

Vergaderjaar 2015–2016

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 215**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2016

Zoals ik heb toegezegd tijdens de Begrotingsbehandeling van mijn ministerie (29-10-2015) (Handelingen II 2015/16, nr. 18, item 5) informeer ik uw Kamer via deze weg wat ik doe ter uitvoering van de motie Visser-Hoogland van 29 oktober 2015 (Kamerstuk 34 300 XII, nr. 16).

In de motie Visser-Hoogland wordt mij gevraagd een inventarisatie te maken van en concrete voorstellen te doen (inclusief kosten en termijnen) voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden. Ik zie dat als een ondersteuning van mijn ambities op het gebied van smart mobility zoals ik heb aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 3 december (Kamerstuk 31 305, nr. 214).

Ontwikkelingen op het gebied van smart mobility gaan snel en bieden korte en lange termijn kansen voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, het verbeteren van verkeersveiligheid en zuiniger en schoner rijden. Daarom zet ik Nederland wereldwijd op de kaart als land waar deze innovaties kunnen plaatsvinden door deze ontwikkelingen te faciliteren en te stimuleren, zodanig dat het Nederlandse bedrijfsleven economische kansen kan benutten.

In de verdere toekomst bieden deze innovaties – zoals zelfrijdende auto's – mogelijk een nog grotere maatschappelijke impact. Denk aan het anders besteden van reistijd, meer- en betere mobiliteit voor ouderen of mensen met een beperking, ander ruimtegebruik in de stad doordat auto's zichzelf kunnen parkeren, en nieuwe flexibele mobiliteitsconcepten (*mobility as a service*).

Smart mobility is een domein dat in het verleden vooral technologiegedreven werd. Vandaag de dag is duidelijk dat juist de stap naar de gebruiker, verdienmodellen en maatschappelijke effecten meer aandacht krijgen.

Ten aanzien van de snelheid, gebruikersacceptatie en richting van die ontwikkeling heb ik te maken met diverse onzekerheden. Toekomstvast betekent niet dat we alles in beton gieten. Toekomstvast zijn we doordat we zorgen tijdig mee te kunnen bewegen met ontwikkelingen, kansen te pakken wanneer deze zich voordoen en proberen onzekerheden beheersbaar te maken. Waar nodig stel ik daartoe vanuit mijn publieke verantwoordelijkheid randvoorwaarden, zoals ten aanzien van veiligheid en (cyber)security, privacy, rolverdeling publiek-privaat en marktordening. Daarom wil ik dicht op innovaties in het domein van smart mobility zitten, zowel vanuit beleidsverantwoordelijkheid als in het kader van de dagelijkse uitvoering door de RDW en Rijkswaterstaat. Tegelijkertijd bied ik ruimte aan ontwikkelingen in diverse stadia van ontwikkeling. Zo faciliteer ik (grootschalige) testen met zelfrijdende voertuigen (Kamerstuk 31 305, nr. 210) en werk ik onder andere binnen het programma Beter Benutten en de Praktijkproef Amsterdam aan implementatie van innovaties. Deze praktijkervaringen leveren waardevolle kennis en ervaring op zodat wij snel kunnen inspelen op de resultaten en kunnen bezien of er aanleiding is om bijvoorbeeld regelgeving aan te passen of investeringen te doen. Een aanpak van *learning-by-doing*. Dat is geen eenmalige actie, maar een continu proces. Waarbij ik beseft dat smart mobility zich afspeelt in een internationaal decor waar de bewegingen in telecom, automotieve en internet op mondiale schaal worden gemaakt.

### **Wet- en regelgeving**

Het toekomstproof maken van regelgeving is vooral van belang om mogelijk te maken dat voertuigen (delen van) de rijtaak over kunnen nemen van de bestuurder. Om optimale testmogelijkheden te blijven bieden en flexibel te kunnen blijven inspelen op de snelle ontwikkelingen bereid ik een experimenteerwet voor. Ik zet in op het afstemmen van regels binnen Europa zodat voertuigen probleemloos de grens over kunnen en ben ik op internationaal niveau in gesprek over het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer om volledig zelfrijdende voertuigen (zonder bestuurder) mogelijk te maken. Tenslotte kijk ik ook hoe privacy en aansprakelijkheid toekomstproof kunnen worden geregeld.

### **Infrastructuur**

Het toekomstvast maken van infrastructuur kent twee dimensies die in onderlinge samenhang worden bekeken: Het effect van zelfrijdende voertuigen en truck platooning op de fysieke infrastructuur (ontwerp en constructie) en het effect van smart mobility op de digitale infrastructuur en verkeersmanagement.

Er lopen twee trajecten om te kijken wat nodig is om de infrastructuur geschikt te maken voor zelfrijdende voertuigen. Een verkenning naar de invloed van zelfrijdende voertuigen op de vormgeving van de weginfrastructuur. Hierover zal ik u eind 2016 informeren. Daarnaast kijkt Rijkswaterstaat in samenwerking met kennisinstellingen naar de gevolgen van zelfrijdende voertuigen voor weg- en brugconstructies.

Vormen van automatisch rijden en toenemende individuele dienstverlening gericht op reis- en route-informatie maken dat ik kijk naar de introductie van benodigde nieuwe systemen en de mogelijkheden van het gecontroleerd en veilig uitfasen van bestaande systemen. Hierbij houd ik rekening met verschillende termijnen en functies (gericht op verkeersveiligheid, doorstroming, luchtkwaliteit en geluid) van deze systemen, gekoppeld aan de mate van gebruik en opvolging van nieuwe diensten.

## Tot slot

De economische levensduur van investeringen in smart mobility is aanmerkelijk korter dan beton en asfalt. De ontwikkelingen gaan immers heel erg snel. Om hiermee om te gaan, werk ik met kortere vervangingscycli waar nodig. Ik zal daarbij reserveringen moeten doen om kort-cyclisch te beslissen welke uitgaven nodig zijn. Afhankelijk van het type investering zal ik bezien of bestaande DVM<sup>1</sup>-budgetten anders kunnen worden ingezet, of dat gebruik moet worden gemaakt van de middelen uit het MIRT.

De ontwikkelingen en toepassingen in ITS en smart mobility vragen om nieuwe vormen van samenwerking, aan zowel publieke kant als de rolverdeling publiek privaats. In een blijvend veranderende werkelijkheid moeten overheden hun publieke taken en verantwoordelijkheden kunnen blijven waarmaken, terwijl het bedrijfsleven kansen moet kunnen benutten om te vernieuwen.

Ik zal uw Kamer komend najaar informeren over wat we tot dan toe geleerd hebben, welke ontwikkelingen en toepassingen betekenisvol en urgent zijn en wat ik op basis daarvan van plan ben te doen.

Nederland heeft een hoogwaardige infrastructuur, een hoge mate van aansluiting op internet en hoog aangeschreven kennisinstellingen. Dit biedt een kansrijke omgeving voor innovatie en het benutten van economische kansen.

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

---

<sup>1</sup> Dynamisch verkeersmanagement.