

Het is tijd

**Naar een nieuw perspectief op informatie over
reis- en vertragingstijden**

Augustus 2008

Het is tijd

Naar een nieuw perspectief op informatie over
reis- en vertragingstijden

Augustus 2008

.....

Colofon

Uitgegeven door: Rijkswaterstaat
Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Opdrachtgever: Gé van Toorenborg, V&W DGMO

Informatie: Michèle Coëmet, DVS
Telefoon: 088-798 2474, 0621 64 9897

Uitgevoerd door: Erik Verroen, Paul Jongejan, Cees van Schie,
Jos Kalfsbeek en Gerhard Schwarz, Twynstra Gudde

Datum: Augustus 2008

Status: Eindrapport

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Voorwoord	5
1 Inleiding	7
1.1 Achtergronden	7
1.2 Doelstelling	8
1.3 Vraagstelling aan Twynstra Gudde	9
1.4 Aanpak en verantwoording	10
1.5 Leeswijzer	11
2 Stand van zaken reistijdinformatie	13
2.1 Problem	13
2.2 Picture	14
2.3 Promise	17
2.4 Proof	19
3 Perspectief	21
3.1 Ontwikkeling reistijdinformatie	21
3.2 Ontwikkeling rolverhouding overheid en markt	24
3.3 Toekomstig perspectief voor wegkantsystemen	26
4 Herijking rol en koers overheid	29
4.1 Visie	29
4.2 Strategie	30
4.3 Organisatie	31
Bijlage 1: Betrokkenen bij uitwerking Beleidskader	35
Bijlage 2: Geraadpleegde documenten	37
Bijlagen 3: Overheid en Verkeersinformatie	39

Samenvatting

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat heeft in opdracht van het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO) Twynstra Gudde gevraagd om bij te dragen aan de verbetering van het proces om te komen tot goede reistijdinformatie, en aan de totstandkoming van een aansprekend en gedragen beleidskader voor het verbeteren van de informatie over en de distributie van reis- en vertragingstijden aan de reiziger. Dit beleidskader dient primair als kader voor een tactisch actieplan voor de implementatie van reistijden op DRIPs op het hoofdwegennet. Daarnaast moet het kader echter ook kunnen dienen als gezamenlijke visie op een integrale informatiestrategie op basis van reis- en vertragingstijden, waarin alle betrokken partijen zich herkennen en de gewenste opschaling en vernieuwing van reis- en route-informatie voortvarend ter hand willen nemen.

De verschillende tussenrapportages zijn telkens onderwerp van overleg en afstemming geweest met de stuurgroep Reistijden. Deze stuurgroep bestaat uit de volgende personen:

- Gé van Toorenburg (DGMO, opdrachtgever)
- Willem Giesselbach (VCNL)
- Toine Molenschot (DSO, Gemeente Den Haag)
- Jacorien Wouters (DVS)
- Michèle Coëmet (DVS, projectleider).

Voor een volledig overzicht van de bij de uitwerking van het beleidskader betrokken personen wordt hier verwezen naar bijlage 1.

Kern van het ontwikkelde voorstel is de instelling van een 'Werkgroep Overheid en Verkeersinformatie'¹, met als doel het herijken van de rol van de overheden bij de opschaling en vernieuwing van verkeersinformatie op de actuele ontwikkelingen. De omslag van filelengte naar reis- en vertragingstijden is daar een onderdeel van, maar de operationalisering daarvan roept, zoals het zich nu laat aanzien, geen grote discussies op. Gebruikers, marktpartijen en overheden zien deze ontwikkeling als een logische

¹ De benaming 'Werkgroep' is pas later in het proces naar voren gekomen. Zie bijlage 3 'Overheid en Verkeersinformatie. Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking'. Eerder in het proces werd gesproken over een 'Taskforce'. Beide benamingen komen daarom voor in het rapport.

en noodzakelijke stap om te komen tot volwaardige reis- en route-informatie van deur tot deur.

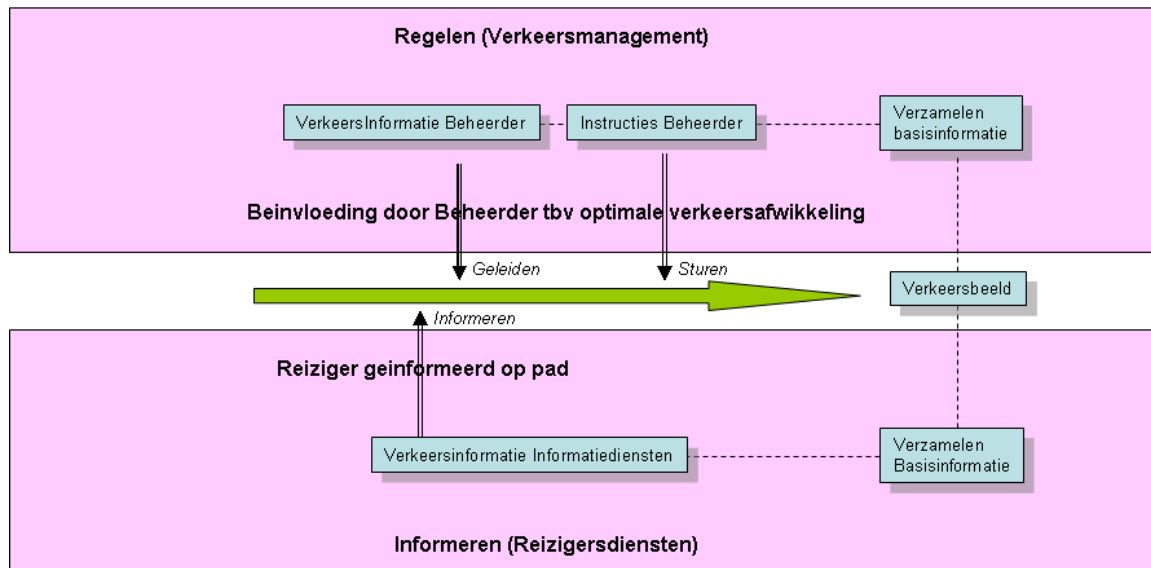
In dit rapport worden de centrale begrippen verkeersinformatie, reistijdinformatie en verkeersmanagement als volgt gehanteerd:

- *Verkeersinformatie* wordt gebruikt als overkoepelend begrip voor alle informatie over de actuele en verwachte toestand van het verkeerssysteem (weg, openbaar vervoer, etc.) en de condities waaronder kan worden gereisd. Voor deze informatie wordt ook wel de term reisinformatie gebruikt. Verkeersinformatie kan zowel door de wegbeheerders en exploitanten zelf, als door andere dienstverleners worden aangeboden.
- *Reistijdinformatie* is een onderdeel van verkeersinformatie. Het betreft specifieke informatie over de reistijden en vertragingstijden op trajecten en op deur tot deur routes, of delen hiervan. Deze informatie kan zowel statisch, dynamisch als voorspellend zijn.
- *Verkeersmanagement* is het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers met behulp van verkeersinformatie (geleiding via informatie over de verkeerstoestand, waarschuwingen bij calamiteiten en gevaren, routeadviezen, etc.) en met behulp van bindende instructies (sturing via maximum snelheden, doseringen, rijstrookindelingen, etc.), teneinde een optimaal en veilig gebruik van het netwerk te realiseren.

Verkeersinformatie wordt dus zowel als informatiedienst en als instrument voor verkeersmanagement voor het geleiden van het verkeer over het netwerk ingezet (zie figuur i).

Verkeersinformatie als informatiedienst is gericht op het informeren van individuele reizigers over de verkeerstoestand, reistijden en reismogelijkheden zodat zij in staat zijn hun reis van deur tot deur optimaal te plannen, te voorspellen en uit te voeren, door de beste (combinaties van) vervoerwijzen, routes en reistijdstoppen te kunnen kiezen.

Daarnaast wordt verkeersinformatie ingezet bij verkeersmanagement, dat gericht is op het optimaal benutten van het netwerk, door het doen verstrekken van verkeersinformatie over de verkeerstoestand, het geven van routeadvies en het waarschuwen bij calamiteiten en gevaren. Dit in combinatie met het geven van bindende instructies zoals maximum snelheden, toeritdosering, het afkruisen en vrijgeven van stroken, etc.



Figuur i: Twee sturingsprocessen die het verkeersbeeld beïnvloeden

Op de korte tot middenlange termijn (tot 2015) vindt de ontwikkeling van het regelen van het verkeer vooral via de wegkant plaats. Daaraan gekoppeld zullen de wegkantsystemen ook nog een aantal jaren een rol blijven spelen in informeren. Op de middenlange tot lange termijn (vanaf 2015) wordt een omslag naar 'in-car' verwacht. Naar verwachting blijft er nog wel een bepaald basisniveau van wegkantsystemen bestaan.

Voor de komende overgangsfase van 5 tot 10 jaar leidt dit tot een uitbreiding van de wegkantgebonden informatie- en regelsystemen c.q. DRIPs op strategische plekken en het ontwikkelen en aanpassen van de functionaliteit van deze systemen.

In de huidige situatie speelt de overheid een belangrijke rol in het bewerken van informatie voor regelen en informeren. De overheid verstrekt zelf informatie aan weggebruikers, met name via DRIPs, en stelt informatie beschikbaar aan de markt voor hun informatie-diensten. Omgekeerd neemt de overheid ook al informatie af van marktpartijen.

Naar de toekomst toe is de verwachting dat het informeren als dienstverlening aan de reiziger zich steeds meer ontwikkelt tot een private activiteit. De overheid blijft wel een verantwoordelijkheid houden voor de marktontwikkeling en marktregulering op het gebied van verkeersinformatie. Daarnaast blijft de overheid een eigen rol houden bij de inzet van verkeersinformatie bij verkeersmanagement.

De overheid is echter niet meer de enige die verkeersdata kan inwinnen en bewerken, en spitst zich meer toe op het verzamelen van informatie voor haar eigen verkeersmanagende taken.

Dit perspectief biedt tal van kansen, maar ook een aantal bedreigingen voor de gewenste opschaling en vernieuwing van verkeersinformatie, op basis van een transparant en goed samenspel tussen overheid en markt. Het is daarbij wel van groot belang dat de overheid haar rol en koers zodanig invult, zodat ze gewenste ontwikkelingen gericht kan aansturen en andere partijen enthousiast kan maken en kan mobiliseren daarop in te spelen. De overheid heeft immers naast haar verkeersmanagende taken tevens een publieke verantwoordelijkheid om de ontwikkeling van kwalitatief goede reistijdinformatie te stimuleren. Daarnaast moet de overheid erop toezien dat de markt goed blijft functioneren en moet zij waken voor maatschappelijk ongewenste investeringen.

De markt ontwikkelt snel op dit moment. De visieontwikkeling bij de overheid op het gebied van de verstrekking van verkeers- en reistijdinformatie dreigt hierbij achter te blijven. Dit maakt het urgent dat de betrokken overheidsorganisaties gezamenlijk nadenken over de te volgen strategie: hun rol als wegbeheerder en publieke dienstverlener, de te volgen koers, en de samenwerkingsopgaven die hieruit voortvloeien. Daarom wordt gepleit voor het oprichten van een gezamenlijke 'Wergroep Overheid en Verkeersinformatie'², waarin de betrokken overheden gezamenlijk toekomstgericht nadenken over en invulling geven aan de ontwikkeling van hun taken op het gebied van verkeersinformatie. De behoefte aan de werkgroep/taskforce is onderschreven door de deelnemers aan de afsluitende workshop van dit project, en door de leden van de stuurgroep. De huidige stuurgroep Reistijden kan een faciliterende rol vervullen bij de totstandkoming ervan.

² De benaming 'Wergroep' is pas later in het proces naar voren gekomen. Zie bijlage 3 'Overheid en Verkeersinformatie. Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking'. Eerder in het proces werd gesproken over een 'Taskforce'. Beide benamingen komen daarom voor in het rapport.

Voorwoord

Speerpunt van de Nota Mobiliteit is het bieden van betrouwbare en acceptabele reistijden. Het rijk zet in op het implementeren en opschalen van vernieuwingen op het gebied van reis- en route-informatie van deur tot deur. Met de andere overheden en marktpartijen worden hierover nadere afspraken gemaakt. De huidige ontwikkelingen op het gebied van verkeersinformatie zijn wat dit betreft veelbelovend. De gewenste opschaling en vernieuwing in de richting van breed beschikbare informatie over reis- en vertragingstijden vraagt echter nog een substantiële verdere ontwikkeling. Het in dit rapport geschetste beleidskader is bedoeld als gedeelde en wervende visie, waarin alle betrokken partijen zich herkennen en de gewenste opschaling en vernieuwing van reistijdinformatie voortvarend ter hand willen nemen.

De primaire insteek bij het komen tot dit beleidskader was procesmatig van karakter. Doel was te komen tot een breed gedragen visie en een daarop aansluitende aanpak. Ten behoeve van het uitgevoerde interactieproces met alle betrokken partijen zijn relevante passages uit beschikbare beleidsdocumenten met elkaar in verband gebracht. De uitkomst is weergegeven in een ontwikkelend stand-van-zaken-document, dat op meerdere momenten is besproken met vertegenwoordigers van de verschillende doelgroepen. De inhoud van dit rapport 'Het is tijd' moet dus gelezen worden als een opgebouwde groepsopinie, niet als een geobjectiveerd onderzoeksresultaat.

Kern van het ontwikkelde voorstel is de instelling van een 'Werkgroep Overheid en Verkeersinformatie'³, met als doel het herijken van de rol van de overheden bij de opschaling en vernieuwing van verkeersinformatie op de actuele ontwikkelingen. De omslag van filelengte naar reis- en vertragingstijden is daar een onderdeel van, maar de operationalisering daarvan roept, zoals het zich nu laat aanzien, geen grote discussies op. Gebruikers, marktpartijen en overheden zien deze ontwikkeling als een logische

³ De benaming 'Werkgroep' is pas later in het proces naar voren gekomen. Zie bijlage 3 'Overheid en Verkeersinformatie. Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking'. Eerder in het proces werd gesproken over een 'Taskforce'. Beide benamingen komen daarom voor in het rapport.

en noodzakelijke stap om te komen tot volwaardige reis- en route-informatie van deur tot deur.

De in deze notitie opgenomen schetsmatige uitwerking van de 'Werkgroep Overheid en Verkeersinformatie' is het directe resultaat van de gezamenlijke gedachtevorming van de betrokken overheden binnen het kader van de visieontwikkeling reistijdinformatie.

Het verdient aanbeveling om het onderhavige beleidskader ter informatie toe te zenden aan alle vertegenwoordigers van overheden en marktpartijen, die bij de visieontwikkeling op reistijdinformatie betrokken zijn geweest.

1. Inleiding

1.1 Achtergronden

De Nota Mobiliteit zet in op betrouwbare reistijden van deur tot deur. Naast de kwaliteit van de infrastructuur en de vervoersvoorzieningen speelt daarbij ook het niveau van de service die de reizigers wordt geboden een cruciale rol. Goede verkeersinformatie is een belangrijk aspect hierbij. Het helpt de reizigers hun reis optimaal te plannen en uit te voeren, door de snelste (combinaties van) vervoerwijzen, routes en reistijdstoppen te kunnen kiezen en een betere voorspelbaarheid van de actuele reistijden te bieden.

Deze nieuwe ambitie leidt tot een nieuw elan en kansen op nieuwe doorbraken. En dat is nodig ook, om antwoorden te vinden op een aantal belangrijke trends in de verkeersinformatie. Zo is sprake van een ontwikkeling van traject- naar netwerkinformatie, van collectieve naar individuele informatie, van wal naar mobiele informatie rechtstreeks in het voertuig en aan de reiziger en van mono- naar multimodale informatie. Deze trends leiden tot meer diversiteit in verkeersinformatie. Tegelijkertijd neemt de behoefte aan koppelingmogelijkheden tussen de verschillende verkeersinformatiebronnen toe. Informatie over reistijden en mogelijke vertragingen stelt reizigers beter in staat tot het maken van bewuste keuzes over hun vervoerswijze, vertrektijd en route. Het verzamelen van verkeersinformatie op het hoofdwegennet via lussen en het aanbieden hiervan via DRIPs is als eerste ontwikkeld. Nu al gebruikt zo'n 60% van de Nederlandse autobezitters regelmatig filelengte-informatie bij de planning en uitvoering van hun reis. Daarbij maakt men veelal individuele prognoses van de optredende reis- en vertragingstijden.

Er vinden momenteel al veel informatiestromen plaats van verschillende informatiebronnen, via verschillende verwerkers en verschillende aanbieders, naar verschillende gebruikers. De reis- en verkeersinformatieketen kent verschillende complexiteitsdimensies, zoals

- de organisatorische relaties tussen publieke partijen onderling en private en publieke partijen die betrokken zijn

- de verschillende schakels in de keten, zoals het inwinnen van de benodigde gegevens, de bewerking van de gegevens tot informatie en het distribueren van de informatie aan de gebruiker
- inhoudelijke aspecten zoals algoritmen en het verkrijgen van verkeersgegevens over alle wegennetten
- en last but not least de acceptatie van de weggebruiker.

Vertraging op één van deze aspecten leidt gauw tot vertraging in het spoedig overgaan tot het informeren van reizigers over reis- en vertragingstijden.

1.2 Doelstelling

Er is bij verkeersinformatie sprake van een complex samenspel van markt (systemen en diensten), reizigers/gebruikers en centrale en decentrale overheden. Veel partijen, zowel publiek als privaat, zijn betrokken in de keten van de reis- en verkeersinformatie. Velen zijn ook reeds bezig met het vernieuwen en verbeteren ervan.

In de "Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit" staat dat het rijk op het gebied van het implementeren en opschalen van vernieuwingen op het gebied van reis- en route-informatie nadere afspraken maakt met de andere betrokken overheden en marktpartijen. Daartoe moeten tal van vragen, zowel op strategisch niveau (de inzet binnen het totale vervoerbeleid) als tactisch niveau (de rol van de wegbeheerders en de samenwerking met de marktpartijen in de informatieketen, en de pilots met reistijdinformatie die voor het verder ontwikkelen van die rol nuttig zijn) worden beantwoord.

Ter uitwerking van de uitvoeringsagenda is door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS, voormalige AVV) in opdracht van het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo) het project 'Nieuwe perspectieven voor het informeren over reis- en vertragingstijden' opgestart. De DVS heeft voor dit project het volgende doel geformuleerd:

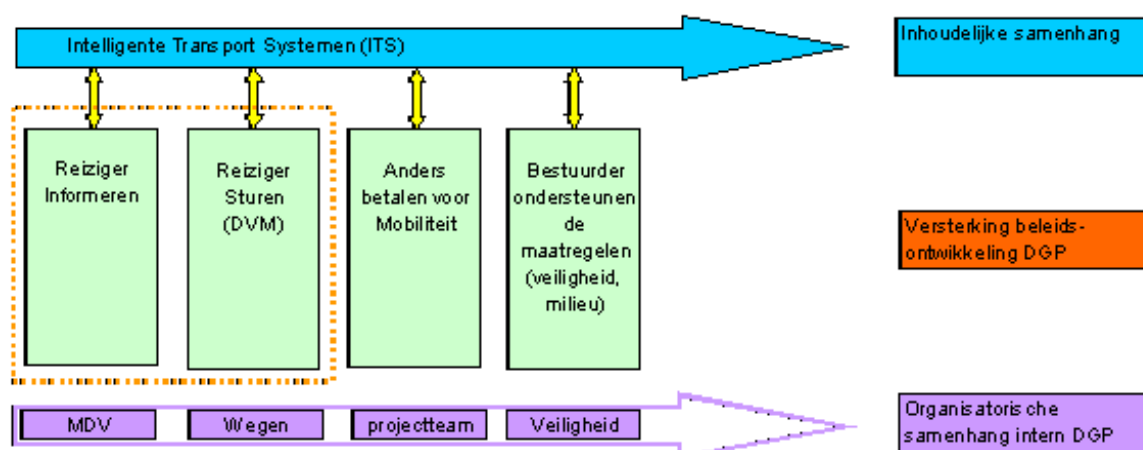
*"Het doel van het project is, uitgaande van (een analyse van) de huidige situatie, komen tot inzichten hoe het proces verbeterd zou kunnen worden om versneld te komen tot het informeren van reizigers over reistijden en vertragingstijden: hoe moet het gebeuren, wie moet het doen, een gedragen plan voor implementatie."*⁴

Hieruit volgt de behoefte aan een breed gedragen en motiverend beleidskader voor het verbeteren van de informatie over reis- en

⁴ AVV (2006), Implementatie distributie reis- en vertragingstijden, projectplan, 10 oktober 2006

vertragingstijden (hierna: reistijden) ten behoeve van de reiziger. In dit beleidskader moet een integrale informatiestrategie op basis van reis- en vertragingstijden worden onderbouwd en gemotiveerd op zodanige wijze dat alle betrokkenen overtuigd raken en er met prioriteit aan willen gaan werken.

Specifiek binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) is het beleidskader mede bedoeld voor de lopende beleidsontwikkeling 'Beter Benut', gericht op de realisatie van Intelligent Transport Systems (ITS), met reisinformatie en dynamisch verkeersmanagement als belangrijke bouwstenen (figuur 1).



Figuur 1: Samenhang in verkeersinformatie binnen het kader 'Beter Benut'

1.3 Vraagstelling aan Twynstra Gudde

De DVS heeft Twynstra Gudde gevraagd om bij te dragen aan de verbetering van het proces om te komen tot goede reistijdinformatie, en aan de totstandkoming van een aansprekend en gedragen beleidskader voor het verbeteren van de informatie over en de distributie van reis- en vertragingstijden aan de reiziger. Dit beleidskader dient primair als kader voor een tactisch actieplan voor de implementatie van reistijden op DRIPs op het hoofdwegennet. Daarnaast moet het kader echter ook kunnen dienen als gezamenlijke visie op een integrale informatiestrategie op basis van reis- en vertragingstijden, waarin alle betrokken partijen zich herkennen en de gewenste opschaling en vernieuwing van reis- en route-informatie voortvarend ter hand willen nemen.

1.4 Aanpak en verantwoording

De implementatie van vernieuwingen, gericht op het verbeteren van de reis- en route-informatie aan de reiziger, vergt een samenspel tussen veel partijen. Dit samenspel vindt zijn weerspiegeling in de gevolgde aanpak om te komen tot het gedragen beleidskader.

De gekozen aanpak kenmerkt zich door een open, interactieve discussie en actiegerichte uitwerking met de sleutelspelers in het veld. De discussie is gevoerd op basis van een analyse van actuele documenten over dit onderwerp om van hieruit een gedragen groepsopinie te ontwikkelen over te ondernemen acties door de verschillende partijen.

Met de sleutelspelers is daartoe van gedachten gewisseld over de mogelijke en gewenste ontwikkeltrajecten, de drempels die moeten worden genomen, de bijdragen die de verschillende partijen kunnen leveren, en de vertaling daarvan naar heldere keuzes over de te ondernemen acties op korte termijn.

De aanpak kent drie hoofdonderdelen:

1. Een analyse op hoofdlijnen van de huidige stand van zaken bij alle betrokken partijen. Daartoe is een voorstudie uitgevoerd op basis van de ter beschikking gestelde documenten. Deze voorstudie is vervolgens getoetst en aangevuld in een aantal gesprekken met sleutelspelers in het veld.
2. De organisatie en uitvoering van een verkennende informatie-ronde waarin de toekomstbeelden en de uitgangspunten voor een gemeenschappelijk beleidskader in kaart zijn gebracht. In deze ronde hebben verscheidene gesprekken plaatsgevonden met marktpartijen. Daarnaast zijn de opvattingen van de weggebruikers verkend als onderdeel van een jaarlijkse focusgroep discussie. Tenslotte is in mei 2007 een workshop 'Perspectieven Reistijd-informatie' uitgevoerd, waarin vertegenwoordigers vanuit de verschillende overheden hun wensen en verwachtingen onderling hebben uitgewisseld.
3. De vertaling van de toekomstbeelden en uitgangspunten naar een beleidskader inclusief de strategische en organisatorische uitgangspunten waarlangs dit toekomstbeeld kan worden gerealiseerd. Begin oktober 2007 is dit toekomstbeeld in een tweede workshop 'Het is tijd' met de betrokken overheden

besproken. De inzichten vanuit deze workshop zijn verwerkt in de onderhavige notitie.

De verschillende opgestelde tussenrapportages zijn telkens onderwerp van overleg en afstemming geweest met de stuurgroep Reistijden. Deze stuurgroep bestaat uit de volgende personen:

- Gé van Toorenburg (DGMO, opdrachtgever)
- Willem Giesselbach (VCNL)
- Toine Molenschot (DSO, Gemeente Den Haag)
- Jacorien Wouters (DVS)
- Michèle Coëmet (DVS, projectleider).

Voor een volledig overzicht van de bij de uitwerking van het beleidskader betrokken personen wordt hier verwezen naar bijlage 1.

1.5 Leeswijzer

In dit rapport worden de centrale begrippen verkeersinformatie, reistijdinformatie en verkeersmanagement als volgt gehanteerd:

- *Verkeersinformatie* wordt gebruikt als overkoepelend begrip voor alle informatie over de actuele en verwachte toestand van het verkeerssysteem (weg, openbaar vervoer, etc.) en de condities waaronder kan worden gereisd. Voor deze informatie wordt ook wel de term reisinformatie gebruikt.
- Verkeersinformatie kan zowel door de wegbeheerders en exploitanten zelf, als door andere dienstverleners worden aangeboden.
- *Reistijdinformatie* is een onderdeel van verkeersinformatie. Het betreft specifieke informatie over de reistijden en vertragingstijden op trajecten en op deur tot deur routes, of delen hiervan. Deze informatie kan zowel statisch, dynamisch als voorspellend zijn.
- *Verkeersmanagement* is het beïnvloeden van het gedrag van weggebruikers met behulp van verkeersinformatie (geleiding via informatie over de verkeerstoestand, waarschuwingen bij calamiteiten en gevaren, routeadviezen etc.) en met behulp van bindende instructies (sturing via maximum snelheden, doseringen, rijstrookindelingen, etc.), teneinde een optimaal en veilig gebruik van het netwerk te realiseren.

Het beleidskader 'Het is tijd' is uitgewerkt aan de hand van de methode '5 P's for Policy Proposals'. Deze vijf p's zijn:

- *Problem*: wat is het beleidsdoel en waarom komt dat niet vanzelf tot stand?
- *Picture*: wat zijn de uitgangssituatie, trends en ontwikkelingen?
- *Promise*: wat is de beleidsambitie?
- *Proof*: wat zijn de succes- en faalfactoren, waarop moet worden geacteerd?
- *Perspective*: wat zijn de verwachtingen ten aanzien van het eindbeeld?

Hoofdstuk 2 van dit rapport schetst de huidige stand van zaken aan de hand van de eerste vier p's. Dit hoofdstuk betreft een gestroomlijnde samenvatting van de eerder uitgebrachte zogenaamde 'stand van zaken notitie'. Deze notitie is diverse malen met de stuurgroep besproken. De resultaten van deze besprekingen zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

In hoofdstuk 3 wordt het perspectief van reistijdinformatie geschetst. Over de invulling van dit perspectief is in enkele ronden uitgebreid gediscussieerd met de betrokken overheden, zowel in de interviews als in een aparte daartoe belegde workshop.

In hoofdstuk 4 wordt het ontwikkelde perspectief op verkeersinformatie en de rol van reistijdinformatie vertaald in een actieplan voor de betrokken overheden. Hierbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de visie ('wat'), de strategie ('hoe') en de organisatie ('wie') van de bepleite veranderingen.

2. Stand van zaken reistijdinformatie

2.1 Problem

Bij de beschrijving van het probleem ligt de focus op de beschrijving van het centrale beleidsdoel en de redenen waarom dit niet vanzelf tot stand komt.

De Nota Mobiliteit zet in op verbetering van de kwaliteit van de mobiliteit voor de gebruiker. Dit vraagt onder meer om betrouwbare reistijdinformatie van deur tot deur, waarbij de hele verplaatsingsketen, en de rol van de verschillende modaliteiten en wegcategorieën daarin, in beschouwing wordt genomen. Er zou dus sprake moeten zijn van een krachtige latente vraag naar reistijdinformatie. De vraag is waarom daar dan niet 'vanzelf' in wordt voorzien.

De innovatietheorie leert ons op dit punt dat innovaties over het algemeen stapsgewijs plaatsvinden, en dat daarbij constant moet worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en kansen. Daarbij kan het nodig zijn om op het juiste moment systeemsprongen te maken om een succesvolle doorontwikkeling te maken. Dat gaat niet vanzelf goed. De volgende drie belangrijke onzekerheden worden onderscheiden die belemmerend werken bij het maken van een systeemsprong op het gebied van de verstrekking van reistijdinformatie.

1. *Beleidscomplexiteit*

Het beleid op het gebied van reistijdinformatie is nog niet uitgekristalliseerd. Verschillende sets van elkaar beïnvloedende maatregelen zijn naast elkaar in ontwikkeling (reistijdinformatie, verkeersmanagement, prijzen, etc.) en vaak is niet duidelijk wat dat betekent voor de afzonderlijke projecten. Er is duidelijk sprake van versnippering. Daarnaast is de organisatie van het beleid complex. De vernieuwing in reistijdinformatie is vooral ingericht als een samenspel van marktpartijen en overheden. Dit leidt tot onduidelijkheden over wie nu wat bepaalt, wat beschikbaar is voor ontwikkeling en wie welke risico's afdekt.

2. *Systeemcomplexiteit*

Ook in de sfeer van de verkeersinformatieproducten is sprake van veel parallelle ontwikkelingen op het gebied van technieken voor

inwinnen, bewerken en distribueren van pluriforme en dynamische informatie. De daarbij gehanteerde methoden en technieken voor de verwerking van informatie zijn complex en constant in ontwikkeling (denk bijvoorbeeld aan de algoritmen voor real time reistijdvoorspellingen). Ook de grenzen van het systeem zijn diffuus. Reistijdinformatie heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het provinciale en stedelijke wegennet, op de infrastructuur en het vervoermiddel en op de weg en in het openbaar vervoer.

3. *Gebruikscomplexiteit*

Tot slot is er nog de complexiteit van de gebruiker als afnemer van de informatie. De kennis over het gebruik van verkeersinformatie en de gewenste wijze van aanbieden is nog onvolledig. De samengestelde effecten van regelen en informeren op het verkeersgedrag zijn nog niet goed bekend. De benadering is nog erg aanbodgericht, en de variëteit aan interfaces is groot. De 'willingness to pay' bij de gebruikers lijkt ook nog niet erg groot te zijn. Onduidelijk is hoe die 'willingness' zich bij de verbetering van de informatiediensten zal gaan ontwikkelen.

2.2 Picture

Bij de beschrijving van de picture ligt de focus op de beschrijving van de huidige situatie rond reistijdinformatie. Deze situatie wordt beknopt beschreven aan de hand van drie thema's: het systeem, de organisatie en de stakeholders.

1. *Systeem reistijdinformatie*

Er is sprake van getrapte cycli van inwinning (data acquisition), verwerking (data processing en information packaging) en distributie (services distribution) van verkeersinformatie. Op tal van plaatsen wordt gewerkt aan innovaties in deze cycli. Gedacht kan daarbij worden onder andere aan ontwikkelingen op het gebied van Floating Car Data, Grafische DRIPs, experimenten met reisinformatie op DRIPs in het Partnerprogramma Infrastructuur Management (PIM) en de ontwikkeling van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). De opkomst van navigatiesystemen en van mobiel internet maken daarnaast ook andere toepassingen mogelijk.

Bij al deze ontwikkelingen is het echter niet altijd duidelijk wie wat doet en vooral wat en wie waarvoor verantwoordelijk is. Daardoor treedt er een aantal problemen op bij de ontwikkeling van reistijdinformatie, zoals:

- gebrek aan samenhang en versnippering van inspanningen

- onvoldoende ontwikkelingstempo omdat de scheidslijn publiek - privaat nog onvoldoende is uitgekristalliseerd
- onvoldoende overzicht over en dekking van reistijdinformatie
- onvoldoende kwaliteit van de reistijdinformatie.

Daarnaast is er ook nog onvoldoende duidelijkheid over de rol van verkeersinformatie in relatie tot verkeersmanagement, die elk immers een eigen vertrekpunt hebben, die elkaar wel aanvullen:

Verkeersmanagement (regelen):	Informereren:
aanbod	vraag
beheersen	informereren
sturen en geleiden	faciliteren
publiek	privaat

Tabel 1. Verkeersmanagement en verkeersinformatie

2. Organisatie reistijdinformatie

Rijkswaterstaat speelt als publieke wegbeheerder en verkeersmanager van het hoofdwegennet een centrale rol in de informatiecycclus. In het licht van de ontwikkelingen op het gebied van verkeersinformatie in de afgelopen decennia vinden veel marktpartijen dat de positie van Rijkswaterstaat onduidelijk is. Dit komt volgens hen door de hoge mate van versnippering en de wens van Rijkswaterstaat om de regie van ontwikkelingen sterk in eigen hand te willen houden.

In de commissie Laan is vastgesteld dat het distribueren van verkeersinformatie, met uitzondering van de distributie via de wegwantgebonden systemen, via markt c.q. service providers dient te gaan. Het streven is naar publiek - private partnerships in de ontwikkeling van reistijdinformatie. De overheid verstrekt hierbij enerzijds ruwe data en reistijdinformatie over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, stremmingen en DRIP-informatie aan service providers, en koopt anderzijds data in ten behoeve van de uitvoering van haar verkeersmanagementtaken.

In de commissie Laan II worden deze relaties met de markt, en de uitgangspunten die hierbij dienen te gelden, verder uitgewerkt.

Hierbij worden de volgende principes gehanteerd:

- Verkeersdata worden door markt en overheid verzameld (lussen, visueel, GSM/GPS).
- Wegkantgebonden verkeersinformatie wordt door wegbeheerders aangeboden. Deze informatie is vooral onderdeel van de regeltaken van de wegbeheerder (het sturen en beïnvloeden van verkeerstromen).

- Niet wegkantgebonden verkeersinformatie wordt door de markt aangeboden.
- Bij ernstige incidenten/calamiteiten is sprake van een van overheidswege 'verplicht' aanbod door de markt.

3. *Posities stakeholders rond reistijdinformatie*

De belangrijkste 'spelers' op het gebied van reisinformatie zijn het ministerie van V&W, Rijkswaterstaat, regionale en lokale overheden en wegbeheerders, marktpartijen en gebruikers (verkeersdeelnemers).

Het ministerie van V&W is verantwoordelijk voor het nationale mobiliteitsbeleid en streeft naar een betere bereikbaarheidskwaliteit door betere benutting van de infrastructuur. Het ministerie van V&W vindt dat betrouwbare reistijdinformatie daarbij voor de reiziger en voor het goederenvervoer belangrijk is. Het ministerie van V&W streeft naar een grotere rol van gebruikers, van de markt en van andere overheden. Het ministerie van V&W wil daarbij af van een gescheiden aanpak op afzonderlijke wegcategorieën, en toewerken naar een samenhangende visie, die goed is afgestemd met de beleidskeuzen in aanpalende dossiers als prijsbeleid, verkeersmanagement en dynamische snelheden. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de kosteneffectiviteit van investeringsmaatregelen.

Rijkswaterstaat wil meer innovatief verkeersmanagement gaan toepassen voor optimale benutting, doorstroming en veiligheid van het hoofdwegennet. Verkeersinformatie speelt daarbij een belangrijke rol. Rijkswaterstaat wil dat de gebruikers van het hoofdwegennet goed en gebruiksvriendelijk geïnformeerd worden en streeft daarbij naar:

- een heldere rolverdeling in de informatieketen
- een landelijke standaardisatie en harmonisatie van verkeersdata voor een samenhangend beeld van de verkeersontwikkeling op het gehele netwerk
- een gestructureerde gezamenlijke inkoop van reistijdinformatie door de verschillende wegbeheerders.

Bij de decentrale overheden en de regionale en lokale wegbeheerders leeft de wens om te komen tot meer en integralere regionale mobiliteits- en bereikbaarheidsinformatie, gekoppeld aan Gebiedsgericht Benutten, en met meer aandacht voor leefbaarheidissues.

In de informatiecycli van verkeersinformatie zijn veel verschillende soorten marktpartijen actief. Zij willen met informatiediensten geld verdienen of producten (bijv. navigatiesystemen) verkopen. De markt

is zeer actief bij het ontwikkelen van individuele informatiediensten, zowel voorafgaand aan de reis (internet, SMS, etc.), als onderweg (in-car systemen). De markt heeft behoefte aan meer inzicht in de behoeften aan productinnovatie over reistijdeninformatie, en wil graag investeren in publiek - private samenwerking (PPS), daar waar ze de overheid voor hun productontwikkeling nodig hebben. Omgekeerd gaan marktpartijen steeds vaker en harder op eigen kracht verder, omdat ze de overheid niet nodig hebben, of omdat ze de overheid te traag en te onduidelijk over hun koers vinden.

De gebruikers krijgen van veel kanten vooraf en onderweg vele soorten niet afgestemde informatie aangeboden. De tijd van pionieren en 'gadgets' lijkt voorbij. De markt wordt volwassener, en de standaardbehoeften kristalliseren zich uit. Er is een toenemende behoefte aan 'value added services', al hoewel de 'willingness to pay' vooralsnog gering is.

2.3 Promise

Bij de beschrijving van de 'promise' ligt de focus op de beschrijving van en de belangrijkste ontwikkelingen die zich thans aftekenen en de ambities bij overheden en marktpartijen voor de komende jaren.

1. Trends in reistijdinformatie

Op grond van de documentenanalyse en de daarop volgende gesprekken met overheids- en marktpartijen is een aantal hoofdtrends in reistijdinformatie geïdentificeerd. Deze trends zijn richtinggevend voor het perspectief voor reistijdinformatie. De onderscheiden trends zijn kortweg als volgt getypeerd:

- van centraal naar decentraal
- van overheid naar markt
- van wegkant naar in-car informatie
- van real time informatie naar voorspellen
- van collectieve naar individuele informatie op maat
- van statische naar dynamische informatie
- van reisdeel naar deur tot deur
- van monomodaal naar multimodaal.

Samengevat is de overheersende trend dat de verkeersinformatie verschuift van losse deelinformatie als momentane file-informatie (x km) naar individuele, actuele, multimodale, verwachte reistijden voor de gehele reis.

2. De ambities van de verschillende partijen

De overheid heeft haar algemene beleidslijn verwoord in de Nota Mobiliteit. Hierbij staan betrouwbare reistijden centraal. De Nota

Mobiliteit gaat uit van een samenhangend beleidspakket, gericht op vraagbeheersing en verbetering van de capaciteit en de benutting van het aanbod. Bij de betere benutting komen verschillende beleidsinstrumenten programmatisch samen, waaronder prijsbeleid, verkeersmanagement, verkeersinformatie, dynamische snelheden, etc. Wegbeheerders willen hierop inspelen met de ontwikkeling van een nieuwe fase dynamisch verkeersmanagement (DVM), waarbij het accent ligt op netwerkregeling.

Het ministerie van V&W streeft naar een samenhangende, programmatische benadering van verkeersinformatie in het kader van beter benutten en betrouwbare reistijden van deur tot deur. Hierbij is meer aandacht voor doelbereiking, efficiency en het samenspel met markt. De discussie over het strategisch kader voor verkeersinformatie vanuit het beleid van het ministerie van V&W loopt nog. Het ministerie van V&W wil met verkeersinformatie zowel de doelen van de individuele reiziger (snel en betrouwbaar van deur tot deur) als de maatschappelijke doelen (efficiënt en duurzaam gebruik netwerken) dienen. Er is nog wel discussie over de vraag of deze doelen elkaar altijd versterken of dat ze elkaar ook tegen kunnen werken, en er dus strijdigheden zijn tussen het individuele en het collectieve optimum.

Deze strijdigheden kunnen vooral ontstaan indien reizigers van onvolledige of niet actuele informatie en adviezen gebruik maken. Dit kan leiden tot sturingsproblemen bij het regelen van het verkeer, en tot onevenwichtig netwerkgebruik.

Wat betreft de toekomst van de operationele inzet van verkeersinformatie in het kader van het netwerkmanagement ligt er een visie van Rijkswaterstaat op de toekomst van verkeersmanagement. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen basisinformatie, informatie voor korte afstanden, en informatie voor lange afstanden. Voor Rijkswaterstaat is het nog zoeken naar de optimale balans tussen inspanningen voor het Hoofdwegennet, voor deur tot deur verplaatsingen, en tussen sturen en informeren.

Veel ontwikkelingen rond reistijdinformatie en persoonlijke routenavigatie vinden al 'in de markt' plaats. De 'winstmarges' die de aanbieders daarbij kunnen realiseren zitten meer in de diensten (value added services) dan in de 'hardware'.

2.4 Proof

De Proof beschrijft de kansen en bedreigingen die zich voordoen bij het inspelen op de ontwikkelingen op het gebied van verkeersinformatie.

1. Kansen

De belangrijkste gesignaleerde kansen voor de inzet van reistijdinformatie zijn als volgt samen te vatten:

- er komt steeds meer informatie beschikbaar van zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Lusedetectie speelt hierbij nog steeds een belangrijkere rol maar ook gsm- en gps-informatie is in opkomst
- op verschillende plaatsen in de netwerken van het hoofd- en onderliggend wegennet wordt reeds reistijdinformatie toegepast op DRIPs, en worden unimodale en multimodale routeadviezen gegeven op hoofd- en/of onderliggend wegennet op basis van reistijden
- de ontwikkeling van voorspellingsmethoden ten behoeve van een goede inschatting van de verwachte reistijden vooraf aan de reis en onderweg gaat zeer snel. Hierbij wordt zowel real time als historische informatie gebruikt
- daarnaast is er veel ontwikkeling in distributie- en aanbiddingstechnieken. Zo wordt er geëxperimenteerd met de aanbidding van reistijdinformatie (bijv. PIM⁵) en met MIC⁶, m.n. in Duitsland.

2. Bedreigingen

De belangrijkste gesignaleerde bedreigingen voor de inzet van reistijdinformatie zijn als volgt te typeren:

- de technieken van inwinnen, verwerken en aanbieden van reistijdinformatie zijn nog volop in ontwikkeling. Er tekent zich in de markt nog geen voorkeur of standaard af
- analysemethoden om reistijdinformatie uit verkeersgegevens af te leiden blijken complex, zeker bij het geven van verwachte reistijden voor deur tot deur verplaatsingen, of voor verplaatsingen over meerdere deeltrajecten
- de gebruikerswensen (bij aanbieden en afnemen van informatie, en de invloed op het verkeersgedrag) zijn veelal nog onduidelijk. Er zijn slechts beperkte ervaringen met de toepassing van reistijdinformatie.

⁵ Programma infrastructuurmanagement

⁶ Mobiliteitsinformatiecentrum

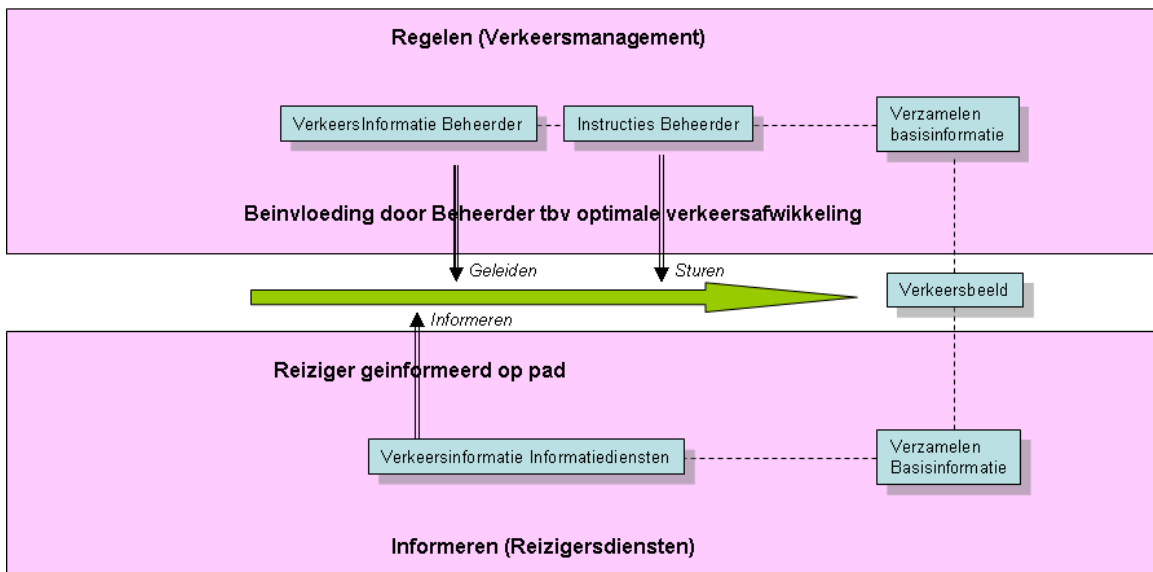
Voor het goed inspelen op deze gesignaleerde kansen en bedreigingen is een samenhangend en aansprekend perspectief voor reistijdinformatie nodig. Het gaat daarbij om een gedeelde en wervende visie op een integrale informatiestrategie op basis van reistijden, waarin alle betrokken partijen zich herkennen en de gewenste opschaling en vernieuwing van reis- en route-informatie voortvarend ter hand willen nemen.

3. Perspectief

3.1 Ontwikkeling reistijdinformatie

Het gedrag van de weggebruiker wordt beïnvloed door twee in elkaar grijpende informatieprocessen (figuur 2):

1. Het verstrekken van verkeersinformatie aan reizigers, hierna kortweg aangeduid als het proces 'Informeren' en
2. Het uitvoeren van verkeersmanagement, hierna benoemd als het proces 'Regelen'.

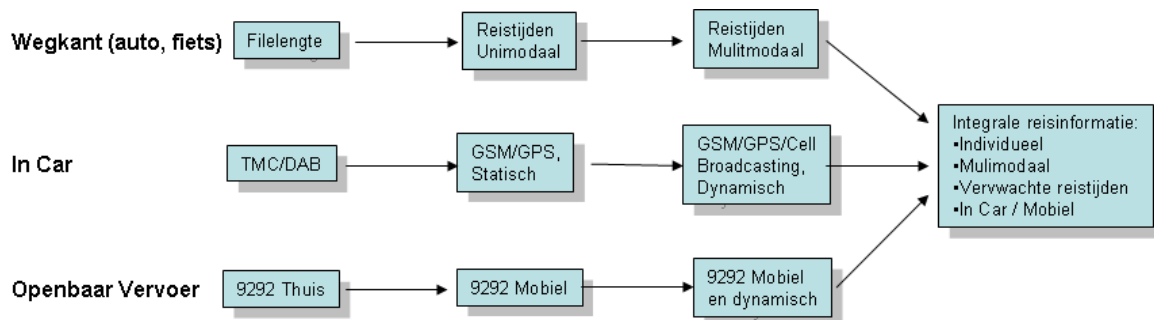


Figuur 2: Twee sturingsprocessen die het verkeersbeeld beïnvloeden

1. Informeren

Het verstrekken van verkeersinformatie als informatiedienst leidt tot geïnformeerde reizigers, die in staat zijn hun reis optimaal te plannen, te voorspellen en uit te voeren, door de beste (combinaties van) vervoerwijzen, routes en reistijdstoppen te kunnen kiezen. Het informeren van reizigers over reis- en vertragingstijden is hier een onderdeel van.

Dit soort verkeersinformatie is op het moment al in vele vormen beschikbaar. De informatie wordt zowel thuis (ether, internet), via de wegwijkant en op stations, als mobiel (in-car, via mobiele telefonie of internet) aangeboden, door tal van partijen, zowel publiek als privaat. Voor het wegverkeer is momenteel sprake van ontwikkelingen in het aanbod van file-informatie naar reistijdinformatie en van wegwijkantssystemen (DRIPs) naar in-car informatie. Ook voor de fiets worden inmiddels informatiediensten ontwikkeld (fiets DRIPs in Amsterdam). De dominante trend bij reistijdinformatie is die richting verwachte reistijden, die individueel, mobiel (GSM, GPS) dynamisch en multimodaal wordt aangeboden (figuur 3).



Figuur 3: Ontwikkeling verkeersinformatiesporen

2. Regelen

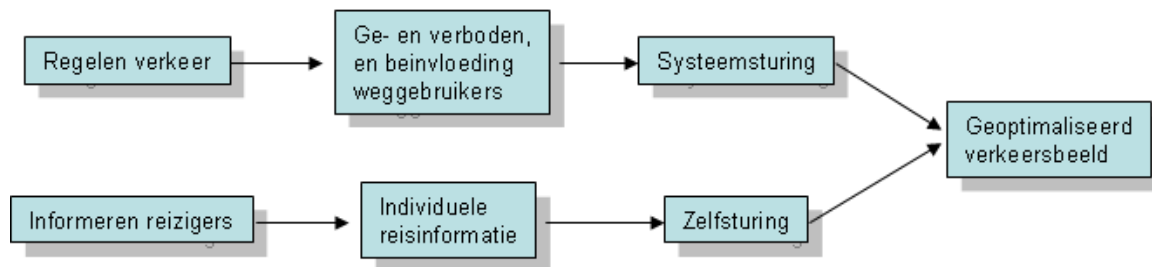
Het uitvoeren van verkeersmanagement wordt door de wegbeheerders ingezet om een optimaal en veilig gebruik van het netwerk ten behoeve van de werkgebruiker te realiseren. Dit door de (geinformeerde) weggebruikers bij te sturen in hun gebruik van het wegennet via:

- Het geleiden van de weggebruiker door het (doen) verstrekken van informatie over de toestand op en van de weg, werkzaamheden aan de weg, routeadvies en waarschuwingen in geval van gevaren en calamiteiten.
- Het sturen van het verkeer door het geven van bindende instructies (ge- en verboden) over het gebruik van de weg zoals maximum snelheden, toeritdosering, het afkruisen en vrijgeven van stroken, etc.

De belangrijkste trends op het gebied van regelen zijn de ontwikkeling van samenhangende en dynamische netwerkregelingen, en van nieuwe regelinstrumenten als dynamische rijstroken, vrij programmeerbare signaalgevers, knooppuntregelingen, etc.

3. Meerdere samenhangende ontwikkelsporen

Informer en regelen hangen nauw met elkaar samen. Zij grijpen beiden in op het gedrag van de reiziger. Informeren richt zich op de zelfsturing van verkeersdeelnemers. Het regelen richt zich op de sturing van het wegsysteem. Idealiter ontstaat als resultante van beide processen een geoptimaliseerd verkeersbeeld (figuur 4).

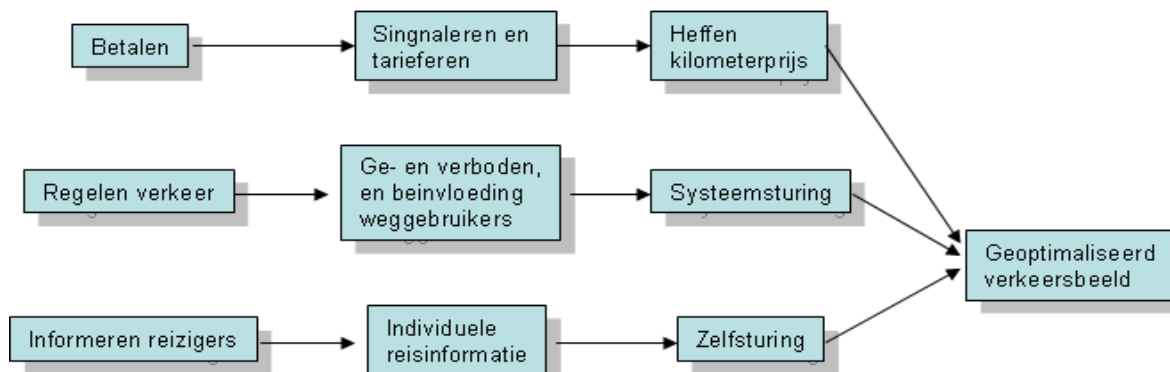


Figuur 4: Regelen en informeren

De wisselwerking tussen beide processen kan echter ook tot ongewenste effecten leiden en inefficiënties in het netwerkgebruik laten ontstaan. Het is gewenst hier nader inzicht in te krijgen.

Over een aantal jaren wordt ook de kilometerbeprijzing ingevoerd. In eerste aanleg zal dit naar verwachting een statische heffing zijn, waar voor een langere periode (zeg een half tot een heel jaar) de gemiddelde kilometerprijs, en de tijd- en plaatsafhankelijke extra heffingen worden vastgelegd.

Daarmee zijn de tarieven dus een statisch gegeven voor het verkeersmanagement, en geen dynamisch regelinstrument. Op langere termijn kunnen de tarieven meer dynamisch gaan worden, waarbij de prijsstelling zal kunnen variëren met het verkeersbeeld. Dan zal dynamische beprijzing onderdeel kunnen gaan uitmaken van de regelstrategieën, en een extra mogelijkheid gaan geven om vanuit de overheid i.c. de wegbeheerder het verkeersbeeld te optimaliseren, waardoor een derde sturingsspoor ontstaat (figuur 5).

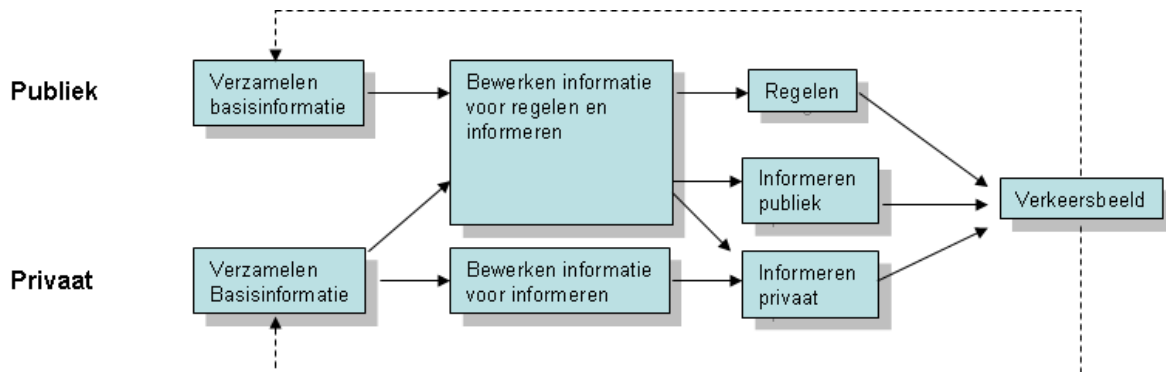


Figuur 5: Beprijzing als derde ontwikkelspoor

3.2 Ontwikkeling rolverhouding overheid en markt

In de huidige situatie speelt de overheid een belangrijke rol in het bewerken van verkeersgegevens voor regelen en informeren (figuur 6).

De overheid verstrekt zelf veel informatie aan weggebruikers, met name via DRIPs, en stelt daarnaast informatie beschikbaar aan de markt (service providers) voor hun informatiediensten. Omgekeerd neemt de overheid ook al basisinformatie af van marktpartijen (denk aan SWINGH). Om deze informatieketens beter te organiseren werkt de overheid o.a. aan de ontwikkeling van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, dat als een 'data hub' moet gaan fungeren voor wegbeheerders en marktpartijen.

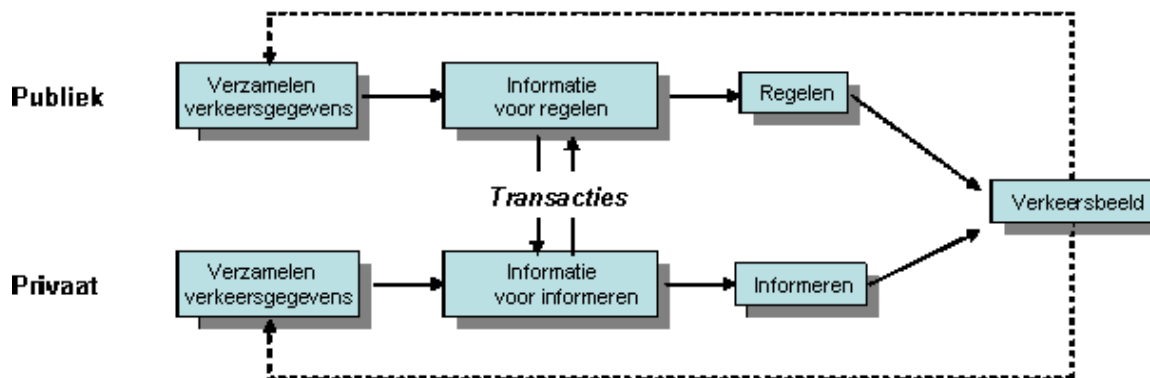


Figuur 6: Huidige rollen publiek - privaat

De geschetste ontwikkelingen in de informatieketen hebben grote consequenties voor de toekomstige rollen van de overheid i.c. de wegbeheerders en de markt. Daarbij tekent zich de trend af dat het informeren als dienstverlening aan de reiziger zich steeds meer ontwikkelt tot een private activiteit. De overheid blijft wel een verantwoordelijkheid houden voor de marktontwikkeling en marktregulering op het gebied van verkeersinformatie. Daarnaast blijft de overheid een eigen rol houden bij de inzet van verkeersinformatie bij verkeersmanagement. De overheid is echter niet meer de enige die verkeersdata kan inwinnen en bewerken, en spitst zich meer toe op het verzamelen van informatie voor haar eigen verkeersmanagende taken.

Gegeven deze trend kan de huidige situatie zoals geschetst in figuur 6 op de langere termijn (over zo'n 5 tot 10 jaar) verschuiven naar een verdergaande ontvlechting van de publieke en private rollen in de informatieketen. Er ontstaan in dat perspectief twee zelfstandige, maar elkaar versterkende hoofdsporen (verkeer regelen en reizigers informeren), die juist in combinatie kunnen leiden tot een meer optimaal verkeersbeeld. De overheid i.c. de wegbeheerders richten zich dan primair op het regelspoor en spitst zich meer toe op het verzamelen en bewerken van verkeersgegevens voor haar eigen verkeersmanagementtaak. Het reisinformatiespoor wordt volledig georganiseerd door de markt.

Ten behoeve van een optimale en kosteneffectieve uitvoering van beide processen blijft het noodzakelijk om informatie tussen beide processen uit te wisselen. De interactie tussen de sporen kan dan transparant worden georganiseerd op basis van transacties ('ruilprincipes'). Deze kunnen de vorm krijgen van afzonderlijke zakelijke arrangementen tussen publieke en private partijen om bewerkte informatie te kopen of uit te wisselen, als beide partijen daar voordeel van ondervinden. Het raakvlak tussen de informatieketens zal niet meer via een centrale 'data hub' worden georganiseerd. Wel ontstaat dan ruimte voor de invulling van een 'broker' functie, van waaruit de uitwisseling tussen de beide ketens vanuit een onafhankelijke positie wordt gefaciliteerd. (figuur 7).



Figuur 7: Toekomstige rollen publiek – privaat

Dit lange termijn perspectief van ontvlechting biedt zowel kansen als bedreigingen.

De kansen vloeien vooral voort uit de toenemende transparantie en efficiëntie van de informatiemarkt, de mogelijkheden om een beter benuttingsoptimum te bereiken, het voorkomen van te ingewikkelde PPS constructies, en de innovatie-impuls die hierdoor naar de markt en de overheid zal uitgaan.

Mogelijke bedreigingen kunnen ontstaan omdat de overheid wat betreft haar informatiebehoefte ten behoeve van haar regeltaak deels afhankelijk wordt van de markt, terwijl in de markt tegelijkertijd informatiemonopolies kunnen ontstaan. Ook is het denkbaar dat de zelfsturing bij informeren en de systeemsturing bij regelen elkaar tegen gaan werken, waardoor een instabiel en suboptimaal verkeersbeeld ontstaat in plaats van een geoptimaliseerd beeld. Om dit gevaar te bezweren zal het nodig zijn dat de regelstrategieën van de wegbeheerders goed worden verwerkt in de reistijdvoorspellingen en adviezen van de informatiediensten.

3.3 Toekomstig perspectief voor wegaktsystemen

De ontwikkeling van informatie- en regelsystemen langs de weg en in het voertuig zullen tot grote veranderingen leiden. Tabel 2 geeft een overzicht van de verwachte verschuivingen op kortere en langere termijn.

			KT	MT	LT
Informeren	Individueel	Routenavigatie	●	●	●
		Statische reistijden	●		
		Dynamische reistijden	○/●	●	...
		Verwachte reistijden	○	●	●
	Collectief	Ether	●
		Internet	○	●	...
Cell Broadcasting		○	●	...	
Geleiden	Collectief	Filelengten	●		
		Reistijden trajecten	○	●	...
		Verkeerstoestand	●	●	...
		Routeadvies	●	●	...
		Waarschuwingen	●	●	...
Sturen	Collectief	VRI	●	●	●
		Snelheidslimieten	●	●	●
		Inhaalverboden	●	●	●
		Tijdelijke afsluitingen	●	●	●
		Dynamische rijstrooktoewijzing		○	●
		ISA		○	●
		Kilometerbeprijzing	○	●	●
	○	Ontwikkelfase			
	●	Operationele fase			
	...	Natraject als basisvoorziening			
		In Car / Mobiel			

Tabel 2. Verwachte ontwikkeling informatie- en regelsystemen

Op de korte tot middenlange termijn (tot 2010/2015) vindt de ontwikkeling van het regelen van het verkeer vooral via de wegwijk plaats. Daaraan gekoppeld zullen de informatie- en regelsystemen ook nog een aantal jaren een rol blijven spelen in informeren. Dit leidt enerzijds tot een uitbreiding van de toepassing van DRIPs op strategische plekken (witte vlekken en cruciale knooppunten), en anderzijds het ontwikkelen en aanpassen van de functionaliteit van deze systemen (informeren over reistijden, grafische overzichten, etc.).

Deze ontwikkelingen zullen samenhangend voor het hele netwerk moeten plaatsvinden. Regio's hechten steeds meer belang aan goede informatie voor de reizigers in hun regio, zowel voor de weg als voor het openbaar vervoer, en zowel op het hoofdwegenet als het onderliggende wegenet. Hiervoor is een meer gezamenlijke informatiestrategie van nationale en regionale wegbeheerders voor wegwijkssystemen dringend nodig.

Op de middenlange tot lange termijn (vanaf 2015) wordt een omslag naar in-car voorzieningen verwacht. De signalen, borden en/of verkeerstekens kunnen straks in de auto worden afgebeeld. Ook zullen nieuwe vormen van regelingen van individuele voertuigen via in-car mogelijk worden.

Naar verwachting blijft er nog wel een bepaald basisniveau van wegwijkssystemen bestaan (back up, informatieplicht), voor het aanbieden statische informatie (bebording), het aanbieden van informatie over bijzondere omstandigheden (onveilige situaties, wind, gladheid), het geleiden en sturen bij grote drukte en afwijkende situaties als verstoringen, ongevallen, wegwerkzaamheden en calamiteiten en verkeersinformatie op specifieke punten in het netwerk (grote drukte, belangrijke aansluitingen).

4. Herijking rol en koers overheid

4.1 Visie

De ontwikkelingen in de informatiecyclus voor reistijdinformatie zijn veelbelovend en innovatief. De gewenste opschaling en vernieuwing naar bruikbare netwerkinformatie vraagt echter nog een substantiële verdere ontwikkeling. De markt ontwikkelt zich hard op dit moment. Het is dan ook urgent dat de overheid haar rol en koers scherper bepaalt, zodat ze gewenste ontwikkelingen gericht kan aansturen en andere partijen enthousiast kan maken om daarop in te spelen.

Het hiervoor beschreven perspectief biedt tal van kansen voor een transparant en goed samenspel tussen overheid en markt. De weg naar dit toekomstbeeld is echter ook geplaveid met veel onzekere tussenstappen en risico's. Dit vraagt om een alerte en gerichte koers van de overheid, een goed samenspel tussen de betrokken wegbeheerders en een zorgvuldige invulling van de toekomstige rol van de overheid i.c. de wegbeheerders in de informatieketen en het regelen van het verkeer.

Dit geldt enerzijds voor de relaties met de markt. Daarbij kan worden voortgebouwd op het werk van de commissie Laan. De lijn hierbij is dat informeren via de markt plaatsvindt. Vanwege het grote maatschappelijke belang is echter een blijvende actieve en stimulerende rol van de overheid niet alleen legitiem maar ook nodig. De beleidsdruk is immers groot. De overheid moet waken voor ongewenste marktverstoringen door te ongerichte investeringen, maar heeft wel degelijk een publieke verantwoordelijkheid om de ontwikkeling van kwalitatief goede reistijdinformatie te stimuleren, en er op toe te zien dat de markt goed blijft functioneren, door heldere spelregels te ontwikkelen, en monopolies en ongewenste regeleffecten tegen te gaan.

Anderzijds zullen de betrokken overheidsorganisaties hun eigen rol en ontwikkeling als 'regelende' wegbeheerder scherper moeten gaan invullen en beter onderling moeten afstemmen. Daarvoor is nodig een gedeelde visie van de overheden op de optredende ontwikkelingen, de consequenties voor de toekomstige taken van de wegbeheerder en de acties die dit op kortere en langere termijn vergt. Dit geldt zowel voor de ontwikkeling van het regelspoor op de

langere termijn, als voor de rol die de overheid speelt in de overgangsfase die de komende jaren zal gelden, waarbij de markt nog in ontwikkeling zal zijn. In die overgangsfase in de komende 5 tot 10 jaar zullen wegbeheerders via hun wegwakantsystemen een belangrijke rol blijven spelen in het informeren van de verkeersdeelnemers en tegelijkertijd goed moeten anticiperen op de omslag naar in-car systemen.

4.2 Strategie

In de gevoerde discussies in de aanloop naar het onderhavige beleidskader hebben de betrokken overheden aangegeven behoefte te hebben aan een gezamenlijke strategie op het gebied van verkeersinformatie. Dit om in het kader van hun verkeersmanagende taken als wegbeheerder ook in de toekomst goed te kunnen blijven inspelen op de ontwikkelingen rond verkeersinformatie en de ontwikkeling van reistijdinformatie daarbinnen. Het gaat daarbij met name om het als overheden delen van beschikbare ervaringen en het gezamenlijk ondernemen van acties, waarbij het in deze notitie ontwikkelde perspectief als uitgangspunt dient.

Zo'n gezamenlijke strategie rust op een aantal pijlers:

1. Uitwerken definities en uitgangspunten.
2. Ontwikkelen en onderhouden visie op verkeersinformatie.
3. Monitoren: het reduceren van de onzekerheden en risico's door het intensief volgen van ontwikkelingen bij markt en overheid.
4. Verkennen en experimenteren: het bestuderen en beantwoorden van de vragen die de ontwikkelingen oproepen, op onderwerpen zoals:
 - De noodzakelijke marktordering in informatiespoor.
 - De ontwikkelingen in regelen: regelstrategieën, instrumenten, etc.
 - Het informatiemanagement in de keten.
 - De gevolgen van de combinatie van sturing door wegbeheerder en zelfsturing door weggebruikers.
 - De relaties met prijsbeleid.
 - De kosten en baten verkeersinformatie (effectiviteit van het beleidsinstrument).
5. Handelen: het initiëren en afstemmen van de tactische uitwerkingen en implementeren van de informatiestrategie op het punt van:

- Samenhangende informatiestrategie.
- Standaardisatie en datamanagement.
- Wegkantinvesteringen.
- Samenwerking met de markt.

6. Communiceren met en informeren van andere betrokken partijen.

In deze strategie wordt de rol van de overheden bij de opschaling en vernieuwing van verkeersinformatie in de verkeersmanagende taken van de overheid herijkt op de actuele ontwikkelingen. In de uitwerking daarvan kan vervolgens worden verkend welke afspraken in de toekomst gemaakt kunnen worden met betrekking tot de transacties tussen het hiervoor beschreven publieke 'regelende spoor' en het private 'informerende spoor'. Tenslotte kunnen de taken en acties van de overheid in de overgangperiode van de komende 5 tot 10 jaar verder worden ingevuld en afgestemd tussen de wegbeheerders.

Voor de beantwoording van veel vragen in de verkennende pijler zal ruimte moeten worden gecreëerd in de vorm van experimenten. Het is verstandig om daarbij zoveel mogelijk in te haken op lopende activiteiten, zoals het DVS project 'Tactisch kader implementatie reisen en vertragingstijden op DRIPs'. Ook de voorgenomen praktijkproef in de regio Amsterdam, mits als 'open' testplatform georganiseerd, kan hier een belangrijke rol gaan spelen.

4.3 Organisatie

Een succesvolle overheidstrategie op het gebied van verkeersinformatie vraagt focus en slagkracht en samenwerking van de betrokken overheidsorganisaties. Alhoewel op veel plaatsen overleg en afstemming binnen de overheid en met de markt plaatsvindt, bestaat er nog geen operationeel samenwerkingsverband tussen overheden om de drie pijlers van de strategie goed te organiseren. Daarom wordt voorgesteld om een gezamenlijke Taskforce Overheid en Verkeersinformatie⁷ op te richten, waarin de betrokken overheidsorganisaties (wegbeheerders, beleidsontwikkelaars, vervoerautoriteiten, bevoegd gezag) intensief gaan samenwerken, en met elkaar een learning community vormen voor:

- het verzamelen en delen van kennis en ideeën (monitoren)
- het leren van nieuwe inzichten (verkennen)
- het richten en afstemmen van activiteiten (handelen).

⁷ De benaming 'Taskforce' is in een latere stadium vervangen door 'Werkgroep'.

De behoefte aan zo'n taskforce is onderschreven door de deelnemers aan de afsluitende workshop van dit project, en door de leden van de stuurgroep.

De taskforce biedt niet alleen een doelgerichte ruimte voor discussie over en bezinning op de koers, maar kan ook de uitwerking naar een gedragen strategie en de implementatie daarvan op zich nemen. Actiegerichtheid is hierbij erg belangrijk. Het doel van de Taskforce Overheid en Verkeersinformatie wordt dan:

“Het met de bij verkeersinformatie betrokken overheden gezamenlijk, in intensieve interactie met de omgeving (marktpartijen, gebruikers etc.), toekomstgericht leren van en overleggen over de ontwikkeling van de taakinvulling van de overheid op het gebied van verkeersinformatie”.

Het is van belang dat de taskforce in zijn functioneren goed aansluit bij de actuele beleidsdiscussies op het gebied van bereikbaarheid en verkeersinformatie, zoals de in ontwikkeling zijnde visiedocument VerkeersManagement en het beleidsprogramma 'Beter Benut', de uitvoering van de netwerkanalyses, het programma Anders Betalen voor Mobiliteit, Verkeersmanagement 2020 (de verkeersmanagementambitie van Rijkswaterstaat), de ontwikkelingen rond de Nationale Databank Wegverkeersgegevens en de Commissie Laan 2.

Daarnaast is het belangrijk dat de taskforce een goede bestuurlijke en ambtelijke inbedding krijgt bij Rijk en Regio. Bestuurlijk dient in onze ogen o.a. aansluiting te worden gezocht bij het NMB (Nationaal MobiliteitsBeraad).

Op hoog ambtelijk niveau kan een relatie worden gelegd met het WoW-overleg (Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders). Tenslotte is ook de afstemming met de omgeving (markt, gebruikers en andere belanghebbenden) erg belangrijk. De afstemming met de markt kan ondermeer via het overleg Marktversnelling Mobiliteitsinformatie (MMI) van Connexxion plaatsvinden.

Bij accordering van het voorstel voor de oprichting van de 'Taskforce Overheid en Verkeersinformatie'⁸ kan de huidige stuurgroep

⁸ Een plan van aanpak is door Twynstra Gudde opgesteld in het kader van een aanvullend advies dat opgenomen is als bijlage 3 'Overheid en Verkeersinformatie. Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking'. In het kader van dit proces heeft een derde workshop plaatsgevonden in februari 2008. De benaming 'Taskforce' is tijdens dit proces vervangen door 'Werkgroep'.

Reistijden een team kwartiermakers voordragen en begeleiden, en een sponsorgroep voor de taskforce instellen, waarin vertegenwoordigers van het hogere management van de betrokken overheidsorganisaties het commitment van de organisaties borgen en de beleidsmatige en organisatorische condities voor de taskforce bewaken.

Bijlage 1: Betrokkenen bij uitwerking Beleidskader

Stuurgroep Reistijden

- Gé van Toorenburg (DGMo, opdrachtgever)
- Willem Giesselbach (VCNL)
- Toine Molenschot (DSO, Gemeente Den Haag)
- Jacorien Wouters (DVS)
- Michèle Coëmet (DVS, projectleider)

Geïnterviewde sleutelpersonen

- Paul Potters (Connekt)
- Hans Remeijn (DVS)
- Ward Koopmans (ANWB)
- Lucien Groenhuijzen (TomTom)
- Jan Linssen (ARS)
- Freek van der Valk (Vialis)

Deelnemers workshop 16 mei, 2 oktober 2007 en 11 februari 2008

- Ronald Adams (DVS)
- Frank Akkermans (Gemeente Rotterdam)
- Bart van Arem (Universiteit Twente, TNO)
- Frans op de Beek (TNO)
- Rien Borhem (IVV, Gemeente Amsterdam)
- Aranta van den Broecke (SRR)
- Piet Brouwer (RWS-SDG)
- Michèle Coëmet (DVS)
- Goriska van Cooten (RWS-SDG)
- Rogier Dijker (Provincie Zuidholland)
- Geert Draijer (V&W-DGP)
- Frank Eggen (Stadsregio Arnhem-Nijmegen)
- Jeroen Fanoy (Provincie Utrecht)
- Willem Giesselbach (VCNL)
- Vincent van der Heijden (Gemeente Den Haag)
- Jose Hernandez (VCNL)
- Sascha Hoogendoorn (DVS)
- Paul Jongejan (Twynstra Gudde, voorzitter)
- Jos Kalfsbeek (Twynstra Gudde, verslag)
- Gerrit van Kekem (VCNL)
- Gerbrand Klijn (Provincie Noord-Brabant)
- Marieke Martens (TNO)
- Toine Molenschot (DSO, Den Haag)
- Patrick van Norden (SHG)
- Hans van Rooijen (Provincie Utrecht)

- Gerhard Schwarz (Twynstra Gudde)
- Gé van Toorenborg (DGMO)
- Erik Verroen (Twynstra Gudde)
- René Walhout (RWS Noord-Holland)
- Peter de Wolff (Provincie Noord-Brabant)

Projectgroep Reistijden

- Michèle Coëmet (DVS, projectleider)
- Paul Jongejan (Twynstra Gudde, opdrachtleider)
- Jos Kalfsbeek (Twynstra Gudde)
- Cees van Schie (Twynstra Gudde)
- Erik Verroen (Twynstra Gudde)

Bijlage 2: Geraadpleegde documenten

- Besprekingsverslag TMC forum NL, 22 november 2006
- Besprekingsverslag Platform Marktversnelling Mobiliteitsinformatie (MMI), 27 september 2006
- Brief minister van Verkeer en Waterstaat, Verkeersinformatie en het advies van de commissie Laan, 26 mei 2004
- Advies van de Adviescommissie Gedragsregels Verkeersinformatie, Verbetering van de inwinning, bewerking en verspreiding van verkeersinformatie, 19 maart 2003
- Discussiestuk DGP, Dynamisch verkeersmanagement en verkeersinformatie, 31 augustus 2006
- Presentatie VCNL, Afspraken met marktpartijen inzake actuele verkeersinformatie
- VCNL, concept Standaardlicentie Basisverkeersinformatie
- Rijkswaterstaat, Verkeersmanagement 2020, de verkeersmanagement-ambitie van Rijkswaterstaat voor hoofdwegen, februari 2007
- Concept Werkprogramma voor advisering door de Adviescommissie Verkeersinformatie, 30 oktober 2006
- Visiedocument Nationaal Datawarehouse, 26 april 2006
- Presentatie AVV, Private distributie reisinformatie, 8 augustus 2006
- Concept Plan van Aanpak PIM Pilot Reisinformatie op DRIP's, 15 augustus 2006
- Presentatie AVV, Druk op Drip, een beschouwing over de tekststrategie op DRIP's

Bijlagen 3: Overheid en Verkeersinformatie

Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking

Advies Twynstra Gudde

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Overheid en Verkeersinformatie

Plan van aanpak versterking strategische en operationele samenwerking

Amersfoort
17 februari 2008
ir. E.J. Verroen
ir. P.G. Schwarz
ir. J. Kalfsbeek



Twynstra Gudde *Anders denken, gewoon doen*





Inleiding

- Bij de afronding van het project 'Het is tijd' is geconstateerd dat de visieontwikkeling bij de overheid op het gebied van de verstrekking van verkeers- en reistijdinformatie in verband met snelle technologie- en marktontwikkelingen een impuls nodig heeft. Daarom wordt gepleit voor het oprichten van een 'taskforce' (samenwerkingsverband) Overheid en Verkeersinformatie, waarin de betrokken overheden gezamenlijk toekomstgericht nadenken over en invulling geven aan de ontwikkeling van hun taken op het gebied van verkeersinformatie.
- In vervolg op het project 'Het is tijd' is Twynstra Gudde door de Stuurgroep Reistijden gevraagd een Plan van Aanpak op te stellen voor het opzetten van zo'n taskforce, waarbij het gaat om
 - nadere afbakening van doel en aandachtsgebied/scope
 - toetsen verwachtingen van en eisen aan de taskforce bij sleutelspelers
 - positionering in relatie tot de lopende overleg- en samenwerkingsverbanden
 - uitwerking van de opzet van de taskforce: scope en bestuurlijk/organisatorische inbedding
 - uitwerking van de contouren van een werkprogramma
- Voor u ligt dit plan van aanpak, in de vorm van een uitgebreide sheetpresentatie.



Probleemstelling

Op basis van de discussies in de Stuurgroep Reistijden werd de achterliggende probleemstelling als volgt geformuleerd:

- visieontwikkeling bij de overheid op het gebied van de verstrekking van verkeers- en reistijdinformatie in verband met snelle technologie- en marktontwikkelingen heeft een impuls nodig
- dit maakt het urgent dat de betrokken overheidsorganisaties gezamenlijk nadenken over de te volgen strategie:
 - hun rol als wegbeheerder en publieke dienstverlener
 - de te volgen koers
 - de samenwerkingsopgaven die hieruit voortvloeien
- vraag is hoe en in welke setting de gezamenlijke visie- en strategieontwikkeling het beste van de grond komt.



‘Rondje langs de velden’

- Om na te gaan in welke mate er in het veld draagvlak bestaat voor een taskforce Overheid en Verkeersinformatie en welke verwachtingen sleutelspelers hebben van en welke eisen zij stellen aan zo'n samenwerkingsverband, zijn de volgende sleutelspelers gedurende de maand december geïnterviewd:

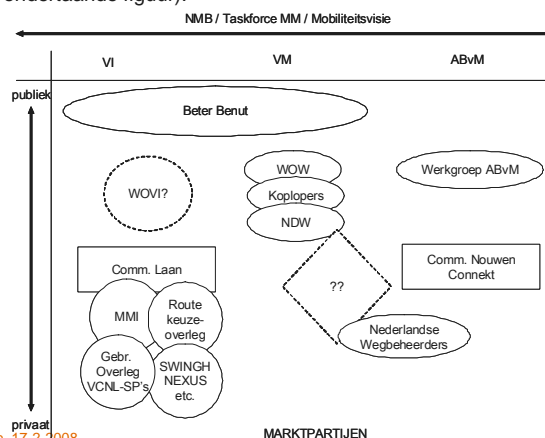
- Ronald Adams - DVS
- Michèle Coëmet – DVS
- Geert Draijer – DGP
- Willem Giesselbach – VCNL
- Toine Molenschot – DSO, Gemeente Den Haag
- Paul Potters – Connekt
- André Solinger – VCNL/NDW
- Bart Swaans – Provincie N-Br
- Gé van Toorenborg – DGP

- De conceptrapportage is tenslotte getoetst in een brede workshop van de klankbordgroep.



Bevindingen uit de interviews (1)

- de probleemstelling wordt herkend en onderschreven (versterken samenwerking overheden)
- er zijn veel spelers in het veld, en de thema's van VI en VM hangen nauw samen (zie inventarisatie stuurgroep in onderstaande figuur):





Bevindingen uit de interviews (2)

- er gebeurt al veel, nationaal maar ook regionaal, er is sprake van overlap, en sommige spelers streven naar verbreding van hun 'territorium'
- er is naast strategieontwikkeling ook behoefte aan praktische resultaten (gegevensuitwisseling, DRIPS, deelproducten uit FileProof, etc.)
- zoek het vanwege genoemde 'drukte' eerder in het versterken van bestaande structuren, dan in nóg een vergadercircuit erbij
- er is veel waardering voor het directeuren/koplopersoverleg dat gefunctioneerd heeft ten behoeve van NDW, en voor de samenwerking die daarbij tussen de betrokken overheden is gegroeid
- NDW wordt gezien als een goed platform om de omgang met verkeersinformatie door de gezamenlijke overheden op operationeel niveau vorm te geven
- de vraag is of NDW ook geschikt is om op strategisch/tactisch niveau voortouw te nemen
- momenteel is de focus vooral op verkeersinformatie voor de weggebruiker gericht; in de eindsituatie moet het gaan om multimodale, gepersonaliseerde reisinformatie
- de onderbouwing van de effectiviteit van VI en van VM-maatregelen behoeft aandacht
- VenW is op beleidsniveau (DGP) onvoldoende vertegenwoordigd in het veld

© Twynstra Gudde | Stuurgroep Reistijden 17-2-2008

6



Verankering in Beleidskader Benutten

Het is verheugend te constateren dat het onderwerp verkeers/reisinformatie een prominente plaats inneemt in het Beleidskader Benutten, dat op 4 januari 2008 door de minister aan de TK is aangeboden. Dit beleidskader wijst op de noodzaak van versterkte samenwerking (publiek-publiek én publiek-privaat). Enkele citaten:

- verdergaande samenwerking tussen wegbeheerders is essentieel
- de rol van overheden wordt herijkt
- de ontwikkelingsrichting is meer samenwerking, publiek-publiek en publiek-privaat
- benutten in de toekomst programmatisch aanpakken
- benutten integreren in de netwerkaanpak
- inspirerend eindbeeld:

De reiziger verplaatst zich in het eindbeeld van deur tot deur op basis van een gepersonaliseerd reisadvies met modaliteitskeuze, routekeuze, verwachte reistijd en kosten. Tijdens de reis is de reiziger in staat andere keuzes te maken op basis van actuele informatie.

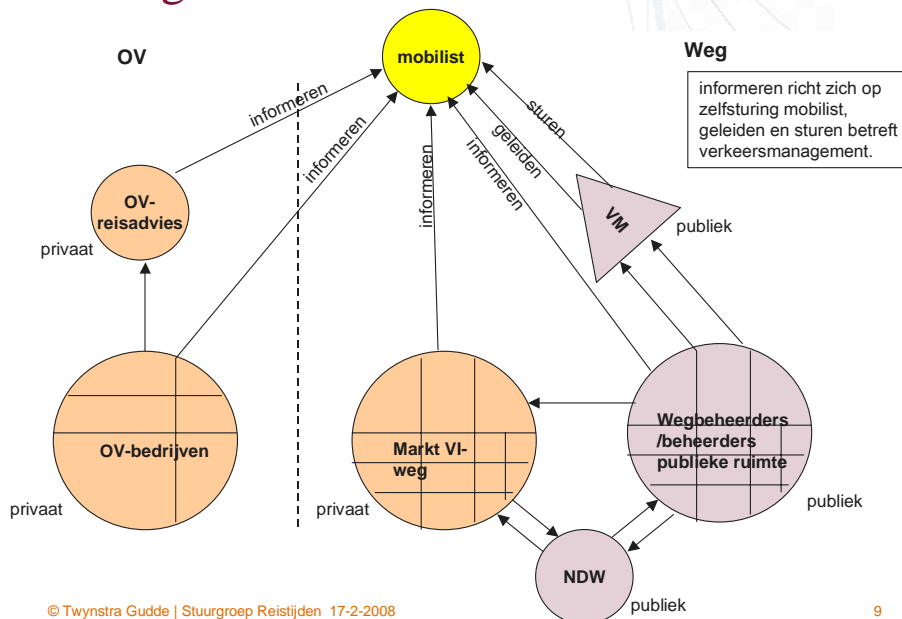


Visualisering huidige en gewenste situatie VI en VM

- In de navolgende twee sheets zijn de huidige situatie met betrekking tot verkeers/reisinformatie en het gewenste eindbeeld zoals geformuleerd in het Beleidskader Benutten afgebeeld.
- Voor de afbeelding van de huidige situatie is gebruik gemaakt van de interviewresultaten. Er is sprake van nog overwegend gescheiden werelden op het gebied van OV en van wegverkeersinformatie.
- In de daarop volgende sheet, waarin het gewenste eindbeeld volgens het Beleidskader Benutten is afgebeeld, is deze scheiding opgeheven en is ook sprake van multimodaal, gepersonaliseerd reisadvies.
- Met nadruk wordt opgemerkt dat in deze plaatjes spelers en hun rollen/functies m.b.t. verkeers/reisinformatie en verkeersmanagement zijn weergegeven, geen organisatiestructuren!

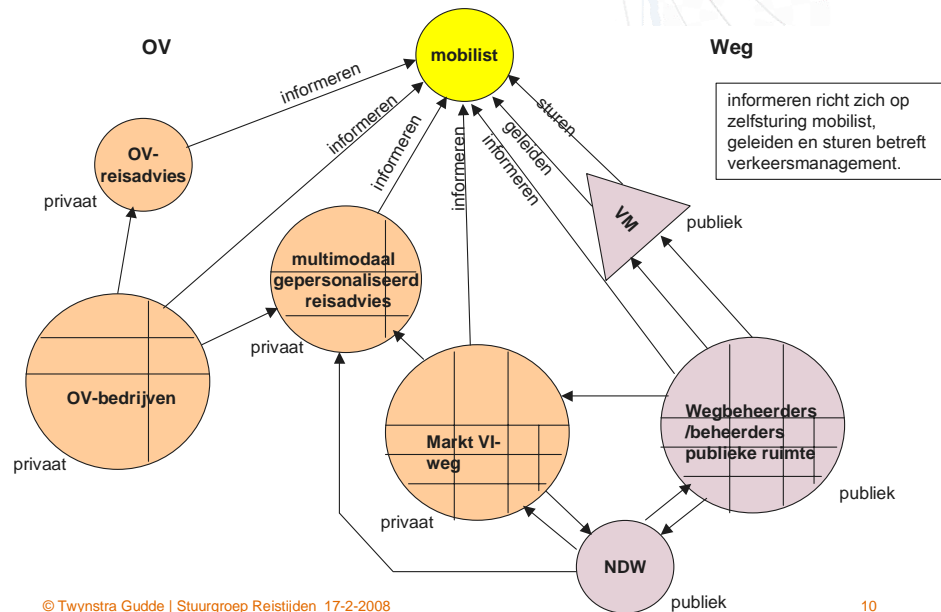


Huidige situatie VI en VM





Gewenst eindbeeld VI en VM



Nadere invulling doel en scope

Op basis van de interviewresultaten en het in het Beleidskader Benutten geschetste eindbeeld kunnen doel en scope van een taskforce Overheid en Verkeersinformatie nader worden ingevuld:

Doel taskforce Overheid en Verkeersinformatie

Het in publiek-publieke samenwerking creëren van zodanige randvoorwaarden dat het gewenste eindbeeld voortvarend wordt gerealiseerd.

Scope taskforce Overheid en Verkeersinformatie

- verder ontwikkelen visie overheid op verkeersinformatie: nadere onderbouwing van de effectiviteit van de combinatie van VI en VM, relatie VI tot VM, rol multimodale informatie
- uitwerken gewenste stimulering en ordening van de markt
- ontwikkelen praktische initiatieven voor verbetering verkeersinformatie
- zorgdragen voor een gecoördineerde overheidsinbreng in de Commissie Laan



Positionering - dilemma's

Bij de interviews kwamen twee (samenhangende) dilemma's naar voren:

- **operationeel ↔ strategisch/tactisch**
Moet een taskforce Overheid en Verkeersinformatie zich vooral richten op het strategisch/tactische niveau (gemeenschappelijke visie/strategie ontwikkelen, randvoorwaarden creëren) of moet de oriëntatie vooral operationeel zijn (scope praktisch houden, snel toegevoegde waarde creëren, doorbreken praktische belemmeringen, groeien met praktische agenda)?
- **vanuit NMB/WOW of NDW?**
Moet een taskforce Overheid en Verkeersinformatie bestuurlijk en organisatorisch apart gepositioneerd worden onder het NMB en het zich ontwikkelende, brede WOW (Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders), of vormen het directeuren- en koplopersoverleg en het NDW hiervoor een logische structuur?



Positionering - overwegingen

Het volgende wordt overwogen:

- Een gezamenlijke visie en strategie en het boeken van praktische resultaten zijn beide van belang. Door het nog ontbreken van een gezamenlijke visie en strategie bergt een snelle aanpak van uitvoering risico's in zich. Vragen rond de effectiviteit van de combinatie van VI en VM, relatie VI en VM, multimodale reisinformatie, en de taakverdeling markt-overheid moeten worden beantwoord. Deze 'zoektocht' dient evenwel vanuit een inhoudelijke en pragmatische insteek uitgevoerd te worden, met oog voor wat er in het kader van Beter Benut allemaal gebeurt. De ontwikkelde ideeën moeten kunnen worden omgezet in een uitvoerbaar actieprogramma.
- NDW lijkt nu vooral gericht op de omvangrijke operationele taak om de wegverkeersinformatie van de wegbeheerders kwalitatief op niveau en volledig beschikbaar te krijgen. Een verbreding van de scope naar multimodale reisinformatie ligt in deze fase minder voor de hand. Vanwege de eigen uitvoerende taak is het de vraag of NDW het meest geëigende platform is om met voldoende distantie de discussie over rol en taak van de overheid in de ontwikkeling van verkeersinformatie te voeren. Het directeuren- en koplopersoverleg kan, mits verbreed, een goede basis vormen voor de uitbouw van de samenwerking op het gebied van verkeersinformatie.



Positionering - voorstel

De hiervoor genoemde overwegingen leiden tot het volgende voorstel:

- de noodzaak van een taskforce/ werkgroep Overheid en Verkeersinformatie (WOVI) werd in een afrondende brede workshop breed onderschreven. Het is nu zaak door te pakken en snel steun te verwerven bij enkele sleutelspelers op directieniveau bij Rijk en regio.
- de inbedding en aansturing van een taskforce/werkgroep WOVI vergt nadere, oplossingsgerichte stappen. Het is gelet op de drukte in het veld niet wenselijk dat er weer een nieuw directeurenoverleg wordt geformeerd. Wij adviseren daarom een kwartiermaker aan te stellen die in samenspraak met sleutelspelers de best mogelijke inbedding en aansturing tot stand brengt, zodanig dat
 - de koppeling met NMB is geborgd
 - de benodigde verbreding naar multimodaal is geborgd
 - Voortgebouwd wordt op de goede samenwerking in directeuren- en koplopersoverleg NDW
 - alle spelers zich betrokken kunnen voelen, niet alleen de spelers die nu bij NDW zijn betrokken
 - een goede koppeling met NDW is geborgd, bijvoorbeeld door personele unies
- begin pragmatisch, daar waar de energie zit, en ontwikkel van daaruit door (zie sheet 18)
- ruim in de structuur ook een plaats voor VenW op beleidsniveau (DGP) met het oog op de benodigde brede insteek en de samenhang met het programma Beter Benut ter uitvoering van het Beleidskader Benutten



Werkprogramma WOVI bij de start (1)

Strategisch:

- Ontwikkeling visie op marktordening, taakverdeling overheden – markt; onderscheiden publiek belang en belang gebruiker
- Zorgen voor verbreding naar andere modaliteiten (OV, etc.), multimodale reisinformatie
- Architectuur
- Zorgen voor gecoördineerde overheidsstem in contacten met de markt
- Zorgen voor gecoördineerde overheidsinbreng in commissie Laan

Tactisch/operationeel:

- Voorkeursroutes, te mijden routes (ivm leefbaarheid, veiligheid, etc.)
- Ongewenste sluiproutes vermijden
- Taken/rollen VC's
- Regelscenario's
- Uitwerken ontwikkelprogramma wegkantsystemen/DRIPS
- Tekststrategieën
- Verbeteren uitwisseling actuele verkeersinformatie tussen partijen (pu-pu en pu-pri)
- Multimodale reisinformatie (onderdeel regelscenario)
- Spitsmijden combi



Werkprogramma WOVl bij de start (2)

Quick wins:

- Kaartfouten navigatiesystemen aanpakken (vermijden zoekverkeer)
- Informatievoorziening wegwerkzaamheden
- Parkeerinformatievoorziening



Vervolg

- besluit tot oprichting WOVl
- aanstellen kwartiermaker met als taken
 - opzetten en starten WOVl
 - realiseren pragmatische inbedding en aansturing, in samenspraak met sleutelspelers
 - voorbereiden formaliseren structuur met bestuurlijke overeenkomst



Doorkijk

- Het Beleidskader Benutten beoogt de ontwikkeling van een samenhangend programma Beter Benut, waarin alle lopende en nieuwe initiatieven worden samengebracht en waarin regiopartijen verdergaand samenwerken (netwerkaanpak).
- De veronderstelling lijkt gerechtvaardigd dat de integrale aansturing van dit te ontwikkelen samenhangende programma Beter Benut gebaat is met een directeurenoverleg Beter Benut (DOBB) voor de aansturing.
- Waar nu nog stuur- en werkgroepen op diverse terreinen binnen het taakveld van Beter Benut min of meer los van elkaar functioneren (zoals voor OV-reisinformatie, wegverkeersinformatie, verkeersmanagement, etc.) zouden deze initiatieven meer in samenhang kunnen worden aangestuurd door en rapporteren aan zo'n DOBB. Op deze wijze wordt samenhang sterk bevorderd, wordt de bestuurlijke drukte beperkt en wordt een efficiëncyslag gemaakt.
- Als een DOBB wordt geformeerd, zou dit ook het WOVl kunnen gaan aansturen.

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

ir. E.J. Verroen
evr@tg.nl
ir. P.G. Schwarz
gsc@tg.nl
ir. J. Kalfsbeek
jkf@tg.nl
www.twynstragudde.nl

Alle intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot deze presentatie berusten bij Twynstra Gudde. Niets uit deze presentatie mag worden veeelvoudigd of openbaar gemaakt zonder schriftelijke toestemming van Twynstra Gudde.

