

# FAQ Digitalisering

Versie 17-6-2024

## Algemeen

### Wanneer hebben we de data top 15 voldoende op orde?

De opgave is om de data voor 90% op orde te krijgen en te houden. Wanneer die 90% behaald wordt ligt per data-item anders. Overall geldt in ieder geval dat minimaal best-effort wordt nagestreefd, kortom: dat iedereen echt zijn best doet om de data op orde te brengen.

### Is data item .... wel voor mij van toepassing?

Niet elk data-item is voor iedereen relevant. Sommige data items gelden overal en voor iedereen, zoals maximumsnelheden. Er bestaat geen (publieke) wegbeheerder die geen maximumsnelheid op het wegennet heeft. Andere data items gelden voor een kleinere groep partijen, zoals brugopeningen. Hieronder is een indicatief overzicht opgenomen van de data items:

Voor alle wegbeheerders	* uitzonderingen zijn mogelijk	1. Geplande wegwerkzaamheden 2. Wegwerkzaamheden actueel 5. Maximum snelheden 6. Borden 10. Statische parkeerdata 11. Dynamische parkeerdata * 12. Evenementen * 14. Logistiek 15. Fiets *
Voor een specifieke groep wegbeheerders	Rijkswaterstaat en Provincie	3. Incidenten 4. Restduur incidenten
	Met een bemande verkeerscentrale	7. Regelscenario's
	Rijkswaterstaat	8. Beeldstanden rijkswegen
	Met beweegbare bruggen	9. Brugopeningen
	Met iVRI's	13. iVRI

### Waarom zie ik op Datapedia informatie die niet klopt?

De website Datapedia.nl is van origine opgezet door de regio Noordwest Nederland. Vervolgens is deze site aangepast zodat andere regio's ook gebruik kunnen maken van de site. Omdat het aanpassen van informatie daardoor ook meteen landelijk moet worden afgestemd, kost het ook meer tijd om dat voor elkaar te krijgen. In de loop van 2024 zal de website verhuizen naar NDW. Op dat moment worden de teksten ook opnieuw aangepast.

## Graag zou ik als wegbeheerder “mijn” informatie op Datapedia kloppend krijgen, hoe doe ik dat?

Hiervoor kun je contact opnemen met het Regionaal Data Team (RDT) Zuid-Holland. Samen met het RDT Z-H zullen we de betreffende data-items doorlopen en beoordelen op welk niveau jullie data op orde is, of nog een kwaliteitsstap kan gebruiken.

## Waarom kan ik niet alle handreikingen vinden op Datapedia?

Niet elk data-item is voor iedereen relevant. Met name de data items die voor een kleinere groep relevant zijn, worden niet uitgewerkt in een handreiking. Daarnaast is de handreiking “maximum snelheden” ook van toepassing op het data item “borden”.

## Kan ik fouten in digitale kaarten op internet (zoals Google, Here, Bing, Tomtom) op één plek doorgeven?

Dat is op dit moment nog niet mogelijk. Elke partij maakt en onderhoudt de eigen kaarten. Wel vindt er nu landelijk gesprek plaats tussen NDW en Google over het gebruik van de landelijke databases waar we met de data items (5) Maximum snelheden en (6) Borden werken, zodat Google al betere informatie gaat tonen op hun kaarten.

Daarnaast wordt het met de komst van de Europese Verordening Real Time Traffic Information (RTTI) vanaf januari 2025 verplicht voor service providers om deze data te gaan gebruiken, mits deze van voldoende kwaliteit is. Daarom is het van belang dat we onze best doen om de database op orde te brengen. Vervolgens zijn de Service providers verplicht om feedback te leveren als zij fouten in de data zien. Daardoor worden de landelijke databases ook steeds beter.

# 1. Geplande Wegwerkzaamheden én Evenementen

## Wat houdt dit data item in?

Geplande Wegwerkzaamheden én evenementen (data-item 12) voeren wegbeheerders in een meldsysteem in. Ofwel Melvin, SPIN of LTC worden hiervoor gebruikt. Het proces RegioRegie Zuid-Holland ondersteunt de wegbeheerders met de afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen. Dat proces staat en veel/ bijna alle wegbeheerders doen hier aan mee. Met het data-item geplande wegwerkzaamheden én evenementen (data-item 12) wordt vooral gekeken naar de kwaliteit van data. Ofwel, de invoer van meldingen in Melvin, SPIN en LTC. In het afstemproces kan de invoer nog onduidelijk zijn en bijgewerkt worden. Echter, op het moment dat de melding definitief wordt gemaakt en veelal publiekelijk wordt, is het van belang dat de melding informatie verschaft die van hoge kwaliteit is. Ofwel, klopt de melding? Zijn alle velden met informatie juist ingevuld?

## Moeten alle meldingen van hoge kwaliteit zijn?

Idealiter is daarop het antwoord “ja”. Echter, er is afgesproken op landelijk niveau dat meldingen die betrekken hebben op het RegioRegie-wegennet (het RVM én RVM plus

wegennet) ten minste van hoge kwaliteit moeten zijn. Dit betekent dat meldingen die het RVM+ wegnen raken, daarbij van toepassing zijn. Daarmee wordt bedoeld, meldingen die óp, óver of ímpact hebben op het RVM+ wegnen.

Maar veel zinvoller is om álle meldingen die ingevoerd worden van goede kwaliteit aan te leveren. Meldingen die definitief zijn én publicabel zijn gesteld naar het publiek, die meldingen hebben uiteraard een hogere kwaliteit dan meldingen die nog in het afstemproces zitten.

## 2. Wegwerkzaamheden actueel

### Wat houdt dit data item in?

Wegwerkzaamheden die “buiten op straat” worden uitgevoerd, betreft de actuele wegwerkzaamheden. Die werkzaamheden zijn idealiter geplande werkzaamheden (al dan niet afgestemd indien nodig) die nú in uitvoering zijn. Uiteraard kan het ook zo zijn dat spoed werkzaamheden (bv. omdat er een gat in de weg zit als gevolg van een ongeval) plaatsvinden om de weg weer te repareren en dus actueel zijn. Kortom, wat is de actuele stand van de wegwerkzaamheden die nú in uitvoering zijn?

### Hoe moeten de actuele wegwerkzaamheden aangeleverd worden?

Als in het meldsysteem de wegwerkzaamheden van goede kwaliteit gepland worden, dan is op enig moment duidelijk welke wegwerkzaamheden wanneer op straat in uitvoering zijn en dus actueel zijn (definitieve data met duidelijke uitvoeringsperioden en tijden). Echter, het is in veel gevallen zo bij geplande werkzaamheden dat deze worden uitgevoerd tijdens werktijden op werkdagen of juist in nachten tijdens werkdagen of juist in weekenden. In de tussenliggende perioden kan het zijn dat de weg gewoon open is. Die actuele stand is essentieel voor weggebruikers. Het kan zo zijn dat werkzaamheden toch eerder of later starten dan oorspronkelijk qua planning de bedoeling was. Om scherper aan te geven op welk exact moment de werkzaamheden starten en ook weer eindigen was er voorheen de mogelijkheid om, vaak via de aannemer, de actuele start en eindtijd “Actueel te Melden”. Dit “Actueel Melden” kon door middel van een SMS-code of een Melvin-linkje naar de betreffende melding in Melvin. De melding in het meldsysteem werd op deze manier “aan” en “uit” gezet en daarmee actueel gemeld.

Vanuit de Data Top 15 is besloten te stoppen met Actueel Melden via SMS of Melvin-linkjes.

De reden achter het stoppen met Actueel Melden heeft o.a. te maken met het organisatorisch niet voor elkaar krijgen om een sluitend systeem te verzorgen. Ofwel, de ene melding werd wel aangemeld, maar vergeten af te melden en de andere melding werd weer niet actueel gemeld, etc.

### Hoe krijgen we dan wel zicht op de actuele wegwerkzaamheden?

Gemeente Amsterdam heeft een idee uitgewerkt in samenwerking met NDW en een paar partners. Het betreft “Intelligent Data Exchange Alliance” ofwel afgekort IDEA. IDEA is een validatie welke plaatsvindt op basis van Floating Car Data (FCD) i.c.m. de geplande

werkzaamheden vanuit een meldsysteem (MELVIN, SPIN of LTC). Daarmee wordt realtime gevalideerde planningsinformatie inzichtelijk.

Dit levert voor Service Producers hoge kwaliteit gevalideerde data op. Voor wegbeheerders geeft dit inzicht in geplande werkzaamheden en de realiteit (via een gedetailleerd dashboard). Service Providers zullen feedback gaan geven, welke verbeteringen van meldingen voor wegbeheerders gaat opleveren.

### Hoe kan ik als wegbeheerder gebruik maken van IDEA?

Op dit moment wordt door NDW een Proof of Concept geïntegreerd in de nieuwe 'Data backbone' van NDW. Zodra deze fase gereed is, zal worden opgeschaald naar alle wegbeheerders. Vervolgens vindt er een landelijke uitrol van IDEA plaats, met hulpmiddelen als een infographic, handreiking en een filmpje.

Aan wegbeheerders het blijvende verzoek om meldingen in Melvin goed te controleren voordat je deze met status definitief opslaat. Nú en straks met het gebruik van IDEA óók.

## 3. Incidenten

### Wat houdt dit data item in?

Als er zich grote incidenten voordoen, waardoor wegen volledig of grotendeels worden afgesloten, dan is het zaak deze informatie zo snel mogelijk te delen met allerlei partijen. Private dienstverleners kunnen met deze informatie hun gebruikers snel informeren over de afsluitingen en eventueel alternatieve routes verwijzen. Deze informatie komt op vele manieren bij klanten terecht, zoals in navigatiesystemen en -apps voor automobilisten, routesystemen voor nood- en hulpdiensten en planningssystemen voor de logistieke sector.

### Welke incidenten data moet door wie worden gedeeld?

Op dit moment is het data item Incidenten beperkt tot de Provincies en Rijkswaterstaat. Het gaat daarbij vooral om incidenten op het Incident Management wegennet, die grote impact (kunnen) hebben op de bereikbaarheid. Rijkswaterstaat én provincies kunnen dergelijke incidenten melden bij het Verkeerscentrum Nederland (VCNL), die de gegevens vervolgens via het NDW deelt met alle afnemers. Aanbieders van navigatiediensten zijn overigens verplicht om de gegevens te verwerken in hun diensten. Dit is geregeld met de Europese verordening "Safety-Related Traffic Information" (SRTI).

## 4. Restduur incidenten

### Wat houdt dit data item in?

Wanneer zich een groot incident op het wegennet voordoet, dan kan dat leiden tot een langdurige wegafsluiting. Aanbieders van navigatiediensten weten dan nog niet of de afsluiting binnen korte tijd wordt opgeheven, of dat deze nog uren zal duren. Zij verwijzen

weggebruikers daarom nog niet direct naar omleidingsroutes, zéker niet als die omleiding een veel langere reistijd tot gevolg heeft. Pas wanneer de omleiding sneller is dan wachten in de rij, wordt het verkeer omgeleid. Dat is logisch, maar wel zonde als bekend is dat de afsluiting nog lang zal duren.

Door zo spoedig mogelijk informatie te delen over de verwachte duur van de wegafsluiting, kunnen de (aanbieders van) navigatiediensten veel sneller starten met het omleiden van verkeer. Daardoor wordt voorkomen dat veel weggebruikers onnodig aansluiting in een file, terwijl ze veel sneller op hun bestemming zouden zijn door het volgen van een omleiding.

## Wie moet aan de slag met dit data item?

Op dit moment is het data item Incidenten beperkt tot de Provincies en Rijkswaterstaat. Het gaat daarbij alleen om afsluitingen van wegen die met enige zekerheid langer dan twee uur zal duren. Overigens onderzoekt Rijkswaterstaat of ze deze grens naar beneden kunnen bijstellen.

Rijkswaterstaat én provincies die incidenten melden bij het Verkeerscentrum Nederland (VCNL), kunnen ook de restduur inschattingen aan VCNL doorgeven. VCNL zorgt voor de verspreiding van de gegevens naar de afnemers van incidenten-data.

## 5. Maximum snelheden

### Wat houdt dit data item in?

Er is een landelijke database beschikbaar met daarin opgenomen alle maximum snelheden op het Nederlandse wegennet. Dit is van belang voor de komst van Intelligente Snelheid Aanpassing (ISA), wat sinds 1 januari 2022 Europees verplicht is in nieuwe auto's. Daarnaast worden deze gegevens gebruikt in verkeersmodellen, geluidsmodellen en veiligheidsonderzoeken. Door de gegevens centraal op te slaan, zijn ze direct voor alle geïnteresseerde partijen beschikbaar. De centrale opslag vindt plaats in het Nationaal Wegenbestand (NWB).

### Hoe kan ik de maximum snelheid op mijn wegen controleren, aanvullen en wijzigingen?

Daarvoor heeft de NDW de webapplicatie [GEORGE](#) gemaakt. U kunt toegang aanvragen bij de NDW door een mail te sturen naar [mail@servicedeskndw.nu](mailto:mail@servicedeskndw.nu). In de Infographic [Alle wegkenmerken op één plek](#) hebben we het proces kort toegelicht. Er is een uitgebreide handleiding beschikbaar op de website van GEORGE. Klik daarvoor op de driehoek rechtsboven de webpagina.

### Wie is aansprakelijk als de maximum snelheid straks niet klopt?

Volgens de huidige wetgeving geldt dat de fysieke verkeersborden juridisch leidend zijn. Informatie via andere kanalen is daaraan ondergeschikt. In de toekomst kan dit wel gaan veranderen. Mede daarom is het verstandig om nu al werk te maken van het op orde brengen

en houden van de maximum snelheden in het Nationaal Wegenbestand door deze te controleren en corrigeren in de GEORGE webapplicatie.

## Kan ik een bestand met maximum snelheden downloaden voor eigen gebruik?

Maximum snelheden zijn beschikbaar als zogenaamde WKD bestanden. Deze zijn in een GIS pakket te openen en te plaatsen op het Nationaal Wegenbestand (NWB) netwerk. Zowel de maximum snelheden als het Wegennet is te downloaden van de website van het NWB: <https://www.natonaalwegenbestand.nl/aanbieders>

## 6. Borden

### Wat houdt dit data item in?

Dit data item richt zich op het landelijk verzamelen van alle verkeersborden (alle geboden en verboden, inclusief alle toegangsbeperkingen) op één centrale plek. Dit wordt een centrale database vastgelegd, die openbaar te raadplegen is door alle geïnteresseerde partijen. Dat kunnen fabrikanten van auto's zijn, aanbieders van navigatie systemen, maar ook overheden en adviesbureaus die in opdracht van overheden werkzaamheden verrichten. De centrale database wordt beheerd en gepubliceerd door de NDW.

Goed om te weten is dat alle data die reeds digitaal beschikbaar is over borden vanaf 2025 verplicht centraal ontsloten moeten worden vanwege de Europese Verordening Real Time Traffic Information (RTTI). Vanaf 2027 moeten de gegevens die nog niet digitaal beschikbaar waren ook zijn gedigitaliseerd en centraal beschikbaar komen volgens de Europese ITS Directive.

### Hoe kan ik de borden op mijn wegen controleren, aanvullen en wijzigingen?

Daarvoor heeft de NDW de webapplicatie [GEORGE](#) gemaakt. U kunt toegang aanvragen bij de NDW door een mail te sturen naar [mail@servicedeskndw.nu](mailto:mail@servicedeskndw.nu). In de Infographic [Alle wegkenmerken op één plek](#) hebben we het proces kort toegelicht. Er is een uitgebreide handleiding beschikbaar op de website van GEORGE. Klik daarvoor op de drie puntjes rechtsboven de webpagina.

### Ik heb alle gegevens al in GIS of een assetmanagement systeem staan. Kan ik die data aanleveren?

Ja, dat is mogelijk onder bepaalde voorwaarden. Zo moet de data wel in een bepaald formaat worden aangeleverd. Zo is voor het importeren van verkeersborden in GEORGE al een voorbeeld beschikbaar (een "Tab Separated Values" bestand). Neem voor meer informatie contact op met de NDW door een mail te sturen naar [mail@servicedeskndw.nu](mailto:mail@servicedeskndw.nu).

## Om welke borden gaat het eigenlijk?

Het gaat vooral om de borden die een gebod (zoals een verplichte rijrichting) of verbod (zoals verboden in te rijden) omvatten. Daarnaast geldt het ook voor onderborden. Alhoewel daar de nadruk op ligt, zijn ook adviezen (adviesnelheden) en andere informatieve borden (zoals waarschuwborden voor een wegversmalling) relevant.

Specifiek wordt nog aandacht gevraagd voor beperkingen in hoogte, breedte, lengte, aslast of gewicht. Dit is informatie die relevant is voor vooral de logistieke sector en al verzameld is onder het data-item "logistieke data", maar voortaan onder het data item borden valt.

## Kan ik een bestand met alle borden in mijn gebied downloaden voor eigen gebruik?

Het is in GEORGE mogelijk om de verkeersborden binnen een bepaald zoom-gebied te downloaden. Bestanden met alle actuele verkeersborden in Nederland te downloaden van de website van het NDW: <https://opendata.ndw.nu>

## 7. Regelscenario's

### Wat houdt dit data item in?

Normaal gesproken zoekt het verkeer zijn weg over het wegennet. Als er zich toch afwijkende situaties voordoen, dan kunnen wegbeheerders maatregelen nemen om de verkeersdoorstroming te beheersen. Dat gebeurt meestal met verkeersmanagement maatregelen en de inzet van verkeersregelaars. Vaak wordt er vooraf een plan bedacht welke acties te nemen in de verschillende situaties. Dit kan ook inzet op wegen van andere wegbeheerders vergen. Bijvoorbeeld door verkeer al op grotere afstand om te leiden. Zo'n plan wordt vastgelegd in een "regelscenario", zodat iedereen weet wat te doen in welke situatie.

Regelscenario's zijn van oudsher vastgelegd in fysieke boekjes. Die zijn echter niet eenvoudig te delen met elkaar. Daarnaast komen updates aan regelscenario's niet altijd door op alle plekken. Vandaar dat door NDW een online tool (DIEGO) is ontwikkeld om regelscenario's in te ontwerpen, met elkaar af te stemmen en na vaststelling blijvend te beheren. Deze regelscenario's kunnen op termijn ook met andere (private) partijen worden gedeeld.

### Kan ik gebruik maken van online ontwerp tool voor regelscenario's (DIEGO)?

Jazeker. Elke wegbeheerder kan toegang krijgen tot DIEGO. Het meest eenvoudig is om te surfen naar de DIEGO website <https://www.ndw.nu/onderwerpen/diego> om daar meer informatie te vinden.

## Moet ik ook aan de slag met regelscenario's?

Dat is aan u! Indien u vaker met dezelfde verkeerssituaties wordt geconfronteerd waarvoor u telkens ongeveer dezelfde inzet dient te plegen, dan kunt u deze vastleggen in een regelscenario. In de ontwerptool DIEGO kunt u de terugkerende inzet dan vastleggen.

Het is echter nog niet noodzakelijk om dit te doen. Het wordt vooral belangrijk als u bij de inzet van maatregelen samenwerkt met andere wegbeheerders. Dan komt de meerwaarde van DIEGO tot zijn recht.

## Worden regelscenario's ook met private partijen gedeeld?

Dat is op dit moment nog niet het geval. Wel zijn er andere ontwikkelingen die aansluiten op de regelscenario's. Zo werken in het project VM-IVRA (Verkeersmanagement Informatie Voor Route Advies) wegbeheerders samen met service providers en autofabrikanten om meer informatie te delen over omleidingen bij stremmingen, over schoolzones en aankomende wegafsluitingen. Daarnaast worden proeven uitgevoerd met het delen van 'Digitale Informatie berichten'. Dat zijn korte berichten die gepusht worden naar weggebruikers die op bepaalde locaties rijden, bijvoorbeeld over een stremming of een evenement. Voor meer informatie verwijzen we graag naar <http://vm-ivra-drs.nl/>.

## 8. Beeldstanden rijkswegen

### Wat houdt dit data item in?

Dit data item omvat het actueel en snel delen van de actuele beelden op de rijstrooksignalering op de autosnelwegen. Zoals een lagere toegestane snelheid, verdrijfpijlen en rijstrookafsluitingen. De focus hierbij ligt op het wegennet van Rijkswaterstaat. Wegbeheerders die ook rijstrooksignalering hebben, zijn van dit data item ontheven.

### Ik heb ook rijstrooksignalering. Hoe kan ik die delen?

Het is niet nodig om deze data te ontsluiten. De scope van dit data item is beperkt tot de rijkswegen. Rijkswaterstaat heeft hiervoor een techniek ontwikkeld die niet eenvoudig is over te nemen door andere wegbeheerders. Er zijn nog geen andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat die rijstrooksignaleringen op vergelijkbare wijze ontsluiten.

## 9. Brugopeningen

### Wat houdt dit data item in?

Zodra een brug wordt geopend (niet meer voor het wegverkeer beschikbaar is), dit automatisch melden bij de NDW. Zodra de brug weer beschikbaar is voor wegverkeer, wordt dit ook weer gemeld. Door deze informatie te gebruiken in navigatiesystemen kunnen weggebruikers tijdig worden omgeleid en wordt voorkomen dat zij onnodig voor geopende bruggen moeten wachten.



## Moet ik mijn brugopeningen ontsluiten?

Er wordt al van een groot aantal bruggen gemeld dat deze geopend of gesloten zijn. De focus vanuit de digitaliseringsopgave ligt op de bruggen die liggen op het zogenaamde RVM wegennet. Van bijna alle bruggen op dit wegennet worden de openingen doorgegeven. De beheerders van de bruggen die nog in deze lijst ontbreken, zijn al benaderd om dit alsnog op te pakken.

Mocht u toch een brug hebben die u wilt ontsluiten, dan bent u zeker uitgenodigd om dat te doen. Of uw brug al ontsloten wordt kunt u het best kijken op de website:

<https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/geo/map?layers=BRIDGE>. Indien er een 'wifi' icoontje bij de brug staat, dan worden openingen al gemeld.

## Hoe kan ik mijn brugopeningen ontsluiten?

Dat kan op verschillende manieren. De meest eenvoudige en (meestal) goedkoopste is door een sensor te laten plaatsen op de waarschuwingslichten. De NDW kan dit voor u verzorgen.

Daarvoor kunt u een verzoek doen via de mail aan [mail@servicedeskndw.nu](mailto:mail@servicedeskndw.nu). Andere manieren zijn kort beschreven in de handreiking brugopeningen op [www.datapedia.nl](http://www.datapedia.nl)

# 10. Statische parkeerdata

## Wat houdt dit data item in?

Alle openbare parkeerplekken die bedoeld zijn voor bezoekers (zogenaamd kort parkeren) worden in een centraal register vastgelegd. Dit Nationaal Parkeer Register (NPR) omvat allerlei gegevens over betaald straatparkeren, P+R terreinen, carpoolterreinen en parkeergarages. Het doel is dat alle parkeervoorzieningen voor bezoekers met minimaal 25 parkeerplekken in dat register wordt opgenomen. Daardoor kunnen navigatiesystemen bezoekers naar de juiste parkeerplekken verwijzen én kunnen parkeerterreinen voor bewoners, zoals bij flats, beter worden ontzien. Parkeren op straat valt buiten de scope van dit data item.

## Welke gegevens moeten worden geregistreerd?

Het doel is dat van alle Parkeervoorzieningen de basisgegevens op orde zijn. De basisgegevens zijn de gegevens waar onbekende bezoekers behoefte aan hebben:

- De locatie van de ingang
- De tarieven
- Contactgegevens van de beheerder
- Hoogtebeperkingen (indien van toepassing)
- De capaciteit
- Openingstijden

## Hoe controleer ik welke gegevens al geregistreerd zijn?

In het Nationaal Parkeer Register (NPR) worden alle statische gegevens over de parkeervoorzieningen opgeslagen. Dit vindt meestal plaats door de afdeling parkeren van de gemeente. Hiervoor kunnen zij gebruik maken van een registratiemodule van het NPR. Daarin valt te controleren welke gegevens al zijn opgenomen in het NPR. Daarnaast is er een tijdelijke website beschikbaar (<https://tinyurl.com/parkeerdata>) waarop is weergegeven van welke parkeervoorzieningen de statische data al beschikbaar is. Dit is ook uitgewerkt in het [Stappenplan Parkeerdata](#)

**Overigens wil het 'aanwezig' zijn van de data niet zeggen dat ze inhoudelijk ook kloppen. Het is daarom aan te raden om toch even te controleren of de geregistreerde gegevens ook daadwerkelijk juist zijn. Waar geef ik wijzigingen en aanvullingen door?**

De afdeling parkeren van de gemeente beschikt mogelijk over de registratiemodule van het Nationaal Parkeer Register (NPR). Zij kunnen wijzigingen eenvoudig zelf doorvoeren. Een andere manier is om het verzoek te mailen naar SHPV via [opendata@shpv.nl](mailto:opendata@shpv.nl). Zij helpen met de verwerking in het NPR. Wijzigingen die via andere websites worden doorgegeven komen niet automatisch terecht in het NPR.

## II. Dynamische parkeerdata

### Wat houdt dit data item in?

Dynamische parkeerdata is actuele informatie over een parkeervoorzieningen mét slagboom. Dat zijn eigenlijk altijd garages of afgesloten parkeerterreinen waar betaald moet worden voor het parkeren. De actuele informatie betreft onder andere of de parkeervoorziening op dit moment geopend is en hoeveel parkeerplekken er nog beschikbaar zijn. Door deze gegevens centraal beschikbaar te stellen aan private partijen, kunnen weggebruikers voor en tijdens hun rit naar een parkeervoorziening al zien of ze er nog kunnen parkeren. Als de parkeervoorziening geen plek meer heeft kunnen ze al tijdig hun route aanpassen naar een andere parkeervoorziening.

### Hoe en waar stel ik dynamische parkeerdata beschikbaar?

Daarvoor verwijzen we graag naar de [Infographic Parkeren](#) en het [Stappenplan Parkeerdata](#) **Moet ik nu investeren in nieuwe telsystemen?**

Het is in ieder geval niet de bedoeling om nieuwe systemen aan te schaffen. Wel is het mogelijk dat de gegevens er wel al zijn, maar nog niet centraal beschikbaar. Een voorbeeld is een parkeervoorziening die met een slagboom is afgesloten. In het systeem achter deze slagboom is bekend hoeveel voertuigen er geparkeerd zijn. Dan is het wel de bedoeling om deze gegevens te delen. Het systeem achter deze slagboom kan dit verzorgen. Uw leverancier kan u hierbij helpen.

## 12. Evenementen

### Wat houdt dit data item in?

Net als bij wegwerkzaamheden worden evenementen meestal gepland. Daarom is het proces RegioRegie Zuid-Holland er ook op gericht om de evenementen net als de wegwerkzaamheden mee te nemen in het afstemproces en daarmee ook in te voeren in MELVIN. Met name de grote verkeerstromen (inkomend en weer vertrekkend) zijn vaak van belang voor het RVM+ wegennet. Zo kunnen bv. wielervedstrijden, grote evenementen in bekende grote publiekslocaties, voetbalwedstrijden, weekmarkten, of bv. Sinterklaas intochten ingevoerd worden in MELVIN. Zodoende kan een wegbeheerder overzicht creëren en houden over de evenementen (in combinatie met de geplande wegwerkzaamheden).

### Geldt voor evenementen dan niet precies het zelfde als bij wegwerkzaamheden?

Ja, dat klopt. Data-item 12, wordt daarmee in 1 adem met data-items 1 en 2 genoemd en opgepakt.

## 13. iVRI

De verkeerskundige wereld staat voor een paar mondiale, veelal technische, ontwikkelingen die het vakgebied sterk gaan beïnvloeden. Voertuigen nemen steeds meer rijtaken van de bestuurder over, kunnen communiceren met andere voertuigen en met verkeerssystemen zoals verkeerslichten. Deze verkeerslichten worden steeds slimmer. Een intelligente verkeersregelinstallatie, de iVRI, kan communiceren met voertuigen en fietsers. Op basis van de ontvangen voertuigdata kunnen kruispunten efficiënter worden geregeld. En dankzij de data die een iVRI uitzendt, kunnen weggebruikers persoonlijk geïnformeerd en bediend worden. Daarvoor is het belangrijk dat de ontvangen en verzonden iVRI-data van voldoende kwaliteit zijn.

### Klopt het dat V-Logdata moet worden ontsloten?

Nee, het data-item iVRI gaat enkel over iVRI-data, gedefinieerd als de 28 KPI's uit UDAP, en niet over VRI-data.

### In welk format moet ik iVRI-data aanleveren?

Voor de iVRI hoeft je als wegbeheerder niet zelf data aan te leveren, UDAP voldoet automatisch aan het juiste format.

### In welke mate moeten alle wegbeheerders alle UDAP-KPI's halen – is bijvoorbeeld 50% voldoende?

Hier is best-effort het minimum. Advies: Start met op orde brengen van Techniek- en Conformiteits-KPI's. Daarna de Use Case KPI's, afhankelijk van welke Use Case

wegbeheerder operationeel heeft.

## Ik zie op Datapedia geen Handreiking iVRI, klopt dat?

Dat klopt. Deze wordt opgesteld door het landelijke team van de Data Top 15. Wij laten weten zodra deze gereed is.

## 14. Logistiek

### Wat houdt dit data item in?

Logistieke data gaat over de informatie die relevant is voor de logistieke sector. Dit gaat over de volgende gegevens:

- Vrachtwagen parkeren en parkeerverboden
- Venstertijden
- Laad en losplekken
- Milieuzones

Van origine stonden hier ook andere gegevens tussen. Een aantal gegevens is verplaatst naar het data-item (6) Borden, namelijk: beperkingen in hoogte, breedte, lengte, aslast of gewicht. Daarnaast zijn de voorkeursroutes voor vrachtverkeer komen te vervallen. Deze kunnen namelijk niet worden verwerkt in de routesystemen van vrachtwagens.

### Waar kan ik de logistieke gegevens controleren, vastleggen of wijzigen?

De gegevens zijn op dit moment nog beschikbaar in het platform van Matrixian: <https://platform.datavorlogistiek.nl>. U kunt daar de gegevens controleren, aanpassen, toevoegen en verifiëren (goedkeuren). Vooralsnog gaat het alleen om de gegevens: Vrachtwagen parkeren & parkeerverboden, Venstertijden, Laad & losplekken en Milieuzones.

De informatie op het platform zal in de loop van 2024 worden overgedragen aan NDW. De gegevens zijn dan te controleren en verifiëren via de webapplicatie GEORGE. Zie het data-item 6. Borden voor meer informatie.

U kunt zonder inlog de gegevens bekijken. Wilt u wijzigingen doorvoeren, dan dient u zich eerst te registreren. Dat kan via: <https://platform.datavorlogistiek.nl/register>

## 15. Fiets

### Wat houdt dit data item in?

Fietsdata betreft alle data die bekend is over de fietsers, hun gedrag en het fietsnetwerk. Fietsdata richt zich voor de wegbeheerder in eerste instantie op teldata en parkeerdata. Teldata (ook historische tellingen) moeten aan de NDW worden aangeleverd. Daarmee wordt het open data en kunnen ook anderen deze data gebruiken voor inzichten en modelberekeningen. Zie voor de wijze waarop teldata en parkeerdata moeten worden verzameld en aangeleverd de handreiking fietsdata.

## Welke fietsdata-items zijn beschikbaar?

- Fietsteldata – [NDW Dexter](#)
- Fietsparkeerdata – [www.veiligstallen.nl](http://www.veiligstallen.nl)
- Basisnetwerk en infrakenmerken - [George - Wegkenmerken, verkeersborden \(ndw.nu\)](#)
- GPS data/ Herkomst en bestemmingen – Landelijke standaard nog in ontwikkeling. Via provincie of regio wel inzichten mogelijk.
- Deelfietsdata – [www.dashboarddeelmobiliteit.nl](http://www.dashboarddeelmobiliteit.nl) en [De OV-fiets | Deur tot deur | NS](#)
- CBS gegevens over de fietser en de fiets [StatLine \(cbs.nl\)](#)
- Scholierenroutes en andere open fietsdata ZH - [Open fietsdata provincie Zuid-Holland](#)

## Wat kan ik met fietsdata?

Voor beleidsmedewerkers geeft fietsdata belangrijke informatie om fietsgebruik te monitoren en stimuleren. De fietsdata staat nog in de kinderschoenen ten opzichte van autodata. Toch zijn er al veel vernieuwende inzichten opgedaan op basis van verschillende databronnen. Standaardisatie van GPS-data en het verrijken van fietsnetwerken zijn de volgende ontwikkelingen die leiden tot bruikbare analyses van de fietsbereikbaarheid en fietsveiligheid.

Voor de fietsers zelf is er openbare fietsdata beschikbaar. Dit betreft vooral informatie over fietsenstallingen en deelfietsdata (zie links bij bovenstaande fietsdata-items) en door partijen als fietsersbond gedeelde data en routeplanners.

## 16. Schoolzones

### Wat houdt dit data item in?

De Schoolzones zijn begin 2024 als 16<sup>e</sup> data item toegevoegd aan de lijst. Een schoolzone is een gebied rond een basisschool waarbij gebruik wordt gemaakt van wegmarkeringen, borden of andere objecten die aangeven dat er een lagere snelheid geldt en dat men goed moet opletten op schoolkinderen. Een schoolzone heeft dus altijd een fysieke uitvoering op straat, echter bestaat er geen standaard richtlijn voor de inrichting van een schoolzone. Vaak is er wel een J21 bord (waarschuwing voor overstekende kinderen) aanwezig.

Door schoolzones vast te leggen, kunnen weggebruikers in de nabijheid van een schoolzone worden geattendeerd op de aanwezigheid hiervan. Daarnaast kunnen navigatiesystemen (op termijn) rekening houden met de aanwezigheid van de schoolzones, om vracht- en ander verkeer niet onnodig langs deze zones te verwijzen.

### Hoe kan ik de schoolzones controleren, aanvullen en wijzigingen?

Schoolzones zijn geïnventariseerd aan de hand van diverse foto materiaal en luchtfoto's. De gebieden zijn opgenomen in de NDW webapplicatie [GEORGE](#). U kunt toegang aanvragen bij de NDW door een mail te sturen naar [mail@servicedesknw.nu](mailto:mail@servicedesknw.nu). Een wegbeheerder kan de

schoolzones in het eigen gebied controleren en verifiëren. Door de aanwezigheid van een schoolzone te verifiëren, nemen meer partijen het op in de waarschuwingen en navigatie.

Het is mogelijk dat bepaalde schoolzones ontbreken, mede omdat de inventarisatie sterk is gebaseerd op basis van wegmarkeringen. Als er schoolzones ontbreken, dan kunnen deze op de kaart worden ingetekend. Een schoolzone dient wel fysiek herkend te kunnen worden op straat.