

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 143**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2009

**Samenvatting**

Verbeterde bereikbaarheid ontstaat mede door goede reisinformatie voor reizigers, doordat zij – op ieder moment van de dag en op iedere plaats – een optimale en bewuste keuze kunnen maken op basis van (a) actuele, (b) betrouwbare en (c) landsdekkende multimodale reisinformatie van deur tot deur. Dergelijke reisinformatie is momenteel nog niet in voldoende mate beschikbaar zodat een kwaliteitsslag dient te worden gemaakt in de beschikbaarheid en kwaliteit van data, resulterend in multimodale reisinformatie die zowel voorafgaand aan als tijdens de reis beschikbaar is.

Om actuele data op elk moment beschikbaar te krijgen, worden vanuit verschillende sporen – OV, weg, parkeren/P+R en fiets – databases gebouwd. Hierdoor kan multimodale reisinformatie worden gegenereerd door marktpartijen. Voor het verspreiden van reisinformatie is het belangrijk dat reizigers kunnen beschikken over multimodale reisinformatie voorafgaand aan de reis (voor het maken van een keuze *tussen* vervoermiddelen) als tijdens de reis informatie *over* het vervoersmiddel waarvoor gekozen is. Dit alles tegen de achtergrond van de verhouding tussen markt en overheid. De overheden zijn verantwoordelijk voor het mobiliteitsstelsel en borgen daarbij publieke belangen, de optimale benutting van de beschikbare infrastructuur, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid. Marktpartijen en vervoerders zijn aan zet bij het genereren en verspreiden van reisinformatie.

Het doel is dat in 2015 multimodale reisinformatie beschikbaar is, doordat VenW geholpen heeft de juiste condities te creëren. In de periode tot 2015 zal invulling worden gegeven aan de verschillende acties uit deze brief.

## 1. Inleiding

De MobiliteitsAanpak koerst op vlot en veilig reizen van deur tot deur. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna: VenW) werkt samen met publieke en private partners aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem en aan maatregelen die de bereikbaarheid concreet verbeteren. Onderdeel van de MobiliteitsAanpak is de inzet op het goed benutten van onze netwerken voor de (vracht)auto en het openbaar vervoer. Goede reisinformatie kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Voorwaarde is dat reizigers in staat zijn bewuste en optimale keuzes te kunnen maken voor (keten-)verplaatsingen van deur-tot-deur. Dat vraagt om informatie van een hoge kwaliteit (actueel, betrouwbaar en landsdekkend multimodaal) dat op ieder moment van de dag en op iedere plaats (voor en tijdens de reis) beschikbaar is.

Momenteel is deze informatie nog onvoldoende beschikbaar, zowel in omvang, actualiteit als interoperabiliteit. Zo is de onzekerheid over verwachte reistijden al jarenlang één van de grootste ergernissen voor mensen omdat deze een efficiënte planning en dagindeling frustreert. Weggebruikers hebben onvoldoende inzicht in de beschikbaarheid van alternatieve routes en combinatiemogelijkheden (bijvoorbeeld bezetting P+R terrein). Tevens zijn de meeste weggebruikers zich nog weinig bewust van de werkelijke kosten (vast, variabel en extern) van verplaatsingen en het stilstaan (o.a. parkeren). Ook aan de gebruiksvriendelijkheid van informatievoorzieningen in en rond het openbaar vervoer (o.a. stations) is nog het nodige te verbeteren, zeker bij storingen en overstappen.

Om het gat tussen wenselijkheid en werkelijkheid te verkleinen, helpen we lopende en startende initiatieven (van zowel overheden als marktpartijen en vervoerders) verder te komen. Daarnaast worden door VenW nieuwe initiatieven genomen om de kwaliteit en verspreiding van reisinformatie te verbeteren.

In het bij deze brief gevoegde overzicht van de voorgenomen acties, zijn maatregelen opgenomen die we samen met decentrale overheden en marktpartijen nemen. Dit plan is mede naar aanleiding van de initiatiefnota «De reiziger op een dwaalspoor», van de CDA-kamerleden Koopmans en Mastwijk (Kamerstukken, 2008/4/18/kst117472) tot stand gekomen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- a. De rol van de overheid met betrekking tot het thema reisinformatie;
- b. Hoe komen actuele data voor reisinformatie beschikbaar;
- c. De verspreiding van actuele reisinformatie onder reizigers;
- d. Planning en financiën.

Deze brief is afgestemd met vertegenwoordigers van marktpartijen, vervoerders en consumentenorganisaties voordat de brief en de bijlage op 14 mei 2009 in het Nationaal Mobiliteitsberaad zijn besproken.

## 2. Rol van de overheid

VenW is samen met gemeenten, stadsregio's en provincies verantwoordelijk voor het goed functioneren van het mobiliteitssysteem in Nederland. Goede reisinformatie stelt de reiziger in staat bewuste keuzes te maken. Bij reisinformatie hebben de overheden vooral een voorwaardescheppende en kaderstellende rol richting marktpartijen. Dit betekent dat de overheden minimumvoorwaarden en kaders scheppen waaraan reisinformatie moet voldoen, maar de invulling hiervan (wat, wanneer en hoe) in principe overlaten aan marktpartijen. Alleen als deze invulling negatieve gevolgen heeft voor publieke belangen als (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, treden overheden sturend op. In alle

overige gevallen wordt het verspreiden van reisinformatie aan reizigers zoveel mogelijk aan marktpartijen en vervoerders overgelaten.

#### *Openbaar vervoer*

In artikel 14 van de Wet personenvervoer 2000 is vastgelegd dat de openbaar vervoerbedrijven, als uitvoerders van een publieke dienst, meewerken en betalen aan de voeding, actualisering en instandhouding van een reisinformatiesysteem. In artikel 10 van het Besluit personenvervoer 2000 is vervolgens aangegeven welke gegevens de vervoerbedrijven dienen te leveren. Daarnaast kunnen de concessieverlenende overheden via de concessie voorwaarden en kaders stellen. De vervoerbedrijven hebben daartoe gezamenlijk de Reisinformatiegroep 9292 OV opgericht, die een landsdekkende inwinning, bewerking en distributie van reisinformatie verzorgt.

#### *Weg*

Voor de weg is de vigerende rolverdeling tussen markt en overheid beschreven in de Nota Reisinformatie uit 1996. Hierin staat dat met name de wegbeheerders (rijk, regionale en lokale overheden) de inwinning en bewerking van reisinformatie organiseren en dat marktpartijen de distributie van reisinformatie verzorgen, uitgezonderd informatie op borden boven of langs de weg.

### **3. Naar actuele data**

De huidige reisinformatie is vooral statisch (niet actueel). Om de reiziger een keuze voor een vervoermiddel te kunnen laten maken, is het van belang dat reisinformatie gaat naar actuele, tijdige, verwachte en landsdekkende reisinformatie. Dit kan doordat we helpen de basis voor de actuele data op orde te krijgen. De basis ontstaat en de data komen beschikbaar via standaardisatie en het laten opbouwen van databanken voor het openbaar vervoer, de weg en vervolgens de multimodale gegevens. Immers de multimodale reisinformatie is informatie over de keten van openbaar vervoer, weg, voor- en natransport en mogelijke combinaties (via P+R of fiets).

#### *3.1 Openbaar vervoer*

De Reisinformatiegroep 9292 OV verzorgt voor de openbaarvervoerreiziger nu landelijk dekkende reisadviezen. Deze reisadviezen zijn gedeeltelijk gebaseerd op actuele reisinformatie, maar houden geen rekening met storingen en vertragingen. Om daarin verandering te brengen, werkt VenW samen met concessieverlenende overheden en openbaar vervoerbedrijven aan een landelijk dekkend systeem voor actuele data. In 2009 wordt hiervoor een Nationale Databank Openbaar Vervoergegevens (NDOV) opgericht. Doelstelling is om van statische reisinformatie te komen naar dynamische reisinformatie.

We willen de openbaar vervoerbedrijven – in samenspraak met (decentrale) overheden – de ruimte bieden zelf de NDOV te bouwen en beheren. De concessieverlenende overheden zien toe op de voortgang en kwaliteit van de NDOV. De NDOV komt los te staan van de organisatie(s) die reisadviezen aan de reizigers aanbieden (o.a. 9292 OV). Hierdoor willen we marktpartijen, vervoerders en decentrale overheden kansen bieden om reisinformatieproducten te ontwikkelen en aan te bieden. Om de markt voldoende ruimte te bieden, maar ook de openbaar vervoerbedrijven voldoende te beschermen, stellen de overheden samen met de vervoerbedrijven eenduidige gebruiks- en leveringsvoorwaarden voor de NDOV en de marktpartijen op. Daarnaast wordt aan de vervoerbedrijven de eisen opgelegd om gegevens te verstrekken zodat actuele reisinformatie aan de

reizigers kan worden aangeboden. Wij leggen deze eisen vast door aanpassing van artikel 10 van het Besluit personenvervoer 2000. Concessieverlenende overheden spreken met elkaar af dat zij in hun concessie met de openbaar vervoerbedrijven voorschrijven dat de actuele data in ieder geval aan de op te richten NDOV zullen worden geleverd. Vooruitlopend hierop maken openbaar vervoerbedrijven en concessieverlenende overheden afspraken met elkaar over het opstellen van standaarden voor actuele data. Dit gebeurt via het platform BISON (Beheervereniging Informatie Standaarden Openbaar vervoer Nederland) dat eind 2008 is opgezet. VenW draagt tot eind 2010 – met decentrale overheden – financieel bij aan BISON. We streven ernaar dat het NDOV in 2011 operationeel is.

### 3.2 Weg

Tot op heden verzorgt het Verkeercentrum Nederland van Rijkswaterstaat (RWS/VCNL) de inwinning en bewerking van basisgegevens over de actuele situatie voor een beperkt deel van de Nederlandse wegen, vanuit het oogpunt van verkeersmanagement.

#### *Verkeersmanagementgegevens als input voor reisinformatie*

Verkeersmanagement is een publieke taak van wegbeheerders gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en op het optimaal benutten van de infrastructuur door het verstrekken van verkeersinformatie (vooral boven en langs de weg) over de actuele verkeerstoestand, door het geven van routeadviezen en door het waarschuwen bij calamiteiten en gevaren in combinatie met het geven van bindende instructies. De eisen die aan de gegevens voor verkeersmanagement worden gesteld, liggen hoger dan de eisen die gelden voor data over reistijd- en route-informatie. Hieruit volgt dat de wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor de financiering van de inwinning van de data ten behoeve van verkeersmanagement.

De ingewonnen data voor verkeersmanagement worden door VCNL bewerkt tot reis-informatie, vooral door toevoeging van oorzaken en gevolgen van verstoringen. Deze informatie wordt aan marktpartijen doorgegeven die dit aanbieden aan de reizigers.

VenW heeft in december 2007 een samenwerkingsovereenkomst getekend met deelnemende gemeenten, provincies en regio's en samen met hen de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) opgericht. In de NDW werken RWS/VCNL en een kopgroep van decentrale wegbeheerders samen. Het doel van de NDW is het verbeteren van de gegevensvoorziening van uitsluitend hoofdwegennet naar een landelijk netwerk van zowel het hoofdwegennet als onderliggende wegennet. Tevens streeft NDW naar hogere betrouwbaarheid en snellere beschikbaarheid van de in te winnen gegevens. De inwinning geschiedt deels door de wegbeheerders en deels in opdracht van NDW door marktpartijen. In 2011 bevat het NDW-bestand 5500 km wegen hoofdwegennet en onderliggende wegennet. De NDW streeft naar een uitbreiding tot maximaal 10 000 km voor 2015, waarop 80% tot 90% van het wegverkeer wordt gedekt. Voor de inwinning van data is de NDW op zoek, naast het gebruik van bestaande technieken (waaronder lussen en camera's), naar innovatieve inwin-technieken (GSM, GPS en GPRS).

De NDW heeft eveneens de ambitie uitgesproken om gegevens over wegwerkzaamheden en tijdelijke omleidingen voor bijna alle wegen in Nederland (ca. 150 000 km) te verzamelen en te beheren. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstelling om te komen tot één loket. De gegevens over tijdelijke omleidingen en wegwerkzaamheden worden zo eenvoudiger ontsloten voor de marktpartijen. Dat is voor gebruikers en serviceproviders (kaartenmakers, navigatiesysteemfabrikanten en informatiediensten) een van de belangrijk verbeterpunt op dit moment.

Naast verbetering in de gegevens van de verkeerssituatie is het even belangrijk dat de gegevens over de kenmerken van wegen op orde zijn. Het gaat hierbij bijv. over het soort weg, het aantal rijstroken, de rijrichtingen, toegestane snelheden en de hoogte van viaducten. Marktpartijen gebruiken dit in producten zoals kaarten voor navigatiesystemen en routeplanners en verzamelen hier ook zelf gegevens voor. De gegevensuitwisseling tussen wegbeheerders en marktpartijen voor kaarten en navigatiesystemen blijkt voor verbetering vatbaar. Om dit aan te pakken wordt nu met betrokken overheden en marktpartijen gewerkt aan het opzetten van structuren voor gegevensuitwisseling op dit gebied. Wij organiseren regionale sessies met wegbeheerders en marktpartijen waarbij afspraken worden gemaakt over de uitwisseling en het beheer (up to data houden van de gegevens). Op deze manier geven we invulling aan de vraag om meer gegevens over geschikte routes, onder andere voor vrachtverkeer, uit te wisselen tussen wegbeheerders en marktpartijen. Decentrale overheden hebben aangegeven dit te prefereren aan het opstellen van een covenant hierover. Daarnaast worden afspraken gemaakt over de publicatie van (tijdelijke) verkeerswijzigingen (bijvoorbeeld door wegwerkzaamheden). We streven ernaar dat de afspraken aan het eind van 2009 operationeel zijn.

In aanvulling op de NDW winnen marktpartijen (navigatiesysteemfabrikanten en kaartenmakers) data in voor route-informatie binnen hun eigen systemen. Hiermee kunnen gevolgen van vertragingen en werkzaamheden direct aan de weggebruiker worden doorgegeven via de apparatuur in de auto of vrachtwagen. De data van de navigatiesystemen zullen nog aan kwaliteit kunnen winnen door het gebruik van de data van de NDW. De verwachting is dat op termijn door toepassing van coöperatieve systemen verdere kwaliteitsverbetering van gegevens voor reisinformatie ontstaat. VenW onderzoekt in samenwerking met marktpartijen of een grootschalige proef in Nederland uitgevoerd kan worden. De resultaten van de proef kunnen leiden tot grootschalige toepassing in Nederland en andere (Europese) landen. En is daarmee een belangrijke impuls voor de (automobil)industrie. Het realiseren van deze proef is afhankelijk van goedkeuring van de onlangs ingediende FES-aanvraag.

### *3.3 Keten- en multimodaal*

Multimodale informatie is gericht op de verplaatsingsketen. Dus de schakels (de modaliteiten) en de verbinding (parkeren, P+R, fietsenstalling). De beschikbaarheid van de data van de belangrijkste schakels van de keten (openbaar vervoer en weg) zijn hierboven beschreven. We richten ons in deze paragraaf op de verbinding en de nog ontbrekende schakel, de fiets. (Actuele) data over de keten zijn minder goed beschikbaar in vergelijking met openbaar vervoerdata en de gegevens over de weg. Er zijn enkele publieke en marktinitiatieven met betrekking tot de inwinning en het beheer en uitwisseling van gegevens over parkeren en P+R. De gegevens over parkeren en P+R locaties, (aantal parkeerplaatsen, bezetting, tarieven, openingstijden, etc.) zijn niet gestandaardiseerd. Hierdoor bestaat er nog geen landelijk dekkend systeem. VenW zal onderzoeken hoe een landelijk gestandaardiseerd systeem op redelijke termijn realiseerbaar is.

Er bestaan al enkele initiatieven van systemen op het gebied van (kenmerken van) fietsroutes. Een aantal is gericht op recreatief fietsen, een ander in opbouw en heeft nog geen landelijk dekkend netwerk. Wij willen deze initiatieven een financiële impuls geven waardoor landelijke systemen sneller beschikbaar zijn en worden aangevuld met reistijden, routes, (ov-)stallingen, tarieven voor stalling en met informatie over de veiligheid en het comfort van de fietsroute.

Daarnaast zet VenW zich in om de kwaliteit en uitwisselbaarheid van data te borgen. Dit gebeurt via een samenwerkingsverband tussen de NDOV, de NDW en VenW.

#### **4. Verspreiding van actuele reisinformatie onder reizigers**

De keuze voor een vervoermiddel, route of tijdstip wordt meestal gemaakt voordat iemand op pad gaat. Dus moet hij op dat moment van alle alternatieven op de hoogte zijn van de (verwachte) reistijd, kosten, route en liefst ook de milieubelasting (CO<sub>2</sub>-uitstoot). Dus toegang tot actuele multimodale informatie. Is hij eenmaal onderweg, dan volstaat informatie over reistijd en route. Ons streven is om de reiziger, uiterlijk in 2015, goed geïnformeerd op pad gaat en dat hij tijdens de reis blijvend bediend wordt van actuele informatie over zijn reis(tijd en -route).

Grofweg kan reisinformatie worden onderscheiden in collectieve- en individuele reisinformatie. Collectieve reisinformatie is niet specifiek voor een reiziger maar algemeen van aard. Individuele reisinformatie betreft informatie die op de reiziger zelf van toepassing is. Beide zijn inzetbaar vooraf aan én tijdens de reis.

Individuele reisinformatie wordt in hoge mate door marktpartijen en vervoerders aangeboden. Dit maakt dat beslissingen over productontwikkeling en tempo van marktintroductie van individuele reisinformatieproducten door de marktpartijen en vervoerders worden genomen. Verdienmodellen en economische voor- en tegenspoed spelen hierbij een belangrijke rol.

##### *4.1 Vooraf aan de reis*

###### *Openbaar vervoer en weg*

Voor de reiziger is er al volop toegang tot individuele reisinformatie over reistijd, route en kosten van hun reis via internet en telefoon om vooraf een afweging te kunnen maken tussen verschillende alternatieven. Nu beperkt dit zich nog vaak tot de keuze tussen openbaar vervoer of de auto. Bovendien is deze informatie nog slechts gedeeltelijk gebaseerd op actuele data en kosten. In de toekomst kunnen – op basis van de actuele data van de NDOV en de NDW en door de ontwikkelingen in inwinmethodes van de navigatiesysteemfabrikanten – door marktpartijen actuele adviezen aan reizigers worden gegeven.

Voor de reisinformatie voor het openbaar vervoer zullen wij, samen met andere openbaar vervoerautoriteiten, erop toezien dat er in ieder geval één openbaar vervoerreisplanner met actuele reisinformatie ontstaat. Hierbij houden we in de gaten dat marktpartijen in een eerlijk speelveld hun diensten en producten kunnen aanbieden aan reizigers. Eventuele barrières worden hierbij weggenomen. In de openbaarvervoerreisplanner zal aandacht zijn voor informatie over de toegankelijkheid van haltes, stations en voertuigen voor mindervalide reizigers (Kamerstukken, 2008/25 847/nr. 74/kst125986).

Het aanbod van individuele informatie over de weg is groot en divers. Internet speelt hierbij een belangrijke rol. De informatie wordt vrijwel uitsluitend via marktpartijen aangeboden. Ook hier zal de komst van de NDW tot een verbetering van de reisinformatie leiden.

Ook vlak voor vertrek kan de reiziger nog beschikken over collectieve informatie over de toestand op de weg en in het openbaar vervoer via internet, teletekst en de radio. Ook deze informatie zal verbeteren na de realisatie van de NDOV en de NDW. Immers marktpartijen (o.a. ANWB,

VID, TomTom-internet, NS-internet en 9292) kunnen dan beschikken over data voor actuele reisinformatie. VenW vindt de verspreiding van deze informatie primair een rol van marktpartijen en stelt zich op dit punt terughoudend op.

#### *Keten- en multimodale informatie*

Zoals eerder is aangegeven is individuele informatie voor parkeren en P+R nog beperkt beschikbaar. De mogelijkheden om dit te verbeteren worden in opdracht van VenW onderzocht en door het publiek-private samenwerkingsverband Connekt begeleid. Vervolgens wordt gekeken naar de mogelijkheden om een routeplanner voor de ketenverplaatsing te ontwikkelen (openbaar vervoer, weg, fiets en P+R). Bij deze voorstellen wordt de vraag meegenomen in hoeverre bestaande en toekomstige multimodale planners kunnen worden uitgebreid met een optie die naast de reistijd ook de kosten en milieubelasting van verplaatsingen (brandstofgebruik, CO<sub>2</sub>) inzichtelijk maken.

#### *4.2 Tijdens de reis*

##### *Openbaar vervoer*

We willen dat de reiziger die al op pad is, goed geïnformeerd is én blijft over de actuele reistijden, -route, etc. Onderweg wordt de reiziger bediend met collectieve en individuele reisinformatie. Mede op initiatief van VenW zijn de volgende initiatieven om OV-reizigers te voorzien van (actuele) reisinformatie gestart.

In het kader van het Actieplan «Groei op het Spoor» zijn zogenaamde I-teams opgericht om verbeteringen voor de bewegwijzering (collectieve, statische informatie) op de 50 grootste stations (inclusief de NSP-stations) aan te dragen en uit te laten voeren. Hierdoor wordt de reiziger eenvoudig wegwijs wordt op het station. ProRail doet dit in opdracht van VenW en voert periodiek overleg met de opdrachtgever over de vorderingen.

Door de introductie van Infoplus door de NS komen op alle perrons informatieschermen met actuele vertrektijden en is onlangs een mobiele reisplanner voor de trein gelanceerd. Daarnaast werkt NS op dit moment aan een pilot voor borden met actuele reisinformatie op de stations voor trein en stad- en streekvervoer. Op basis van de uitkomsten van deze pilot wordt door NS een strategie opgesteld voor de uitbreiding van informatievoorziening van bus naar trein en voor trein naar bus.

Om de informatievoorziening richting de reiziger tijdens vertragingen te verbeteren vindt er overleg plaats tussen NS, ProRail, decentrale overheden en decentrale vervoerders. Kamerstukken, 2008/31 305-121/338). En decentrale openbaar vervoerautoriteiten werken aan een plan voor het plaatsen van dynamische reisinformatiesystemen (DRIS) met actuele reisinformatie op de belangrijkste knooppunten van het stads- en streekvervoer. Ten behoeve hiervan financiert VenW in 2009 een verkenning naar het aantal haltes die tot 2010 worden voorzien van displays en de aantallen reizigers dat daarmee wordt bediend.

##### *Weg*

Weggebruikers krijgen dynamische reisinformatie onder andere via borden boven of langs de weg, oftewel Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's). Via DRIP's informeert de wegbeheerder weggebruikers over de actuele verkeerssituatie op twee (of in een enkel geval drie) alternatieve routes. Op de locatie waar de weggebruiker kan kiezen tussen het nemen van een van beide routes, toont de DRIP informatie over de actuele verkeerssituatie op beide routes. De weggebruiker kan hiermee de route kiezen met de voor hem of haar kortste reistijd. Voor de wegbeheerder is dit nuttig omdat hiermee de beide routes evenwichtig(er) worden gebruikt en er niet op de ene route veel file staat terwijl er op de andere route niets aan de hand is.

Navigatiesystemen in het voertuigen, zullen op termijn een deel van deze functionaliteit overnemen. Door experts wordt verwacht dat de penetratiegraad van navigatiesystemen die gebruik maken van actuele verkeersinformatie de aankomende jaren nog niet heel hoog zal zijn, maximaal in de orde van grootte van enkele tientallen procenten. Het grootste deel van de weggebruikers zal de aankomende jaren daardoor nog zijn aangewezen op de DRIPs voor goede informatie op dergelijke keuzepunten. Het is daarmee in het publieke belang dat de aankomende jaren de DRIPs blijven functioneren. We zullen onderzoeken of er noodzaak is het aantal DRIP's uit te breiden op keuzepunten waar nu nog geen DRIPs aanwezig zijn. Dit is ook in het maatschappelijk belang van wegbeheerders, als het wegennetwerk aantoonbaar beter wordt gebruikt. DRIP's worden bij verstoringen (o.a. incidenten) ook gebruikt om routeadviezen af te dwingen door een combinatie met andere maatregelen zoals afkruizen en verkeerslichten.

We zien navigatiesystemen voor de komende vijf à tien jaar nog als aanvullingen op de DRIP's. Daarna zal door een toenemend gebruik van en verdere ontwikkeling van de navigatiesystemen (hogere penetratiegraad, actuele deur tot deurinformatie) de DRIP als aanvulling op zijn navigatiesysteem ervaren worden. De informatie via de navigatiesystemen zal nog aan kwaliteit winnen en consistent worden met de DRIP's door het gebruik van de data van de NDW. Op die locaties waar vanuit het oogpunt van verkeersmanagement gestuurd moet kunnen worden, blijven DRIP's nodig.

RWS doet in 2009 onderzoek naar effectieve tekststrategieën op DRIP's. Als onderdeel hiervan werkt RWS aan een ontwerp voor grafische afbeeldingen op DRIP's. Daarnaast is RWS gestart met de landelijke uitrol van reistijdvermelding in plaats van filelengtes op basis van ervaringen met pilots rond Utrecht. Ook evalueert RWS de ervaringen met en effecten van de vermelding van toe- of afnemende reistijd.

Ook de collectieve informatie die de weggebruikers via marktpartijen tijdens de reis krijgen aangeboden verbetert als gevolg van de NDW. Dat gebeurt bijvoorbeeld via de radio, TMC en mobiel internet.

De navigatiesystemen bieden nog geen informatie over de kosten van een verplaatsing. De behoefte aan dergelijke informatie wordt groter door invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Dat biedt kansen aan de markt om – ten behoeve van ABvM – bij het ontwikkelen van apparatuur in de auto of een uitbreiding van de navigatiesystemen, rekening te houden met de toenemende informatiebehoefte. VenW stimuleert centrale overheden en marktpartijen om hiervoor voorstellen in te dienen. Inhoudelijk gaat het vooral om het effect van de extra reisinformatie op het gedrag van weggebruikers in relatie tot de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Dat kan bijvoorbeeld door informatie over betaald parkeren via navigatiesystemen aan te bieden.

#### *Keten- en multimodale reisinformatie*

Zoals eerder aangegeven gaan we er van uit dat de reiziger voor vertrek zijn plan getrokken heeft hoe te reizen. Dat kan een combinatie auto en openbaar vervoer of fiets en openbaar vervoer zijn. Voor de eerste groep reizigers laat VenW landelijk onderzoeken hoe de algemene bewegwijzering naar P+R-terreinen kan worden verbeterd, mede gelet op de beoogde uitbreiding van P+R terreinen.

We hebben weinig inzicht in de behoefte van reizigers om onderweg, bijvoorbeeld als gevolg van grote vertragingen op de weg, alsnog over te stappen op het openbaar vervoer via een P+R-locatie. Kennis over deze



vraag bepaalt of we P+R-informatie voor reizigers onderweg willen uitbreiden. Actuele multimodale reisinformatie wordt op een beperkt aantal locaties vermeld op DRIP's aan weggebruikers. Dat is vooral bij P+R terreinen die een concurrerende reistijd kunnen bieden (Veenendaal, Breda (NS) en Rotterdam (metro)). We zullen een onderzoek starten naar de behoefte van de reiziger aan P+R, de informatie tijdens de reis over P+R en de effecten van de al bestaande P+R-locaties.

## 5. Samenwerking organiseren

Bij de totstandkoming en verspreiding van reis- en route-informatie zijn verschillende partijen – zowel publieke als private – betrokken. VenW kan het ook op dit terrein niet alleen. Er is behoefte aan een goede samenwerking, zodat een ieder vanuit zijn rol en verantwoordelijkheid bij kan dragen aan de impuls die we willen geven aan reis- en route-informatie. Voor synergie en benutting van kansen, maar ook met het oog op gezonde marktordening en het realiseren van onze doelstellingen.

In het openbaar vervoer zijn andere partijen van belang dan voor de weg. Daarom is het overleg voor het openbaar vervoer en de weg apart georganiseerd. De samenwerking in het kader van de kwaliteitsimpuls OV reis-informatie zal worden gecontinueerd. Hierin vindt strategisch overleg plaats over lopende acties en de acties die in de bijlage<sup>1</sup> van deze brief zijn beschreven.

Voor de weg sluiten we in hoofdlijnen aan bij het advies van de Adviescommissie Verkeersinformatie III (2009). We continueren de afstemming op tactisch en operationeel niveau die grotendeels wordt gefaciliteerd door het publiek-private samenwerkingsverband Connekt en door de overlegstructuur rond de NDW. Daarnaast richten we een nieuw compact en slagvaardig strategisch beraad voor verkeersmanagement en -informatie op. Dit beraad moet helpen om de strategische vraagstukken, mede als gevolg van technologische ontwikkelingen en hogere penetratiegraad van individuele systemen, van antwoorden te voorzien.

We onderzoeken hoe de structuren voor het openbaar vervoer en de weg op termijn bij elkaar gebracht kunnen worden.

## 6. Planning en Financiën

Het doel is dat de reiziger uiterlijk in 2015 kan beschikken over actuele multimodale reisinformatie. In de periode tot 2015 zal invulling worden gegeven aan de verschillende acties uit deze brief en de concretisering hiervan in de bijlage. In het onderstaande overzicht is voor de verschillende onderdelen uit deze brief weergegeven in welk jaar alle acties van dit onderdeel moeten zijn gerealiseerd.

Onderdeel	Jaartal	Realisatie
Naar actuele data	2010	NDOV met actuele data OV
	2010	NDW met actuele data van 5 500 km wegen en
	2010	wegwerkzaamheden voor bijna alle wegen in Nederland Standaarden voor multimodale reisinformatie
Verspreiding actuele reis-informatie	2012	Nieuwe producten en diensten OV-reisinfo
	2011	Actuele reisinformatie boven of langs de weg
	2014	Landelijk dekkende multimodale routeplanner
Samenwerking organiseren	2009	Strategisch Beraad en/of adviescommissie

Voor de uitvoering van de acties uit het Plan Multimodale Reisinformatie is € 22 miljoen beschikbaar uit het Actieplan «Groei op het Spoor». De Mobiliteitsaanpak reserveert € 30 miljoen. Deze € 30 miljoen is (deels) afkomstig uit de middelen Noordvleugel (FES) en dienen nog de FES-procedure te doorlopen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## **7. Slot**

Met de in de brief geformuleerde aanpak, vertrouwen wij erop dat de condities ontstaan zodat de reiziger in 2015 altijd en overal kan beschikken over actuele op maat gesneden reisinformatie. Hiermee is de reiziger in staat bewuste keuzes te maken. En aldus wordt bijgedragen aan het beter benutten van ons mobiliteitssysteem.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa

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