



Aan

Minister

nota

Kamerbrief Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata

**TER BESLISSING**

**Datum**

9 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/104580

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Voertuigen en Digitale  
Infrastructuur

**Beslistermijn**

17-05-2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

- De ambities zoals verwoord in het Basiskwaliteitsniveau (BKN), de Mobiliteitsvisie 2050 en de Ontwikkelagenda Toekomstvisie Automobilititeit (TAM) leiden tot (extra) inzet op de digitalisering van het mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld door te investeren in digitaal verkeersmanagement optimaliseren we het gebruik van het bestaande wegennet, nu bijbouwen door beperkte (stikstof)ruimte niet altijd meer mogelijk of wenselijk is.
- Diverse Europese verordeningen die momenteel worden herzien kunnen daarnaast tot verplichtingen leiden voor zowel overheden als marktpartijen (bv. dienstverleners en navigatiediensten) voor het delen en beschikbaar maken van bepaald type mobiliteitsdata.
- Uit de resultaten van een aantal succesvolle pilots en initiatieven die we samen met marktpartijen uitvoeren, zien we tegelijkertijd de kansen van technologische toepassingen voor het mobiliteitssysteem.
- Resultaten uit de Smart Monitor laten bovendien zien dat het gebruik van reis- en routeinformatie de afgelopen jaren flink is gestegen en naar verwachting de komende jaren alleen maar verder zal toenemen.<sup>1</sup>
- Dit vraagt om toekomstbestendige samenwerking tussen markt en overheid om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Bijvoorbeeld door sluisverkeer niet via schoolzones te routeren.
- Met bijgevoegde Kamerbrief wordt de Kamer geïnformeerd over deze ontwikkelingen en over onze inzet richting een 'Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata' (DSM), waarmee efficiënt invulling gegeven wordt aan bovenstaande ontwikkelingen en het opschalen van bewezen succesvolle pilots. De brief bouwt voort op eerdere Kamerbrieven rond dit thema.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd in te stemmen met bijgevoegde Kamerbrief. De inzet is om de brief vóór de procedurevergadering van 17 mei te versturen, zodat de brief geagendeerd kan worden voor het CD Verkeersveiligheid van 31 mei.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31305, 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.

## Kernpunten

- De afgelopen jaren is via diverse pilots en projecten ingezet op het stimuleren van technologische toepassingen in het mobiliteitssysteem. De projecten en pilots laten zien dat deze toepassingen een grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem.
- Daarnaast zien we met de recente initiatieven, zoals de 'Road Monitor', dat met behulp van sensordata, we door slim assetmanagement ook beter in staat zijn de kwaliteit van het wegennet te monitoren – en dus er veel winst te behalen is voor onze instandhoudingsopgave. Hierdoor kunnen aannemers en wegbeheerders eerder ingrijpen op de onderhoudswerkzaamheden, wat leidt tot kostenbesparingen. De eerste resultaten zijn veelbelovend en daarom wordt in de Kamerbrief aangekondigd dat we het initiatief uitbreiden met meer dienstverleners.
- In het BKN is daarnaast aangekondigd dat door toenemend gebruik van in-car- en navigatiediensten, de fysieke bebording (DRIPS en TRIPS) overbodig worden.
- Met inachtneming van Europese wet- en regelgeving en bovengenoemde ontwikkelingen, is in 2022 besloten om de ontwikkeling naar een Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) in te zetten, met als doel om publieke mobiliteitsdata (zoals maximumsnelheden) en data met een publiek belang (zoals laadpalen en parkeerplekken) beschikbaar en vindbaar te maken voor marktpartijen en medeoverheden.
- Een eerste stap hiertoe is het doorontwikkelen van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM), dat u 4 juli 2022 in Utrecht geopend heeft. Het NTM werkt samen met marktpartijen en medeoverheden de komende jaren toe naar één toegangspunt waar op een eenduidige manier een actueel overzicht gegeven kan worden over alle (multimodale) mobiliteitsdata en waar in dialoog met alle stakeholders de toepassing van deze data wordt verbeterd, in lijn met de Europese verplichtingen.
- Om dit systeem goed te laten functioneren en om de doelen uit de BKN en TAM te bereiken, zijn de komende jaren een aantal afspraken nodig met gemeenten en marktpartijen.
- Met gemeenten wordt afgesproken welke mobiliteitsdata ze via het NTM beschikbaar stellen, zodat marktpartijen – waaronder navigatiediensten – dit ook door kunnen geven aan de weggebruiker. Deze marktpartijen worden immers per 2025 verplicht bepaalde type mobiliteitsdata, zoals verkeersregels, te delen met de weggebruikers.<sup>2</sup>

Op basis van bovenstaande, is de Kamerbrief als volgt opgebouwd:

1. Aanleiding voor de inzet op een digitaal stelsel voor mobiliteitsdata;
2. Het melden van resultaten uit succesvolle programma's en projecten;
3. Het informeren over lopende EU wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata;
4. Het informeren over de stappen die we de komende tijd zetten naar een toekomstbestendig stelsel voor mobiliteitsdata, met een aantal concrete acties zoals het maken van afspraken met medeoverheden en het uitwerken van een sectorregistratie voor wegennet.

**NB:** in de brief is (in afstemming met FIB) de randvoorwaarde opgenomen dat

## Datum

9 mei 2023

## Onze referentie

IenW/BSK-2023/104580

## Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Voertuigen en Digitale  
Infrastructuur

## Aan

Minister

## Bijlage(n)

2

---

<sup>2</sup> Verplichting valt onder de ITS-Richtlijn (richtlijn 2010/40/EU) en betreft de herziene Verordening (EU) 2022/670 inzake 'Real Time Traffic Information' (RTTI). Indien informatie over de weg aanwezig en van voldoende kwaliteit is dan zijn dienstverleners verplicht deze door te geven aan de eindgebruiker.

we met betrokken partijen een gezamenlijk sluitend financieel voorstel uitwerken en dat de ambitie is deze in het voorjaar van 2024 gereed te hebben, zodat hierover bij de voorjaarsbesluitvorming 2024 definitief besloten kan worden.

### **Krachtenveld**

De brief is afgestemd met RWS, de IPO en VNG, vanwege de grote rol die de medeoverheden (mede vanuit de EU-verplichtingen) zullen krijgen. Daarnaast is de brief afgestemd met de betrokken dienstonderdelen bij OVS, MenG (DMI), DGLM, HBJZ en FIB en uitvoeringsorganisaties NTM, NDW.

### *Politieke context*

In het BO MIRT 2020<sup>3</sup> zijn afspraken gemaakt met medeoverheden over het verbeteren van mobiliteitsdata. Gemeente zijn welwillend om hiermee aan de slag te gaan. Wel is er een groot verschil tussen grote gemeenten die veel baat hebben bij het digitaal ontsluiten van mobiliteitsdata en kleine gemeenten die hier minder baat bij hebben en minder capaciteit voor hebben. Wij hebben hier oog voor bij de verdere uitwerking van het DSM o.a. door het goed betrekken van de VNG. Hiervoor zullen we van de zomer ook hoogambtelijk bestuurlijk het gesprek aangaan met bestuurders van de VNG uit de commissies Informatiesamenleving en Ruimte, Wonen en Mobiliteit (RWM). Hierover wordt u later via een separate nota geïnformeerd.

### *Financiële/juridische overwegingen*

Onderdeel van de afspraken die we met medeoverheden maken, is de structurele financiering van het DSM. Het Rijk financiert de doorontwikkeling van landelijke voorzieningen als het NTM en een sectorregistratie wegennet. Deze voorzieningen zijn tot en met 2026 begroot in het MF. Medeoverheden dragen zorg voor de aanlevering van mobiliteitsgegevens in hun rol als bronhouder. De afgelopen jaren zijn de initiatieven vooral via impulsfinanciering gefinancierd. Medeoverheden en de uitvoeringsorganisaties roepen op tot helderheid over de structurele financiering. Hiertoe zijn we intern een verkenning gestart over de structurele financiering van smart mobility voor de opschaling van succesvolle pilots en projecten. Met de VNG wordt gewerkt aan een (financiële) impact analyse van de Real Time Traffic Information (RTTI) verordening. De eerste resultaten laten zien dat er bij overheden grote behoefte is aan mobiliteitsdata, maar dat er bij sommige overheden ook nog een grote opgaven ligt om hier invulling aan te geven. De komende periode worden de financiële stromen in kaart gebracht, ook in relatie tot de rollen en verantwoordelijkheden van landelijke- en regionale taken. Een voorstel voor structurele financiering wordt in de integrale voorjaarsbesluitvorming van 2024 aan u voorgelegd.

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Kamerbrief Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata	
2	Onderzoek en impact analyse mobiliteitsdata	Rapport opgesteld door VNG in opdracht van IenW

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 200, nr. 9.

### **Datum**

9 mei 2023

### **Onze referentie**

IenW/BSK-2023/104580

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Voertuigen en Digitale  
Infrastructuur

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

2