Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 403

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 mei 2023

De afgelopen jaren zijn in verschillende programma's en projecten belangrijke lessen geleerd over het benutten van mobiliteitsdata en zijn er succesvolle resultaten behaald die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming en duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem. Met het oog op het realiseren van de ambities uit de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050, de Ontwikkelagenda Toekomstvisie Automobiliteit (TAM), het Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken (BKN) en de Europese wet- en regelgeving, zet het Ministerie van IenW samen met alle betrokken partijen de komende jaren in op een toekomstbestendig digitaal stelsel voor mobiliteitsdata (DSM). Door stapsgewijs toe te werken naar een digitaal stelsel voor mobiliteitsdata borgen we dat 1) de reiziger sneller, duurzamer en veiliger van A naar B kan reizen, 2) het mobiliteitssysteem optimaal benut kan worden, 3) we grip houden op ons verkeersmanagement, en 4) multimodaal reizen makkelijker gemaakt wordt.

In deze brief wordt de Kamer concreet geïnformeerd over I) het belang van mobiliteitsdata, II) de resultaten van een aantal lopende initiatieven waarmee de kansen van mobiliteitsdata bewezen worden, III) de aankomende (wijzigingen in) Europese wet- en regelgeving en IV) de stappen die de komende jaren worden genomen om tot een toekomstbestendige borging van mobiliteitsdata te komen via een digitaal stelsel mobiliteitsdata.

I. Belang van mobiliteitsdata

Digitalisering verandert de manier waarop we ons van A naar B bewegen. Met toenemend gebruik van digitale informatie neemt ook onze behoefte aan toegankelijke en betrouwbare mobiliteitsdata toe. We informeren ons op nieuwe manieren voordat we op reis gaan en als we onderweg zijn. Zo laten de resultaten uit de Smart Monitor zien dat het gebruik van reis- en routeinformatie de afgelopen jaren flink is gestegen en naar verwachting

kst-31305-403
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

de komende jaren alleen maar verder zal toenemen.[1] Ook beschikken steeds meer auto's over in-car waarschuwingen, waardoor de weggebruiker gewaarschuwd wordt bij files, rode kruizen of naderende hulpdiensten. Actuele en gepersonaliseerde (in-car) reis- en routeinformatie maken slimmere routekeuzes mogelijk, bijvoorbeeld door milieuzones te vermijden of vertrektijden aan te passen. Door het delen van OV-data, informatie over deelfietsen en -auto's en beschikbare parkeer- en laadplekken zijn dienstverleners ook steeds beter in staat om een goede multimodale reis aan te bieden.[2] Inmiddels communiceren digitaal circa 1500 verkeerslichten real time met ruim 2,5 miljoen weggebruikers. Richting 2025 komen hier nog zo'n 500 verkeerslichten bij waarmee weggebruikers beter geïnformeerd worden en aan specifieke groepen (o.a. vrachtwagens, nood- en hulpdiensten, fietskolonnes en OV-voertuigen) prioriteit verleend kan worden.

Door deze maatschappelijke en technologische ontwikkelingen zal het gebruik van ons wegennetwerk ook veranderen. Zoals in de Kamerbrief over het Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken (BKN) is aangegeven, zal toenemend gebruik van navigatie(apps) routeinformatie via digitale borden langs de weg (DRIPs) op termijn overbodig maken.[3] De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) laat tegelijkertijd zien dat mobiliteit op de lange termijn blijft groeien, terwijl het wegennet zijn ruimtelijke grenzen heeft bereikt. Daarom zet het Ministerie van IenW, zoals in de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobiliteit[4] (TAM) verwoord, de komende jaren in op het effectiever benutten van het wegennet, door onder andere in te zetten op verbeterde digitale verkeersinformatie en verkeersmanagement. De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050[5] streeft naar een integraal mobiliteitssysteem, waar verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten voor de reizigers. Toegankelijke en betrouwbare mobiliteitsdata is een essentiële randvoorwaarde om deze doelen te behalen.

De noodzaak voor toegankelijke en betrouwbare mobiliteitsdata wordt ook op Europees niveau uitgesproken. Europese richtlijnen en verordeningen zoals de richtlijn Intelligente Transport Systemen (ITS)[6] eist dat meer mobiliteitsdata beschikbaar wordt gesteld door publieke en private partijen voor dienstverleners. Zo worden navigatiediensten vanaf 2025 verplicht bepaalde type mobiliteitsdata zoals maximumsnelheden door te geven aan de weggebruiker, indien deze gegevens aanwezig zijn en van voldoende kwaliteit zijn.[7] Deze regelgeving helpt gemeenten om te sturen op verkeersmanagement, bijvoorbeeld door data over school- en milieuzones beschikbaar te stellen aan private partijen waardoor de weggebruiker via in-car informatie deze zones kan vermijden. Ook

---

[1] Kamerstuk 31 305, nr. 385.
In 2021 maakte 97% van de weggebruikers gebruik van reis- en routeinformatie op minder vaak gereden routes. Ook op veel gereden routes is het gebruik van reis- en routeinformatie flink gestegen; van 19% in 2019 naar 59% in 2021. De Smart Monitor laat zien dat 93% van de weggebruikers in het bezit is van tenminste één navigatiesysteem. 60% van de weggebruikers passen hun route aan als ze tijdens de reis file-informatie krijgen en jongeren tot en met 35 jaar geven de voorkeur aan het routeadvies van de navigatie ten opzichte van informatie langs de weg.

[2] Met MaaS-dienstverlening (Mobility as a Service) kan een reiziger via één app een reis met verschillende vervoersmiddelen plannen, boeken en betalen. Dit is gemakkelijk voor de reiziger en draagt bij aan een effectiever gebruik van het gehele mobiliteitsnetwerk.

[3] Kamerstuk 29 385, nr. 119.

[4] Kamerstuk 31 305, nr. 387.

[5] Kamerstuk 31 305, nr. 388.

[6] ITS (Intelligent Transport Systems) zijn informatie- en communicatietechnologieën langs de kant van de weg en in voertuigen, die de verkeersveiligheid, duurzaamheid, doorstroming en het rijcomfort ondersteunen. Een voorbeeld hiervan is een navigatiedienst.

[7] Deze verplichting valt onder de onlangs herziene Verordening (EU) 2022/670 over realtimeverkeersinformatiediensten (RTTI). De RTTI Verordening is onderdeel van de ITS-Richtlijn.

voorkomt het fragmentatie in de markt, zodat innovatie en marktintroductie van nieuwe diensten kunnen worden bevorderd.

Naar aanleiding van bovengenoemde ontwikkelingen, is in de Bestuurlijke Bijeenkomst Smart (februari 2023) door bestuurders van provincies en gemeenten de brede behoefte geuit om afspraken te maken over toekomstbestendige samenwerking met betrekking tot mobiliteitsdata. Ook vanuit de markt is samenwerking gewenst om, mede met het oog op de Europese wet- en regelgeving en de rollen- en verantwoordelijkheden, afspraken te maken over de beschikbaarheid en kwaliteit van mobiliteitsdata. Het digitaal stelsel voor mobiliteitsdata geeft invulling aan deze samenwerking.

II. Resultaten uit projecten en programma's

De afgelopen jaren is in diverse projecten en programma's op het gebied van publiek-private samenwerking veel geleerd over het benutten van mobiliteitsdata met als doel de verkeersveiligheid en het gemak voor de reizigers te vergroten. De resultaten onderstrepen de kansen die technologische toepassingen voor het toekomstbestendig houden van ons mobiliteitssysteem kunnen bieden. Hieronder worden de resultaten en de vervolgstappen benoemd van de programma's Safety Priority Services, Road Monitor, Incident Management Backbone, Mobility as a Service, Dutch Metropolitan Innovations.

Dankzij de samenwerking met de industrie[8] in het project **Safety Priority Services** (SPS) krijgt op dit moment zo'n 10% van alle gereden kilometers in Nederland waarschuwingen over onder andere het naderen van een filestaart of aanrijdende hulpdiensten via een navigatieapp op de telefoon of geïntegreerd in het autodashboard. De ambitie is om in 2025 20% van de gereden kilometers bereikt te hebben met deze waarschuwingen. Dit jaar zullen er nieuwe functionaliteiten beschikbaar komen, bijvoorbeeld het waarschuwen van bestuurders voor medewerkers van Rijkswaterstaat die aan het werk zijn langs de weg zodat bestuurders hun rijgedrag aanpassen. Resultaten laten zien dat gebruikers bij waarschuwingen in 40% van de gevallen hun snelheid verminderen en 70% van de bestuurders geeft aan alerter te zijn.[9]

In het kader van de **Road Monitor** (ROMO) is het ministerie met de autofabrikant Mercedes een initiatief gestart om met behulp van voertuigdata over het gehele wegennetwerk onder meer de kwaliteit van de markering, gaten en slijtsporen in het asfalt te detecteren. Daarnaast wordt in het kader van dit traject data gegenereerd over de locaties waar automatische remsystemen van voertuigen regelmatig in moeten grijpen om bijvoorbeeld een ongeluk met een voetganger te voorkomen. Deze informatie is beschikbaar voor elke wegbeheerder in Nederland en zorgt ervoor dat de wegbeheerder een beter beeld krijgt van de onderhoudsopgave of waar het gevaarlijk is in de stad. De eerste resultaten zijn veelbelovend en het ministerie ziet dat het wegbeheerders helpt om het beheer en onderhoud gerichter te gaan uitvoeren. Daarom gaat het ministerie dit initiatief een vervolg geven door meerdere dienstverleners te combineren en zo een nog completer beeld te verkrijgen van de staat van het wegennet. Idealiter biedt dit een instrument om het beheer en onderhoud gericht te gaan uitvoeren en met aannemers eerder schades te kunnen repareren voordat ze verergeren.

[8] ANWB, BeMobile (Flitsmeister), KIA, Hyundai, INRIX en TomTom.
[9] Smart Mobility Monitor.

Onder **Incident Management Backbone** worden met de hulp van de marktpartijen ook al grote stappen gemaakt in het sneller detecteren van incidenten. Door het aggregeren van anonieme gebruikersmeldingen, sensordata uit voertuigen en traditioneel instrumentarium, zijn wegbeheerders in staat snel en nauwkeurig incidenten op te sporen op het gehele weggennetwerk.[10] Hierdoor kunnen wegbeheerders eerder starten met verkeersmaatregelen, hulpdiensten vlugger ter plaatse zijn en incidenten sneller afgehandeld worden zodat het verkeer weer doorstroomt. Om data uit voertuigen breder beschikbaar te maken voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, is het Ministerie van IenW voornemens om een wettelijke grondslag te introduceren – in de doorvertaling van de ITS-richtlijn naar Nederlandse wetgeving – om het delen van deze type data uit voertuigen mogelijk te maken vanaf 2024. Voor het delen van voertuigdata die zich richten op zaken zoals wegonderhoud, zal de weggebruiker te allen tijde om gebruikerstoestemming worden gevraagd. Zo blijft de bestuurder baas over zijn of haar data.

Afgelopen jaar is het **Mobility as a Service** (MaaS) programma met zeven MaaS-pilots afgerond.[11] De lessen uit het programma worden meegenomen om samen met andere overheden en marktpartijen MaaS-diensten op te schalen. Daarbij wordt rekening gehouden met de veranderingen in de mobiliteitsmarkt zoals de exploitatie van mobiliteitshubs en de groei van deelmobiliteit. Er wordt gezamenlijk ingezet op een gelijkwaardig speelveld voor mobiliteitsaanbieders en MaaS-dienstverleners. Dat gebeurt onder andere door middel van standaardisatie bij het uitwisselen van data of door een publiek/privaat afsprakenstelsel voor MaaS.

Gegevens uit het mobiliteitsdomein zijn ook steeds belangrijker om goed te kunnen sturen op andere opgaven, zoals woningbouw, energievoorziening en klimaatadaptatie. Informatie over het mobiliteitsnetwerk, bebouwde omgeving en omgevingsfactoren helpt beleidsmakers bij keuzes over ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld over de vraag waar woningen ingepast kunnen worden, aansluitend op het huidige mobiliteitsaanbod en bijvoorbeeld de ondergrond of energienetwerken. Daarom zal gekeken worden hoe mobiliteitsdata ook in samenhang gebruikt kan worden met publieke (basis)registraties uit andere domeinen, zoals het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en private data die niet direct onder basisregistraties of verplichte ontsluiting of beschikbaarstelling vallen. Om hier een extra impuls aan te geven, is er € 85 miljoen toegekend vanuit het Nationaal Groeifonds voor **Dutch Metropolitan Innovations** (DMI). Dit ecosysteem gericht op duurzame en slimme verstedelijking en mobiliteitstransitie waaraan bedrijven € 42 mln. bijdragen en gemeenten € 55 mln., is een samenwerking van de ministeries van IenW en BZK, grote en middelgrote gemeenten en het bedrijfsleven om publieke en private data uit de mobiliteitssector, woningbouw en openbare ruimte, de bouwsector en andere domeinen beter vindbaar, combineerbaar en bruikbaar te maken om zo tot nieuwe diensten te komen voor het bedrijfsleven en overheden en daarmee het verdienvermogen van Nederland te versterken.

III. Europese wet- en regelgeving

In Europees verband is veel aandacht voor regelgeving op het terrein van het gebruik en het delen van mobiliteitsdata. Een belangrijk kader is de **ITS-richtlijn**. De Europese Commissie (EC), Raad en Europees Parlement ronden momenteel de onderhandelingen over de herziening van de

[10] Incident Management backbone ontwikkeld door NDW.
[11] Kamerstuk 31 305, nr. 375.

ITS-richtlijn af.[12] [13] Deze regelgeving bevat verordeningen over het beschikbaar, vindbaar en toegankelijk maken van infrastructuurdata, verkeersdata, reisdata en verkeersveiligheidsdata op nationale toegangspunten en deze data over het gehele mobiliteitsnetwerk te verbeteren. Voor Nederland is daarvoor het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) ingericht. Hier worden al deze gegevens beschikbaar gesteld. Daarbij wordt te allen tijde het belang van privacy van de reiziger gewaarborgd.

Onder de ITS-richtlijn zijn diverse verordeningen opgesteld. De volgende verordeningen worden of zijn onlangs herzien:

i. De verordening over **realtimeverkeersinformatiediensten (RTTI)**.[14] Deze onlangs herziene verordening legt verplichtingen op aan wegbeheerders over het delen van verkeersregels, zoals de maximumsnelheden en bevat eisen die gesteld worden aan de samenwerking tussen aanbieders van navigatiediensten en overheid. Het NTM zal de verschillende datasoorten die volgen uit de RTTI-verordening toegankelijk maken. Volgens de verordening zal per 2025 de data beschikbaar gesteld moeten zijn. Aan het NTM is gevraagd om het overleg tussen dienstverleners en overheid over de realisatie van navigatiediensten op nationaal niveau vorm te geven. Door het Ministerie van IenW en de VNG wordt een impactanalyse gemaakt voor het in kaart brengen van de gevolgen van deze verordening. Zodra de impactanalyse gereed is wordt de Kamer over de resultaten geïnformeerd.
ii. De verordening over **multimodale reisinformatiediensten (MMTIS)**. Deze verordening bevat bepalingen over de wijze waarop (statische) datasoorten gepubliceerd moeten worden, zoals haltes en dienstregelingen. Deze verordening wordt herzien.[15] De herziening gaat een stap verder en bevat bepalingen over het beschikbaar stellen van dynamische data (*real time data*, zoals vertragingen en locatie van het voertuig) en bezettingsgraad. Ook deze data zal via het NTM toegankelijk worden gemaakt.
iii. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid geldt de **Safety Related Traffic Information (SRTI) verordening**.[16] Die stelt dat alle ITS-partijen gegevens over verkeersonveilige situaties verplicht zijn te delen met de weggebruiker. Het gaat hierbij over: glad wegdek, obstakels op de weg, onbeveiligde incidenten, kortstondige wegwerkzaamheden, verminderd zicht, spookrijders, onbeheerde wegblokkades en uitzonderlijk weer.

De EC heeft daarnaast aangekondigd dit najaar, aanvullend op de MMTIS-verordening, een voorstel voor regelgeving voor **multimodale digitale mobiliteitsdiensten** (MDMS) te publiceren. In dit voorstel zal de EC inzetten op het verder bevorderen van innovatie en eerlijke concurrentie in het domein van multimodaal vervoer door het stellen van kaders voor het reserveren, boeken, betalen en uitgeven van tickets. Het verwachte voorstel legt daarmee een basis waarop apps gebouwd kunnen worden waarmee reizigers eenvoudig hun reis van A naar B kunnen

---

[12] Richtlijn 2010/40/EU.
[13] Kamerstuk 22 112, nr. 3322. Het voorstel gaat een stap verder dan de huidige richtlijn en maakt het mogelijk verplichtingen te introduceren voor essentiële ITS-diensten, het beschikbaar maken van nieuwe datasoorten en deze te effectueren over een grotere geografische dekking. Daarnaast zet de herziening extra stappen om interoperabiliteit en continuïteit van applicaties, systemen en diensten, de samenwerking tussen stakeholders, en de toegankelijkheid van data te verbeteren. Dit zou ertoe moeten leiden dat reizigers beter geïnformeerd op weg gaan, en gemakkelijker een multimodale reis kunnen plannen.
[14] Verordening (EU) 2022/670.
[15] Verordening (EU) 2017/1926.
[16] Verordening (EU) 886/2013.

plannen en boeken. Ook zal er gekeken worden – in lijn met de dataverordening – of reisinformatie voor reizigers en derde partijen makkelijk toegankelijk is. Zodra het voorstel gepubliceerd is, zal de Kamer via een BNC-fiche geïnformeerd worden over het Nederlandse standpunt.

Daarnaast is in december jl. de herziening van **de netwerk- en informatiebeschermingsrichtlijn** (NIS2-richtlijn) aangenomen. Deze stelt eisen aan de cybersecurity van grote en middelgrote wegbeheerders en ITS-dienstverleners. De implementatie hiervan is voorzien voor eind 2024 en omvat onder meer een zorgplicht, meldplicht en toezicht, alsook ondersteuning voor deze organisaties bij (herstel van) incidenten. Hiermee wordt Europees breed gezorgd voor een minimum niveau van cyberweerbaarheid voor digitale diensten op mobiliteitsgebied, inclusief data uitwisseling.

Tot slot wordt door de EC gewerkt aan de realisatie van een **Europese Mobiliteitsdataruimte** (EMDS).[17] De EC zoekt hiervoor actief de samenwerking met lidstaten. Recentelijk heeft Duitsland aan Nederland gevraagd om mee te helpen bij de verdere vormgeving van de EMDS. Op dit moment worden de mogelijkheden hiertoe verkend. Ik heb in dat kader recentelijk met mijn Duitse ambtgenoot afgesproken meer kennis uit te wisselen en samenwerking te bevorderen op het gebied van digitalisering en voertuigautomatisering.

Naast de specifieke wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata, werkt het kabinet momenteel aan de implementatie van het **Europees Mobiliteitspakket I**. Het pakket heeft als doel een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te realiseren en regelt onder meer de toegang tot het beroep en de markt en de rij- en rusttijden. Over het pakket als geheel bent u separaat geïnformeerd. De Kamer heeft het wetsvoorstel ter implementatie van het pakket in november aanvaard (Handelingen II 2022/23, nr. 24, item 3).[18] Op dit moment wordt gewerkt aan de onderliggende regelgeving. Naar verwachting zal het totale pakket na de zomer in werking treden.[19]

IV. Uitwerking Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata

De hierboven geschetste technologische kansen en maatschappelijke ontwikkelingen alsook de aankomende Europese wet- en regelgeving nopen – naast de inzet op pilots en projecten – tot het toewerken naar een meer toekomstbestendige aanpak van het borgen van mobiliteitsdata. De komende jaren wordt daarom ingezet op het ontwikkelen van een digitaal stelsel voor mobiliteitsdata (DSM). Het DSM zorgt voor een geordend en samenhangend systeem van landelijke en lokale digitale voorzieningen, standaarden, gegevens, databronnen en afspraken over (gebruik van) mobiliteitsdata. Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) speelt hierin een faciliterende rol, zowel in het faciliteren van de structurele samenwerking tussen de verschillende overheden alsook in het faciliteren van de samenwerking tussen overheid en markt te faciliteren om tot goede reis-, route- en beleidsinformatie te komen.

---

[17] https://transport.ec.europa.eu/news/share-your-views-common-european-mobility-data-space-2022-11-14_en.

[18] Kamerstuk 36 155.

[19] Het betreft het Besluit Wegvervoer goederen, Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer en de Regeling wegvervoer goederen die gereed worden gemaakt voor advisering door de Raad van State. Uitkomsten van onderzoek worden hierin verwerkt, zoals het geen gebruik maken van de mogelijkheid om op grond van artikel 10, zevende lid, van Verordening (EG) 1072/2009 de cabotageregels zoals vastgelegd in artikel 8 van de Verordening (EG) 1072/2009 van toepassing te verklaren op gecombineerd vervoer.

Concreet werkt het Ministerie van IenW, samen met betrokken partijen toe naar:

1) Het doorontwikkelen van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) waar mobiliteitsdata makkelijk vindbaar zijn en afspraken worden gemaakt met markt en overheden over het (her)gebruiken van mobiliteitsdata in lijn met de Europese kaders.
2) Afspraken met gemeenten, provincies en marktpartijen over hoe in lijn met de Europese kaders in de toekomst invulling wordt gegeven aan de beschikbaarheid van mobiliteitsdata;
3) Een gezamenlijke sectorregistratie wegennet om de weggebruiker via navigatiediensten beter te informeren over verkeersregels zoals maximumsnelheden en milieuzones.

1. Doorontwikkeling NTM

Op 4 juli 2022 is het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) gelanceerd. De organisatie werkt samen met marktpartijen en medeoverheden de komende jaren toe naar één toegangspunt waar op een eenduidige manier een actueel overzicht gegeven wordt van de beschikbare (multimodale) mobiliteitsdata. In dialoog met alle stakeholders wordt de toepassing van deze data verbeterd, in lijn met de Europese verplichtingen, bijvoorbeeld voor informatie over hoe veilig de Nederlandse wegen zijn, wat ergens de maximumsnelheid is of wat de luchtkwaliteit is rond een weg. Deze informatie moet voor iedereen goed toegankelijk en transparant zijn, zodat we met elkaar beter beleid kunnen maken, burgers goed geïnformeerd zijn en veilig en gemakkelijk kunnen reizen op de manier die het beste bij de reiziger past.

Door het ontwikkelen van een register voor multimodale mobiliteitsdata geeft het NTM een overzicht van de gegevens uit verschillende dataknooppunten en bestaande registraties en kunnen deze data voor meerdere toepassingen gebruikt worden. Het gaat dan onder meer om data over geboden, verboden en toegangsbeperkingen, om data uit het Nationaal Wegenbestand (NWB), verkeersbesluiten, OV-data van het dataknooppunt DOVA, data verzameld door het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), maar ook private data over bijvoorbeeld parkeren en laadpalen. Dit kan leiden tot een aanzienlijke kosten- en tijdsbesparing voor overheden en het bedrijfsleven, doordat dienstverleners gebruik kunnen maken van bestaande data in plaats van deze opnieuw te moeten inwinnen. Daarnaast werkt het NTM aan het ontwikkelen van standaarden voor multimodaal reizen[20] en bewaakt het NTM de interoperabiliteit tussen standaarden, en zet in op het verbeteren van de kwaliteit en samenhang van bestaande registraties.

Er wordt onder het NTM ook samengewerkt met andere Europese lidstaten, zodat gegevens internationaal uitwisselbaar zijn en smart mobility toepassingen ook Europees opschaalbaar zijn. Dit gebeurt in het programma NAPCORE (*National Acces Point Coordination Organisation for Europe*). Het doel van het programma is de coördinatie te bevorderen tussen de NTM's van de Europese lidstaten en de nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de naleving van Europese wetgeving. Hiermee wordt het voor marktpartijen ook makkelijker om in verschillende lidstaten dezelfde diensten aan te bieden, wat de kwaliteit en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten vergroot.

[20] Zoals de standaard voor data-uitwisselingen tussen MaaS dienstverleners en vervoerders, de zgn., TOMP-API.

Het komend jaar worden gesprekken met marktpartijen zoals navigatiediensten, voertuigfabrikanten en aanbieders van deelmobiliteit gevoerd. Deze markpartijen worden immers per 2025 verplicht bepaalde type mobiliteitsdata, zoals verkeersregels, te delen met weggebruikers.[21] Het NTM faciliteert mede deze dialoog. De ambitie is om publieke en private mobiliteitsgegevens zoals beschreven in de Europese richtlijnen voor iedereen via het NTM in 2025 toegankelijk te maken. Dit zorgt voor een eerlijker speelveld voor marktpartijen en verbeterde de reis- en routeinformatie. Leidend principe is dat we daarbij vanuit de gewenste toepassing werken en niet vanuit het aanbod van data.

2. Afspraken met gemeenten, provincies en marktpartijen

Voor de ontwikkeling, continuïteit en betrouwbaarheid van informatiediensten aan reizigers, weggebruikers, vervoerders en overheid wordt gehoor gegeven aan de oproep om een toekomstvaste samenwerking en bijbehorende governance vorm te geven. De inzet is om eind 2023 afspraken te maken over de aansturing van het DSM. Het is cruciaal dat alle gemeenten, waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat hierin gaan samenwerken. Bij de uitwerking hiervan zal aandacht zijn voor de haalbaarheid en impact van de voorgenomen maatregelen op de uitvoeringsorganisaties, zoals de NDW en RWS. Onderdeel van deze gesprekken zal ook zijn het inventariseren van bestaande en toekomstige financieringsstromen om deze ambities ook daadwerkelijk waar te kunnen maken.

Concreet werken we komend jaar toe naar het opzetten van een governancestructuur met gemeenten, provincies, RWS, bestaande dataloketten, het NTM en dienstaanbieders (waaronder navigatiediensten). Via deze governance zullen de volgende zaken in kaart gebracht worden:
1) de ontwikkeling van informatiediensten;
2) de beschikbaarheid van mobiliteitsgegevens vanuit de informatiebehoefte;
3) de programmering en mogelijke opschaling van pilots, projecten en programma's;
4) de implementatie van (nieuwe) Europese wet- en regelgeving die meerdere overheden en dataloketten raakt; en
5) het continueren van het DSM.

Randvoorwaarde voor deze vijf zaken is dat betrokken partijen bereid zijn om hiervoor gezamenlijk een sluitend financieel voorstel uit te werken. De ambitie is om dit voorstel uiterlijk in het voorjaar van 2024 gereed te hebben zodat hierover bij de voorjaarbesluitvorming 2024 definitief besloten kan worden.

Omdat gemeenten samen de grootste wegbeheerder zijn, is een apart traject gestart met de VNG om de rol van gemeenten landsbreed verder vorm en inhoud te geven. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar en aangesloten op de ervaringen van gemeenten in het stelsel van Geo-basisregistraties.

3. Sectorregistratie wegennet

In Nederland is er nog geen eenduidige registratie waarin de verkeersregels worden vastgelegd. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, is in het BO MIRT van 2020 door Rijk en regio afgesproken om te komen tot een gezamenlijke sectorregistratie wegennet[22] om de weggebruiker via

[21] Indien deze gegevens aanwezig zijn en van voldoende kwaliteit zijn.
[22] Het betreft hier specifiek een wegennetwerk-registratie (WNR) zoals ook benoemd in bijgevoegd rapport «impactanalyse mobiliteitsdata» van de VNG.

navigatiediensten beter te informeren over verkeersregels zoals maximumsnelheden en milieuzones, die ook onderdeel zijn van de RTTI-verordening.[23] De registratie zal ook bijdragen aan de werking van rijhulpsystemen, zoals intelligente snelheidsondersteuning (ISA) dat vanaf juli 2024 verplicht wordt gesteld voor alle nieuwe voertuigen.[24]

De afgelopen jaren is ingezet op het versterken van de bestaande registratie in het Nationaal Wegenbestand (NWB) en is in het programma Digitalisering Overheden gewerkt aan een «Data-Top 15».[25] Dit programma loopt eind dit jaar af. Met wegbeheerders wordt besproken op welke wijze deze data structureel kunnen landen in een gezamenlijke sectorregistratie wegennet. Deze opgave betreft zowel werkprocessen bij individuele overheden en samenwerking tussen overheden, als de uitvoeringsorganisaties die betrokken zijn bij dataontsluiting en data-architectuur. Om dit efficiënt en binnen de Europees wettelijke kaders te organiseren, kunnen wegbeheerders deze verantwoordelijkheid naar eigen inzicht invullen door zelf data in te winnen, in te kopen of samen te werken. Daarbij dragen de bronhouders van data de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en beschikbaarheid van data.

De invulling van deze opgave vraagt de nodige inzet en uitwerking door zowel het Ministerie van IenW als de medeoverheden. In opdracht van het Ministerie van IenW heeft de VNG daarom een onderzoek en impact-analyse uitgevoerd. Het onderzoek «impact analyse mobiliteitsdata» is bijgevoegd. Uit het onderzoek komt naar voren dat het belang en de toegevoegde waarde van een gezamenlijke sectorregistratie wegendata voor gemeenten als gebruiker groot is, maar tegelijkertijd ook een grote opgave zal zijn voor gemeente (vanuit haar rol als bronhouder) om deze gegevens en de bijbehorende processen goed te organiseren om de data kwalitatief op orde te brengen, te houden en beschikbaar te stellen. Het onderzoek benoemt een aantal belangrijke randvoorwaarden en aanbevelingen voor de voorbereiding en implementatie, zowel op de processen en governance als op de inhoudelijk en architectuur van de registratie. Aan de hand van de aanbevelingen zal de verdere invulling en organisatie van de sectorregistratie in nauwe samenwerking met de medeoverheden verder vorm worden gegeven.

De ambitie is om de sectorregistratie wegennet in 2028 gerealiseerd te hebben. Het NTM faciliteert deze gesprekken en draagt er zorg voor dat informatie in de sectorregistratie aansluit bij de gebruikersbehoefte.

Tot slot

De resultaten uit de diverse programma's en projecten onderstrepen het belang van toegankelijke en betrouwbare mobiliteitsdata voor een toekomstbestendig, bereikbaar en veilig mobiliteitssysteem. Daarnaast zien we dat de komende jaren het gebruik van het wegennet en de manieren waarop we ons verplaatsen verandert. Om de vindbaarheid en kwaliteit van mobiliteitsdata toekomstbestendig te borgen en de toegankelijkheid en betrouwbaarheid daarvan te verbeteren, zet het Ministerie van IenW de komende jaren in op het (door)ontwikkelen van een digitaal stelsel voor mobiliteitsdata. Door hier samen met overheden, marktpartijen en uitvoeringsorganisaties zoals het NTM en in lijn met de Europese wet- en regelgeving invulling aan te geven, wordt beoogd dat de reiziger sneller

---

[23] Kamerstuk 36 200, nr. 9.
[24] Kamerstukken 29 398 en 26 643, nr. 1017.
[25] Doel van dit programma was om samen met de medeoverheden de kwaliteit van 15 type wegdata te verbeteren die van belang zijn voor reis-routeinformatie, zoals wegwerkzaamheden, geboden en verboden.

en veiliger van A naar B kan reizen, het mobiliteitssysteem optimaal benut kan worden, we grip houden op ons verkeersmanagement, en multimodaal reizen makkelijker wordt gemaakt en daarmee ook de capaciteit van ons mobiliteitsnetwerk efficiënter benut kan worden.

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