

## Beleidsvisie CAV

### Verslag en advies slim sturen

Met medewerking van: Jaap Vreeswijk (MapTM), Pierre van Veggel (Smartwayz), Patrick Hofman (Gemeente Helmond), Robbert Janssen (I&W Mobiliteit en Gebieden), Vincent Lau (gemeente Amsterdam), Sjouke van der Vlugt (Gemeente Groningen), Sander de Schiffart (Gemeente Leeuwarden), Wim Vossebelt (V-Tron), Loes Aarts (RWS), Marcel Otto (RWS).

## Definitie en scope

Intelligente toegang (EU: Intelligent Access Policies) is een van de vijf verplichte zones die door de Europese Unie zijn vastgesteld in het kader van Urban Vehicle Access Regulation (UVAR). Intelligente toegang regelt de toegang tot een bepaald gebied of weggedeelte op basis van:

- bepaalde eigenschappen/functie van een voertuig of voertuigstelsel;
- bepaalde eigenschappen van een gebruiker, doelgroepen vanuit een maatschappelijke doel.

Bij deze eerste ligt er een directe relatie met rijtaakondersteunende (ADAS) en automatische of autonome systemen (ADS); waar laat je deze systemen wel en niet toe op de Nederlandse wegen, oftewel de toelating van CAV-systemen op de Nederlandse wegen.

De tweede is nauw verweven met onze visie op stedelijke leefbaarheid en mobiliteit. Het gaat hierbij om de regie op de openbare ruimte in de stad, waarvan mobiliteit een onderdeel is. Ten grondslag hieraan liggen strategische keuzes die vertaald moeten worden naar beleidslijnen voor, door en in de stad.

Slim sturen omvat het geheel aan maatregelen en activiteiten (van beleid, data, digitalisering tot technische realisatie) om intelligente toegang mogelijk te maken en te implementeren. Het betreft een integrale aanpak voor slimme toegang tot (gedeelten van) de stad.

## Maatschappelijke waarde (value case)

Door de verstedelijking en verdichting staat de leefbaarheid van steden onder druk. Mobiliteit is een integraal onderdeel van de leefbaarheid in de stad. Vanuit stedelijk perspectief is het belangrijk om regie op de openbare ruimte te houden, inclusief de verkeersstromen en dus waar we CAV-systemen wel of niet toelaten. Het beheren hiervan legt een relatie tussen onze visie op (de ontwikkeling van) de stad, (digitaal) verkeersmanagement en toelating (van CAV-systemen).

## Waar wel/niet en onder welke voorwaarden

De daadwerkelijke maatschappelijke impact van CAV voor de stad is vooralsnog niet te kwantificeren. De vraag waar wel en waar niet en onder welke voorwaarden wordt, naast verkeersveiligheid, mede bepaald door de impact op de leefbaarheid van de stad. Hiervoor is een visie op stedelijke mobiliteit nodig waarin de maatschappelijke waarde en impact van slim sturen expliciet wordt gemaakt.

## Concrete toepassingen

Op het gebied van slim sturen, intelligente toegang en UVAR zijn in Nederland en Europa reeds verschillende toepassingen/projecten in ontwikkeling:

- Pilot Intelligente Toegang Stedelijke Logistiek – Groningen/Leeuwarden
- Pilot Intelligente Toegang bijzonder wegtransport – RWS WVL
- Smart Zones (DMI/DEMS) – MapTM, V-Tron, Helmond, Apeldoorn, Groningen, Utrecht, Swarco, TomTom.
- Intelligente SnelheidsAssistent (ISA) Retrofit - Smartways, Helmond, Provincie Overijssel, e.a.
- VM-IVRA – gezamenlijke overheden
- Vervolg slim sturen Smartwayz – informeren met perspectief van handhaven:
  - Voorkeursroutes vrachtverkeer
  - Sluiproutes
  - Dynamische milieuzones
- Digitale regie op openbare ruimte (DMI/DEMS) - Amsterdam

## Welke randvoorwaarden hebben overheden te borgen?

- Er is behoefte aan overstijgend leren, standaardiseren en opschalen vanuit de projecten die nu lopen in Nederland en Europa.
- De basis voor slim sturen vraagt om enkele strategische keuzes volgend uit een visie op stedelijke mobiliteit in relatie tot (toelating van) CAV-systemen:
  - Hoe gaan we om met het beheersen en reguleren van verkeersstromen in de stad, zodat we de regie op de openbare ruimte behouden;
  - Hoe beleidsregels vertalen naar voertuigregulering (waar wel, waar niet toegang/toelaten)?
  - Hoe richten we slim sturen in (architectuur, infrastructuur, standaardisatie)?
  - Hoe gaan we om met privacy gevoelige data en welke rollen (o.a. compliance service provider) onderkennen we hierin om privacy en aansprakelijkheid te waarborgen?
  - Welke juridische kaders zijn hiervoor nodig?

## Prioriteiten korte, middellange en lange termijn

### Korte termijn (1-3 jaar)

- De lopende projecten in Nederland en Europa geven veel inzicht in de mogelijkheden, haalbaarheid en inrichting van slim sturen, intelligente toegang en UVAR. Deze lopende initiatieven kunnen gebruikt worden om de discussie over slim sturen te faciliteren en concreet te maken. Deze initiatieven lopen en liggen nu bij verschillende andere partijen (buiten de scope van de krachtenbundeling en werkgroep CAV).
- Er is een behoefte om overstijgend te leren en de juiste kaders en standaarden te scheppen voor de doorontwikkeling van slim sturen. Hiervoor is een stedelijke (lange termijn) visie op mobiliteit nodig met expliciete aandacht voor de relatie tussen regie op de openbare ruimte, toelating en (de rol van) verkeersmanagement.
- Vanuit de visie op stedelijke mobiliteit volgen enkele strategische keuzes en uitwerkingen. Deze moeten verder uitgewerkt en ter vaststelling voorgelegd worden aan bestuurders vanuit een breed (stedelijk) draagvlak.
- Classificatie van wegen en wegsituatie in relatie tot CAV-voertuigsystemen als aanzet tot codering van wegen en gebieden.
- Informeren, aanhaken en ondersteunen van beleidsmakers over de mogelijkheden en kansen van slim sturen voor de stad.

### Middellange termijn (4-7 jaar)

- Ontwikkeling basisarchitectuur en -infrastructuur voor slim sturen o.b.v. Europese standaarden.
- Digitalisering van beleid en vertaling naar / codering van gebieden en wegen.
- Inzetten van dynamisch verkeersmanagement voor specifieke toepassingen gericht op het verleiden van weggebruikers om bepaalde routes te gebruiken (bijvoorbeeld ISA voor schoolzones, woonerven of het verminderen/intensiveren van verkeer op bepaalde routes).

### Lange termijn (8-15 jaar)

- Integratie van toelating, verkeersmanagement en stedelijke beleidskeuzes betreffende waar wel en waar niet toelaten van CAV-voertuigsystemen.

## Advies t.a.v. beleidsvisie CAV

- Geef ruimte aan de (door)ontwikkeling van concrete toepassingen. Gebruik de ervaringen om te leren, maatschappelijke impact aan te tonen en de discussie over slim sturen concreet te maken. De verantwoordelijkheid voor en uitvoering hiervan ligt buiten de scope van krachtenbundeling CAV.
- Adresseer de noodzaak en behoefte aan een stedelijke visie op mobiliteit vanuit het perspectief van het behouden van regie op de openbare ruimte. Adresseer hierbij expliciet de relatie tussen

stedelijke (mobiliteits)beleid, verkeersmanagement en toelating. Leg dit ter besluitvorming voor aan het DO Slim als onderdeel van de beleidsvisie CAV.

- Werk naar aanleiding van stedelijke visie op mobiliteit, samen met andere belanghebbenden, de strategische keuzes uit voor de doorontwikkeling van slim sturen en leg deze ter besluitvorming voor aan de bestuurders, zodat de basis gelegd wordt voor de regie op stedelijke mobiliteit en regulering van CAV in de stad.