

## Bijlage 2 - Uitvoeringsagenda en Routeprojecten

De Uitvoeringsagenda vertaalt de koersbepaling uit de Routekaart naar concrete maatregelen en investeringsbeslissingen en zet hier meerjarig een programmatische sturing op. De Uitvoeringsagenda is een samenwerkingsprogramma waarin overheden (wegbeheerders), marktpartijen en kennisinstellingen samen optrekken om uitvoering te geven aan de lange termijnveranderingen, zowel in perspectief als fasering. Een Uitvoeringsagenda met vertegenwoordiging van al deze partijen biedt een gunstige uitgangspositie voor de realisatie van de beleidsdoelen uit de Routekaart. Tegelijkertijd is er het besef dat dit geen eenvoudige opgave is. De Uitvoeringsagenda dient structurele verschuivingen in de rollen, die overheden en marktpartijen vervullen op het terrein van verkeersmanagement en verkeersinformatie, te verankeren. De Uitvoeringsagenda vraagt daarbij om nieuwe samenwerkingsvormen tussen de partijen met meer inzet op precurrentiële samenwerking en innovatieve alliantievormen. Ook zullen nieuwe technische, juridische en aanbestedingsvraagstukken zich aandienen. Om de Uitvoeringsagenda tot een goed einde te brengen is het daarom noodzakelijk dat alle partijen betrokken zijn en bereid zijn in elkaar te investeren en hun verantwoordelijkheid te nemen.

De aanpak van de Uitvoeringsagenda kent 3 parallele sporen (zie schema):



1. Het eerste spoor richt zich op het scheppen van *de Voorwaarden* en het ontwikkelen van *de Instrumenten* die het bereiken van de doelen uit het actieprogramma mogelijk moeten maken. Hierbij valt te denken aan het verbeteren van de kwaliteit en betrouwbaarheid van verkeersdata, maar ook aan aspecten als aanbestedingsprocedures, internationale samenwerking en monitoring & onderzoek.
2. Het tweede spoor, *de Routeprojecten*: deze inspirerende projecten worden vooral gebruikt om het lerend vermogen van de Uitvoeringsagenda's te vergroten en richting te geven in de praktijk van dit moment. Ze laten al vanaf 2014 zien wat de vernieuwing van reisinformatie en verkeersmanagement in de praktijk betekent. Initiatieven zoals de publiek private verkeerscentrale Helmond zijn hiervoor een voorbeeld.
3. Het derde spoor, *de Dialoog*, markeert het belang van het samen op blijven trekken van Rijk, bedrijfsleven, overheden, kennisorganisaties en belangengroeperingen om te komen tot een programma met concrete Uitvoeringsmaatregelen, die grotendeels gebaseerd zijn op de acties uit de Routekaart (verbinden van de lange en korte termijn). Dit spoor zal de structuur/samenwerkingsvormen uitwerken en toepassen die nodig zijn om de stap naar realisatie te zetten.

## ***Voorwaarden/instrumenten***

### Borgen kwaliteit en continuïteit van publieke verkeersdata

Het programma Beter Benutten verbetert de data met betrekking tot wegwerkzaamheden, maximumsnelheden, incidentenrestduur, verkeersmaatregelen en locatiereferentie. Dit is de zogenaamde Data Top 5, die service providers en wegbeheerders hebben geprioriteerd als het gaat om verbetering van verkeersinformatiediensten. De Uitvoeringsagenda borgt dat de gezamenlijke wegbeheerders de kwaliteit, continuïteit en beschikbaarheid van deze belangrijke data-items structureel op het gewenste niveau houden.

### Investeringsstrategie

Dit is de verbindende schakel tussen de transitiepaden van de Routekaart en de activiteiten die de Uitvoeringsagenda opneemt om deze transities te realiseren. De investeringsstrategie betreft zowel aanleg- als beheer- als vervangingsvraagstukken, en maakt inzichtelijk wanneer welke beslismomenten verwacht worden of nodig zijn over de in te zetten veranderingen; hoe deze doorwerken; en welke kansen en ruimten de partners bieden/krijgen om de veranderingen in gang te zetten. Het doel van de investeringsstrategie is helderheid verkrijgen over de verdeling van verkeersmanagementtaken en bijbehorende budgetten over wegbeheerders én marktpartijen. Verkeersmanagement is geen vrijblijvende taak maar een verantwoordelijkheid.

### Monitoring en evaluatie

Het doel van monitoring in de Uitvoeringsagenda is de dwarsverbanden tussen acties en projecten te bewaken en de voortgang bestuurbaar te houden. Dit vraagt om een integrale en agendabrede monitoring die ook bijdraagt aan het tegengaan van versnippering en het borgen en delen van kennis (conform de kernbegrippen van de Routekaart). De ontwikkeling, vaststelling en uitvoering van het Monitoring en Evaluatieprogramma gebeurt in actieve samenwerking met de UA partners.

## ***Routeprojecten***

Dat de principes van de Uitvoeringsagenda in praktijksituaties al te vinden zijn, blijkt uit meerdere lopende projectactiviteiten, die passen in de transitiepaden van de Routekaart. De eerste concrete resultaten kunnen al in 2014 worden verwacht. Dit beeld is ontstaan na een inventarisatie bij markt, kennisinstituten en overheden. De genoemde activiteiten maken de transitie tastbaar en leveren het bewijs dat het opgestelde vergezicht in de Routekaart te koppelen is aan het heden en de praktijk. De Routekaart bevat een strategisch kader bestaande uit 4 inhoudelijke thema's om de samenhang tussen meerdere proeven en experimenten herkenbaar te maken en daarmee samenwerking en opschaling te bevorderen. Daarnaast is het thema techniek en standaardisatie randvoorwaardelijk voor verdere opschaling en vernieuwing. Het betreft de volgende 4 inhoudelijke thema's:

1. Netwerkbreed verkeersmanagement;
2. Logistiek en Internationaal;
3. Multimodale stedelijke bereikbaarheid voor personen en goederen;
4. Automotive en in-car (coöperatieve systemen).

Op deze thema's lopen belangwekkende vernieuwende projecten, waarin de vele uitdagingen in de transitiepaden aan het licht komen. Om gezicht te geven aan de Routekaart en de Uitvoeringsagenda wordt in de TK brief op elk van de thema's in het oog springende projecten uitgelicht die als leerzame en inspirerende voorbeelden kunnen gelden voor de uitgezette route. Ze worden vooral gebruikt om het lerend vermogen van de Uitvoeringsagenda's te vergroten en richting te geven aan de praktijk van dit moment. De resultaten van deze projecten bieden nationaal en internationaal publicitaire mogelijkheden.

### **De Dialoog voeren**

Het vormgeven en realiseren van de Uitvoeringsagenda moeten de overheid, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen gezamenlijk oppakken. Hiertoe zijn in de Uitvoeringsagenda vier stappen opgenomen te weten:

1. Breed uitdragen van en partijen committeren aan de koers van de Routekaart door het organiseren van brede bijeenkomsten om partijen te inspireren en enthousiasmeren om actief mee te doen.
2. Opstellen van een gezamenlijke investeringsstrategie als verbindende schakel tussen de transitiepaden uit de Routekaart en de activiteiten die nodig zijn om deze transities te realiseren.
3. Vaststellen van de Uitvoeringsagenda, waarbij de verantwoordelijkheden zo laag mogelijk belegd zijn, dicht bij de uitvoering. Het doel hierbij is om tempo te houden bij het realiseren van de uitvoeringsagenda.
4. Actualiseren en levend houden van de Uitvoeringsagenda op basis van de resultaten van de Routeprojecten en de monitoring van de Uitvoeringsagenda.

De dialoog betreft het met elkaar verbinden van de activiteiten die op de korte termijn plaatsvinden met de activiteiten die op de lange termijn tot resultaten leiden, zoals de acties uit de Routekaart en de gezamenlijke investeringsstrategie en de monitoring en evaluatie. De acties die in de Routekaart zijn benoemd gaan de partijen in gezamenlijkheid oppakken op basis van een te ontwikkelen structuur en samenwerkingsvormen.

De Uitvoeringsagenda biedt een platform waar partners samen aan de slag kunnen gaan en kennis en ervaringen met elkaar kunnen delen: het zogenaamde *UAtelier*. De Uitvoeringsagenda gaat uit van een magneetwerking naar andere partijen. Een coördinerend platform met een lerend vermogen biedt hiertoe een stevige uitgangsbasis. Gezamenlijke verantwoordelijkheid en wederzijds vertrouwen maken het verschil om positief samen te werken en elkaar te inspireren. Dit kan door het leren van elkaars ideeën; het organiseren en faciliteren van werksessies hierover; het invullen van een loketfunctie voor kennisvergaarders en kennisdelers; het zichtbaar maken van de stappen van de UA via goede voorbeelden uit de praktijk en het communiceren hierover.

Afgeleide van het samenwerkingsproces is een communicatiestrategie. Hierin wordt duidelijk hoe communicatie als instrument is in te zetten en welke middelen hierbij passen. Een communicatiekalender geeft vervolgens aan wat de mijlpalen zijn voor de UA, welke functie die hebben voor het project, hoe deze ingezet gaan worden voor communicatie, en wie daarbij betrokken zijn.

## Routeprojecten 2014

Ter illustratie is onderstaand per thema één van de Routeprojecten toegelicht.

### Thema 1. Gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement

#### Routeproject: **Praktijkproef Amsterdam (PPA)**

##### Het project in het kort:

De praktijkproef Amsterdam is een proef om files in de regio Amsterdam te verminderen. Het bijzondere element is dat het gaat om een grootschalige proef met innovatief gebruik van technologieën in de auto en op de weg. Weggebruikers krijgen persoonlijke reisinformatie in de auto om zelf de beste keuze te maken. Verkeerslichten en toeritdoseerinstallaties reageren gecoördineerd op voorspellingen van files. Zo komen weggebruikers sneller op hun bestemming en kunnen zij rekenen op betrouwbare reistijd.

Overheid, markt en wetenschap werken in PPA samen aan oplossingen voor een beter bereikbaarheid in drukke regio's. Bij aangetoonde kosteneffectiviteit biedt dit mogelijkheden voor nationale en internationale toepassingen en geeft het kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het project bestaat uit drie fasen. IN de eerste fase worden de mogelijkheden van wegkantssystemen en in car systemen nog gescheiden beproefd. In fase 2 en 3 volgen proeven waarmee optimale capaciteitsbenutting van wegen wordt nagestreefd met volledige integratie van beide systemen.

##### Wat maakt dit project een exponent van het thema:

In het project is optimaal gebruik van (schaarse) wegcapaciteit volgens de beginselen van gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement (**thema 1**) is het uitgangspunt. In de eerste fase ligt het aangrijpingspunt van dit concept bij regelingen die de wegbeheerders kunnen oplegen aan wegverkeer (wegkantspoor) en bij informatie en diensten die marktpartijen kunnen aanbieden aan weggebruikers (in car spoor). Uitgangspunt in beide sporen is dat actuele wegverkeergegevens voor alle partijen zonder beperkingen gebruikt kunnen worden ('**open data**') en dat de techniek die wordt toegepast berust op **open standaarden** die koppelingen van verschillende systemen mogelijk maakt. Het resultaat van de proeven in fase 1 komt in 2014 beschikbaar. Geheel volgens de beoogde transitie in de Routekaart zijn de vervolgfases gericht op integratie van wegkant en in car systemen.

##### Wat kunnen we hiervan leren:

- De mate van effectiviteit van de GNV (Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement) methodiek in een metropoolregio en mogelijkheden dit elders toe te passen.
- Integratiemogelijkheden tussen wegkant en in-car.
- Transitiemogelijkheden in rollen van samenwerkende wegbeheerders en marktpartijen.
- Mogelijkheden en belemmeringen bij praktijktoepassingen van open standaarden en techniek.
- De snelheid waarmee in-car mogelijkheden in de praktijk toepasbaar blijken in de beoogde mix van collectieve en individuele dienstverlening.

##### Wat levert dit project de weggebruiker op:

In februari start de uitvoering van het wegkantspoor van de praktijkproef. Doel van de proef is om de dagelijkse files voor de Coentunnel in noordelijke richting aanzienlijk te verminderen zodat reistijden in het proefgebied korter en betrouwbaarder worden. Als onderdeel van de evaluatie zal een onderzoek onder weggebruikers worden gehouden om te bepalen of de effecten door hen worden herkend. In de loop van 2014 wordt ook het PPA in car spoor voor weggebruikers merkbaar. Er zullen automobilisten deelnemen aan praktijkproeven met in car diensten op het gebied van verkeer- en reisinformatie. Doel van deze proeven is ook te komen tot kortere en meer betrouwbare reistijden voor weggebruikers in het proefgebied. Uitrol van het concept naar andere regio – zodat ook daar deze effecten kunnen worden gerealiseerd – kan in de tweede helft van 2014 plaatsvinden.

## Thema 2. Logistiek en Internationaal

### Routeproject: **Coöperatieve ITS Corridor**

#### Het project in het kort:

In de Coöperatieve ITS Corridor worden in internationaal verband voor het eerst coöperatieve diensten gerealiseerd. Niet meer als experiment of proef, maar als toepassing in de praktijk van dergelijke diensten.

Samen met Duitsland en Oostenrijk richt het project zich op de corridor Rotterdam – Frankfurt – Wenen. Het project levert in eerste instantie twee diensten: 1. waarschuwen voor wegwerkzaamheden en 2. het verzamelen van data uit sensoren in voertuigen voor verkeersmanagement en -informatie. In samenwerking met de markt kunnen voortbouwend op deze technologie en beschikbare data andere diensten worden toegevoegd. Te denken valt aan het in de auto brengen van verkeersborden en/of geavanceerde informatie voor vrachtverkeer van/naar de haven van Rotterdam, rekening houdend met wegwerkzaamheden, beschikbare parkeerplaatsen langs de route, rij en rusttijden en laad/losmogelijkheden in de haven.

#### Wat maakt dit project een exponent van het thema:

Het project zal coöperatieve diensten opleveren voor verkeersmanagement in de praktijk. Nederland loopt met de partnerlanden internationaal voorop in de realisatie van coöperatieve diensten. Daarmee biedt het projectresultaat kansen om internationale (EU) standaarden op dit gebied te bevorderen en te beïnvloeden. Deze positie in combinatie met een actieve betrokkenheid van marktpartijen bij de ontwikkeling hiervan (binnen DITCM verband) biedt ons bedrijfsleven een voordeel in internationale concurrentie. Tevens betreft dit een grensoverschrijdend project waarbij de uitdaging om met andere landen samen te werken cruciaal is. De corridor Rotterdam - Frankfurt - Wenen is een belangrijke ader voor internationaal goederentransport en logistiek. De coöperatieve ITS corridor heeft dus op meerdere manieren een internationaal karakter.

#### **(Thema 2)**

#### Wat kunnen we hiervan leren:

- Ervaring in samenwerking met buurlanden op het gebied van verkeersmanagement en ITS.
- Ervaring in samenwerking tussen wegbeheerder en (internationale) marktpartijen zoals OEMS.
- Ervaring met uitdagingen (open standaarden, techniek) bij de uitrol van communicatie tussen voertuigen en wegkantssystemen.
- Inzicht in de vraag, betaalde afname en het gebruik van (publieke/private) coöperatieve diensten.
- Inzicht in de ontwikkeling van private diensten (o.a. gericht op de logistieke sector)

#### Wat levert dit project de weggebruiker op:

Vanaf begin 2016 gaan weggebruikers die beschikken over een auto met de benodigde apparatuur (een zogenaamde coöperatieve module) profiteren van extra diensten op de corridor. De eerste dienst ('waarschuwen voor wegwerkzaamheden') informeert weggebruikers over wegwerkzaamheden en helpt ze daarmee veiliger deel te nemen aan het verkeer. Aanvullende diensten die gaande weg de tijd worden toegevoegd vergroten op den duur de waarde voor de gebruikers. De voordelen zullen in eerste instantie enkel gelden voor weggebruikers op en rondom de corridor, maar die breiden uit naarmate de uitrol over het Nederlandse (en Duitse en Oostenrijkse) wegennet vordert.

### 3. Multimodale stedelijke bereikbaarheid voor personen en goederen

Routeproject: 'De Digitale Wegbeheerder'

#### Het project in het kort:

Dit project is gericht op het beproeven van een concept waarbij een virtueel platform (genaamd de 'Digitale Wegbeheerder') marktpartijen, overheden en weggebruikers/consumenten elektronisch met elkaar verbindt. Het is een open platform waarop informatie en diensten kunnen worden aangeboden en afgenomen. Partijen die zijn aangesloten op de Digitale Wegbeheerder kunnen via dit systeem elkaars hulp inschakelen om hun eigen maatregelen en adviezen nog effectiever te maken. Denk hierbij aan navigatieleveranciers die bijvoorbeeld herkomst-bestemmingsinformatie brengen, en de actuele regelintenties van de overheid kunnen halen. De basis van communicatie en samenwerking is een uniform en open technisch en organisatorisch concept. Het project is erop gericht het concept aan de hand van drie pilots in Amsterdam daadwerkelijk te realiseren en te testen. Het gaat hierbij niet alleen om de functionele werking, maar ook om de mate van betrokkenheid en draagvlak bij alle stakeholders, kortom de samenwerking. De drie pilots die onderhanden zijn in het project richten zich op toepassing op stedelijke schaal en hebben een multimodaal karakter.

#### Wat maakt dit project een exponent van het thema:

Het actief op één plek samenbrengen van de vraag naar mobiliteitsdiensten vanuit de gebruiker en het aanbod van zowel publieke als private diensten is een vernieuwend concept dat multimodale stedelijke bereikbaarheid voor personen en goederen (**thema 3**) kan verbeteren. Vanuit samenwerking tussen markt, overheden en kennisinstellingen wordt een uniform en open concept ontwikkeld, dat voor iedereen toegankelijk is en coördinatie en synergie brengt in het aanbod van publieke en private diensten. De digitale wegbeheerder is een privaat initiatief (voornamelijk MKB) en wordt hoofdzakelijk door de betrokken marktpartijen zelf gefinancierd,. Hiermee is de aanpak een alternatief voor het traditionele verdienmodel. Zowel stedelijk personenvervoer als goederenvervoer worden in de pilots voor 2014 onderzocht.

#### Wat kunnen we hiervan leren:

- Inzicht in andere samenwerkingsvormen tussen marktpartijen, kennisinstellingen en overheden.
- Inzicht in privacyaspecten bij het gebruik van persoonsgegevens.
- Inzicht in de werking van een nieuw verdienmodel voor bereikbaarheidsdiensten.
- Inzicht in benodigde standaarden voor koppelvlakken tussen bestaande en nieuwe systemen.
- Inzicht in de vraag, betaalde afname en het gebruik van nieuwe (regionale) diensten.

#### Wat levert dit project de weggebruiker op:

De digitale wegbeheerder biedt een middel voor partijen (reiziger, markt en overheid ) om hun informatie en intenties beter met elkaar af te stemmen. Dit zal de dienstverlening richting de consument ten goede komen waardoor de reiziger voor, tijdens en na de reis beter en eenduidiger gefaciliteerd wordt. In één van de drie pilots worden bijvoorbeeld inwoners van Amsterdam IJburg via een Smartphone applicatie van persoonlijk vertrekadvies voorzien, gebaseerd op de drukte rondom de uitgang van de wijk, de persoonlijke bestemming en het gewenste aankomstmoment.

#### 4. Automotive en in-car (coöperatieve systemen)

##### Routeproject: 'Rijden met in-car systemen'

###### Het project in het kort:

Dit project is het gebruikersgerichte dwarsverband tussen een aantal lopende projecten binnen het thema *automotive en in-car*. (Compass4D, Spookfiles A58, Coöperatieve ITS corridor, SPITSlive, PPA in-car spoor en Brabant In-Car III.) Binnen programmalijn 'De menselijke factor' van DITCM worden door markt, overheid en kennisinstellingen gezamenlijk ervaringen rondom het gebruik, de beleving en de tevredenheid van weggebruikers van in-car diensten onderzocht, vergeleken en uitgewisseld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de verschillende wijzen waarop de proeven in de auto adviseren over snelheden, wat werkt nou goed en wat werkt niet goed? In dit project ontstaan adviezen over benodigde (wettelijke) voorwaarden om een gebruikersgerichte in-car communicatie te kunnen uitrollen / implementeren en worden aanknopingspunten geboden voor de totstandkoming van een kennisagenda binnen de Uitvoeringsagenda.

Voor de genoemde in-car projecten is de aanwezigheid van de VC Helmond, het innovatieve deel, randvoorwaardelijk.

###### Wat maakt dit project een exponent van het thema:

Dit project omarmt (en doet recht aan) de grote activiteit en (technologische) diversiteit die bestaat binnen het thema *automotive en in-car* (**thema 4**) en richt zich op de gemeenschappelijke deler waar alle activiteiten uiteindelijk mee te maken hebben: 'de weggebruiker'. Door op dit thema de onderzoeksmethoden op elkaar af te stemmen en inzichten te bundelen bouwen we voort op de reeds behaalde resultaten en krijgen we zicht op benodigde (wettelijke) voorwaarden en vervolgacties om de technologie gedreven ontwikkelingen ook daadwerkelijke aan te laten sluiten op de weggebruiker. Hiermee wordt de kans op een geslaagde uitrol zowel voor markt als overheid vergroot, en hebben alle partijen in de triple helix een duidelijke meerwaarde in de totstandkoming.

###### Wat kunnen we hiervan leren:

- Inzicht in de beleving en tevredenheid van weggebruikers op het huidige aanbod van in-car diensten
- Inzicht in het gebruik van (en gerealiseerde gedragsverandering door) in-car diensten.
- Inzicht in de benodigde (wettelijke) voorwaarden en vervolgacties.
- Inzicht in de meest effectieve werkwijzen, instrumenten en evaluatiemethoden op dit gebied.
- Aanknopingspunten voor de totstandkoming van een kennisagenda gericht op gedrag en de gebruiker.

###### Wat levert dit project de weggebruiker op:

Dit project betreft een dwarsverband tussen diverse projecten die in verschillende regio's in Nederland op de wegen plaatsvinden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om onderzoek en afstemming en zal om die reden niet direct zichtbaar zijn voor de weggebruiker zelf. Desondanks is het juist in het belang van de weggebruiker dat er scherper zicht komt op de beleving, het gebruik en de tevredenheid van de automobilist. Het levert daarmee de weggebruiker bij vervolgprojecten verbeterde diensten op, die beter aansluiten op zijn of haar behoefte.