

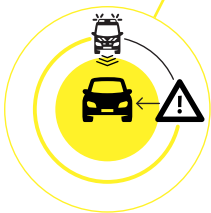
# Safety Priority Services Resultaten 2022-2024

## Opschalen en continueren

Het Safety Priority Services initiatief (2022-2024) met de Partners ANWB, Be-Mobile (met Flitsmeister), KIA, Hyundai, INRIX en TomTom ging in 2022 succesvol van start. Gezamenlijk leveren zij de volgende use cases:



**Filestaartwaarschuwingen:** Bij een groot snelheidsverschil tussen je eigen voertuig en het laatste voertuig in een file verderop je route, krijg je een waarschuwing om snelheid te minderen. Anders dan bijvoorbeeld bij de matrixborden boven de weg krijgt dus niet iedere weggebruiker op die plek en op dat moment een waarschuwing: alleen als dat gezien het snelheidsverschil gevaarlijk dreigt te worden. De waarschuwing kan op alle wegen gegeven worden: op de snelweg, maar ook op provinciale of gemeentelijke wegen.



**Waarschuwingen voor nood en hulpdiensten:** Je krijgt een waarschuwing als er een nood of hulpdienst nadert en ziet uit welke richting de hulpdienst komt, zodat je niet verrast wordt en je je kunt voorbereiden op eventueel uitwijken of het aanpassen van je snelheid.

**Waarschuwingen op basis van 'Safety Related Traffic Information':** Je wordt onder andere gewaarschuwd voor tijdelijk glad wegdek, kortstondige wegwerkzaamheden, spookrijders en onbeheerde wegblokkades.



**Verkeersregels:** Je ontvangt in de auto maatwerk informatie over de geldende maximale snelheden, matrixborden boven de weg (rode kruizen, pijlen) en andere informatie die nuttig is voor weggebruikers, zoals milieu- en schoolzones.



Nu de looptijd van het Safety Priority Services initiatief officieel ten einde is, blikst deze factsheet terug op de behaalde resultaten. Ook kijken we vooruit naar de periode na Safety Priority Services.

## Gebruikersinzichten

### Toegevoegde waarde van safety priority services

Gevraagd naar de algemene mening over de safety priority services geeft 85% van de ondervraagden aan dat de services de veiligheid verbeteren. Circa 80% vindt de kwaliteit en betrouwbaarheid goed. En circa 75% ziet de waarschuwingen voor gevaarlijke situaties. Dit zijn cijfers op basis van de meest recente enquêtes. Het is daarbij niet mogelijk om 1 op 1 te concluderen of de tevredenheid toe- of afneemt, aangezien elk kwartaal andere mensen bevestigd worden. De hoge waardering geeft wel veel vertrouwen.

### Filestaartwaarschuwing benchmark

Digitaal gegenereerde filestaartwaarschuwingen zijn voor de mensen die ze ontvangen even accuraat als de traditionele filemeldingen met lussen en portalen. Daarnaast kunnen we concluderen dat de portalen

boven de weg op dezelfde tijd en plaats de file aangeven als de meldingen in het voertuig. Dat betekent dus ook dat waar er geen signalering is, er toch filestaart beveiliging op een kwalitatief goede manier gegeven wordt.

Gebruikersinzichten op basis van enquêtes geven aan dat weggebruikers hun snelheid aanpassen en alerter rijden nadat ze een waarschuwing hebben gekregen voor bijvoorbeeld een pechgeval verderop. Dit inzicht is nu verrijkt met gemeten gedrag (measured behaviour). Zo heeft een Partner de directe relatie onderzocht tussen een filestaartwaarschuwing en een daarop volgende snelheidsafname. De data lieten net voor de waarschuwing een lichte daling in snelheid zien en na de melding werd een relatief grote(re) daling in snelheid geregistreerd. Dat is het gewenste effect. Maar

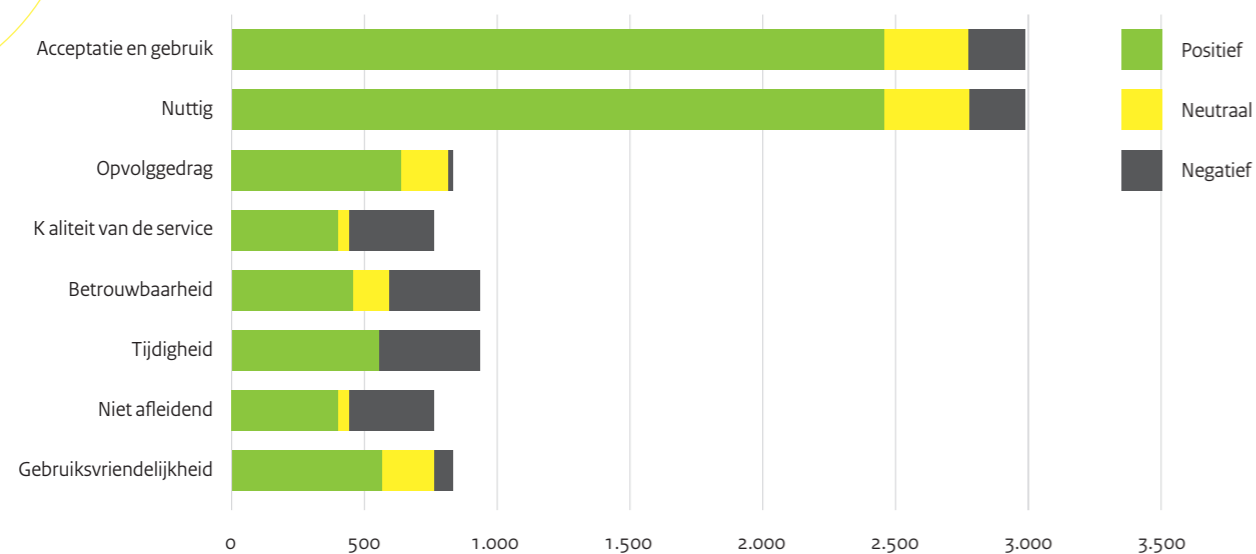
er kan nog niet geconcludeerd worden dat de melding de (enige) oorzaak is van de daling in snelheid. Dat de weggebruiker remt, kan meer oorzaken hebben dan enkel de waarschuwing. Wél kan geconcludeerd worden dat de waarschuwing getoond wordt op een goed moment. Het merendeel van bestuurders remt net na de waarschuwing af.

### Betere waarschuwing voor nood- en hulpdiensten

De gebruikersinzichten laten zien dat berichten als afleidend kunnen worden ervaren wanneer de relevantie van het bericht niet duidelijk is. Bijvoorbeeld wanneer je wordt gewaarschuwd voor een naderende ambulance en je vervolgens de ambulance niet ziet omdat jouw route de route van de ambulance niet kruist. Op basis van reacties van gebruikers hebben serviceproviders de werking van hun nood- en hulpdiensten waarschuwing

geoptimaliseerd. Meldingen worden nu doorgegeven bij een kleinere afstand tussen de ambulance en de weggebruiker die de EVA melding ontvangt. Enquête resultaten laten zien dat tot 100% van de bestuurders die een waarschuwing kregen daadwerkelijk de ambulance heeft gezien. 84% geeft aan op basis van de melding ruimte te maken voor de ambulance.

## Waarschuwing naderende Nood- en hulpdiensten (ambulance)



## Feedback

Een belangrijk onderdeel van deze samenwerking is het verbeteren van de publieke data. Op basis van de feedback van de serviceproviders zijn diverse verbeteringen doorgevoerd. Interessant om te melden is de volgende feedback van de serviceproviders:

- De input voor afsluitingen komt niet altijd overeen met de werkelijke exacte start- en eindpunten. Hierdoor ontstaat een discrepantie met wat door Service Providers wordt gewenst; de afsluiting lijkt langer dan deze in de praktijk daadwerkelijk is. Een oplossing ligt in nauwkeuriger invoer door de wegbeheerder.
- Soms worden dezelfde bericht-ID's gebruikt voor verschillende locaties. In de werkprocessen bij VCNL zijn aanpassingen verricht waarbij nu wordt gewerkt met een nieuwe melding, in plaats van een bestaand bericht-ID te koppelen aan een nieuwe locatie.
- Feeds bevatten vaak meerdere berichten voor dezelfde situatie. Serviceproviders willen echter graag één uniek bericht per situatie, opgebouwd uit verschillende onderdelen. Zodat meldingen kunnen worden gerelateerd, samengevoegd en meer context kan worden gegeven. Dit vraagt om een roadworks-backbone (ontwikkeling binnen de NDW-backbone).

Eerder zijn al de volgende verbeteringen doorgevoerd:

- Het VCNL-proces voor wegafsluitingen is aangepast, waarbij nu duidelijk wordt aangegeven of een rijbaan volledig is afgesloten of dat verkeer wel over de vluchtstrook kan rijden.
- De afhandeltijd van incidenten door bergers wordt nauwkeuriger aangeduid, waarbij de automatische afmeldtijd nu is gewijzigd van 75 naar 25 minuten.
- In voorbereiding: de start- en eindtijd van wegwerkzaamheden met afsluitingen wordt nauwkeuriger aangeduid, waarbij nu gebruik wordt gemaakt van Floating Car Data.

## Meer weggebruikers veiliger onderweg

Gedurende de looptijd van Safety Priority Services is een toename gerealiseerd van het aantal weggebruikers dat gebruik maakt van deze diensten. Deze toename bestaat uit meerdere componenten. Ten eerste worden de diensten door meer serviceproviders geleverd. Ten tweede zijn nu alle veiligheidsregio's aangesloten op de dienst Nood- en hulpdiensten. Ten derde is het gebruik van de diensten door de weggebruikers toegenomen.

### Meer geleverde diensten

In Safety Priority Services waren de beloningen voor de diensten Filestaartwaarschuwing en Naderende nood- en hulpdiensten afgestemd op het aantal geleverde voertuigkilometers. Daarmee is die beloning veel sterker dan voorheen afgestemd op de omvang van (plausibel) geleverde outcome. En wordt vermeden dat publieke middelen worden geïnvesteerd in ontwikkelingen die niet of nauwelijks tot daadwerkelijk rendement worden gebracht. Deze werkwijze is goed bevallen en zal in de toekomst ook zoveel mogelijk bij nieuwe projecten worden doorgevoerd.

Ook de service providers verwelkomen dit vergoedingsmodel. Slechts het centraal beschikbaar stellen van publieke data van goede kwaliteit draagt onvoldoende bij aan de totstandkoming van deze Safety Priority Services. Onze (financiële) prikkels zorgden er bovendien voor dat service providers al diensten implementeerden in Nederland, ook als de onderliggende data nog nauwelijks beschikbaar zijn buiten Nederland.

Alle diensten in scope worden geleverd door een of meer Partners. In 2024 zijn de volgende uitbreidingen gerealiseerd:

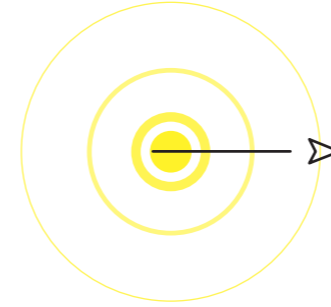
- Kia heeft in 2024 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd. De dienst wordt stapsgewijs uitgerold over hun connected voertuigen.
- Hyundai heeft in 2024 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd. De dienst wordt stapsgewijs uitgerold over hun connected voertuigen.

Deze uitbreidingen zijn gerealiseerd bovenop de uitbreidingen die eerder al zijn gerealiseerd:

- ANWB heeft in 2023 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd in hun Onderweg app.
- TomTom heeft in 2023 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd in hun AmiGo app en TomTom Hazard Feeds richting automobielindustrie.
- ANWB heeft in 2023 de doorgifte van de informatie over gesloten rijstroken en maximumsnelheden van de matrixborden gerealiseerd in hun Onderweg app.

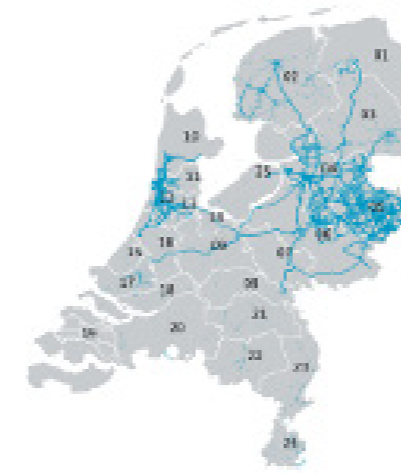
## Samen leveren de partners binnen Safety Priority Services nu de volgende diensten:

	Anwb	Be-Mobile	Hyundai	Kia	TomTom	Inrix
Filestaartwaarschuwingen		✓			✓	
Waarschuwing voor naderende nood- en hulpdiensten	✓	✓	✓	✓	✓	
Verkeersveiligheidswaarschuwingen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Afgesloten rijstroken (rode kruizen boven de snelweg)	✓	✓				
Tijdvensters maximumsnelheid (snelheden overdag en 's nachts)	✓	✓	✓	✓	✓	
Overige ge- en verboden, zoals milieuzones en schoolzones	✓	✓	✓	✓	✓	

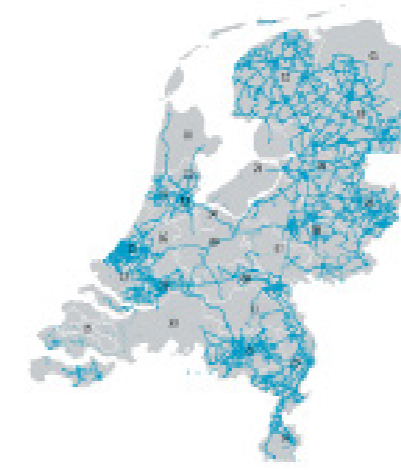


**Waarschuwing Nood- en hulpdiensten in heel Nederland**  
Tijdens de looptijd van Safety Priority Services zijn alle veiligheidsregio's aangesloten op de dienst. In heel Nederland kunnen nu waarschuwingen voor

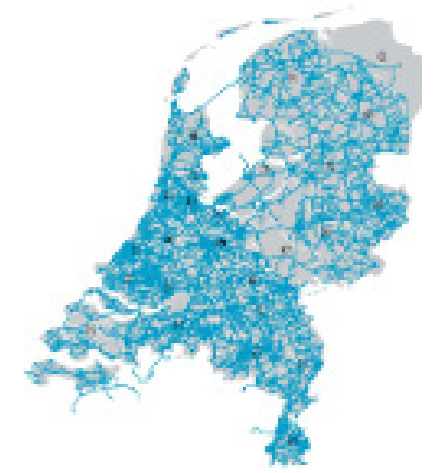
naderende ambulances gegeven worden. Onderstaande afbeeldingen laten van links naar rechts de dekking in de jaren 2022, 2023 en 2024 zien.



2022



2023



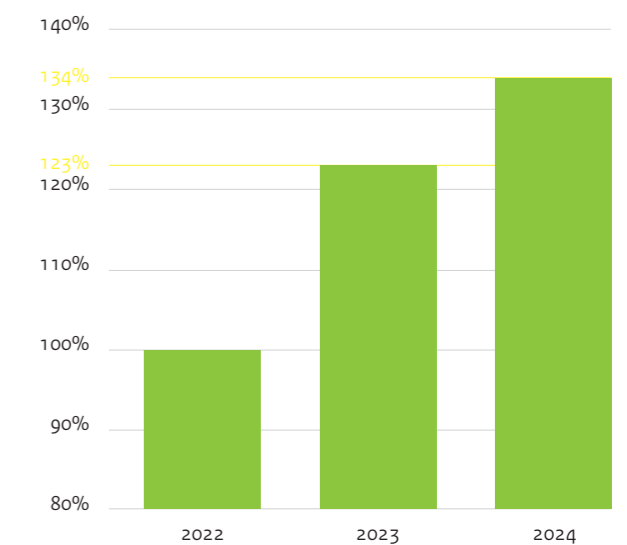
2024

### Toegenomen gebruik van de diensten

In 2023 is het aantal kilometers gereden in Nederland met actieve diensten van onze partners met ongeveer 23% toegenomen. In 2024 is een verdere toename ten opzichte van 2023 gerealiseerd van ongeveer 9%. Over de looptijd van het programma is daarmee een totale toename van ongeveer 34% gerealiseerd. Dit betekent een toename van 34% van het aantal voertuigkilometers waarbij automobilisten gebruik maken van de SPS-diensten, waardoor ze beter geïnformeerd en veiliger kunnen reizen.

Wanneer dit aantal voertuigkilometers wordt afgezet tegen het totale aantal voertuigkilometers dat op jaarbasis wordt afgelegd op het Nederlandse wegennet, betekent dit een dekking van ruim 1 op de 5 voertuigkilometers.

## Gebruik van de diensten



## NDW-backbone

### Beter en sneller informeren

De Safety Priority Services samenwerking heeft er toe geleid dat meldingen van weggebruikers (zogenoemde crowd-sourced meldingen) via de NDW-backbone beschikbaar komen als een open datafeed, waarbij deze gecombineerd worden met meldingen van de wegbeheerders. De NDW-backbone zorgt ervoor dat berichten van diverse bronnen wordt geverifieerd en gevalideerd. Deze nieuwe gecombineerde SRTI feed biedt de mogelijkheid om weggebruikers beter en sneller te informeren over potentieel gevaarlijke situaties. (b.v. melding van een pech- en ongeval).

Uit data-analyse van pech- en ongevallen waarbij de crowd-sourced meldingen vergeleken zijn met de data van de wegbeheerder, is gebleken dat zo'n 90-95% van de pech- en ongevalsmeldingen gemiddeld genomen zo'n 8-10 minuten eerder via een crowd-sourced melding bekend was dan de melding vanuit de wegbeheerder. Daarmee kan de weggebruiker ook eerder gewaarschuwd worden voor dergelijke gevaarlijke situaties. In zo'n 5-10% van de gevallen was de melding van de wegbeheerder de eerste melding.

Uit de NDW-backboneanalyse blijkt verder dat door toevoeging van de crowd-sourced meldingen van diverse serviceproviders het aantal veiligheidsberichten 3-4 keer zoveel wordt. Daarbij dient opgemerkt te worden dat zo'n 2/3 deel van deze extra meldingen afkomstig is van één crowd-sourced bron en dat zo'n 1/3 deel uiteindelijk door meerdere bronnen wordt bevestigd. Een groot deel van de meldingen worden dus niet bevestigd door andere bronnen en zijn dus minder betrouwbaar dan berichten die door meerdere bronnen worden bevestigd. Door het toevoegen van een betrouwbaarheidsscore aan een melding, heeft de serviceprovider de mogelijkheid om meldingen te tonen die een bepaald minimum betrouwbaarheidsniveau hebben.

### Minder afleiding

Weggebruikers ontvangen onderweg veel waarschuwingen. Bijvoorbeeld over ongevallen. Deze waarschuwingen hebben een grote waarde. Na een digitale melding bij een ongeval remt 42% en 52% geeft aan meer alert te zijn. De meldingen worden soms echter als afleidend ervaren. De open datafeed van de

NDW-backbone biedt naast het voordeel van sneller informeren ook het voordeel dat weggebruikers gerichter geïnformeerd kunnen worden op basis van de meest betrouwbare meldingen. Dit kan afleiding verminderen.

## Publiek-private samenwerking gaat door

Safety Priority Services betekende drie jaar lang intensieve samenwerking tussen publieke en private partijen. Deze samenwerking leidde tot een beter begrip van elkaars drijfveren en (on)mogelijkheden. De strategische kwartaalgesprekken die we met elke partner voerden, hielpen daarbij. Ook de dagelijkse samenwerking verliep soepel. Dit is een belangrijke basis voor de komende jaren. Want ook na Safety Priority Services blijven we publiek-privaat samenwerken.

De publiek-private samenwerking binnen Safety Priority Services heeft een fundament gelegd dat niet alleen voortduurt, maar zich ook verdiept en uitbreidt in lijn met de bredere beleidsdoelstellingen van de Actieagenda Auto. Het verbeteren van digitale reis- en routeinformatie, het verhogen van de verkeersveiligheid en het ondersteunen van de transitie naar slimmere en duurzamere mobiliteit blijft een speerpunt. Het gebruik van real-time verkeersdata, zoals de integratie van matrixbordinformatie in voertuigsystemen en waarschuwingen voor naderende ambulances en schoolzones, illustreert hoe digitalisering en verkeersmanagement samenkomen. De overeengekomen intentieverklaringen zijn daarmee niet slechts een voortzetting van bestaande samenwerking, maar een essentiële stap in de transitie waarin we met de industrie deze toepassingen aanjagen.

### Actieplan industrie

In de afgelopen drie jaar heeft deze samenwerking tussen overheid en marktpartijen geleid tot een beter begrip van elkaars belangen en mogelijkheden, met als resultaat een sterke basis voor innovatieve mobiliteitsdiensten. Dit komt nu tot uiting in de intentieverklaringen met Kia en Hyundai, waarmee Nederland niet alleen mobiliteitsdata benut voor verkeersveiligheid, maar ook een voortrekkersrol speelt bij de implementatie van slimme voertuigfuncties. Maar ook de andere kant op, van het voertuig naar de wegbeheerder, blijven we op doorpakken. Zoals het initiatief waarin het ministerie en wegbeheerders op basis van voertuigdata proactief kunnen handelen om de kwaliteit en veiligheid van het wegennet te verbeteren.

Kortom, Nederland bouwt verder op de successen van Safety Priority Services door samenwerking met de markt structureel te verankeren in het mobiliteitsbeleid. Door technologische innovaties te koppelen aan nationale infrastructuurdoelstellingen en verkeersveiligheidsmaatregelen, wordt de mobiliteit slimmer, duurzamer en veiliger – precies zoals de Actieagenda Auto voor ogen heeft.

SRTI - ongeval

