

Vergaderjaar 2013–2014

**33 899**

## **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de ontwerpen voor bewegwijzering**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 13 juni 2014

#### **Inleiding**

Met genoegen heb ik kennisgenomen van de belangstelling en, van de leden van een enkele fractie, reeds de instemming met het voorliggende wetsvoorstel. Hierna zal ik de door de leden van de fracties van de VVD, de PvdA en het CDA gestelde vragen beantwoorden.

#### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom niet gekozen is voor aansluiting bij de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) en hoe overlap tussen deze dienst en de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) wordt voorkomen.

Het antwoord op deze vraag luidt dat er weinig synergie en overlap is in de taken, werkprocessen, data en informatievoorzieningen. Ook verschillen de omvang en vertegenwoordiging van de organisaties, waardoor aansluiting onlogisch is. Qua doelstellingen, structuur en locatie sluiten de organisaties wel bij elkaar aan en wordt er ook praktisch samengewerkt.

De leden van de VVD-fractie hebben behoefte aan een nadere toelichting wat de efficiency en ontzorging door de NBd inhoudt, mede in relatie tot de varianten die gekoppeld zijn aan de CROW-richtlijnen.

De efficiency via de taaktoedeling aan de NBd wordt gerealiseerd door o.a. schaalvoordelen, taakstellingen, aanbestedingen, betere afstemming en procedures. De ontzorging wordt gerealiseerd, doordat de NBd de meeste taken voor bewegwijzering van wegbeheerders overneemt. Verplicht voor de wettelijke taken en vrijwillig voor de niet-wettelijke taken. Wegbeheerders hoeven zelf geen capaciteit en deskundigheid daarvoor in huis te hebben of in te huren. De CROW-variant laat alle taken bij de afzonderlijke wegbeheerders en zorgt alleen voor meer geformaliseerde richtlijnen voor het maken en plaatsen van bewegwijzering. Dat

biedt geen ontzorging en is niet verenigbaar met het vele maatwerk dat in de praktijk nodig is.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of er andere (private) wegbeheerders zijn naast de bekende publieke wegbeheerders. Hierop kan geantwoord worden dat Schiphol momenteel de enige private wegbeheerder is met een eigen bewegwijzeringstaak. Andere private partijen, zoals Havenbedrijf Rotterdam en Natuurmonumenten, laten dat over aan de gemeente of provincie.

### **Regiefunctie**

De leden van de VVD-fractie willen weten of een centrale regiefunctie ook mogelijk is bij aanbesteding van alle bewegwijzeringsopdrachten, waarbij marktpartijen al het werk doen en de NBd controleert op continuïteit en uniformiteit.

Die mogelijkheid is ook onderzocht, zoals in de memorie van toelichting is beschreven, maar biedt minder waarborgen voor continuïteit en uniformiteit. Daarnaast zullen door het instellen van een controlerende instantie de kosten hoger worden, scheidt dat systeem bureaucratie en zal het vertraging opleveren.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of bewegwijzering als geheel is aan te besteden, in plaats van in kleine delen door wegbeheerders. Het antwoord op die vraag luidt dat de bewegwijzering inderdaad ook in zijn geheel kan worden aanbesteed. Bijna alle wegbeheerders kiezen voor grootschalige gezamenlijke inkoop door de NBd voor de fysieke uitvoering en dus de centralisatie van ook niet wettelijk aan die instantie voorbehouden taken. Die inkoopvolumes worden in de markt gezet door middel van aanbestedingen. Daarbij wordt wel gezorgd voor spreiding van de aanbestedingen (bv regionale percelen), om voldoende marktspanning te houden.

De leden van de VVD-fractie vragen bovendien hoe kennis en kunde van marktpartijen worden gebruikt bij de landelijke regierol. Marktpartijen blijven net als nu betrokken bij het opstellen van ontwerpen voor bewegwijzering. Die rol wordt eerder groter dan kleiner, omdat kostenneutraliteit een harde randvoorwaarde is. Daarnaast zal bij de «uitvraag» in de aanbesteding ruimte zijn voor gedachten en voorstellen voor innovatie op proces en producten. Overleg met het bedrijfsleven vindt met enige regelmaat plaats, waarbij het terugdringen van «verspillingen» in de keten een belangrijk doel is.

De leden van de CDA-fractie vragen of met de voorgestelde regeling de systeemverantwoordelijkheid van de Minister van IenM sluitend wordt gewaarborgd.

In het centraal vaststellen van de ontwerpen voor de bewegwijzering is de systeemverantwoordelijkheid verankerd. De wegbeheerders zijn gehouden die plannen feitelijk uit te voeren op de wijze zoals in de wet bepaald. Daarbij komt dat ca. 80% van de wegbeheerders zich laat ontzorgen door de NBd, waardoor het ontwerpen en (de coördinatie van) de realisatie bij één partij belegd zijn.

### **Databeheer**

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de databanken van Rijkswaterstaat en ANWB verschillen en de gegevens niet uitwisselbaar zijn. Waarom is eerder geen regie gevoerd, zo willen deze leden weten. De databank van Rijkswaterstaat (waarin ook opgenomen de data van de provincies Overijssel en Zuid-Holland) en van de ANWB (die tientallen

jaren oud is, historisch is gegroeid en meerdere doelstellingen had) verschillen inhoudelijk door uiteenlopende wensen en keuzes, sinds de aanbestedingen van 2004. De bereidheid tot samenwerking was lange tijd klein. Pas eind 2009 hebben wegbeheerders mij gevraagd regie te nemen. Dat heeft uiteindelijk geleid tot het voorliggende wetsvoorstel, waarvan het bijhouden van de database een essentieel onderdeel is.

Rijkswaterstaat is eigenaar van de database, zo kan de leden van de PvdA-fractie op hun vraag daarover geantwoord worden, maar andere wegbeheerders zijn tevens eigenaar van data die zij inbrengen. De data worden actief als open data beschikbaar gesteld voor een ieder: wegbeheerders, bedrijven, instellingen, particulieren. Daar wordt geen tarief voor gevraagd.

### **Marktwerking**

De leden van de VVD-fractie vragen of marktpartijen niet worden onderschat en of het standpunt wordt ingenomen dat die geen complexe taken kunnen uitvoeren.

Marktpartijen worden door mij op waarde geschat en kunnen ook complexe taken uitvoeren. Bij meer complexe ontwerpen is veel afstemming met partijen en tussentijdse bijstelling nodig. Ook dit zou in principe uitbesteed kunnen worden, maar deze dynamiek werkt kostenverhogend.

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie vragen beide hoe marktconformiteit bij tarieven wordt bepaald en hoe daarmee dus kruissubsidiëring wordt voorkomen.

In de administratie en het kostprijsmodel worden de geraamde en werkelijke kosten van de NBd op transparante wijze toegerekend aan de wettelijke taken en niet-wettelijke taken. Op grond hiervan worden de tarieven voor de wettelijke en niet-wettelijke taken bepaald. Voorts is de stuurgroep waarin alle wegbeheerders vertegenwoordigd zijn, betrokken bij de beoordeling en vaststelling van de tarieven: zij adviseert de Minister over de tarieven voor de wettelijke taken en stelt de tarieven vast voor de niet-wettelijke taken. Marktpartijen kunnen in dit proces ook hun zienswijze geven.

De leden van de CDA-fractie vragen verder nog waarop de toedeling van niet-wettelijke taken aan de NBd is gebaseerd, gelet op de mogelijke concurrentiepositie ten opzichte van marktpartijen.

De toedeling van niet-wettelijke taken is gebaseerd op onderzoek, praktijk en overleg met partijen. Wegbeheerders willen en kunnen soms beter zelf inkopen, bijvoorbeeld voor integratie in aanleg en onderhoud van weginfrastructuur.

De leden van de CDA-fractie vragen tenslotte of de niet-wettelijke taken beperkt zijn tot de door hen genoemde.

De stuurgroep beslist over de omvang van niet-wettelijke taken op basis van monitoring en evaluatie. Dit is dus een gezamenlijke beslissing.

### **Financiële gevolgen**

De leden van de VVD-fractie vragen of de gekozen oplossing de meest efficiënte is.

De wegbeheerders en ik vinden van wel en steunen daarbij op onafhankelijke onderzoeken, zoals ook in de memorie van toelichting is verwoord.

Daarnaast willen de leden van de VVD-fractie weten of de voorgestelde oplossing voor geen enkele wegbeheerder tot kostenverhoging leidt.

Dat is inderdaad het uitgangspunt. Op het niveau van groepen wegbeheerders is dat onderzocht en haalbaar gebleken. Over een aantal jaren bezien zullen kosten niet hoger worden. Omdat de kosten mede afhankelijk zijn van lokale vragen of omstandigheden en sterk kunnen variëren door de jaren heen, zal dit in de praktijk niet voor iedere wegbeheerder het geval kunnen zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het 35% kostenaandeel voor Rijkswaterstaat gelijk is aan het totaal aandeel van Rijkswaterstaat in het wegbeheer.

Hierop luidt het antwoord dat de 35% is afgeleid van het aantal beheerde objecten (borden) en niet van het beheerde aantal kilometers wegen.

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen beide of er extra kosten voor particuliere en private wegbeheerders, zoals agrariërs, zijn, of dat dit gemaximeerd is en hoe zij hun stem kenbaar kunnen maken. Er zijn geen extra kosten voorzien voor bijvoorbeeld agrariërs of andere private wegbeheerders. Zij voeren nu en straks geen taken uit voor de bewegwijzering op doorgaande wegen. De NBd zal hen zo nodig wel betrekken in de afstemming van ontwerpen.

### **Overige**

De leden van de VVD-fractie horen graag hoe invulling is of wordt gegeven aan het in de uitvoerbaarheidstoets van Rijkswaterstaat genoemde risico van uiteenlopende verwachtingen bij betrokken partijen. Dat risico is beheersbaar door op operationeel, tactisch en strategisch niveau samen te werken. Elk wezenlijk besluit, zoals de tarieven, wordt eerst in een gezamenlijke stuurgroep besproken. De NBd functioneert feitelijk op dit moment in de geest van het wetsvoorstel al als een organisatie van en voor wegbeheerders.

De leden van de VVD-fractie hebben de vraag of er invloed is van de wetswijziging op de bewegwijzering van Schiphol. Het wetsvoorstel heeft weinig invloed op de bewegwijzering van Schiphol, omdat hen ontheffing wordt verleend voor het maken en vaststellen van ontwerpen. Men onderkent in algemene zin het belang van de continuïteit en uniformiteit, terwijl ik de specifieke kennis en positie van Schiphol op het vlak van bewegwijzering erken. Het wetsvoorstel was een stimulans voor versterking van de relatie.

De leden van de PvdA-fractie willen weten of de NBd innovatie stimuleert en samenwerking zal zoeken op het vlak van actuele reisinformatie in-car. De NBd heeft als zodanig geen taak om de genoemde innovatie en samenwerking te stimuleren, anders dan de actieve openbare beschikbaarstelling van data. Wel werkt de NBd samen met partijen die op andere wijze bijdragen aan een veilige en efficiënte verplaatsing van weggebruikers. Een toename van meer dynamische informatie op de weg of in-car kan op termijn leiden tot minder benodigde wegwijzers.

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie, hoe de taken van de NBd zich verhouden tot de Europese ITS standaard, luidt het antwoord dat er geen relatie is tussen de taken van de NBd en een Europese ITS standaard.

De leden van de CDA-fractie informeren of de regering kennis heeft genomen van de initiatiefnota «Een stap Vooruit» en menen dat de bewegwijzering van wandel- en fietspaden geïntegreerd zou moeten worden in het wetsvoorstel.

De initiatiefnota is voor mij nieuw en moet nog bestudeerd worden. De wettelijke taken van de NBd beperken zich tot de verkeerscategorie bestuurders, gelet op de verkeersveiligheid en het grensoverschrijdende karakter die dit type verkeer kan hebben. Welke borden er wel/niet onder vallen wordt bij algemene maatregel van bestuur bepaald. Wandelroutes vallen daar in ieder geval buiten, fietsroutes kunnen daarbinnen vallen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus