

Vergaderjaar 2007–2008

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 4**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 januari 2008

Per brief van 18 oktober 2006<sup>1</sup> is aan de Tweede Kamer een beleidskader benuttingsmaatregelen toegezegd. Het zo goed mogelijk afwikkelen van een (gegeven) verkeersvraag over een (gegeven) weginfrastructuur-aanbod levert een belangrijke bijdrage aan de doelen bereikbaarheid, betrouwbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zoals die zijn geformuleerd in de nota Mobiliteit. Inzetten op benutting is met name interessant omdat hiermee relatief snel en flexibel kan worden ingespeeld op een deel van de mobiliteitsproblemen in Nederland. In deze brief vindt u de hoofdrichting van het beleid.

In 2008 bied ik u een geïntegreerde mobiliteitsvisie aan waarin ook de relatie tussen Benutten, Beprijzen (Anders Betalen voor Mobiliteit, ABvM) en Bouwen nader wordt geduid. Ik wil daarbij ook een nader uitgewerkt investeringspakket voor benutting presenteren. Vooruitlopend daarop start ik nu al een aantal acties om de randvoorwaarden op orde te brengen voor een betere benutting. Hiermee zet ik de eerste stap naar een programmatische aanpak van Benutten. De hoofdrichting van het beleidskader benuttingsmaatregelen treft u aan als bijlage<sup>2</sup>. De uitwerking neem ik graag samen met betrokken partijen ter hand.

### **Eindbeeld**

Mijn ambitie is dat in 2020 sprake is van betrouwbare en acceptabele reistijden voor de gehele reis, zoals in de Nota Mobiliteit is verwoord. Er zijn dan belangrijke stappen gezet bij het informeren van de reiziger, het inspelen van de wegbeheerder op wisselende (verkeers)omstandigheden en de ondersteuning van de reiziger in het voertuig. De reiziger verplaatst zich in het eindbeeld van deur tot deur op basis van een gepersonaliseerd reisadvies met modaliteitskeuze, routekeuze, verwachte reistijd en kosten. Tijdens de reis is de reiziger in staat andere keuzes te maken op basis van actuele informatie. De markt voor mobiliteitsdiensten is verder gegroeid. Door de wegbeheerder wordt meer ingespeeld op wisselende verkeersomstandigheden met de toepassing van regelscenario's bij verstoringen,

<sup>1</sup> Kamerstuk 30 800 XII, nr. 12, vergaderjaar 2006–2007.

<sup>2</sup> Beleidskader Benutten, ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

het geleiden en doseren van verkeersstromen op knooppunten, en dynamische snelheden waarmee beter en flexibeler kan worden ingespeeld op de beschikbare (milieu)ruimte. Het voertuig is in 2020 niet alleen zuiniger, schoner en stiller. Ook rijtaakondersteunende voorzieningen, zoals *Adaptive Cruise Control*<sup>1</sup>, worden op grote schaal bij nieuwe voertuigen toegepast en vormen de eerste aanzetten naar meer geleide voertuigsystemen.

### **Kern van het benuttingbeleid samengevat**

Bovenstaand beeld zal de komende jaren verder uitkristalliseren. De uitkomst is mede afhankelijk van de dynamische ontwikkelingen in technologie en markt. Daarnaast dient over de effectiviteit van (nieuwe) benuttingsmaatregelen meer kennis beschikbaar te komen. Het voorgaande maakt een afweging voor grote langlopende investeringen nu niet goed mogelijk. Op korte termijn zet ik daarom in op:

1. De ontwikkeling naar een samenhangend programma Beter Benut binnen twee jaar. Hierin breng ik lopende initiatieven onder en voeg ik nieuwe initiatieven toe.
2. Voorts wil ik verdergaande samenwerking tussen regiopartijen stimuleren en ondersteunen om (regionaal) netwerkmanagement verder te ontwikkelen. Ik bouw hiermee door op de netwerkaanpak.
3. Een tweejaarlijkse herijking van het beleid en het programma op basis van nieuwe ontwikkelingen in technologie en markt. Ik sluit daarmee aan op de dynamische Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit.
4. Een aantal acties in 2008, vooral gericht op het op orde brengen van randvoorwaarden voor benutting en drie praktijkproeven om de kennis over de effectiviteit van (nieuw en samenhangend) benuttinginstrumentarium te vergroten. De resultaten dienen onderdeel uit te maken van een te ontwikkelen evaluatie- en monitoringsprogramma waarmee de effectiviteit van maatregelen in kaart wordt gebracht<sup>2</sup>. De eventuele invoering van een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens wordt mede in het licht van deze (nieuwe) evaluaties afgewogen<sup>3</sup>.

### **Bereikbaarheidsproblematiek**

De verkeersproblemen zijn het ernstigst in de Randstad en nemen toe in het «overgangsgebied» tussen de Randstad en het achterland. Dat blijkt uit de LMCA-wegen<sup>4</sup> (landelijke markt- en capaciteitsanalyse). Met het bouwpakket uit het MIRT 2008 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en beprijzen kunnen we weliswaar in 2020 voldoen aan de ambities uit de Nota Mobiliteit voor de reistijden, maar dat wil niet zeggen dat daar geen files meer zijn. Benutten kan een belangrijke rol spelen bij het verminderen van deze files, met name bij de aansluitingen van het hoofd- en onderliggend wegennet en bij discontinuïteiten, bijvoorbeeld daar waar het aantal rijstroken minder wordt.

Resultaten uit de regionale netwerkanalyses laten zien dat in de Randstad de voertuigverliesuren op het onderliggende wegennet ongeveer even hoog zijn als op de rijkswegen. Daarnaast neemt ook de onbetrouwbaarheid van het verkeerssysteem toe. Van alle voertuigverliesuren is nu al 30% het gevolg van onverwachte files zoals ongevallen en werkzaamheden. Onderzoek onder weggebruikers toont aan dat deze zich in toenemende mate storen aan onvoorspelbare reistijden. Tot slot nemen ongewenste gevolgen van verkeer toe door normoverschrijdingen van fijnstof, stikstofoxiden en geluid of een hoge concentratie koolstofdioxide.

### **Kansen voor benutten**

Met benutten kan:

- De wegcapaciteit en de verkeersafwikkeling slim worden geoptimali-

<sup>1</sup> *Adaptive Cruise Control* als rijtaakondersteunend systeem dat daadwerkelijk ingrijpt door automatisch af te remmen indien de afstand tot de voorganger te klein wordt.

<sup>2</sup> Diverse effectstudies waaronder een recent door OC&C Strategy uitgevoerd onderzoek laten zien dat effecten van benutten sterk wisselen per instrument en per situatie waarin ze worden ingezet. Over effecten van nieuwe maatregelen en maatregelen in onderlinge samenhang is nog geen kennis beschikbaar.

<sup>3</sup> Kamerstuk 30 800 XII, nr. 46, vergaderjaar 2006–2007.

<sup>4</sup> Kamerstuk, 29 644, nr. 85, vergaderjaar 2007–2008.

seerd, waardoor de kosteneffectiviteit van de bouw van infrastructuur toeneemt. Voorbeelden zijn verkeerslichten, toeritdoseerinstallaties en verlengde uitvoeg- en opstelstroken.

- Het gebruik van de starre infrastructuur worden geflexibiliseerd en gedynamiseerd, waardoor kan worden ingespeeld op variërende (verkeers)omstandigheden en de (gevolgen van) verstoringen kunnen worden beperkt. Voorbeelden zijn spitsstroken, dynamische snelheden, (stedelijke) wisselstroken, incident management en regelscenario's.
- De weggebruiker gericht worden bediend, waardoor de tevredenheid van weggebruikers aantoonbaar toeneemt. Voorbeelden zijn (gepersonaliseerde) reis- en verkeersinformatie, rijtaakondersteuning, individuele groene golf systemen en dynamische route informatie panelen.

Uit onderzoek van het Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) blijkt dat alle beleidsmaatregelen tezamen hebben gezorgd dat het aantal voertuigverliesuren tussen 1996 en 2005 met «slechts» 53% is toegenomen in plaats van 90% zonder deze beleidsmaatregelen. De bijdrage van benutten, exclusief spits- en plusstroken, hierin was 18%. De realisatie van extra stroken, waaronder spits- en plusstroken die vallen onder benutten, hebben met 7% hieraan bijgedragen. De totale bijdrage van benuttingsmaatregelen aan de verminderde toename van voertuigverliesuren bedroeg in deze periode 25%.

In de periode 2008–2020 verwacht ik met nieuw beleid op basis van de beleidsvisie Beter Benut nog veel winst te kunnen boeken. De exacte omvang van de effecten van nieuwe instrumenten en maatregelen kan met de ontwikkeling van het evaluatie- en monitoringsprogramma worden bepaald.

### **Benutten is noodzakelijk in samenhang met Bouwen en Anders betalen voor Mobiliteit**

Benutten komt tegemoet aan veel van de huidige en verwachte bereikbaarheidsproblemen. Afwikkelingsknelpunten kunnen gericht worden geoptimaliseerd, de onbetrouwbaarheid ten gevolge van verstoringen kan met benuttingsmaatregelen worden aangepakt. Maar Benutten, ABvM en Bouwen vullen elkaar ook aan. Zo kunnen benuttingsmaatregelen effectief worden ingezet om capaciteit te optimaliseren en als maatregel vooruitlopend op het bouwen van nieuwe wegen<sup>1</sup>. ABvM leidt tot een afname van de verkeersvraag in de pieken door een betere spreiding in tijd en ruimte. Benuttingmaatregelen zijn vaak op korte termijn te realiseren, minder generiek en meer dynamisch dan ABvM. Vooruitlopend op de volledige invoering van ABvM zijn met benutting al concrete resultaten haalbaar. Na invoering kunnen benuttingsmaatregelen en ABvM in samenhang worden ingezet, mede afhankelijk van de ontwikkelingen in functionaliteit en techniek. Zo wordt bijvoorbeeld met reisinformatie al ingespeeld op de toenemende wens van weggebruikers naar maatwerk. Benutten en ABvM kunnen elkaar aanvullen bij het inwinnen van data en distribueren van informatie. Zowel qua apparatuur in het voertuig als met aanpalende communicatiesystemen en nieuwe (mobiliteits)diensten.

### **Weggebruiker centraal, nieuwe marktkansen**

De Nota Mobiliteit richt zich op betrouwbare en acceptabele reistijden van «deur tot deur». De individuele weggebruiker staat hierbij centraal. Ook marktpartijen richten zich met nieuwe producten en diensten op de individuele weggebruiker als klant. Ze vergroten hun positie op de mobiliteitsmarkt en zijn vaak snel in staat om een individuele relatie met weggebruikers aan te gaan. Bereikbaarheid individualiseert, krijgt klanten en wordt een volwassen markt voor mobiliteitsdiensten.

---

<sup>1</sup> Overigens is de inzet niet zozeer gericht op het nog verder verhogen van de capaciteit van reeds overbelaste (hoofd)wegen. Dat zou immers naar verwachting ook kunnen leiden tot een afname van de betrouwbaarheid.

## Bepalende ontwikkelingen

De aandacht voor de (individuele) weggebruiker neemt sterk toe. Individuele wensen komen tot uitdrukking in nieuwe producten en diensten. Tegelijkertijd wordt samenwerking tussen partijen binnen een keten cruciaal om dergelijke wensen van weggebruikers te kunnen realiseren.

Bij de overheid komt die individuele aandacht tot uiting in de focus op deur-tot-deur verplaatsingen: weggebruikers moeten kunnen rekenen op een goede en betrouwbare verplaatsingskwaliteit van herkomst naar bestemming. Vergaande samenwerking tussen wegbeheerders is daarom essentieel voor het realiseren van de kansen die benutten biedt. Bij de markt komt de toenemende aandacht voor de individuele weggebruiker tot uiting in de snelle en onontkoombare toename van voertuigsystemen. Deze systemen zijn gericht op (gepersonaliseerde) informatie en navigatie, rijtaakondersteuning voor bijvoorbeeld een betere veiligheid of meer comfort. Voorbeelden van reeds commercieel beschikbare (rijtaakondersteunende) systemen<sup>1</sup> zijn *collision avoidance*, *lane keeping*, *blind spot monitoring*, *road condition warning*, *speed assistant* en *e-call*.

Daarnaast kan meer en betere multimodale informatie ter beschikking komen alsmede real-time data en informatie voor de reiziger en voor verkeersmanagement. De penetratiegraad van navigatiesystemen in Nederland was eind 2006 gegroeid tot 23%. Navigatiesystemen werken met gegevens over plaats, snelheid, herkomst en bestemming van het voertuig. Serviceproviders beschikken over waardevolle verkeersgegevens. Deze gegevens zijn deels aanvullend op de verkeersgegevens die door de overheden worden ingewonnen voor verkeersmanagement. In toenemende mate zullen aanbieders van mobiliteitsdiensten in staat zijn om actuele en gepersonaliseerde reisadviezen van deur tot deur te geven aan elke individuele reiziger. De ontwikkeling van ICT toepassingen en navigatiesystemen in het voertuig wordt mogelijk nog verder versneld door een toepassing voor heffing en inning voor beprijzing, afhankelijk van de te kiezen technologie.

De importantie van voertuigsystemen neemt toe, terwijl wegkantssystemen aan relatieve importantie en omvang inboeten. De rol van de (voertuig)industrie bij de ontwikkeling en uitvoering neemt onmiskenbaar toe en de rol van overheden wordt herijkt.

Ook internationaal leiden de snelle ontwikkelingen in technologie en markt inmiddels tot nieuwe verhoudingen tussen betrokken stakeholders:

- In Europa werken de gezamenlijke voertuigindustrieën in Europese kaderprogramma's aan technische harmonisatie en standaardisatie voor systemen in het voertuig en interactie hiervan met wegkantssystemen.
- In Engeland is er, naast zeven publieke regionale verkeerscentrales, een private nationale verkeerscentrale. Vanuit het *Ministry of Transport* worden private initiatieven voor datacollectie en reisinformatie aangemoedigd.
- De Japanse overheid ontwikkelt tezamen met nationale marktpartijen al jaren geavanceerde in-car systemen.

## De Nederlandse context

Twee hoofdvragen zijn bepalend voor de ontwikkelingsrichting van benutten in Nederland.

---

<sup>1</sup> Bij vrachtauto's is de penetratiegraad van veiligheidssystemen zoals *Adaptive Cruise Control* (ACC), *Lane Departure Warning* (LDW) en anti-kantelsystemen laag, mede vanwege de hoge kosten. De overheid geeft een impuls door vrachtauto's op grote schaal uit te rusten met deze systemen. Dat gebeurt binnen het Fileproofproject «Anti Ongevalssystemen».

## 1. Welke rol wil de Nederlandse overheid spelen op het gebied van benutten?

Als eerste speelt de publiek-publieke samenwerking. De groeiende wens van zowel overheid als weggebruiker voor een goede en betrouwbare verplaatsingskwaliteit van deur-tot-deur vereist een verdergaande samenwerking tussen wegbeheerders en ook een betere intermodale samenwerking. Het vereist het werken over beheersgrenzen heen met een noodzaak tot het vervlechten van doelstellingen en belangen. Ik stuur aan op een verdere professionalisering van gebiedsgericht benutten waarbij de Netwerkaanpak en een aansluiting op de MIRT systematiek het instrument is voor een professionele regionale uitvoering van benutten. Dit vanzelfsprekend binnen de kaders van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur uit de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit. Zo dient bijvoorbeeld bij de gebieds-uitwerkingen expliciet rekening te worden gehouden met de geldende kaders voor de nationale corridors. Inhoudelijke uitwerking geschiedt in samenwerking met de partners in de regio. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft onlangs een advies over dit onderwerp uitgebracht<sup>1</sup>. Ik ga me op dit advies bezinnen en betrek dit bij de nadere uitwerking van deze visie.

Ten tweede publiek-private samenwerking. De snelle opkomst van systemen in het voertuig leidt tot «eigen en gepersonaliseerde» systemen en diensten waarin het individuele belang optimaal wordt gediend. De wegbeheerder wil geleiden en sturen vanuit een collectief belang. Naast deze potentiële spanning tussen individueel en collectief belang ligt hier ook nadrukkelijk een kans om door samenwerking een win-win situatie te creëren. Zo kunnen wegbeheerders in overleg met kaartmakers en leveranciers van navigatiesystemen afspraken maken over voorkeursroutes, ongewenste sluiproutes en regelscenario's, waarmee rekening kan worden gehouden bij het opstellen van een gepersonaliseerde route-advies. Het maken van afspraken tussen wegbeheerders en betrokken marktpartijen over gewenste routes van vrachtverkeer wordt gefaciliteerd, zoals toegezegd<sup>2</sup>.

De ontwikkelingsrichting is meer samenwerking, publiek-publiek en publiek-privaat, met een toenemende inbreng van marktpartijen. De exacte uitwerking is mede afhankelijk van de wijze waarop, en het tempo waarin, ontwikkelingen zich voltrekken. Ik richt me vooralsnog op de volgende kerntaken voor de (rijks)overheid inzake benutten:

- Formuleren en vaststellen van de maatschappelijke randvoorwaarden, zoals ten aanzien van doorstroming, leefbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid;
- Bewaken van de naleving van deze maatschappelijke randvoorwaarden door stimulering en dialoog en indien nodig, aanvullende handhaving;
- Kunnen ingrijpen door het geleiden en sturen van verkeersstromen bij ongewenste overschrijdingen van normen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en bij zware plotselinge verstoringen ten gevolge van incidenten of calamiteiten.

Dit houdt in dat de overheid zich nadrukkelijker dan voorheen richt op deze maatschappelijke randvoorwaarden. Een concreet voorbeeld hiervan is dynamische snelheden, waarmee mogelijk de doorstroming kan worden geoptimaliseerd binnen de vastgestelde milieugebruiksruimte. Een ander voorbeeld is de aanleg van spitsstroken.

<sup>1</sup> Van wegbeheer naar netwerkbeheer, Raad voor Verkeer en Waterstaat, 28 november 2007.

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 800 XII, nr. 70, vergaderjaar 2006–2007.

2. Welke wegkantsystemen moeten in stand worden gehouden dan wel worden gerealiseerd voor een goede uitvoering van benutten, naast de in-car systemen?

Weggebruikers hebben vooral behoefte aan goede (verkeers)informatie om optimale keuzes te kunnen maken. Private partijen zijn bij uitstek gericht op het aanbieden van dergelijke individuele diensten. Daarnaast bieden private partijen voertuigsystemen aan, die gericht zijn op veiligheid en comfort. De ontwikkeling naar een substantiële toename van voertuigsystemen is helder en onontkoombaar. Het dilemma hierbij is welke wegkantsystemen op termijn nog nodig zijn om benutten goed te kunnen uitvoeren. Dit betekent dat een overweging naar nut en noodzaak leidend is bij investeringen in wegkantsystemen die qua functionaliteit overlappen met systemen in het voertuig zoals bijvoorbeeld dynamische route informatie panelen (DRIP's). Dit laat onverlet dat specifieke wegkant-systemen nuttig en nodig zullen blijven. Voertuig- en wegkantsystemen als onderdelen van een coöperatief systeem zijn aanvullend en kunnen elkaar niet volledig vervangen. Wegkantsystemen blijven nodig om met benutten:

- Een minimaal basisniveau te kunnen bieden aan weggebruikers zonder (functionerende) systemen in het voertuig, gericht op informeren, veiligheid en eventueel comfort.
- Het functioneren van systemen in het voertuig te ondersteunen, bijvoorbeeld wanneer voertuigen niet binnen elkaars (communicatie)bereik verkeren.
- Verkeersstromen te kunnen geleiden en sturen onder de eerder genoemde omstandigheden van schaarste aan wegcapaciteit, ongewenste overschrijdingen van maatschappelijke normen en plotselinge verstoringen.
- Waar nodig aanvullend te kunnen handhaven.

### **Meer samenhang wenselijk**

Op dit moment worden al veel knelpunten aangepakt met programma's als Zichtbaar, Snel, Meetbaar (ZSM), Fileproof, *Quick wins* uit de netwerk-aanpak en dynamisch verkeersmanagement. De maatregelen kunnen en moeten echter meer in samenhang worden gedaan, zowel qua programmering, aansturing als financiering. Ik wil daarom benutten in de toekomst programmatisch aanpakken.

Naast samenhang binnen het programma Beter Benut, breng ik in een integrale mobiliteitsvisie samenhang aan tussen Benutten, ABvM en Bouwen zodat een goede afweging van investeringen beter mogelijk is.

### **Hoofdlijn beleidskader**

Gelet op bovengenoemde hoofdvragen, de snelle ontwikkelingen in markt en technologie en de beperkte kennis over de effectiviteit van (nieuwe) benuttingsmaatregelen (in onderlinge samenhang) stel ik voor een aantal acties gelijktijdig langs vier sporen uit te werken.

#### **1. Stimuleren en faciliteren van «slimme voertuigen» en «coöperatieve systemen».**

Dit spoor biedt aantrekkelijke perspectieven voor zowel de weggebruikers, de markt als de overheid. Om kansen te realiseren dient ruim baan te worden geboden aan de onontkoombare ontwikkeling naar een sterke toename van voertuigsystemen. Dat vraagt om gerichte investeringen door de overheid in randvoorwaarden. Maar ook om het aanwakkeren van het innovatiepotentieel in de markt. Op basis van de internationale erva-

ringen mag worden verwacht dat dit spoor al in 2015 sterk ontwikkeld is als nu wordt geïnvesteerd.

- Opstarten van een dialoog tussen markt en overheid
- Praktijkproeven «slimme voertuigen» en «coöperatieve systemen»<sup>1</sup>.

## 2. Bevorderen van netwerkmanagement op regionaal niveau

Kern van dit spoor is een effectieve samenwerking tussen wegbeheerders op netwerkniveau. Ik stel voor om te kiezen voor het MIRT als instrument om regionale (samenhangende) benuttingvoorstellen periodiek en integraal mee te wegen in het landsdelig overleg.

- Benutten integreren in netwerkaanpak
- Ontwikkeling van een Nationale Databank Wegverkeersgegevens
- Onderzoeken mogelijkheden voor versnelde uitbreiding incidentmanagement
- Praktijkproef verkeersmanagement (Amsterdam)<sup>2</sup>
- Praktijkproef samenwerkingsmodel publiek-privaat (Rotterdam)<sup>3</sup>.

## 3. Actualiseren en aanvullen van resterende lokale maatregelen

Voor een deel lopen acties in dit spoor nog vanuit het verleden, voor een deel zijn ze in voorbereiding. Hiermee kunnen in specifieke situaties snel concrete resultaten worden geboekt op basis van in de praktijk beproefde maatregelen. Het betreft vooral «stand alone» maatregelen. Ik wil voor het onderliggend wegennet (OWN) en het hoofdwegennet (HWN) een pakket benuttingsmaatregelen uitwerken die voor de meest urgente locaties de doorstroming bevorderen. De omvang, de hoogte en besluitvorming hiervan maakt onderdeel uit van het in 2008 op te stellen investeringsprogramma.

- Uitwerken no-regret pakket hoofdwegen en onderliggend wegennet

## 4. Kennisontwikkeling en innovatie

Uit onderzoeken blijkt dat er vanuit de verkeerskundige logica veel kansen zijn. Tegelijkertijd beperkt de kennis over de daadwerkelijke effectiviteit zich tot enkele instrumenten. De ontwikkeling naar meer samenhang en de opkomst van nieuwe maatregelen vraagt juist om nieuwe kennis om benuttingsmaatregelen en toekomstige investeringsvoorstellen goed te kunnen beoordelen. Een evaluatie- en monitoringsprogramma, als onderdeel van een brede kennisontwikkeling is daarom noodzakelijk. Daarnaast is kennis over nieuwe toepassingen wenselijk. Evenals bij de andere sporen, wordt ook bij dit spoor te worden gezien op welke wijze het innovatiepotentieel verder kan worden benut.

- Evaluatie- en monitoringsprogramma
- Praktijkproeven dynamische snelheden

Naast deze vier sporen kies ik voor:

### *Verankering in een programma Benutten*

Benutten kent een vrij jonge traditie waarin verschillende partijen elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid actie hebben ondernomen. Een logische volgende ontwikkeling is de stap naar een samenhangende en integrale aanpak. Dat kan door bestaande (benuttings)initiatieven en nieuwe investeringen in voornoemde vier sporen onder te brengen in een samenhangend programma Beter Benut. Zowel op regionaal netwerkniveau als op nationaal niveau.

### *Gefaseerde beleidsontwikkeling*

De dynamiek in technologie, markt en samenwerking vraagt om blijvende ontwikkeling en flexibiliteit om kansen te kunnen signaleren en te benut-

<sup>1</sup> In 2008 start ik een verkenning naar mogelijkheden om aan te sluiten op voorgenomen praktijkproeven uit het 7e kaderprogramma van de Europese Unie. Een samenwerking met de regio Brabant en het ministerie van Economische Zaken is daarbij voorzien.

<sup>2</sup> De verkenning voor de praktijkproef Amsterdam is inmiddels door Rijkswaterstaat afgerond. Voor deze proef is inmiddels een kansrijke FES claim van € 50 mln. ingediend.

<sup>3</sup> Ook voor een praktijkproef in de regio Rotterdam start ik begin 2008 een verkenning. Voor een dergelijke proef is op 31 oktober 2007 door acht partijen, waaronder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een intentieovereenkomst getekend.

ten. Stapsgewijs groeien en investeren in benuttingsmaatregelen sluit hierbij aan. Op die wijze kunnen nieuwe initiatieven en ontwikkelingen uit de omgeving makkelijk worden opgenomen. Een keuze voor gefaseerde beleidsontwikkeling waarin bijvoorbeeld tweejaarlijks herijking plaatsvindt ligt daarom voor de hand. Dit sluit aan op de dynamische Uitvoeringsagenda van Nota Mobiliteit, die op hetzelfde principe is gebaseerd. Ik wil het benuttingsbeleid zoveel mogelijk in samenspraak met de relevante partijen zoals bestuurlijke partners, marktpartijen, kennisinstututen en belangenorganisaties verder ontwikkelen.

*Van visie naar realisatie*

Naast de visie Beter Benut heb ik een aantal concrete acties voor de korte termijn benoemd. Deze start ik per direct, opdat zo snel mogelijk de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd voor toekomstige benuttingsmaatregelen. Door het stimuleren van verdergaande samenwerking tussen en met de betrokken partijen wil ik de realisatiekracht zo groot mogelijk maken. Een nader uitgewerkte investeringsstrategie bied ik u aan bij de geïntegreerde mobiliteitsvisie in 2008.

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