

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 179

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2010

Hierbij geef ik gevolg aan de toezegging (nr. 546) bij de begrotingsbehandeling op 26/11 jl. om bij brief mijn visie te geven op de uitwerking van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en de rollen van de markt en de overheid. Aanleiding hiervoor was de vraag van het kamerlid Mastwijk om een nadere toelichting over uitvoering van de aangenomen motie Koopmans om te komen tot een alternatieve businesscase voor de NDW, waarbij beter gebruik gemaakt zou worden van de mogelijkheden die de markt biedt, wat goedkoper zou zijn en meer dienstbaar zou zijn aan vragen van weggebruikers.

In deze brief geef ik eerst mijn samenvattende visie op NDW. Daarna geef ik een nadere toelichting op de doelen en middelen van NDW en de rollen van markt en overheid. Ter afsluiting geef ik inzicht in de actuele stand van zaken, zoals verzocht in het AO Moties en toezeggingen van 31 maart jongstleden.

Algemene visie op NDW

De oprichting van de NDW vloeit voort uit de ambitie om de benutting van en doorstroming op de belangrijkste doorgaande wegen verder te optimaliseren. Het optimaal benutten van de huidige infrastructuur is een belangrijke pijler om de bereikbaarheid voor de weggebruiker van deur tot deur te vergroten. Door de automobilist goed te informeren en de infrastructuur te flexibiliseren en te dynamiseren kan worden ingespeeld op variërende (verkeers-)omstandigheden en kunnen de (gevolgen van) verstoringen worden beperkt. De afgelopen jaren zijn op dit terrein verschillende acties ondernomen op basis van het «Beleidskader benutten» (Kamerstukken II, 2007–2008, 31 305, nr. 4).

Om het verkeer vooral in bijzondere situaties zoals bij incidenten of wegwerkzaamheden te kunnen sturen is een adequaat inzicht nodig in de toestand op en van deze wegen. Rijkswaterstaat heeft samen met decentrale wegbeheerders de NDW opgericht om efficiënt de nodige

verkeersgegevens te verzamelen, te verrijken en te verspreiden. Kortom, het gaat om gegevens die de overheid als wegbeheerder nodig heeft voor verkeersmanagement en wegbeheer.

Dat zijn publieke taken die niet aan de markt overgelaten kunnen worden, maar waar marktpartijen wel een belangrijke rol vervullen als opdrachtnemer en toeleverancier. De NDW ontsluit deze gegevens – mits van betrouwbare kwaliteit – ook aan marktpartijen als aanbieders van reisinformatiediensten aan gebruikers. Zo profiteert de weggebruiker ook van NDW. Feit is dat de samenwerking tussen overheden en marktpartijen op het terrein van verkeersmanagement en verkeersinformatie intensiever wordt, waarbij steeds scherp gekeken wordt naar doelen, middelen en rolverdeling.

Doelen NDW

De Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) is door Rijkswaterstaat en veertien decentrale wegbeheerders opgericht als basis voor de uitvoering van dynamisch en netwerkbreed verkeersmanagement op drukke doorgaande wegen.

In mijn brief van 13 november 2009 met mijn eerste reactie op de motie Koopmans heb ik reeds aangegeven dat verkeersmanagement een continue publieke taak van wegbeheerders is. Doel daarvan is het waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid, benutting en de doorstroming. Dit gebeurt onder andere door de verstrekking van informatie over de actuele toestand op en van de wegen, het geven van routeadviezen, waarschuwingen en bindende instructies.

Verkeersmanagement stelt hoge kwaliteitseisen aan de verkeersgegevens die worden verzameld, onder andere wat betreft actualiteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. NDW geeft met hoge frequentie een overzicht van de snelheid, reistijd, verkeersintensiteit en type voertuigen op de bemeeten wegdelen.

NDW geeft daarnaast ook gegevens over onder andere wegwerkzaamheden, filekenmerken en bedieningstijden van bijvoorbeeld bruggen. NDW geeft de gegevens aan aangesloten wegbeheerders en serviceproviders. De wegbeheerders geven het door aan weggebruikers als collectieve reisinformatie op borden. De serviceproviders verstrekken individuele reisinformatie via internet, telefoon, sms, radio en navigatiesystemen. Enkele service providers hebben inmiddels ook applicaties voor mobiele telefoons in voorbereiding.

NDW vormt een centraal loket voor relevante en gestandaardiseerde wegverkeersgegevens in Nederland voor wegbeheerders en serviceproviders. Het leidt tot meer samenhang, samenwerking en schaalvoordelen voor deze partijen en daarvan profiteren vooral de weggebruikers. Zij krijgen bijvoorbeeld sneller, betrouwbaarder, uitgebreider en specifiekere informatie over reistijd en routes.

De overheden gaan de gegevens die door NDW worden verzameld en bewaard ook gebruiken voor hun beleidsanalyses, planstudies en beheer en onderhoud.

Middelen NDW

NDW is een kleine publieke netwerkorganisatie van wegbeheerders die is opgericht voor de periode 2008 t/m 2013 met een totaal budget van 66 mln euro. Dit betreft 7 mln euro organisatiekosten, het overige budget is

voor investeringen en exploitatie. Verkeer en Waterstaat draagt 47 mln euro bij. Inmiddels is al bijna

40 mln euro verplicht. Ongeveer 90% van het budget wordt uitbesteed aan marktpartijen.

Daar waar wegbeheerders zelf al de voor verkeersmanagement benodigde gegevens inwinnen, stellen ze deze om niet ter beschikking aan NDW. Voor die wegdelen waar de benodigde gegevens nog ontbreken en die wel onderdeel uitmaken van het beoogde basisnetwerk, worden nieuwe gegevens ingewonnen. Dat gebeurt door marktpartijen op basis van aanbestedingen.

Rollen markt en overheid

Markt en overheid hebben een gemeenschappelijk belang als het gaat om het waarborgen en verbeteren van veiligheid, benutting en doorstroming. De rol van marktpartijen is dominant op het terrein van de verkeersinformatie en de rol van de overheid, ofwel de wegbeheerders, is dominant voor verkeersmanagement.

Bij het verkennen van de mogelijkheden voor de organisatievorm is geconstateerd dat in de beginfase alleen de overheid de aanjager kon zijn voor de beoogde standaardisatie en kwaliteitsverbetering. Ik heb met de partners afgesproken dat in 2012 de huidige werkwijze wordt geëvalueerd en gezien of andere PPS-vormen kunnen worden overwogen. Dit moet ook worden gezien in het licht van de opzet van het NDOV¹, welke wordt afgestemd met die van NDW. Aangegeven is dat NDW de diensten verregaand uitbesteed en marktpartijen die serviceproviders zijn, tegen verstrekingskosten de beschikking geeft over alle verzamelde en deels verrijkte gegevens. Deze aanpak geeft schaalvoordelen en biedt marktpartijen gelijke kansen voor de ontwikkeling van informatiediensten. Alle betrokken marktpartijen onderschrijven deze aanpak en de doelen van NDW.

Sommige private serviceproviders, zoals TomTom en de VID, winnen ook zelf actuele verkeersgegevens in met behulp van GSM, GPS en Bluetooth. Zij voegen die samen met de data die ze van NDW krijgen en kunnen daarmee voor een nog groter deel van het wegennet reistijdinformatie geven. Zij kunnen geen bruikbare gegevens leveren over intensiteiten, die nodig zijn voor verkeersmanagement-toepassingen. Daarvoor zijn zeker de komende jaren nog lussen in de weg nodig.

Ik heb het Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement opgericht om samen met andere overheden, marktpartijen als TomTom en gebruikersorganisaties als de ANWB een gemeenschappelijk toekomstbeeld te formuleren over de ontwikkelingsrichting van verkeersinformatie in relatie tot verkeersmanagement. Daarbij wordt onder andere rekening gehouden met een toenemend gebruik en effect van individuele hulpmiddelen in voertuigen. Maar ook met de functies, effecten, kosten en afschrijvingstermijnen van collectieve wegkantsystemen.

De conclusies en aanbevelingen van het Strategisch Beraad Verkeersinformatie en Verkeersmanagement komen in 2011 beschikbaar en zal ik betrekken bij de toezegging (nr. 545) voor evaluatie in 2012 van de opzet en werking van NDW.

¹ Kamerstukken 2009, 31305, nr. 143.

Stand van zaken

Op 1 juli 2009 is de databank live gegaan en zijn Rijkswaterstaat, provincie Noord-Brabant, gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam aangesloten voor het genereren van gegevens aan NDW vanuit de bestaande meetnetten. Sinds eind vorig jaar is na een aanbesteding ook een leverancier gestart met zijn werkzaamheden voor de realisatie van extra meetpunten in de Randstad en het zuidelijk deel van Nederland.

In de testfase gedurende de zomer bleken er problemen te zijn met de stabiliteit van de centrale databank. Na een verlengde testperiode heeft de externe leverancier de databank opgeleverd. In het eerste kwartaal van dit jaar is de verbinding met de service providers intensief getest. Na de test zijn de volgende bedrijven aangesloten: Buienradar/Fileindex, ANWB, VID, Eurotraffic en Locatienet. Op dit moment zijn voor Meteoconsult en Octaview de testen afgerond en zullen zij ook worden aangesloten. Van de participerende wegbeheerders zijn op dit moment Rijkswaterstaat en delen van de provincie Noord-Brabant aangesloten voor het afnemen van de verkeersgegevens voor verkeersmanagement toepassingen. De komende periode zullen ook de andere wegbeheerders worden aangesloten.

Het VCNL heeft tot nu toe de verkeersgegevens aan de service providers geleverd. Deze gegevens blijven gedurende langere tijd beschikbaar als terugvaloptie.

Medio 2010 worden leveringscontracten ondertekend met de serviceproviders. Dan zullen de serviceproviders in hun eigen tempo de gegevens beschikbaar gaan stellen aan het publiek.

Later dit jaar zal bij een nieuwe aanbesteding voor het inwinnen van extra verkeersgegevens in noord en oost Nederland blijken of de NDW op korte termijn al gebruik kan maken van nieuwe manieren voor het inwinnen van verkeersgegevens. Hierbij wordt ook gekeken naar het combineren van mobiel ingewonnen gegevens met gegevens uit lussen. Tevens is het mogelijk om te gaan differentiëren in kwaliteitseisen, waardoor de kosten van de business case verder kunnen worden beperkt.

Tot slot

Deze uitgebreide brief maakt wat mij betreft duidelijk dat we met NDW de goede weg zijn ingeslagen. Die weg wil ik in ieder geval voortzetten tot de evaluatie in 2012, gelet op de huidige financiële kaders en afspraken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings