

Vergaderjaar 2016–2017

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 234**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 augustus 2017

De afgelopen jaren heb ik uw Kamer regelmatig geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility<sup>1</sup>. In deze jaren hebben technologische ontwikkelingen geleid tot een kwaliteitsimpuls van routenavigatie, is het inwinnen van gegevens voor reisinformatie sterk veranderd en zijn er nieuwe spelers op de markt voor reis- en routeinformatie gekomen. Het huidige beleid past niet langer één op één op de nieuwe ontwikkelingen. In deze brief geef ik u inzicht in het nieuwe beleid met betrekking tot verkeersinformatie.

Wegbeheerders, waaronder Rijkswaterstaat, groeien in deze ontwikkelingen mee als moderne wegbeheerders die de weggebruiker informeren over de toestand van de bij hen in beheer zijnde netwerken. Het publieke belang (veiligheid, incidenten, crises, calamiteiten) wordt geborgd op een manier die past bij deze en de komende tijd. De laatste jaren zijn er mooie initiatieven gestart waarin publieke en private partijen samenwerken aan het verbeteren van de inwinning van data en daarmee het verbeteren van verkeersinformatie. Bijvoorbeeld in het programma Beter Benutten en in de Praktijkproef Amsterdam.

Ik neem u mee in de ontwikkelingen, wat dit betekent voor de dienstverlening en hoe de samenwerking op het gebied van verkeersinformatie er nu en in de toekomst uitziet.

### *Marktsegmenten*

Verkeersinformatie bestaat in verschillende vormen. Op hoofdlijnen kent de markt voor verkeersinformatie twee segmenten: individuele dienstverlening en collectieve informatievoorziening. Deze marktsegmenten hebben eigen kenmerken en daarmee een specifieke invulling van samenwerking tussen publieke en private partijen.

<sup>1</sup> Kamerstukken 31 305, nr. 207, 31 305, nr. 210, 31 305, nr. 214, 31 305, nr. 218

### *Individuele dienstverlening*

Individuele dienstverlening kenmerkt zich door het bieden van een op de persoon gericht reis- en/of routeadvies. Het betreft verkeersinformatie die gecombineerd wordt met andere informatie over het individu, zoals herkomst en/of bestemming, agenda en planning. Daarmee wordt de informatie op maat en gepersonifieerd aangeboden. Voorbeelden zijn file-alerts, routeinformatie (al dan niet voorzien van parkeerinformatie) en vertrekalarmen. Alles ter ondersteuning van en comfort aan de weggebruiker voor en tijdens de reis en ontworpen voor veilig gebruik tijdens het rijden.

Deze dienstverlening wordt in Nederland aangeboden door zelfstandige, commerciële dienstverleners en vindt plaats via apps, navigatiesystemen (ingebouwd in de auto of los), geïntegreerd aangeboden in een persoonsgebonden informatiepakket. Er is een actieve en groeiende markt, met vele spelers, nationaal en internationaal.

Diensten komen tot stand op basis van data. Data voor de individuele diensten komen uit eigen systemen van marktpartijen en uit andere private en publieke bronnen. Weggebruikers helpen tegenwoordig ook zelf actief mee om verkeersinformatie te maken, door bijvoorbeeld informatie over gevaarlijke situaties en drukte op de weg door te geven, waardoor anderen daarop kunnen anticiperen. Marktpartijen geven aan zeer geïnteresseerd te zijn om informatie van wegbeheerders mee te nemen in hun dienstenaanbod (bijv. wegwerkzaamheden, incidenten, maximum snelheden, berichten uit de verkeerscentrale, locatie en aanvangstijden van basisscholen, etc.) om zo de dienstverlening verder te verbeteren en verrijken.

Doordat wegbeheerders data verstrekken in dit marktsegment, kan de weggebruiker op maat geïnformeerd worden over relevante maatregelen van de wegbeheerder en kan de weggebruiker op basis van die informatie zijn of haar reis of route aanpassen. Door de veelheid en diversiteit aan private spelers in dit segment vindt de publiek-private samenwerking plaats op basis van gestandaardiseerde data-uitwisseling, bijvoorbeeld via NDW.

Wegbeheerders acteren niet op het niveau van informatievoorziening in dit segment. In dit marktsegment ligt de focus bij wegbeheerders op data-ontsluiting. De afgelopen jaren heb ik samen met wegbeheerders de kwaliteit van deze data verbeterd, zoals in het programma Beter Benutten. Om dit verder kracht bij te zetten heb ik recent decentrale overheden per brief het belang van ontsluiting van publieke data aangegeven en aangespoord hier de komende tijd nog meer inzet op te plegen, zodat geldende maximumsnelheden, venstertijden en andere publieke kaders tijdig, actueel en compleet in digitale vorm beschikbaar zijn en blijven voor service providers.

### *Collectieve dienstverlening*

Collectieve dienstverlening bestaat uit een algemeen beeld van het verkeer, bijvoorbeeld waar files staan en wat de verwachte vertraging is. Veiligheidsgerelateerde berichten over spookrijders worden al lang collectief verspreid, evenals fileberichten via de radio en TV. Deze informatie heeft het karakter van broadcasting; de boodschap is voor alle ontvangers hetzelfde. Deze boodschap kan geografisch afgebakend zijn (bijvoorbeeld via regionale radio, een specifieke wijk of door de plaatsing van de informatiebron zoals wegwijkgebonden informatiekanaal).

In ons land bestaat een lange traditie in het verstrekken van collectieve reisinformatie. Deze informatie wordt aangeboden door zowel private partijen als direct door wegbeheerders.

De berichtgeving door marktpartijen geschiedt traditioneel veelal via radio en TV. De markt in dit segment bestaat uit enkele spelers, voornamelijk nationaal. Verkeersinformatie is voor deze marktpartijen onderdeel van een bredere propositie richting weggebruikers (bijv. icm nieuws, klantenbinding, branding, etc). Het verdienmodel is daarmee indirect.

De weggebruiker luistert nog veel naar radio voor algemeen verkeersbeeld en grote verstoringen<sup>2</sup>. Voorafgaand aan de reis leidt dit vaak tot verder zoekgedrag om de betekenis voor de individuele rit/reis vast te stellen. Wegbeheerders beschikken in ons land niet over eigen radio of TV-kanalen, maar kunnen wel een actieve woordvoeringslijn inzetten. Daarnaast is er een actieve samenwerking met dienstverleners die daar wel toegang toe hebben om een groot publiek te bereiken voor algemene verkeersinformatie en informatie bij calamiteiten voor wegbeheerders. Waarbij dienstverleners en wegbeheerders afspraken kunnen maken over bronvermelding.

Wegbeheerders informeren de weggebruiker al geruime tijd via informatiepanelen boven en naast de weg (DRIPS en tekstkarren), websites en actieve woordvoering.

Nieuwe media bieden mogelijkheden tot uitbreiding van collectieve berichtgeving. Zo maken private partijen alsook wegbeheerders tegenwoordig bijvoorbeeld gebruik van Twitter, Facebook en apps. Deze nieuwe informatiekkanalen, gericht op collectieve informatievoorziening, zijn niet geschikt tijdens het besturen van een voertuig (in tegenstelling tot de radio). Daarom ontsluiten wegbeheerders, waaronder Rijkswaterstaat, deze informatie via een machine-leesbare datastroom die, snel en op maat, verwerkt kan worden in eerder genoemde individuele diensten die wel geschikt zijn tijdens het autorijden.

#### *Tot slot*

Bovengenoemde ontwikkeling staat niet stil. De komende jaren zal de bestaande publiek-private samenwerking verder intensiveren. Daarbij zal de focus liggen op de wijze waarop wegbeheerders en marktpartijen elkaar kunnen versterken om de kwaliteit van de verkeersinformatie te verbeteren. Met als achterliggend doel om de doorstroming en veiligheid van het verkeer te bevorderen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>2</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/01/23/de-rol-van-reisinformatie-in-het-wegverkeer>