

# Publiek-private samenwerking cruciaal voor RTTI

Gepubliceerd 28-jun-23 10:27 door [Esther de Waard](#)

Begin juni nam het VM-IVRA team deel aan de NTM-bijeenkomst 'Aan de slag met Real Time Verkeersinformatie'. Deze stond geheel in het teken van de herziene Europese RTTI verordening (Real Time Traffic Information) die per 1 januari 2025 ingaat en de nodige verandering gaat brengen in het dagelijkse werk van wegbeheerders. Verplichtingen, maar ook veel kansen! Verplichtingen voor wegbeheerders, maar ook voor serviceproviders. De verordening is ook vooral een oproep voor wegbeheerders en serviceproviders om meer te gaan samenwerken op het gebied van datakwaliteit en het opzetten van een feedbackloop.

Carolien Mazal, Edwin Kools (TomTom) en Bart Lannoo (Be-Mobile) legden tijdens de bijeenkomst uit hoe zij tegen de herziene RTTI verordening aankijken en dat zij de implementatie daarvan graag samen oppakken met wegbeheerders. In de workshops erna was er volop ruimte om aan te geven wat wegbeheerder graag anders zouden willen zien in de huidige diensten van de serviceproviders. Als partner van VM-IVRA is NTM dé plek om deze structurele samenwerking op te starten en verder uit te bouwen.

Vanaf 1 januari 2025 wordt nieuwe Europese regelgeving over het beschikbaar stellen van verkeersdata een feit. Zo zijn verstrekkers van verkeersdata met de nieuwe Europese regelgeving verplicht om verkeersdata die ze al gedigitaliseerd hebben, goed bij te houden en beschikbaar te stellen aan serviceproviders die op hun beurt de data gebruiken om de dienstverlening aan weggebruikers te verbeteren. Hiervoor is het natuurlijk van belang dat de data actueel, real-time en van goede kwaliteit zijn. Belangrijke voorwaarden voor serviceproviders zoals Flitsmeister, TomTom, of Waze om dit in hun diensten te verwerken. Beschik je als wegbeheerders nog niet over dergelijke data, dan word je niet verplicht gesteld om de data te hebben. De RTTI verordening zal gefaseerd worden ingevoerd tussen 2025 en 2027 en kent een uitbreiding van datasoorten en geografische scope tot alle wegen waar verkeer is toegestaan. Er zijn ook cruciale data categorieën aangewezen. Cruciaal zijn gegevens over regelgeving en beperkingen als statische en dynamische verkeersregels, snelheidsbeperkingen en eenrichtingswegen. Maar bijvoorbeeld ook gegevens over de toestand van het netwerk zoals wegwerkzaamheden en rijstrookafsluitingen. Omdat Nederland het hele netwerk heeft aangewezen als primair netwerk, geldt de gefaseerde uitrol niet voor NL.

In Nederland hebben de gezamenlijke overheden afspraken gemaakt over de digitalisering van data voor verkeer en mobiliteit (BO MIRT 2018). Hierin is onder andere het doel

geformuleerd om in 2023 90% van de mobiliteitsdata op orde te hebben voor de zogeheten Data Top 15. Deze Data Top 15 bestaat onder andere uit: geplande werkzaamheden, maximumsnelheden, borden (ge- en verbod) en fietsdata zoals routes, snelheden, parkeren en gebruik stallingen.

De wegbeheerder kan met de herziene RTTI verordening meer invloed krijgen op de routekeuzes door serviceproviders. Als een weg is afgesloten, is het voor een gemeente belangrijk dat de weggebruiker met de omleidingsroute niet door schoolzones of woonwijken wordt gestuurd. Hoe meer data er beschikbaar is, hoe slimmer de serviceproviders de routes kunnen aanbieden en kunnen inspelen op maatschappelijk verantwoorde routing. Uiteraard vraagt dit wel om kwalitatieve en actuele data en daarmee de nodige inspanningen om de data real-time te krijgen en te houden. Zo zorgen we er met z'n allen voor dat we met verkeersdata de weg iedere dag een beetje veiliger maken.

Tags : ntm, rtti, vm-ivra