

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 385

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 februari 2023

Graag wil ik de Kamer met deze brief informeren over de publicatie van de eerste Monitor Smart Mobility en de belangrijkste inzichten die deze monitor biedt. Met deze brief wordt invulling gegeven aan de toezegging om de Kamer periodiek te informeren over de ontwikkelingen van smart mobility.¹

Aanleiding

Smart mobility-toepassingen ontwikkelen zich de laatste jaren vanuit een experimentele fase naar de dagelijkse realiteit. Vanwege nieuwe wet- en regelgeving (met name vanuit de EU) en innovaties door marktpartijen gaan de ontwikkelingen snel. Dit vraagt om inpassing in beleid, wet- en regelgeving en om actueel inzicht in de ontwikkelingen. De Monitor Smart Mobility geeft een goed beeld van de ontwikkelingen zodat beter gestuurd kan worden en het beleid daarop kan worden aangepast. De monitor geeft objectief de meest recente cijfermatige inzichten weer over het aanbod, het gebruik en waar mogelijk ook de effecten van smart mobility binnen het wegverkeer. De ambitie is om met deze periodieke monitor een steeds beter beeld te krijgen van de maatschappelijke impact van deze ontwikkelingen. Hiermee kunnen overheden op alle niveaus beleidsbeslissingen op het gebied van smart mobility meer en meer op basis van feiten en cijfers maken, om ontwikkelingen te stimuleren of juist in te grijpen bij ongewenste ontwikkelingen. Zo kan optimaal geprofiteerd worden van de kansen die smart mobility biedt voor de maatschappelijke opgaven van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verstedelijking en duurzaamheid.

¹ Kamerstuk 35 300 A, nr. 115.

De eerste inzichten

Rijhulpsystemen² in voertuigen worden langzamerhand steeds meer gemeengoed, voor een deel ook vanwege de Europese verplichtingen voor deze systemen in nieuwe voertuigen. Tegelijkertijd zal er nog geruime tijd sprake zijn van een mixed fleet met slimme voertuigen en voertuigen zonder automatisering. Ook systemen die de rijtaak overnemen zijn inmiddels realiteit. De Monitor Smart Mobility laat zien dat automatisering in voertuigen grote kansen biedt voor onder andere de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De kans op het betrokken raken bij een ongeval neemt voor bijna alle systemen sterk af, tot wel 67%, dat heeft nu al effect op het verkeer. Als voertuigen met verdergaande automatisering in de toekomst met elkaar kunnen communiceren kan de benutting van de wegcapaciteit waarschijnlijk ook verbeterd worden. Onderzoek wijst echter ook uit dat er voor een klein deel van de gebruikers risico's bestaan op over-vertrouwen van de systemen, waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan. Bijvoorbeeld wanneer men denkt dat het voertuig zichzelf rijdt, terwijl de bestuurder verplicht is de handen aan het stuur en de ogen op de weg te houden. Hierom is het belangrijk om dat te blijven monitoren en is recent een communicatiecampagne gestart om veilig gebruik van rijhulpsystemen te bevorderen. Ook het risico op afleiding door meldingen van systemen wordt hierin meegenomen.

Ook verkeersmanagement en informatiediensten bieden kansen voor de verkeersveiligheid en het beter benutten van de wegcapaciteit. 97% van de weggebruikers gaat bij onbekende routes goed geïnformeerd op pad door gebruik van reis- en routeinformatie. Voor onbekende routes wordt minder gebruik gemaakt van navigatie, maar ook hierin is een grote groei te zien. De Monitor Smart Mobility laat zien dat weggebruikers door reis- en routeinformatie hun reisgedrag aanpassen, bijvoorbeeld door later te vertrekken of een andere route te rijden. Nederland heeft door samenwerking tussen navigatieapps en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de meest geavanceerde in-car veiligheidsinformatie van Europa. Met in-car veiligheidsinformatie, zoals de actuele maximumsnelheid en informatie over een naderende file of nood- en hulpdiensten via een app in de auto kunnen ongelukken worden voorkomen. Voor verkeersmanagement en informatiediensten is de kwaliteit van zowel publieke als private data van groot belang. De data worden nu geborgd in het NTM, daarin hebben alle overheden een rol en verantwoordelijkheid om de kwaliteit van publieke data te borgen. Niet alle overheden zijn even ver in deze digitaliseringsopgave.

Mobiliteitsdiensten als *Mobility as a Service* (MaaS) en deelconcepten kunnen worden benut ter bevordering van ketenreizen. Met MaaS-apps kunnen reizigers meerdere vervoersmiddelen in één app plannen, boeken en betalen. Denk hierbij aan de deelfiets, -auto, -scooter, of de trein, tram, of taxi. Het bevorderen van deelmobiliteit en MaaS heeft volgens experts veel potentie voor het verminderen van de auto-afhankelijkheid, emissies, ruimtegebruik en files. Over het aanbod en gebruik van verschillende deelsystemen is al veel bekend, over de effecten een stuk minder. De komende tijd wordt onderzoek gedaan naar het gebruik en de effecten van MaaS. Monitoring van deelmobiliteit wordt opgepakt binnen het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit.³

² Kamerstuk 31 305, nr. 336.

³ Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 379.

Vervolgstappen

De eerste editie van de Monitor Smart Mobility laat voor alle overheden zien dat smart mobility geen toekomstmuziek is, maar steeds meer een realiteit is en wordt en bijdraagt aan onze maatschappelijke opgaven. Door Europese verplichtingen door onder andere de *General Safety Regulation*, de ITS-richtlijn en de verordening *Real Time Traffic Information*, zullen de ontwikkelingen op straat en in het voertuig de komende jaren waarschijnlijk snel gaan. Voor de implementatie van deze nieuwe regelgeving is het van belang dat we als overheden gezamenlijk en met de markt en kennisinstellingen samenwerken. De samenwerkingsafspraken⁴ lopen eind 2023 af, hierom vond begin februari een overleg met bestuurders van medeoverheden plaats om te komen tot een gezamenlijk voorstel voor de voortzetting van de samenwerking voor de implementatie, borging en opschaling van smart mobility. Ook het monitoren van cyber security en privacy risico's is onderdeel van de vervolgstappen.

Met de inzichten die de monitor geeft en de aanvullende onderzoeken die hieruit gaan volgen, maken we het beleid meer en meer op basis van feiten en cijfers. Zodat we de vruchten van automatisering en digitalisering kunnen plukken, maar ook mogelijke risico's zo veel mogelijk te beperken. Daardoor draagt smart mobility optimaal bij aan duurzaamheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁴ Afspraken BO MIRT 2018 met betrekking tot DO DTM en de Krachtenbundeling Smart Mobility.