

Vergaderjaar 2025–2026

31 305

Mobiliteitsbeleid

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 529

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2026

Digitale technologieën spelen een steeds grotere rol in ons dagelijks leven, en zo ook in ons mobiliteitssysteem. Reizigers, overheden en bedrijven gebruiken én genereren steeds meer waardevolle digitale informatie door het gebruik van digitale diensten en auto's met slimme technologie.

Vrijwel iedere reiziger¹ met auto of OV laat zich tegenwoordig digitaal informeren via (in-car) navigatiesystemen en routeplanners voor het beste route-advies of de situatie op de weg. Daarom is het belangrijk dat de digitale informatie waarop dit reis- en route advies in gebaseerd klopt. Reizigers kunnen met betrouwbare mobiliteitsinformatie voor en tijdens de reis geïnformeerde keuzes maken, zoals over het vervoersmiddel of de route, ongeacht of zij met de auto, fiets, bus of trein reizen. De reiziger weet waar deze aan toe is tijdens verstoringen, werkzaamheden, drukte en vertragingen, en kan gewaarschuwd worden over een incident op de weg. Met goede mobiliteitsinformatie kan ook de bestaande infrastructuur beter benut worden en de doorstroming worden verbeterd. Daarnaast kan geanonimiseerde en gebundelde digitale informatie ook gebruikt worden voor beleidskeuzes en het efficiënter uitvoeren van publieke taken zoals verkeersmanagement en onderhoud en beheer van de infrastructuur.

Betrouwbare en actuele digitale informatie biedt allerlei kansen en maatschappelijke oplossingen voor bereikbaarheid, sociale inclusie en participatie, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Uiteraard zijn de

¹ 96% van de auto- en ov-reizigers gebruikt (weleens) digitale vormen van reisinformatie en het merendeel van de auto- en ov-reizigers denkt dat digitale vormen van reisinformatie tegenwoordig noodzakelijk zijn bij het reizen.
Zie ook: <https://www.kimnet.nl/documenten/2023/03/21/digitale-reisinformatie-gebruik-en-gepercipieerde-effecten-bij-auto-en-ov-reizen> en de Smart Mobility Monitor 2025 in Kamerstuk 31 305, nr. 519.

betrokken partijen gehouden aan de Europese en nationale wettelijke kaders over privacy, informatiebescherming en (cyber)weerbaarheid, en toegang tot en eerlijk gebruik van data.

Er zijn echter ook risico's wanneer digitale informatie niet klopt, zoals verminderde doorstroming, files doordat reizigers verkeerde routes volgen, en verkeersonveilige situaties bij bijvoorbeeld verkeerd getoonde maximum snelheden. Het Ministerie van IenW werkt daarom via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) aan heldere landelijke afspraken, duidelijke verantwoordelijkheden en structurele financiering met medeoverheden, gezamenlijke uitvoeringsorganisaties² en private partijen. Zij spelen allen een rol in de weg die de informatie aflegt: van de persoon die de data invoert in een systeem, tot de reisplanner of navigatiedienst die de reiziger voor en tijdens de reis informeert. Door samen te werken worden kosten verlaagd en werk verlicht, bijvoorbeeld door dezelfde mobiliteitsdata zowel te gebruiken voor de reizigers, ruimtelijke orderingsvraagstukken en beheer en onderhoud.

Concreet is de inzet van IenW daarom gericht op:

1. Het implementeren en benutten van Europese wet- en regelgeving op het gebied van digitale mobiliteitsinformatie;
2. Het maken van afspraken met:
 - I. Medeoverheden en uitvoeringsorganisaties om te zorgen dat publieke mobiliteitsinformatie beschikbaar komt en;
 - II. Navigatiediensten over de verplichte doorgifte van de publieke digitale informatie en over het verbeteren van de kwaliteit van de data door middel van terugmeldingen («feedback-loop»)
3. Structurele publiek-private samenwerking ten behoeve van maatschappelijke innovaties en diensten, waaronder:
 - I. Slimmer wegbeheer door het gebruik van voertuigdata met waarborgen voor privacy;
 - II. Het verbeteren van de verkeersveiligheid van – en op de weg, door het ontsluiten van incidentinformatie en locatiedata van verkeers- en nooddiensten

In deze Kamerbrief wordt u langs deze drie actielijnen geïnformeerd over de inzet en de voortgang. Tijdens het Commissiedebat Auto van 17 april 2025 is door de Kamer specifiek aandacht gevraagd voor correcte digitale reis- en routeadvies bij wegwerkzaamheden en afsluitingen (Kamerstuk 31 305, nr. 498). Mijn ambtsvoorganger heeft daarom toegezegd met navigatiediensten te bespreken welke verbeteringen er mogelijk zijn met betrekking tot het digitaal melden hiervan.³ In deze Kamerbrief informeer ik u tevens over het verloop van de gesprekken en doe ik de toezegging gestand.

1. Europese samenwerking en wet- en regelgeving

Mobiliteit beperkt zich niet tot de landsgrenzen en ook Europees worden de kansen van digitalisering in de mobiliteitssector erkend. Zo stelt de Europese Commissie in het Automotive Action Plan⁴ dat Europese voertuiginnovatie en het toekomstig concurrentievermogen van de sector steeds sterker wordt bepaald door digitale innovaties zoals data-gedreven diensten en digitaal verbonden voertuigen. Door een combinatie van samenwerking en verplichte beschikbaarheid van mobiliteitsdata, kunnen er in de hele EU mobiliteitsdiensten ontwikkeld worden waarmee de bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid en duurzaamheid

² Rijkswaterstaat (RWS), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM), en het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA)

³ Toezegging TZ202504-127

⁴ Industrial Action Plan for the European automotive sector, 5.3.2025 COM (2025) 95

verbetert, en kunnen reizigers ook over de grens goed geïnformeerd op weg. Europese standaardisering is daarbij cruciaal.

De Richtlijn Intelligente Vervoerssystemen (ITS-Richtlijn)⁵ is het Europees wettelijk kader dat private partijen en medeoverheden zoals wegbeheerders verplicht om bepaalde mobiliteitsinformatie correct en tijdig digitaal beschikbaar te stellen. Het gaat hier primair om publieke informatie zoals over de geldende verkeersregels en tijdelijke maatregelen, gevaarlijke situaties op de weg, maar ook informatie over bijvoorbeeld dienstregelingen en overstapplaatsen om (internationale) reizen in het openbaar vervoer te vergemakkelijken.⁶ Navigatiediensten zijn verplicht om deze mobiliteitsinformatie door te geven aan de weggebruiker, mits de data van voldoende kwaliteit is. Om de cyberveiligheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening te garanderen, dienen aanbieders van ITS-diensten zich te houden aan de verplichtingen onder de Cyberbeveiligingswet (Cbw) die vanaf Q2 2026 in Nederland van kracht gaat.

De ITS-Richtlijn is in 2023 herzien⁷, met een aanvullende verplichting om bepaalde mobiliteitsinformatie waaronder snelheidslimieten, ge- en verboden, en wegafsluitingen te digitaliseren. De Nederlandse omzetting van deze wijziging in het Nederlandse rechtssysteem heeft plaatsgevonden door wijziging van de ITS-Regeling en is in werking getreden op 21 december 2025⁸. Bij de implementatie zijn geen andere regels opgenomen dan strikt noodzakelijk («zuivere implementatie»). Om wegbeheerders makkelijk en visueel inzicht te geven in over welke wegen zij mobiliteitsinformatie moeten digitaliseren, maakt een digitale kaart⁹ deel uit van de ITS-Regeling die de verplichtingen inzichtelijk maakt. Het Ministerie van IenW zet zich via het DSM, samen met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Rijkswaterstaat (RWS) en Unie van Waterschappen (UvW), het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), Decentrale OV-Autoriteiten (DOVA) en het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) in op een praktische en efficiënte implementatie van de ITS-Richtlijn (zie hoofdstuk 2).

Nederland zet zich actief in binnen Europese samenwerkingsverbanden zoals NAPCORE (National Access Point Coordination Organisation for Europe) om een gelijk speelveld te borgen en ervoor te zorgen dat mobiliteitsinformatie ook efficiënt kan worden uitgewisseld tussen lidstaten, bijvoorbeeld door afspraken te maken over datastandaarden. Daarnaast heeft Nederland het initiatief genomen tot het Europese project TISGRADE (Traffic Information Service upGRADE Europe) waarbij 54 publieke en private partners, inclusief grote navigatiediensten, en 21 landen (EU + Noorwegen) aangesloten zijn. Nieuwe elementen zoals de «feedback-loop» op datakwaliteit en de digitalisering van verkeerscirculatieplannen en tijdelijke verkeersmanagementmaatregelen worden hierin uitgewerkt en vervolgens geïmplementeerd.

⁵ Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

⁶ Over de inzet van de Europese Commissie op het vergemakkelijken van het plannen en boeken van internationale treinreizen bent u reeds per Kamerstuk 29 984, nr. 1266 geïnformeerd

⁷ Richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

⁸ Stcrt. 2025, nr. 38981, zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2025-38981.html>

⁹ De zogenaamde «ITS scope viewer», zie <https://ntm.ndw.nu/its-scope-viewer/>

Belangrijke mobiliteitsdata ontstaat niet alleen bij overheden, maar ook private partijen. Moderne voertuigen genereren veel nuttige informatie, bijvoorbeeld via camera's en sensoren, zoals over de gladheid of staat van het wegdek (zie hoofdstuk 3). IenW acht het van belang dat Europese lidstaten volgens dezelfde spelregels opereren als het gaat om toegang tot data uit voertuigen, om zo de veiligheid en privacy van burgers te waarborgen en innovatie te stimuleren binnen een gelijk speelveld. In een brief over de Nederlandse inzet op voertuigdata¹⁰ heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven om bij de Europese Commissie aan te blijven dringen op een Europees voorstel voor sectorspecifieke regelgeving over toegang tot voertuigdata. De Europese Commissie heeft in het Automotive Action Plan van maart dit jaar echter duidelijk gemaakt dat er voorlopig geen sectorspecifieke regelgeving komt over toegang tot voertuigdata. In plaats daarvan heeft de EC richtsnoeren opgesteld ter interpretatie van de Dataverordening¹¹ voor de voertuigbranche.

2. Zorgen dat publieke mobiliteitsinformatie op orde is én gebruikt wordt

Binnen de hierboven geschetste Europese kaders is het cruciaal dat de in Nederland gebruikte mobiliteitsinformatie klopt en structureel op orde is. Hiervoor zijn heldere afspraken met alle betrokken partijen uit de gehele digitale informatieketen nodig. Daar wordt op ingezet binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata. De afgelopen maanden heeft IenW specifiek ingezet op het maken van afspraken met medeoverheden en met navigatiediensten, mede ter invulling van de Europese kaders. Met als doel dat overheden meer grip krijgen op eigen verkeersmanagement doordat hun informatie bij reizigers terecht komt.

1. Afspraken met medeoverheden in het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata

Rijk en medeoverheden delen de ambitie dat digitale mobiliteitsinformatie structureel beschikbaar is, zodat het bestaande wegen- en OV-netwerk optimaal benut kan worden. Sinds begin 2025 heeft IenW samen met de VNG, het IPO, Rijkswaterstaat (RWS) en Unie van Waterschappen (UvW) een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden doorlopen (UDO) om de uitvoeringsconsequenties van de ITS-Regeling in kaart te brengen. De UDO vormde de basis voor bestuurlijke afspraken over taken, datakwaliteit en bekostiging. Tijdens de UDO is geconstateerd dat er de afgelopen jaren door medeoverheden en Rijkswaterstaat al de nodige inzet is gepleegd om bepaalde informatie digitaal beschikbaar te krijgen. Dit is deels gedaan op vrijwillige basis en naar eigen vermogen, en hierdoor is de digitale informatie van variërende kwaliteit.

De UDO laat zien dat de omzetting van Europese regelgeving per 21 december 2025 uitvoeringsconsequenties heeft voor decentrale overheden en dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de daaruit voortvloeiende verplichtingen structureel adequaat uit te voeren. Tegelijkertijd zijn er nog vragen over de benodigde standaarden, ICT middelen en de impact op de werkprocessen bij medeoverheden, waardoor een goede kosteninschatting nog ontbreekt. Ook is er behoefte om de baten beter in beeld te krijgen.

In het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit van 8 oktober jl. is daarom afgesproken dat Rijk, medeoverheden en uitvoeringsorganisaties in 2026 eerst starten met een traject met «koplopers» waarbinnen samen met een

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 435

¹¹ Verordening 2023/2854/EU

aantal gemeenten en provincies, VNG en IPO, RWS en de gezamenlijke uitvoeringsorganisaties wordt gekeken op wat voor manier de wettelijk verplichte data van voldoende kwaliteit, kostenefficiënt en zo laagdrempelig mogelijk beschikbaar kan worden gesteld. Deze werkwijze moet opschaalbaar zijn naar heel Nederland. Hiervoor wordt gekeken naar de werkprocessen en uitvoeringslasten van medeoverheden, het gezamenlijk efficiënt organiseren, het benutten van bestaande samenwerkingsverbanden, én maatschappelijk effect. Een onafhankelijke partij monitort kosten en baten. Dit zal inzicht geven in welke aanpassingen er nodig zijn van werkprocessen die reeds worden uitgevoerd vanuit de bestaande taken en wat extra taken zijn, de kosten hiervan en de baten die het oplevert. Over de algehele uitrol van de implementatie van de koplopersaanpak, de benodigde bijbehorende structurele financiering en inzet van gemeente en bijbehorende werkprocessen wordt begin 2029 in het BO Mobiliteit besloten. De Kamer wordt tussentijds, in 2027, over de voortgang van de koplopersaanpak geïnformeerd.

Passend binnen de reeds beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds voor de landelijke implementatie van de ITS-Regeling en bestaande gezamenlijke uitvoeringsorganisaties, stelt lenW een bedrag van € 50 mln. beschikbaar, voor een periode van 5 jaar:

- € 35 miljoen voor de ontwikkeling en beheer van landelijke uitvoeringsorganisaties en ICT-systemen ten behoeve van de ITS implementatie, zoals de kosten die gemaakt worden voor het nationaal toegangspunt mobiliteitsdata. Deze middelen zijn voor een groot deel al structureel gealloceerd voor landelijke systemen die nodig zijn om aan de ITS-Regeling te voldoen;
- € 15 miljoen in het kader van de koplopersaanpak, ter ondersteuning van decentrale overheden om zich voor te bereiden op de transitie om mobiliteitsinformatie digitaal beschikbaar te maken en ter voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming over de algehele uitrol.

Ondanks dat kosten nog verder in beeld moeten worden gebracht, is de verwachting dat er voor implementatie en om in de beheerfase te blijven voldoen aan de ITS-Regeling, aanvullende middelen nodig zijn voor overheden. Daarom zullen Rijk en medeoverheden gezamenlijk alternatieve financieringsbronnen blijven verkennen om tot de benodigde middelen te komen om minimaal te voldoen aan de Europese richtlijn. Zo heeft lenW op basis van de BO MIRT afspraken in 2024¹² € 49,5 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren, verder ontwikkelen en opschalen van digitale verkeersinformatiediensten in het kader van Draaiende Ringen. De uitvoering hiervan is belegd bij het NDW. De besteding van deze middelen dragen ook bij aan de implementatie van de ITS-regeling en Verordening Real-Time Traffic Information (RTTI).

Uit de UDO en uit aanvullende onderzoeken¹³ komt tevens naar voren dat er aanvullende afspraken nodig zijn om te komen tot een structurele registratie van mobiliteitsinformatie ten behoeve van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De afgelopen jaren is ingezet op het versterken van de bestaande registratie, het Nationaal Wegenbestand

¹² Werkspoor 2 (verkeersinformatie), zie Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

¹³ Voortgangsrapportage ITS-Richtlijn: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/02/28/implementation-report-european-its-directive-2025>
Impactanalyse ITS-Richtlijn deel 1: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/23/rapportage-impactanalyse-herziening-its-richtlijn-wat-moet-nederland-organiseren>;
Impactanalyse ITS-Richtlijn deel 2: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/07/23/rapportage-impactanalyse-herziening-its-richtlijn-bijdrage-aan-behalen-doelstellingen-mobiliteitsdata>;
Impactanalyse MMTIS-Verordening: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/01/24/impactanalyse-mmtis>

(NWB). Om te zorgen dat medeoverheden makkelijk kunnen aansluiten op een centraal systeem waar informatie zoals snelheidslimieten en milieuzones samenkomt en wordt bijgehouden, werken lenW, uitvoeringsorganisaties en medeoverheden komende jaren de eisen uit waaraan een gezamenlijke sectorregistratie over het wegennetwerk moet voldoen. Dit is in lijn met de afspraken uit het BO MIRT van 2020.¹⁴ Hierbij is aandacht voor werkprocessen van decentrale overheden en RWS, ICT-omgevingen en efficiëntie en wordt aangesloten op werkwijzen uit andere sectoren.

De aanpak is vergelijkbaar met hoe in Nederland afspraken worden gemaakt over de basisregistraties, de landelijke systemen waarin belangrijke overheidsinformatie over o.a. personen, adressen, gebouwen, bedrijven en geografie staat. Het NTM draagt er zorg voor dat informatie in de sectorregistratie aansluit bij de gebruikersbehoefte en vindbaar is via het toegangspunt.

II. Afspraken met navigatiediensten

lenW werkt zowel Europees als nationaal intensief samen met aanbieders van navigatieapps en autofabrikanten om tot verbeterde reisinformatie te komen, zodat men onderweg de juiste routes en informatie krijgt, en doorstroming, veiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid worden verbeterd. Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) speelt hierin een centrale rol, door het overleg tussen markt en overheid te organiseren. De afgelopen maanden is – in lijn met de eerder genoemde toezegging aan uw Kamer – een aantal concrete stappen gezet in het verbeteren van de reis- en routeadviezen, waaronder voor wegwerkzaamheden en wegafsluitingen.

Nederland heeft sinds twee jaar in Europa een voortrekkersrol ingenomen door de samenwerking te faciliteren met de Europese Commissie, 14 EU-lidstaten (+3 niet-EU-landen) en een aantal cruciale marktpartijen over de doorgifte van publieke mobiliteitsinformatie aan de reiziger. De focus ligt op de meest urgente informatie, namelijk 1) wegwerkzaamheden 2) snelheidslimieten, 3) en wegafsluitingen. Het is hierbinnen recentelijk gelukt om gezamenlijk een duidelijk kwaliteitsniveau op te stellen waaraan data van overheden moet voldoen om opgenomen te worden in de navigatiediensten. Wanneer de data van overheden hieraan voldoet, hebben navigatiebedrijven toegezegd om de data te gebruiken in hun diensten. In 2026 worden er afspraken gemaakt over bijvoorbeeld hoe snel nieuwe of gewijzigde informatie (bijvoorbeeld een onverwachte wegafsluiting) uiterlijk in de apps zichtbaar moet zijn voor weggebruikers.

Om te zorgen dat mobiliteitsdata van voldoende kwaliteit is zodat de reiziger ook daadwerkelijk de goede informatie ontvangt, is het ook essentieel om feedback te ontvangen vanuit de navigatiediensten, op Europees en landelijk niveau. Daarom zal er een proces voor terugmeldingen worden ingericht: mocht publieke informatie onverhoopt onjuist of onvolledig blijken, dan ontvangt de bron van de informatie daarvan een melding van de navigatiedienstverlener. Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) heeft tevens een landelijk meldpunt opgezet voor situaties waarbij informatie over onder andere wegwerkzaamheden en afsluitingen onjuist of niet getoond wordt in navigatiediensten. De NDW zal deze meldingen aankaarten bij wegbeheerders en navigatiediensten om zo de informatievoorziening aan de weggebruiker steeds beter te maken.

¹⁴ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

Met deze afspraken en werkwijze verwacht lenW de komende jaren verbetering te zien in de betrouwbaarheid van verkeersinformatie in alle veelgebruikte navigatieapps. Zo bereikt belangrijke informatie van overheden daadwerkelijk de reiziger. Hiermee ontvangen zij betrouwbare verkeersinformatie en kan ongewenst gebruik van de weg, zoals sluip-verkeer, tegengegaan worden.

3. Successen op straat: slimme innovaties voor mens, stad en wegbeheer

lenW werkt samen met publieke en private partijen aan het optimaal gebruiken van de nieuwe mogelijkheden van de digitale wereld door slimme oplossingen te ontwikkelen. Privacy is te allen tijde randvoorwaardelijk: alleen de gegevens die minimaal nodig zijn worden verzameld, en hetgeen verzameld wordt, wordt conform AVG en enkel anoniem of voldoende geaggregeerd gebruikt.

I. Slimmer wegbeheer door voertuigdata met waarborgen voor privacy

Met behulp van geanonimiseerde data uit voertuigen, kunnen wegbeheerders sneller detecteren waar het wegdek verslechtert of glad is. Daarnaast helpt deze data om verkeersonveilige situaties op de weg nauwkeuriger te detecteren, bijvoorbeeld specifieke locaties waar veel voertuigen automatisch op de rem gaan. Door samen te werken met marktpartijen zoals autofabrikanten aan slimme innovaties, kunnen wegbeheerders hun beheertaken efficiënter en effectiever uitvoeren en kan sneller ingegrepen worden op verkeersonveilige situaties.

Binnen het project Road Monitor (ROMO) werkt lenW tussen 2026 en 2029 met 11 marktpartijen¹⁵ en wegbeheerders aan het gezamenlijk ontwikkelen van concrete informatiediensten die de gebundelde anonieme voertuigdata gebruiken om wegbeheerders actuele inzichten te geven over wat er gebeurt op de weg. De informatie helpt bij beginnende schade aan de weg opsporen, gladheid op tijd zien en herkennen van locaties waar de veiligheid onder druk staat. Het doel van deze aanpak is dat wegbeheerders vanaf het komende winterseizoen merkbare ondersteuning ervaren in de informatie over gladheidsbestrijding en in de loop van 2026 verbeterde inzicht krijgen in verkeersveiligheid en onderhoudsprioritering.

II. Het verbeteren van de verkeersveiligheid van – en op de weg, door het ontsluiten van incidentinformatie en locatiedata van verkeers- en nooddiensten

Weggebruikers kunnen met behulp van mobiliteitsdata tijdig gewaarschuwd worden over incidenten op de weg, verkeersonveilige situaties en naderende hulp- en nooddiensten via hun (in-car) navigatie. Met het afgeronde programma Safety Priority Services heeft het Ministerie van lenW met navigatiediensten en autofabrikanten gewerkt aan het in het voertuig krijgen van slimme waarschuwingen, zoals naderende hulpdiensten en filestaartmeldingen. Ook de actuele locatie van weginsecteurs van Rijkswaterstaat die langs de weg staan om een incident te beveiligen is sinds medio 2025 via NDW als open data beschikbaar en kan

¹⁵ De samenwerking met een autofabrikant betekent niet dat de hele vloot daarvan beschikbaar komt. Dat ligt o.a. aan de sensoriek aan boord, de telecommunicatieverbinding en gebruikers toestemming. Naar verwachting zal dit leiden tot bijna één miljoen voertuigen die data delen gedurende de looptijd van het project en dat lijkt ook nodig om een compleet én up to date beeld te krijgen van het wegennetwerk.

het worden gebruikt in navigatiediensten om de reiziger te informeren. Daarmee werken we aan het vergroten van de veiligheid van de mensen die dagelijks het verkeer in goede banen leiden.

Mobiliteitsdata kan ook slim worden ingezet voor de verkeersveiligheid, aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en doorstroming. Na Ambulancezorg Nederland is nu ook de brandweer aangesloten op slimme verkeerslichten, waardoor ruim 2.300 brandweervoertuigen in 20 veiligheidsregio's altijd digitaal zichtbaar worden voor slimme verkeerslichten. Zo kunnen zij prioriteit krijgen in het verkeer wanneer nodig. Deze schakelen op groen voor naderende voertuigen met sirene en zwaailicht, terwijl andere weggebruikers tijdig rood krijgen. Weggebruikers krijgen ook een melding via hun navigatie-app.

Deze waarschuwingen kunnen extra betrouwbaar worden gemaakt door het combineren en valideren van meldingen uit verschillende bronnen door de NDW, zoals overheidsinformatie en informatie van private partijen, zoals meldingen die weggebruikers doorgeven via hun navigatie-app. Om te zorgen dat verkeersdata uit zo veel mogelijk bronnen benut wordt, heeft lenW zich tevens met succes ingezet voor het opnemen van gegevensuitwisseling over lokale verkeersincidenten in de veiligheidsbeoordeling van Euro NCAP. Hierdoor worden auto-fabrikanten gestimuleerd tot het delen van de meest actuele en betrouwbare veiligheidsgegevens, om hiermee waarschuwingen door te kunnen geven aan weggebruikers.

Tot slot

Digitale informatiediensten en slimme oplossingen zijn onmisbaar in ons huidige mobiliteitssysteem. Dit biedt kansen voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid, maar ook risico's, wanneer de informatie niet op orde is. Door gericht afspraken te maken met publieke en private partijen, op lokaal, nationaal en Europees niveau, zorgt het Ministerie van lenW ervoor dat ons mobiliteitssysteem toekomstbestendig is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman