

VERSLAG

Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden implementatie ITS-richtlijn

Ons kenmerk

638851454973903116

Datum

12 september 2025

In het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata wordt samengewerkt om de kracht van mobiliteitsdata beter te benutten. Een van de eerste stappen in de ontwikkeling van het stelsel is de implementatie van de Europese ITS-richtlijn in Nederlandse wet- en regelgeving.¹ Decentrale overheden – via het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, en de Unie van Waterschappen – en Rijkswaterstaat zijn vanaf de start bij de ontwikkeling van het stelsel betrokken. Omdat de implementatie van de ITS-richtlijn ook hen (als bronhouders) raakt, is een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden (UDO) gedaan en zijn ook de gevolgen voor Rijkswaterstaat uitgewerkt. Daarbij is gebruik gemaakt van de nationale ITS-voortgangsrapportage, een impactanalyse van de gewijzigde ITS-richtlijn en vorig jaar uitgevoerd onderzoek naar de te verwachten publieke kosten en maatschappelijke- en financiële baten van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata. Dit verslag, dat in samenwerking met de UDO-werkgroep is opgesteld², presenteert de uitkomsten van de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden voor de implementatie van de ITS-richtlijn. De focus ligt op de vraag uit het Beleidskompas ‘Wat zijn de gevolgen van deze beleidsoptie?’ én op het vervolgproces.

Bestuurlijke samenvatting

De Europese ITS-richtlijn regelt de verplichting tot het digitaliseren van bepaalde mobiliteitsdata. Nederland moet, net als de andere lidstaten, de ITS-richtlijn uiterlijk 21 december 2025 hebben geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving. Dit betekent dat de verplichting tot het digitaliseren van bepaalde mobiliteitsdata ook gaat gelden voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat (als bronhouders). Eerder is bestuurlijk de keuze gemaakt om één beleidsoptie uit te werken: een *zuivere* implementatie die als basis strikt voldoet aan de inhoud en intentie van de ITS-richtlijn.

De gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat zijn vooral afhankelijk van de kwaliteitseisen die op hun beurt significante invloed (kunnen) hebben op de werkprocessen en ICT-systemen. Omdat de ITS-richtlijn als enige kwaliteitseis regelt dat gegevens ‘onvervild’ beschikbaar moeten worden gesteld en deze kwaliteitseis (nog) niet nader is gespecificeerd, is er voor de korte termijn van uitgegaan dat het volstaat om de gegevenstypen op basis van *best effort* beschikbaar te hebben (totdat kwaliteitseisen gespecificeerd zijn). Daarom is voor het uitwerken van de gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat een onderscheid gemaakt naar twee fasen:

1. Korte termijn, waarin de gegevens op basis van *best effort* naar de inhoud van de ITS-richtlijn beschikbaar zijn (*deze UDO*).
2. Middellange termijn, waarin overheden voor de uitvoering van de ITS-richtlijn samen toewerken naar een toekomstvast inrichting voor het beschikbaar hebben en houden van de gegevens *binnen* het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (*vervolgfase*).

¹ Bij implementatie gaat het om de implementatie van de ITS-richtlijn in Nederlandse wet- en regelgeving, eerder ook wel transponering is genoemd.

² De UDO-werkgroep is ingesteld door de interbestuurlijke begeleidingsgroep Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata om de gevolgen van de implementatie van de ITS-richtlijn voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat uit te werken.



In Nederland zijn diverse mobiliteitsdata op basis van *best effort* al beschikbaar, ook bijna alle gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn. De uitkomst van de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden is dan ook dat de ITS-richtlijn op basis van *best effort* uitvoerbaar is. Voor de korte termijn hebben de verplichtingen die volgen uit de implementatie van de ITS-richtlijn geen *financiële* gevolgen voor decentrale overheden en ook niet voor Rijkswaterstaat – financiële gevolgen worden pas in de vervolgfase manifest.

Wat betreft die financiële gevolgen leidt een zuivere implementatie, naast een reductie van het aantal gegevenstypen, voor de gegevenstypen die behoren tot RTTI-richtlijn tot een veel beperkter geografisch gebied (10% van het wegennet). Toch blijven de publieke kosten voor in het bijzonder het ontwikkelen van de WegenNetwerkRegistratie hoog. Dit omdat een veel beperkter geografisch gebied niet tot een evenredige afname van het aantal betrokken wegbeheerders leidt; zo blijven alle provincies en circa 250 gemeenten betrokken. En een substantieel deel van de publieke kosten is gerelateerd aan (het inrichten van) gemeentelijke werkprocessen.

Het voorstel van de UDO-werkgroep is om, parallel aan de implementatie van de ITS-richtlijn, in een vervolgfase als overheden samen toe te werken naar een toekomstvast inrichting voor het beschikbaar hebben en houden van de gegevens. In deze vervolgfase moeten nog diverse voorbereidende stappen worden gezet. Denk aan het specificeren van minimumkwaliteitseisen in de gegevenscatalogus, het beleggen van rollen en functies, het aanpassen of inrichten van werkprocessen, en het (door)ontwikkelen van ICT-systemen. Samen toewerken naar een toekomstvast inrichting legt ook de basis voor een flexibele uitbreiding met nieuwe gegevens, een breder geografisch gebied of aanvullende kwaliteitseisen. Landelijke in- en uitvoering vindt pas plaats nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

Als er sprake is van nieuwe/aanvullende (wettelijke) verplichtingen voor decentrale overheden, wordt in de vervolgfase opnieuw een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden gedaan.

De vervolgfase wordt programmatisch uitgewerkt; de principeafspraken zijn vastgelegd in een aparte beslisnotitie.

1. Implementatie ITS-richtlijn

De ITS-richtlijn is het juridisch kader voor een gecoördineerde invoering van intelligente transportsystemen binnen de Europese Unie. De ITS-richtlijn is in 2010 in werking getreden en in 2023 gewijzigd. Behalve de bevoegdheid van de Europese Commissie regelt de ITS-richtlijn een aantal zaken waar lidstaten aan moeten voldoen, onder andere bij het beschikbaar stellen van mobiliteitsdata. De gewijzigde ITS-richtlijn gaat nog verder en regelt de verplichting tot het digitaliseren van bepaalde mobiliteitsdata, indien de onderliggende informatie bestaat. Deze verplichting hangt samen met het beschikbaar stellen van gegevens en geldt voor een geografisch gebied dat per gegevenstype is geregeld.

Nederland moet, net als de andere lidstaten, de gewijzigde ITS-richtlijn uiterlijk 21 december 2025 hebben geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving. Eerder is bestuurlijk de keuze gemaakt om één beleids optie uit te werken: een *zuivere* implementatie die als basis strikt voldoet aan de inhoud en intentie van de ITS-richtlijn.

Zuivere implementatie ITS-richtlijn

De reikwijdte van de uit te werken beleids optie volgt uit de ITS-richtlijn en ziet er in grote lijnen als volgt uit:

- *Gegevens*: Het gaat om de 27 gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn.²
- *Geografisch gebied*: De delen van het netwerk waarvoor de gegevens beschikbaar moeten worden gesteld, zijn per gegevenstype geregeld.
- *Deadlines*: De datum voor wanneer de gegevens moeten zijn gedigitaliseerd, is per gegevenstype geregeld.
- *Kwaliteit*: De gegevens moeten 'onverwijld' beschikbaar worden gesteld.



Voor de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden is een onderscheid gemaakt naar gegevenstypen waarvoor decentrale overheden *wel* bronhouders zijn en waarvoor decentrale overheden *geen* bronhouders zijn. Dit volgt uit het geografisch gebied – de delen van het netwerk waarvoor de gegevens beschikbaar moeten worden gesteld. Provincies, gemeenten en waterschappen (en Rijkswaterstaat), of een selectie daarvan, zijn bronhouders voor 12 gegevenstypen:

Gegevenstypen (12) waarvoor decentrale overheden bronhouders zijn (volgens geografisch gebied ITS-richtlijn)⁴

Gegevenstypen	Geografisch gebied	Indicatie bronhouders
MMTIS-verordening (multimodale reisinformatie)		
- Plaats van geïdentificeerde toegangspunten voor alle geplande vervoerwijzen, inclusief informatie over toegankelijkheid van toegangspunten en looproutes op overstappunten	Volledige vervoersnetwerk	NS, ProRail, alle provincies, alle gemeenten, selectie van enkele waterschappen (en Schiphol en Rijkswaterstaat)
RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie)		
Statische en dynamische verkeersregels		
- Toegangsvoorwaarden voor tunnels - Toegangsvoorwaarden voor bruggen - Snelheidsbeperkingen - Inhaalverboden voor vrachtwagens - Beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte - Rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting - Verkeerscirculatieplannen - Permanente toegangsbeperkingen - De afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones	RVM-netwerk (en wegen in stedelijke knooppunten ⁵) Trans-Europese kernwegennet, uitgebreide trans-Europese wegennet, andere snelwegen, primaire wegen met verkeersintensiteit > 8.500 en wegen in stedelijke knooppunten eventueel beperkt tot verkeersintensiteit > 7.000 ⁶	Rijkswaterstaat, alle provincies, selectie van circa 250 gemeenten ⁷ en selectie van 2 waterschappen
Statische en dynamische verkeersregels		
- Eenrichtingswegen - Regels voor het leveren van goederen	Wegen in stedelijke knooppunten	Selectie van 26 gemeenten (woonplaatsen)

³ Behalve de 27 gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn gaat het ook om 1 dienst uit bijlage IV van de ITS-richtlijn (dienst voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie). Deze verplichting geldt (alleen) voor het trans-Europese kernwegennet en het uitgebreide trans-Europese wegennet.

⁴ De 27 gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn komen overeen met gegevens uit de bij deze richtlijn behorende verordeningen: MMTIS-verordening (multimodale reisinformatie), RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie), SRTI-verordening (verkeersveiligheidsinformatie) en SSTP-verordening (informatie vrachtwagenparkeren). Nota bene, de 27 gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn omvatten alle gegevens uit de SRTI-verordening en de SSTP-verordening. De MMTIS-verordening en RTTI-verordening bevatten nog diverse andere gegevens; in totaal bevatten de ITS-richtlijn en (bijbehorende) verordeningen zo'n 145 unieke gegevenstypen en -kenmerken.

⁵ De stedelijke knooppunten zijn vastgesteld in de TEN-T verordening voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

⁶ Als Nederland besluit de wegen in stedelijke knooppunten te beperken tot de wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 7.000 voertuigen (jaarlijks gemiddelde dagelijkse verkeersintensiteit), moet Nederland de Europese Commissie daarvan uiterlijk op 31 december 2026 in kennis stellen.

⁷ Tot de selectie van circa 250 gemeenten behoren de 26 gemeenten die bronhouders zijn voor de wegen in stedelijke knooppunten.



De overige 15 gegevenstypen hoeven alleen voor (delen van) het hoofdwegennet beschikbaar te worden gesteld. Voor deze gegevenstypen zijn decentrale overheden daarom *geen* bronhouders, maar Rijkswaterstaat veelal wel:

Gegevenstypen (15) waarvoor decentrale overheden *geen* bronhouders zijn (volgens geografisch gebied ITS-richtlijn)

Gegevenstypen	Geografisch gebied	Indicatie bronhouders
RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie)		
Soorten gegevens over de staat van het net		
- Sluitingen van wegen - Sluitingen van rijstroken - Wegwerkzaamheden - Tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen	Trans-Europese kernwegennet en uitgebreide trans-Europese wegennet	Rijkswaterstaat
SRTI-verordening (verkeersveiligheidsinformatie)		
- Tijdelijk glad wegdek - Dieren, mensen, obstakels en puin op de weg - Onbeveiligde ongevalslocatie - Kortstondige wegwerkzaamheden - Spookrijder - Onbeheerde wegblokkade - Verminderde zichtbaarheid - Uitzonderlijke weersomstandigheden	Trans-Europese kernwegennet, uitgebreide trans-Europese wegennet en andere snelwegen	Rijkswaterstaat, <i>automotive</i> industrie, serviceproviders
SSTP-verordening (informatie vrachtwagenparkeren)⁸		
- Statische gegevens met betrekking tot het parkeerterrein - Informatie over de veiligheid en uitrusting van het parkeerterrein - Dynamische gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, onder meer of een parkeerplaats vol of gesloten is, of hoeveel plaatsen er nog vrij zijn	Trans-Europese kernwegennet en uitgebreide trans-Europese wegennet	Exploitanten

2. Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden in twee fasen

In Nederland zijn diverse mobiliteitsdata op basis van *best effort* al beschikbaar, ook bijna alle gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn (zie paragraaf 3).⁹ Deze mobiliteitsdata zijn daardoor echter nog niet altijd bruikbaar; ze zijn nogal eens niet compleet, de kwaliteit ervan varieert en na afloop van programma's is de beschikbaarheid niet altijd structureel geborgd.¹⁰ Precies de reden waarom het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata wordt ontwikkeld; in essentie gaat het om een sprong in de professionalisering van de organisatie en governance van mobiliteitsdata.

⁸ Bijlage III van de ITS-richtlijn bevat drie 'categorieën' van gegevenstypen die in de SSTP-verordening nader zijn gespecificeerd.

⁹ Zo is bijvoorbeeld in het kader van eerdere, bestuurlijke afspraken over de *data top 15* gewerkt aan het beschikbaar krijgen van mobiliteitsdata. De gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn komen deels overeen met die *data top 15*.

¹⁰ Vergelijk Panteia (2024). *Impactanalyse herziening ITS-richtlijn: Wat heeft Nederland te organiseren om aan de ITS-richtlijn te voldoen?*



Een van de eerste stappen in de ontwikkeling van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata is de implementatie van de Europese ITS-richtlijn in Nederlandse wet- en regelgeving. De gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat zijn vooral afhankelijk van de kwaliteitseisen die op hun beurt significante invloed (kunnen) hebben op de werkprocessen en ICT-systemen.¹¹ Omdat de ITS-richtlijn als enige kwaliteitseis regelt dat gegevens 'onverwijld' beschikbaar moeten worden gesteld en deze kwaliteitseis (nog) niet nader is gespecificeerd¹², is er voor de korte termijn van uitgegaan dat het volstaat om de gegevenstypen op basis van *best effort* beschikbaar te hebben (totdat kwaliteitseisen gespecificeerd zijn). Daarom is voor het uitwerken van de gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat een onderscheid gemaakt naar twee fasen:

1. Korte termijn, waarin de gegevens op basis van *best effort* naar de inhoud van de ITS-richtlijn beschikbaar zijn (*deze UDO*).
2. Middellange termijn, waarin overheden voor de uitvoering van de ITS-richtlijn samen toewerken naar een toekomstvast inrichting voor het beschikbaar hebben en houden van de gegevens *binnen* het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (*vervolgfase*). Deze vervolgfase wordt programmatisch uitgewerkt, landelijke in- en uitvoering vindt pas plaats nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.

3. Gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat (deze UDO)

De implementatie van de ITS-richtlijn betekent dat de verplichting tot het digitaliseren van bepaalde mobiliteitsdata ook gaat gelden voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat (als bronhouders). Voor de uitwerking van de gevolgen op korte termijn is een analyse gemaakt van in hoeverre de gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn nu al zijn gedigitaliseerd (*volledigheid*, voor die delen van het netwerk waarvoor de gegevens beschikbaar moeten worden gesteld). Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de recente nationale ITS-voortgangsrapportage, aangescherpt door de UDO-werkgroep. Uit de analyse blijkt dat bijna alle gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn al beschikbaar zijn voor 100% van het geografisch gebied (zie bijlage 1 voor meer detail).¹³ Uitzonderingen zijn de volgende gegevenstypen:

RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie)¹⁴

- Inhaalverboden voor vrachtwagens – *dynamische* verkeersregels (0%, maar nauwelijks van toepassing).
- Rijkrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting (0%, maar nauwelijks van toepassing).
- Verkeerscirculatieplannen (in ontwikkeling).
- Regels voor het leveren van goederen (0%).

SSTP-verordening (informatie vrachtwagenparkeren)

- Dynamische gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, onder meer of een parkeerplaats vol of gesloten is, of hoeveel plaatsen er nog vrij zijn (0%).

¹¹ Vergelijk Panteia (2025). *Impactanalyse herziening ITS-richtlijn: Inschatting van de impacts aan de hand van scenario's, roadmap en inventarisatie kwaliteitseisen*.

¹² De specificatie van 'onverwijld' kan variëren per gegevenstype en wordt bepaald door de context van de toepassing.

¹³ Een aantal gegevenstypen, zoals statische gegevens over wegwerkzaamheden, is zelfs al beschikbaar voor een breder geografisch gebied.

¹⁴ Het gegevenstype 'de afbakening van afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones' is voor milieu- en zero emissiezones al beschikbaar voor 100% van het geografisch gebied, maar nog niet voor overige *urban vehicle access regulation zones*.



Voor de korte termijn is er daarom van uitgegaan dat het volstaat om de gegevenstypen op basis van *best effort* beschikbaar te hebben. Behalve dat, zijn voor de korte termijn de volgende afspraken gemaakt:

1. Provincies, gemeenten, waterschappen en ook Rijkswaterstaat zullen geen extra/nieuwe inspanningen doen, tenzij ze daar zelf vrijwillig toe besluiten (ambitie, efficiënter werken). Ze worden dan gefaciliteerd door de voorbereidende stappen die in de vervolgfase worden gezet.
2. Voor de gegevenstypen die nu nog niet volledig beschikbaar zijn, is het aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om, als ze dit nodig acht, additionele maatregelen te treffen. Deze maatregelen hebben geen financiële gevolgen voor decentrale overheden.

Uitkomst Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden (UDO)

De uitkomst van de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden is dat de ITS-richtlijn op korte termijn, waarin de gegevens op basis van *best effort* naar de intentie van de ITS-richtlijn beschikbaar zijn, uitvoerbaar is. Voor de korte termijn hebben de verplichtingen die volgen uit de implementatie van de ITS-richtlijn geen *financiële* gevolgen voor decentrale overheden en ook niet voor Rijkswaterstaat – financiële gevolgen worden pas in de vervolgfase manifest. Daarop hebben het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en Rijkswaterstaat aangegeven in het kader van deze Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden zelf ook geen uitvoeringstoets te doen.

Behalve dat, is de uitkomst van de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden dat een zuivere implementatie, naast een reductie van het aantal gegevenstypen, voor de gegevenstypen die behoren tot de RTTI-richtlijn tot een veel beperkter geografisch gebied leidt (10% van het wegennet). Maar dit leidt niet tot een evenredige afname van het aantal betrokken wegbeheerders; zo blijven alle provincies en circa 250 gemeenten betrokken. Wel leidt het tot het wegvallen van een substantieel deel van de maatschappelijke- en financiële baten.

4. Vervolgfase

Het voorstel van de UDO-werkgroep is om, parallel aan de implementatie van de ITS-richtlijn, in een vervolgfase als overheden samen toe te werken naar een toekomstvastе inrichting voor het beschikbaar hebben en houden van de gegevens. Zo vormt de implementatie van de ITS-richtlijn ook een impuls voor de ontwikkeling van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata. De stip op de horizon is dat gegevens op orde zijn en daardoor bruikbaar voor slimme reis- en route-informatie om verkeer veiliger, schoner en comfortabeler te maken en beter te laten doorstromen, voor effectief beheer en onderhoud van infrastructuur (assetmanagement) en voor onderbouwde beleidskeuzen over bijvoorbeeld plannen voor woningbouw. Dat is ook de intentie van de ITS-richtlijn. Het betekent een niet-vrijblijvende manier van werken volgens landelijke afspraken. Dit leidt tot extra publieke kosten, maar de verbeterde kwaliteit en het efficiënter werken levert ook grote maatschappelijke baten op en kan op lange termijn ook financiële baten voor onder anderen decentrale overheden en Rijkswaterstaat opleveren.¹⁵ Tot slot, legt samen toewerken naar een toekomstvastе inrichting ook de basis voor een flexibele uitbreiding met nieuwe gegevens¹⁶, een breder geografisch gebied of aanvullende kwaliteitseisen.

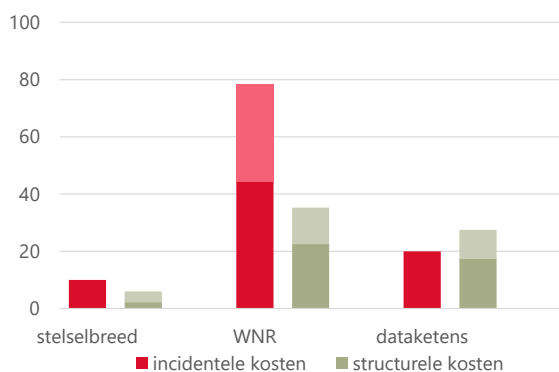
¹⁵ Decisio (2024). *Batenanalyse Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata*.

¹⁶ De MMTIS-verordening en RTTI-verordening, en ook de AFIR-verordening, bevatten nu al nog diverse andere gegevens. En de verwachting is dat de verplichting tot digitalisering in de toekomst voor meer gegevens gaat gelden.



In deze vervolgfase moeten nog diverse voorbereidende stappen worden gezet. Denk aan het specificeren van minimumkwaliteitseisen in de gegevenscatalogus, het beleggen van rollen en functies, het aanpassen of inrichten van werkprocessen, en het (door)ontwikkelen van ICT-systemen. Ook leeft de wens om de gegevenstypen die behoren tot de RTTI-verordening direct al voor het volledige wegennet in te voeren (uitbreiding van het geografisch gebied). Dit omdat anders een substantieel deel van de maatschappelijke- en financiële baten wegvalt. En ook omdat de WegenNetwerkRegistratie het karakter heeft van een basisregistratie waarvan afnemers landelijke uniformiteit verwachten.

Deze voorbereidende stappen hebben ook financiële gevolgen voor decentrale overheden en Rijkswaterstaat. Het *Onderzoek (extra) kosten Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata* heeft bijgedragen aan een gedeeld beeld van de te verwachten publieke kosten voor de ontwikkeling van het stelsel als geheel.¹⁷ Nota bene, dit gaat over een grotere reikwijdte – veel meer gegevens en een deels breder geografisch gebied¹⁸ – dan die van een zuivere implementatie. De te verwachten *extra* publieke kosten van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata zijn globaal ingeschat op € 74,25 – 108,25 mln. incidentele kosten voor ontwikkeling en € 42,25 – 68,75 mln. per jaar extra structurele kosten voor organisatie en beheer.¹⁹ Tegelijk is duidelijk dat de publieke kosten van in het bijzonder de WegenNetwerkRegistratie ook bij een zuivere transponering grotendeels nodig blijven.²⁰ Dit omdat uit de Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden blijkt dat een veel beperkter geografisch gebied niet tot een evenredige afname van het aantal betrokken wegbeheerders leidt; zo blijven alle provincies en circa 250 gemeenten betrokken. En een substantieel deel van de publieke kosten is gerelateerd aan (het inrichten van) gemeentelijke werkprocessen, inclusief (beheer van en licenties voor) bijbehorende ICT-systemen. Dit is een forse opgave die maar deels afhangt van de omvang van het wegennet.



Globale inschatting te verwachten *extra* publieke kosten Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (€ mln.)

De belangrijkste, nu al bekende voorbereidende stappen in de vervolgfase zijn in dit verslag in beeld gebracht langs vijf lijnen. Omdat het nog niet is gelukt om bestuurlijke afspraken te maken over structurele bekostiging van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata – onder andere omdat kosten en baten niet per se samenvallen²¹ – is de volgende afspraak gemaakt: *Als er sprake is van nieuwe/aanvullende (wettelijke) verplichtingen voor decentrale overheden, wordt in de vervolgfase opnieuw een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden gedaan.*

¹⁷ TwynstraGudde (2024). *Onderzoek (extra) kosten Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata*.

¹⁸ De ITS-richtlijn en (bijbehorende) verordeningen bevatten in totaal zo'n 145 unieke gegevenstypen en -kenmerken.

¹⁹ De globale inschatting is opgebouwd uit de stelselbrede publieke kosten, de publieke kosten van de WegenNetwerkRegistratie en de publieke kosten van alle dataketens die deel uitmaken van het stelsel.

²⁰ Van de gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn maken bijna alle *statische* verkeersregels (behorend tot de RTTI-verordening) deel uit van de WegenNetwerkRegistratie.

²¹ Bijna de helft van de maatschappelijke baten komt bij overheden terecht, en ruim de helft bij reizigers en logistiek.



gegevens



financiering



rollen en functies



werkprocessen



ICT-architectuur
en systemen

Vorbereidende stappen vervolproces langs vijf lijnen

4.1. Toekomstvaste inrichting stelselbreed

De voorbereidende stappen stelselbreed gaan over het ontwikkelen van de gegevenscatalogus, als instrument om afspraken vast te leggen, en het helder beleggen van de rol van toezichthouder. Tot op heden is gewerkt aan een initiële versie van de gegevenscatalogus die uiterlijk 21 december 2025 beschikbaar is. De volgende versie is in de loop van 2026/2027 beschikbaar. In relatie tot de gegevenscatalogus werken overheden in de vervolfase samen een aanpak uit voor het, in een incrementeel proces, bepalen en specificeren van (minimum)kwaliteitseisen. Behalve dat, wordt stelselbreed een meerjarig monitorings- en evaluatieprogramma ingericht om voortgang, publieke kosten en maatschappelijke- en financiële baten te volgen.



Gegevens

Opstellen gegevenscatalogus, en uitwerken aanpak voor bepalen en specificeren kwaliteitseisen



Financiering

Inrichten meerjarig monitorings- en evaluatieprogramma, en maken afspraken structurele financiering



Rollen en functies

Beleggen rol toezichthouder

De stelselbrede publieke kosten zijn min of meer onafhankelijk van welke mobiliteitsdata deel uitmaken van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata. Daarom heeft een zuivere implementatie er geen uitwerking op. De publieke kosten voor het ontwikkelen van de gegevenscatalogus bedragen volgens opgave van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata circa € 0,25 mln. incidentele kosten in 2025 (initiële versie), circa € 0,5 mln. incidentele kosten in 2026/2027 (volgende versie) en daarna circa € 0,125 mln. per jaar extra structurele kosten.²² De publieke kosten voor invulling van de rol van toezichthouder zijn in het *Onderzoek (extra) kosten Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata* ingeschat op € 0,5 – 1,0 mln. per jaar extra structurele kosten. De publieke kosten voor het meerjarig monitorings- en evaluatieprogramma zijn nog niet bekend.

De eerste inschatting is dat de voorbereidende stappen toekomstvaste inrichting stelselbreed uitvoerbaar zijn binnen het ontwikkelbudget van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

4.2. Toekomstvaste inrichting WegenNetwerkRegistratie

De WegenNetwerkRegistratie is de opvolger/vervanger van het Nationaal Wegenbestand (NWB(+)) en de bijbehorende wegkenmerkendatabase. De scope van de WegenNetwerkRegistratie komt overeen met de *statische* verkeersregels (behorend tot de RTTI-verordening) uit bijlage III van de ITS-richtlijn. Uitzondering zijn de gegevenstypen 'rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting' en 'verkeerscirculatieplannen'.

De voorbereidende stappen gaan over alles wat komt kijken bij het ontwikkelen van de WegenNetwerkRegistratie, inclusief een nadere bestuurlijke keuze om het geografisch gebied al dan niet uit te breiden tot het volledige wegennet. Tot op heden is gewerkt aan het opzetten van een bronhoudersoverleg en het opzetten van een pilot gemeentelijke werkprocessen.

²² De kosten voor het ontwikkelen van de gegevenscatalogus zijn (nog) niet begroot in de basisbegroting van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata.



	Gegevens	Nadere bestuurlijke keuze geografisch gebied WegenNetwerkRegistratie
	Rollen en functies	Opzetten bronhoudersoverleg en beleggen functies ketenregisseur en verstrekker
	Financiering	Terugbrengen bandbreedte in inschatting publieke kosten WegenNetwerkRegistratie, en maken afspraken structurele financiering
	Werkprocessen	Opzetten pilot gemeentelijke werkprocessen, en aanpassen of inrichten werkprocessen rol bronhouder
	Systemen	Maken uitvoeringskeuzen, (door)ontwikkelen ICT-systemen rol bronhouder en functie verstrekker, en controleren initiële invoer gemeenten

Het ontwikkelen van de WegenNetwerkRegistratie is een omvangrijke opgave, waarvan de inschatting van de publieke kosten nog een ruime bandbreedte kent. Zoals opgemerkt, blijven de publieke kosten van de WegenNetwerk-Registratie ook bij een zuivere transponering grotendeels nodig; de inschatting is dat de daling (maximaal) -/- € 5,5 – 14,0 mln. op incidentele kosten voor ontwikkeling is en -/- € 4,5 – 7,75 mln. per jaar op structurele kosten voor organisatie en beheer.²³

4.3. Toekomstvaste inrichting selectie dataketens

De voorbereidende stappen voor de selectie van dataketens gaan over het op orde brengen en houden van de dataketens voor de gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn die geen deel uitmaken van de WegenNetwerk-Registratie.²⁴ Het betreft de gegevenstypen behorend tot de MMTIS-verordening, de SRTI-verordening en de SSTP-verordening en enkele gegevenstypen behorend tot de RTTI-richtlijn. Zoals uit paragraaf 1 blijkt, zijn decentrale overheden voor veel (niet alle) van deze gegevens geen bronhouder, maar Rijkswaterstaat veelal wel. Het op orde brengen en houden van de dataketens vraagt een inspanning op vooral de data om de dataketen goed te laten functioneren, inclusief het helder beleggen van de functies van ketenregisseur en verstrekker²⁵, en eventueel het aanpassen van werkprocessen en doorontwikkelen van ICT-systemen. Alleen voor de dataketen vrachtwagenparkeren is de inspanning waarschijnlijk groter.²⁶ Overigens zijn de exploitanten van de parkeerterreinen bronhouder voor deze dataketen.

²³ De daling van de publieke kosten van de WegenNetwerkRegistratie is berekend door de relevante kostenposten simpelweg terug te brengen met een factor voor de betreffende gemeenten in relatie tot het totaal aantal van 342 gemeenten (factor: $(342-250)/342 \times 100\% = 26,9\%$). Omdat de 'kosten gemeenten' vooral gerelateerd zijn aan het inrichten van gemeentelijke werkprocessen, is de aanname dat het feit dat het RVM-netwerk een *selectie* van het wegennet binnen de betreffende gemeenten betreft niet of nauwelijks tot een verdere daling van de publieke kosten van de WegenNetwerkRegistratie leidt.

²⁴ Het betreft een selectie van alle dataketens die deel uitmaken van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.

²⁵ Binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata zijn primaire rollen en organisatorische functies nieuw gedefinieerd. De verantwoordelijkheid van de functie van ketenregisseur is: bewaking functioneren dataketen. De verantwoordelijkheid van de functie van verstrekker is: levering informatieproducten aan afnemer(s) op basis van mobiliteitsdata van bronhouders.

²⁶ Voor het op orde brengen en houden van de dataketens zijn in het *Onderzoek (extra) kosten Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata* de *gemiddelde* kosten per dataketen bepaald. Daarvoor zijn de dataketens indicatief ingedeeld in drie categorieën die elk een ander type inspanning vragen. De dataketen vrachtwagenparkeren is voor de *dynamische* gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen nog niet ingericht. Daarom is de inspanning waarschijnlijk groter.



	Gegevens	Nadere bestuurlijke keuze geografisch gebied gegevenstypen behorend tot RTTI-richtlijn
	Financiering	Maken afspraken structurele financiering
	Rollen en functies	Beleggen functies ketenregisseur en verstrekker
	Werkprocessen	Eventueel aanpassen of inrichten werkprocessen rol bronhouder
	Systemen	Eventueel (door)ontwikkelen ICT-systemen rol bronhouder en functie verstrekker

Werkendeweg kan meer precies worden vastgesteld welke inspanning precies nodig is om deze dataketens op orde te brengen en houden. Maar de eerste inschatting is dat de voorbereidende stappen toekomstvaste inrichting voor de selectie van dataketens uitvoerbaar zijn door stelselbreed prioriteiten te stellen, ook wat betreft de (her)allocatie van publieke middelen.

Duidelijk is ook dat als een nadere bestuurlijke keuze wordt gemaakt de gegevenstypen behorend tot de RTTI-richtlijn voor het volledige wegennet in te voeren, de inspanning voor de dataketens sluitingen van wegen en bruggen, tijdelijke verkeersmaatregelen, en wegwerkzaamheden groter is en dus om scherpere prioriteitstelling vraagt.

Bijlage



Bijlage 1: Analyse volledigheid gegevens

Deze bijlage bevat een samenvattend overzicht van de analyse van in hoeverre de gegevenstypen uit bijlage III van de ITS-richtlijn nu al zijn gedigitaliseerd (*volledigheid*, voor die delen van het netwerk waarvoor de gegevens beschikbaar moeten worden gesteld). Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de recente nationale ITS-voortgangsrapportage, aangescherpt door de UDO-werkgroep.

Gegevenstypen (12) waarvoor decentrale overheden bronhouders zijn (volgens geografisch gebied ITS-richtlijn)

Gegevenstypen	Geografisch gebied	Volledigheid	
MMTIS-verordening (multimodale reisinformatie)			
- Plaats van geïdentificeerde toegangspunten voor alle geplande vervoerwijzen, inclusief informatie over toegankelijkheid van toegangspunten en looproutes op overstappunten	Volledige vervoersnetwerk	100%	
RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie)			
Statische en dynamische verkeersregels		Statisch	Dynamisch
- Toegangsvoorwaarden voor tunnels	RVM-netwerk (en wegen in stedelijke knooppunten)	100%	n.v.t. in NL
- Toegangsvoorwaarden voor bruggen		100%	n.v.t. in NL
- Snelheidsbeperkingen	Trans-Europese kernwegennet,	100%	100%
- Inhaalverboden voor vrachtwagens	uitgebreide trans-Europese	100%	0%
- Beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hogte	wegennet, andere snelwegen,	100%	n.v.t. in NL
- Rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting	primaire wegen met verkeers-	0%	0%
- Verkeerscirculatieplannen	intensiteit > 8.500 en wegen in	in ontwikkeling	in ontwikkeling
- Permanente toegangsbeperkingen	stedelijke knooppunten eventueel	100%	n.v.t. in NL
- De afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones	beperkt tot verkeersintensiteit > 7.000	100% / 0%	n.v.t. in NL
Statische en dynamische verkeersregels			
		statisch	dynamisch
- Eenrichtingswegen	Wegen in stedelijke knooppunten	100%	n.v.t. in NL
- Regels voor het leveren van goederen		0%	n.v.t. in NL

Nadere toelichting

- De percentages zijn overgenomen uit nationale ITS-voortgangsrapportage. Voor een aantal gegevenstypen, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, is de noemer het totaal aantal kilometer netwerk waarvoor deze gegevenstypen beschikbaar moeten worden gesteld. Voor een aantal andere gegevenstypen, bijvoorbeeld toegangsbeperkingen voor tunnels, is de noemer het aantal (kilometer) waarvoor deze gegevenstypen bestaan (voor bijvoorbeeld toegangsbeperkingen voor tunnels de lengte van tunnels).
- Dynamische verkeersregels zijn in Nederland op dit moment alleen van toepassing voor de gegevenstypen 'snelheidsbeperkingen', 'inhaalverboden voor vrachtwagens' (alleen van toepassing op A2 Limburg) en 'rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting'.



In de toekomst kunnen dynamische verkeersregels voor meer gegevenstypen van toepassing zijn. Zo zijn er gemeenten die nadenken over of experimenteren met het ook dynamisch toepassen van verkeersregels voor het gegevenstype 'de afbakening van afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones'.

- Dynamische verkeersregels voor het gegevenstype 'snelheidsbeperkingen' zijn in Nederland alleen van toepassing voor het trans-Europese kernwegennet, het uitgebreide trans-Europese wegennet en andere snelwegen.
- Rijstroken met omkeerbare rijrichting zijn in Nederland op dit moment nauwelijks van toepassing. De rijstroken met omkeerbare rijrichting zijn: A1 knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg, A10 Coentunnel, Spijkenisserbrug, N210 Algerabrug, en Europalaan Kaatsheuvel (Efteling).
- Het gegevenstype 'de afbakening van afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen met zonale geldigheid, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones' is voor milieu- en zero emissiezones al beschikbaar voor 100% van het geografisch gebied, maar nog niet voor overige *urban vehicle access regulation zones*.

Gegevenstypen (15) waarvoor decentrale overheden *geen* bronhouders zijn (volgens geografisch gebied ITS-richtlijn)

Gegevenstypen	Geografisch gebied	Beschikbaarheid
RTTI-verordening (realtime verkeersinformatie)		
Soorten gegevens over de staat van het net		
- Sluitingen van wegen	Trans-Europese kernwegennet	100%
- Sluitingen van rijstroken	en uitgebreide trans-Europese	100%
- Wegwerkzaamheden	wegennet	100%
- Tijdelijke verkeersbeheersmaatregelen		100%
SRTI-verordening (verkeersveiligheidsinformatie)		
- Tijdelijk glad wegdek	Trans-Europese kernwegennet,	100%
- Dieren, mensen, obstakels en puin op de weg	uitgebreide trans-Europese	100%
- Onbeveiligde ongevalslocatie	wegennet en andere snelwegen	100%
- Kortstondige wegwerkzaamheden		100%
- Spookrijder		100%
- Onbeheerde wegblokkade		100%
- Verminderde zichtbaarheid		100%
- Uitzonderlijke weersomstandigheden		100%
SSTP-verordening (informatie vrachtwagenparkeren)		
- Statische gegevens met betrekking tot het parkeerterrein	Trans-Europese kernwegennet	92%
- Informatie over de veiligheid en uitrusting van het parkeerterrein	en uitgebreide trans-Europese	92%
- Dynamische gegevens over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, onder meer of een parkeerplaats vol of gesloten is, of hoeveel plaatsen er nog vrij zijn	wegennet	0%

Nadere toelichting

- De percentages zijn overgenomen uit nationale ITS-voortgangsrapportage (zie ook toelichting gegevenstypen waarvoor decentrale overheden bronhouders zijn).
- De gegevenstypen behorend tot de SSTP-verordening gaan niet over verzorgingsplaatsen.