

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1089

Vragen van de leden **Visser** en **Tellegen** (beiden VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het gebruik van verkeersdata* (ingezonden 29 december 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 januari 2015).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Verkeersapp wil nog niet vlotten»¹ en «Hulpdiensten gevaar op de weg»?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het beschikbaar stellen van informatie door gemeenten, provincies, rijksoverheid en alle andere wegbeheerders essentieel is om te komen tot goede verkeersinformatie en daarmee een structurele bijdrage levert aan minder files en meer veiligheid op de wegen?

Antwoord 2

Ik deel die opvatting.

Vraag 3

Deelt u de mening dat er een impuls nodig is om verkeersdata sneller en beter ter beschikking te stellen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden er genomen, zodat de benodigde informatie snel en eenduidig kan worden geleverd? Welke doelstellingen worden hierbij gehanteerd en binnen welke termijn dienen deze te worden gerealiseerd tegen welke kosten? In hoeverre is deze verplichting ook opgenomen in de uitwerking van het programma Beter Benutten in de verschillende regio's? Zo nee, bent u bereid om het tijdig en eenduidig verstrekken van verkeersinformatie door wegbeheerders wel als verplichting op te nemen in de uitwerking van het programma Beter Benutten?

¹ Leidsch Dagblad, 28 november 2014

² Leeuwarder Courant, 10 december 2014

Antwoord 3

Rijkswaterstaat en (inmiddels 23) decentrale wegbeheerders werken in het samenwerkingsverband Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) aan de inwinning en ontsluiting van verkeersdata. In dit verband wordt voortdurend gewerkt aan verbetering van deze data.

In het Beter Benutten programma zijn als impuls verschillende projecten gerealiseerd, gericht op verbetering van de kwaliteit van beschikbare data. Deze projecten richten zich op het ontsluiten van verkeersdata:

Het project Data Top 5 waarin het Rijk en 12 regio's zichzelf verplicht hebben om verbetering van de datakwaliteit tot stand te brengen op de onderdelen wegwerkzaamheden, locatiereferentie, maximumsnelheden, restduurindicatie incidenten en verkeersmaatregelen in regelscenario's.

Het project Open Parkeerdata waarin wordt gewerkt aan het ontsluiten van data rond parkeren in de steden, waardoor reizigers sneller een parkeerplaats kunnen vinden en het zoekverkeer afneemt.

Het vervolgprogramma van Beter Benutten wordt momenteel vormgegeven. Hierin zal wederom nadruk liggen op het structureel ontsluiten van verkeersdata door overheden. Het is aan alle deelnemende wegbeheerders (nationaal, regio's en steden) om die ambities en doelen te realiseren. Juist door met twaalf regio's samen te werken binnen Beter Benutten wordt geborgd dat we datalevering eenduidig en uniform opleveren. Dat zijn belangrijke voorwaarden voor private dienstverleners naast datakwaliteit en -tijdigheid. Dit biedt tevens een basis voor andere wegbeheerders om laagdrempelig bij aan te sluiten.

Vraag 4

Herkent u de stelling van de onderzoekers van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) dat de top-3 van de ongevallen met betrokkenheid van hulpdiensten met eenvoudige maatregelen terug te dringen is? Zo ja, welke maatregelen worden er genomen? Zo nee, waarom niet? Onderschrijft u de stelling uit het onderzoek dat een waarschuwingssysteem voor automobilisten veel ongelukken kan voorkomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik herken de stelling van het IFV. Zo is bijvoorbeeld het IFV samen met de branches al bezig met uitvoering geven aan de aanbevelingen: zij werken aan een richtinggevend kader voor eenduidig rijgedrag van voorrangsvoertuigbestuurders. Verder kan ik u melden dat de ambulancesector zelf ook actief aandacht besteedt in de campagne «De mensen van de ambulance» waarbij weggebruikers worden gewezen op wat zij kunnen en moeten doen als er een ambulance met zwaailicht en sirene aankomt.

De regeling Optische- en geluidssignalen (OGS) valt onder mijn verantwoordelijkheid, de voorrangsvoertuigen en bestuurders zelf vallen onder de verantwoordelijkheid van mijn ambtgenoten van de Ministeries van Veiligheid en Justitie, Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Defensie. Op verzoek van de hulpdiensten heb ik een tweejarige pilot mogelijk gemaakt om OGS op de openbare weg bij trainingsritten te gebruiken. Dit om de voor- en nadelen in kaart te brengen met als einddoel kwalitatief betere bestuurders en het voorkomen van ongevallen. Gezien de positieve resultaten van de proef is het mijn intentie om met genoemde ministeries het gebruik van OGS voor trainingsdoeleinden op de openbare weg definitief mogelijk te maken.

In het verleden heb ik onderzoek gedaan naar effecten van waarschuwingssystemen voor automobilisten op de verkeersveiligheid. Op basis van de resultaten heb ik geen bezwaar tegen gebruik van deze waarschuwingssystemen. Het is onduidelijk in hoeverre met deze systemen ongelukken kunnen worden voorkomen. Het gebruik van dergelijke systemen is aan de hulpdiensten zelf.

Vraag 5

Bent u bekend met de proef in sommige regio's waar waarschuwingssystemen ingevoerd zijn om de automobilisten te waarschuwen via de radio? Wat zijn de opbrengsten in de termen van tijdswinst en veiligheid ten opzichte van de kosten? Worden er op dit moment andere mogelijkheden onderzocht om automobilisten te waarschuwen voor naderende hulpdiensten? Hoe kan bijvoorbeeld de pilot met intelligente transportsystemen (ITS) in Helmond,

waarin de verkeerslichten zijn afgestemd op de brandweerauto's, in dit kader worden geplaatst?

Antwoord 5

In Noord Nederland heeft een proef plaatsgevonden, waarbij is ingebroken op de radio bij naderende hulpdiensten. In deze proef is slechts een beperkt effect op rijtijden en veiligheid waargenomen. Daarbij hadden vooral commerciële omroepen er bezwaar tegen dat de dienst inbrak op hun uitzendingen. De proef is op basis van deze resultaten niet verder opgeschaald.

Er is via het telecomnetwerk een private dienst beschikbaar die locatiespecifiek waarschuwt voor naderende hulpdiensten. De dienst is als app beschikbaar in de appstores. De dienst kan zelfstandig landelijk opgeschaald worden. Momenteel wordt gekeken naar de mogelijkheden om de resultaten van onder andere de genoemde proeven in Helmond grootschalig te implementeren als onderdeel van het vervolgprogramma Beter Benutten.

Vraag 6

Bent u bereid om dergelijke initiatieven ook te faciliteren in wet- en regelgeving, waarbij daadwerkelijke invoering aan hulpverleningsdiensten en particulier initiatief wordt overgelaten, zodat de veiligheid en doorstroming kunnen worden verhoogd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, binnen welke termijn wordt hiertoe overgegaan?

Antwoord 6

Zie antwoord op vraag 5. Momenteel ben ik met verschillende marktpartijen en andere stakeholders in gesprek om te kijken hoe zij deze ontwikkeling en toepassingen verder kunnen opschalen. Er liggen geen belemmeringen op het gebied van wet- en regelgeving voor het toepassen van dergelijke technieken. Er is daarom geen reden om deze initiatieven te faciliteren met wet- en regelgeving. Mochten er in de toekomst wel belemmeringen blijken te zijn, dan kan ik overwegen om met aanvullende wet- en regelgeving te komen.