



Deliverable A2: Dashboard datakwaliteit ge- en verboden

Onderdeel van actielijn A: Verbeteren datakwaliteit ge-
en verboden

info@ndw.nu

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Het project.....	6
2.1 Identificatie	6
2.2 Aanleiding	6
2.3 Doelstelling	7
2.4 Beoogd resultaat.....	7
3. Aanpak.....	8
3.1 Fase: innoveren.....	8
3.1.1 Scope bepalen	8
3.1.2 Specificaties bepalen	9
3.1.3 Technisch werkend dashboard ontwikkelen (v1).....	9
3.1.4 Geborgd gebruik	10
3.2 Fase: uniformeren	10
3.2.1 Go/no go uniformeringsfase	10
3.2.2 Doorontwikkeling dashboard o.b.v. eerste gebruik	10
3.3 Fase: produceren.....	11
3.3.1 Geborgd B&O na 2029	11
3.3.2 Monitoren gebruik dashboard	11
3.3.3 Monitoren datakwaliteit geplande afwijkingen	11
4. Planning	12
5. Deliverables	13
5.1 Fase: innoveren.....	13
5.1.1 Scope dashboard	13
5.1.2 Specificaties dashboard.....	13
5.1.3 Deliverable: technisch werkend dashboard (MVP) inclusief B&O t/m 2029	13
5.2 Fase: uniformeren	13
5.2.1 Deliverable: geborgd gebruik	13
5.2.2 Deliverable: specificaties t.b.v. doorontwikkeling dashboard	13
5.2.3 Deliverable: technisch werkend doorontwikkeld dashboard, v2.....	14
5.3 Fase: produceren.....	14
5.3.1 Deliverable: geborgd B&O na 2029	14
5.3.2 Deliverable: monitoren gebruik dashboard	14
5.3.3 Deliverable: monitoren datakwaliteit geplande afwijkingen	15
6. Omgeving en communicatie.....	16
6.1 Specifieke invulling stakeholders.....	17

1. INLEIDING

De motor achter slim, data-gedreven verkeersmanagement

Door de toenemende drukte op de weg en in het openbaar vervoer zijn reizigers steeds afhankelijker van actuele en bruikbare mobiliteitsinformatie om goed geïnformeerde keuzes te kunnen maken. Dat vraagt om één betrouwbare landelijke basis voor mobiliteitsdata. NDW maakt dat mogelijk.

Het Nationaal Dataportaal voor Wegverkeer (NDW), het Nationaal Wegenbestand (NWB) en het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) vormen gezamenlijk dé nationale uitvoeringsorganisatie voor mobiliteitsdata in Nederland. Samen zorgen we ervoor dat mobiliteitsdata actueel, betrouwbaar, eenduidig en toegankelijk is, zodat deze direct inzetbaar is in routenavigatie en reisapps.

Dat realiseren we door als samenwerkende overheden data te verzamelen, te beheren en te delen. Samen met publieke en private partners versterken we de volledige dataketen, ontwikkelen we slimme datatoepassingen en maken data breed beschikbaar via portalen en applicaties. Zo ontstaat één landelijk loket van waaruit mobiliteitsdata doorstroomt naar navigatiediensten, hulpdiensten, wegbeheerders, beleidsmakers en andere gebruikers.

Vanuit die sterke basis dragen we via programma's als ARAMIS, NAPCORE en TISGRADE actief bij aan Europese samenwerking. We vertalen Nederlandse praktijkervaring naar gedeelde standaarden, kwaliteitsafspraken en architectuurprincipes voor schaalbare informatiediensten in Europa.

Op die manier benutten we data slimmer en werken we efficiënter. Daarmee vergroten we niet alleen de maatschappelijke waarde, maar bouwen we aan een slim, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem en zijn we beter voorbereid op de mobiliteitsvragen van morgen. Zo zijn we samen sterker, samen goedkoper.

Van data naar slimme sturing: de rol van ARAMIS

Binnen deze sterke databasisketen vormt het NDW-programma ARAMIS de volgende stap: het daadwerkelijk toepassen van data in het verkeersmanagement. ARAMIS versnelt de digitalisering van verkeersmanagement en helpt de bestaande infrastructuur slimmer te benutten door actuele en betrouwbare verkeersinformatie beschikbaar te maken en in-car informatiediensten te ontwikkelen.

Het programma streeft naar een uniforme, data-gedreven werkwijze waarmee wegbeheerders en serviceproviders gezamenlijk kunnen sturen op bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en leefbaarheid.

De focus voor ARAMIS ligt op het benutten van de kansen die de ontwikkelingen in Smart Mobility én de samenwerking tussen wegbeheerders en serviceproviders bieden om de reizigers goed te informeren, te geleiden en te verleiden om zo te komen tot gedragsverandering van reizigers en de beschikbare netwerk capaciteit rond de grote steden zo optimaal mogelijk te benutten.

Met de investeringen vanuit ARAMIS zetten we, binnen de kaders van het Digitaal Stelsel Mobiliteit (DSM), de transitie in naar structureel digitaal verkeersmanagement en zetten we in op het voldoen aan de eisen van de in 2022 herziene RTTI-verordening, alsook de aan verkeersmanagement gerelateerde aspecten uit de in 2023 herziene ITS Directive (EU 2023/2661).

Actielijnen en projecten binnen ARAMIS

Om de komende jaren optimaal gebruik te maken van de kansen die digitale verkeersinformatie én de samenwerking met private dienstverleners bieden, zetten we in op het verbeteren, verder ontwikkelen en opschalen van in-car verkeersinformatie-diensten gericht op doorstroming, veiligheid en leefbaarheid ten behoeve van het draaiend houden van de Ringen van Amsterdam, Utrecht, Eindhoven, Rotterdam en Den Haag.

Hiervoor zijn binnen het programma ARAMIS 4 actielijnen gedefinieerd:

- A. Verbeteren kwaliteit van data over ge- en verboden
- B. Actuele en betrouwbare verkeersinformatie en actueel overzicht bieden
- C. Voorkomen van ongewenst gebruik van wegen
- D. Verder ontwikkelen van effectieve en efficiënte verkeersinformatiediensten.

In de 4 actielijnen voeren we 16 projecten uit om maatregelen te ontwikkelen en te implementeren.

Maatregelen in actielijnen A en B moeten leiden tot het generen van hoogwaardige data voor gebruik in verkeersinformatiediensten en het creëren van betrouwbare actuele overzichten. Maatregelen in actielijnen C en D moeten leiden tot de realisatie van hoogwaardige verkeersinformatiediensten vanuit een landelijke opzet, waarbij de inzet in zowel stimulerende als dwingende maatregelen via eerdergenoemde wet- en regelgeving zit.

Met de 4 actielijnen en 16 projecten:

1. weten weggebruikers duidelijk wat er wel en niet mag (met minder kans op ongevallen);
2. krijgen weggebruikers tijdig betrouwbare informatie (waardoor ze nog op tijd hun gedrag kunnen aanpassen);
3. krijgen weggebruikers geen routes meer over wegen die daar niet voor bedoeld zijn;
4. krijgen weggebruikers een slim en op maat gemaakt advies (waardoor opvolggedrag zal verhogen).

Transitie, monitoring en evaluatie

Overkoepelend over de hierboven genoemde actielijnen, monitoren en evalueren we de maatregelen en de mate waarin ze bijdragen aan de transitie naar digitaal verkeersmanagement. Om meer zicht te krijgen op de effecten van digitaal verkeersmanagement en de voortgang van de maatregelen zorgt ARAMIS voor planmatige

monitoring en evaluatie van de voortgang en gerealiseerde output. Dit betreft de inzet van maatregelen en hun effect op gedragsverandering en de mate waarin deze maatregelen en effecten bijdragen aan de transitie naar digitaal verkeersmanagement.

2. HET PROJECT

2.1 Identificatie

Dit document beschrijft het projectplan voor deliverable A2: Dashboard datakwaliteit ge- en verboden. Het project maakt onderdeel uit van Actielijn A: Verbeteren datakwaliteit ge- en verboden binnen het programma ARAMIS. ARAMIS verzorgt de ontwikkeling voor Werkspoor 2 in het programma Draaiende Ringen, Smart Mobility II – Verkeersinformatie.

Het project betreft het ontwikkelen en implementeren van een dashboard dat inzicht geeft in de datakwaliteit van de datacategorie ge- en verboden. Het dashboard heeft tot doel serviceproviders én bronhouders inzicht te geven in de kwaliteit van deze datasets zodat helder is of de data aan een nog te bepalen minimaal kwaliteitsniveau voldoen. Binnen ARAMIS worden verschillende dashboards ontwikkeld die elkaar aanvullen. De ontwikkeling hiervan vindt plaats in samenhang met de generieke dashboarding van NDW/NTM, zodat een consistent totaalbeeld ontstaat.

Het project is gelinkt aan de Koplopersaanpak in het kader van taken van bronhouders en de 5 star rating die aangeeft welke elementen relevant zijn om te meten in relatie tot datakwaliteit.

2.2 Aanleiding

Het waarborgen van de kwaliteit van statische verkeersdata, zoals ge- en verboden (bijvoorbeeld maximumsnelheden, milieuzones en lengte/breedte/hoogtebeperkingen), is van cruciaal belang voor een betrouwbare en veilige inzet van informatiediensten door serviceproviders. In het kader van de Europese RTTI-verordening zijn overheden verplicht om relevante statische en dynamische verkeersdata beschikbaar te stellen, in machine leesbare vorm, via een Nationaal Toegangspunt (e.g. NDW). Serviceproviders moeten toegang hebben tot deze data en worden gestimuleerd om de data te gebruiken in hun diensten. Dit stelt hoge eisen aan de betrouwbaarheden en actualiteit van de onderliggende datasets.

Momenteel ontbreekt het aan een gestandaardiseerd en objectief inzicht in de kwaliteit van deze datasets, wat het maken van afspraken over het gebruik van de data bemoeilijkt. Ook voor beleidsmakers is het lastig te bepalen of aanvullend beleid nodig is om de kwaliteit te verbeteren.

Om hieraan tegemoet te komen, is het initiatief genomen tot de ontwikkeling van een dashboard datakwaliteit ge- en verboden. Dit dashboard biedt inzicht in de kwaliteit van de datasets op nationaal niveau, zodat zowel bronhouders en serviceproviders kunnen beschikken over een gedeeld beeld van de datakwaliteit. Daarnaast sluit dit initiatief aan bij de lopende publieke-private dialoog op EU-niveau binnen de RTTI-Taskforce, waarin wordt gewerkt aan geharmoniseerde kwaliteitsindicatoren en beoordelingscriteria.

2.3 Doelstelling

Doel is het creëren van een overzicht van de kwaliteit van de datasets ge- en verboden, zoals maximumsnelheden, milieuzones en lengte/breedte/hoogtebeperkingen. Dit overzicht wordt gecreëerd in de vorm van een dashboard.

Toepassingsgebied: Het dashboard geeft een overzicht van de datakwaliteit van ge- en verboden per gemeente, provincie en Rijkswaterstaat-onderdelen op onder meer de volgende indicatoren:

- Compleetheid van de dataset
- Actualiteit
- Betrouwbaarheidsscore of plausibiliteitsindicator

2.4 Beoogd resultaat

Door inzicht te geven in het kwaliteitsniveau van de data over ge- en verboden kan op objectieve wijze het gesprek met serviceproviders gevoerd worden over het al dan niet overnemen van de data in de informatiediensten.

Anderzijds is het dashboard van belang voor beleidsmakers om te bewaken of er aanvullend beleid nodig is voor kwaliteitsverbetering.

In termen van ‘outcome’ is het beoogde resultaat met de inzet van het dashboard te komen tot een hogere datakwaliteit (een nader te bepalen minimumkwaliteit op basis van de 5-star rating, bijvoorbeeld 3 sterren) van ingevoerde ge- en verboden.

Succescriteria/ Resultaat I-fase: Wanneer is de innovatiefase succesvol? De innovatiefase is succesvol bij:

- Een technisch werkend dashboard met vastgestelde werkinstructie voor bronhouders.

Buiten de directe scope van ARAMIS, maar wel relevant is de inzet van het dashboard door bronhouders en de daarmee verkregen toegenomen datakwaliteit. NDW/NTM maakt dashboarding specifiek voor bronhouders/wegbeheerders, ook met het idee om duidelijke “call to action” te geven. Hier sluiten we bij aan. De inzet van de gebruikersgroep George/NWB is daarbij van belang. Resultaten op dit vlak zijn:

- Gebruikersgroep George/NWB heeft dashboard onder de aandacht gebracht van bronhouders (bijvoorbeeld via LDKO/RDT's, afgestemd met Koplopersaanpak) en heeft met bronhouders een werkinstructie afgestemd die past bij monitoring van datakwaliteit aan de hand van het MVP-dashboard
- Attentiewaarde bij bronhouders (belang van datakwaliteit wegwerkzaamheden) is vergroot.
- Dashboard wordt door bronhouders gebruikt om de kwaliteit van hun ge- en verboden data in te zien. De bevindingen uit het dashboard gebruiken zij om zelf verbeteringen door te voeren in hun data.

3. AANPAK

3.1 Fase: innoveren

3.1.1 Scope bepalen

In deze stap stellen we de scope op voor het te ontwikkelen dashboard. Op voorhand is de volgende scope in beeld:

Doelgroepen: het dashboard is gericht op bronhouders en serviceproviders. Richting beide doelgroepen geeft het dashboard aan wat de kwaliteit is van de verschillende datasets op het gebied van ge- en verboden.

Datacategorieën: het dashboard omvat data in de categorie ge- en verboden. Concreet gaat het dashboard over de volgende cruciale soorten gegevens over statische en dynamische verkeersregelingen zoals genoemd in de RTTI:

- Toegangsvoorwaarden voor tunnels;
- Toegangsvoorwaarden voor bruggen;
- Permanente toegangsbeperkingen;
- Snelheidsbeperkingen (maximumsnelheid);
- Regels voor het leveren van goederen;
- Inhaalverboden voor vrachtwagens;
- Beperkingen op basis van gewicht/lengte/breedte/hoogte;
- Eénrichtingswegen;
- De zonale afbakening van beperkingen, verboden of verplichtingen, de actuele toegangsstatus en voorwaarden voor verkeer in gereguleerde verkeerszones;
- Rijrichting op rijstroken met omkeerbare rijrichting (tidal flows).

Het dashboard geeft inzicht in de kwaliteit van de aangeleverde data. Dynamische gegevens, zoals snelheidsbeperkingen en andere verkeersmaatregelen, kunnen regelmatig wijzigen en worden daarom periodiek beoordeeld. De kwaliteitsmeting geeft steeds een momentopname van de situatie op het moment van beoordeling. Bij een dynamische situatie zoals een tidal flow gaat het daarbij niet om de actuele rijrichting op dat moment, maar om de vraag of correct is vastgelegd dat op het betreffende wegvak een tidal flow van toepassing is. De beoordeling richt zich daarmee op de kwaliteit van de digitalisering van de informatie en niet op de tijdelijke actuele invulling ervan.

Indicatoren: Welke indicatoren op het dashboard getoond gaan worden, welke grenswaarden hiervoor gelden en op basis van welke informatie deze waarden worden berekend, wordt op dit moment besproken in een publiek-private dialoog op EU-niveau vanuit de RTTI-Taskforce. Het concrete voorstel dat vanuit de RTTI-Taskforce nu besproken wordt met de serviceproviders is gebaseerd op een subset van TISA 5-star.

Bronnen: het dashboard maakt gebruik van de bron George/NWB. Alle datacategorieën in scope zijn hierin opgenomen. De ge- en verboden zijn in George/NWB opgenomen in drie lagen:

Wegkenmerken, Verkeersborden en Zones. Diverse datacategorieën zijn opgenomen in meerdere lagen, denk aan de maximumsnelheid en hoogtebeperkingen.

De scope van het dashboard omvat:

- De kwaliteit van de laag 'Wegkenmerken';
- De kwaliteit van de laag 'Verkeersborden', inclusief onderborden;
- De kwaliteit van de laag 'Zones';
- De mate van consistentie tussen de lagen.

Deze fase levert de volgende deliverable:

- Scope voor het te ontwikkelen dashboard ge- en verboden.

3.1.2 Specificaties bepalen

Voordat het dashboard wordt ontwikkeld, worden de specificaties bepaald.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Het dashboard geeft een overzicht van de kwaliteit per datatype per gemeente, provincie en Rijkswaterstaat-onderdelen.
- Het dashboard geeft een overzicht van de kwaliteit per datatype voor heel Nederland en dus niet van gedetailleerdere bevindingen. Hiermee wordt de gerealiseerde datakwaliteit inzichtelijk gemaakt en waardoor duidelijk wordt of de set verplicht moet worden gebruikt door dienstverleners in overeenstemming met de RTTI-verordening of dat er eerst nog een verbetering van kwaliteit nodig is.
- De te hanteren indicatoren (KPI's) en grenswaarden (bijvoorbeeld 3 sterren in 5 star rating) en onderliggende informatie volgen zoals gezegd uit de publiek-private dialoog op EU-niveau vanuit de RTTI-taskforce.
- KPI's proces en KPI's datakwaliteit zijn belangrijk. Die koppeling moet gelegd gaan worden.
- NDW heeft een dashboard geplande afwijkingen ontwikkeld (ARAMIS B5). Bij de bouw van dashboard ge- en verboden wordt zoveel mogelijk aangesloten bij hoe het dashboard geplande afwijkingen is opgezet.

Deze fase levert de volgende deliverable:

- Specificaties voor het te ontwikkelen dashboard ge- en verboden.

3.1.3 Technisch werkend dashboard ontwikkelen (v1)

Op basis van de scope en specificaties ontwikkelen we een eerste technisch werkende versie van het dashboard ge- en verboden. Eerst als mock-up, vervolgens als technisch werkend dashboard (MVP). Daarbij valt ook binnen de scope het beheer van het dashboard vanaf oplevering van het MVP t/m eind 2029.

Het dashboard wordt getest op de bij NDW beschikbare data. Het dashboard en de resultaten uit het dashboard bespreken we met de gebruikersgroep George/NWB. Daar halen we feedback op over twee onderwerpen: de werking van het dashboard en de herkenbaarheid van de resultaten (kunnen we ermee werken en herkennen we wat eruit komt).

Deze fase levert de volgende deliverable:

- Technisch werkend dashboard (MVP) inclusief B&O t/m eind 2029.

3.1.4 Geborgd gebruik

Er moeten afspraken gemaakt worden over het gebruik van het dashboard. Wie gaat het dashboard gebruiken en hoe? Op welke tafel worden bevindingen besproken? Door wie en hoe worden die bevindingen opgevolgd? Er bestaat niet zoiets als een expertteam ge- en verboden. De gebruikersgroep George/NWB wordt daarom gezien als de meest passende plek om dit te gaan beleggen. Ook de Koplopersaanpak zal een rol gaan spelen in de verdere uitwerking, in ieder geval in relatie tot de bouwblokken 'Datakwaliteit', 'Gegevenscatalogus' en 'Monitoring en Evaluatie'.

Vanuit het ARAMIS-programmateam wordt daartoe, afgestemd met de gebruikersgroep George/NWB en de Koplopersaanpak, gekeken naar:

- Gaan de wegbeheerders zelfstandig het dashboard toepassen? Met welke frequentie? Wat is de toekomstige rol van NDW, wegbeheerders, gebruikersgroep George/NWB en LDKO in dit proces? We weten nog niet de exacte behoeften van de wegbeheerders. Met genoemde partijen brengen we die in beeld. En het dashboard zal daarbij in het begin ook als een vorm van monitoringstool, als een soort vorm van light toezicht zoals bij BGT/BAG, dienen om de inzet van wegbeheerders in beeld te brengen.
- Welke doorontwikkeling van het dashboard is eventueel nodig?

3.2 Fase: uniformeren

3.2.1 Go/no go uniformeringsfase

Na oplevering van de eerste versie van het dashboard volgt een go/no go moment. Dit is het moment waarop we in overleg met de opdrachtgever besluiten of het dashboard klaar is voor het eerste gebruik en de verdere doorontwikkeling op basis van dat gebruik. Dit keuzemoment markeert daarmee de overgang van innovatiefase naar uniformeringsfase.

3.2.2 Doorontwikkeling dashboard o.b.v. eerste gebruik

Het dashboard dat eind 2026 opgeleverd wordt is een eerste versie (MVP). In de praktijk kan blijken dat doorontwikkeling noodzakelijk is. Het MVP-dashboard houdt bijvoorbeeld nog geen rekening met:

- TISA 5-star rating. Benodigd:
 - Te rapporteren indicatoren uitwerken in termen van 5-star rating TISA.
 - Afstemming met A1 (datakwaliteit en feedbackloop) en B1 backbone.
- Samenhang dashboard ARAMIS A2 en ARAMIS B5 (geplande afwijkingen) bij doorontwikkeling van A2 en B5. Zodat deze op vergelijkbare wijze toepasbaar zijn.

We werken het onderwerp 'TISA- 5-star rating' uit in functionele en technische specificaties. Deze worden vervolgens verwerkt in het dashboard A2. We stemmen hierbij af met de gewenste doorontwikkeling van dashboard B5 (geplande afwijkingen).

3.3 Fase: produceren

3.3.1 Geborgd B&O na 2029

Binnen scope valt de ontwikkeling van het dashboard en het B&O t/m 2029. Voorgesteld wordt om aan het eind van 2028, bij de overgang naar de productiefase, een Go-No Go moment in te bouwen om in afstemming met de Koplopersaanpak een besluit te nemen over de borging na 2029.

3.3.2 Monitoren gebruik dashboard

NDW heeft primair als rol om het dashboard te voeden, zodat het gebruikt kan worden. Het monitoren van het gebruik is primair een activiteit voor de gebruikersgroep George/NWB, maar vanuit NDW houden we wel een vinger aan de pols. De focus ligt daarbij op de wijze waarop het dashboard gebruikt wordt: wie gebruiken het dashboard, hoe vaak wordt het dashboard gebruikt, op welke manier wordt het dashboard gebruikt, wat vinden de gebruikers van het dashboard? Is er doorontwikkeling nodig?

3.3.3 Monitoren datakwaliteit geplande afwijkingen

Het monitoren van de datakwaliteit ge- en verboden is primair een activiteit voor de gebruikersgroep George/NWB, maar vanuit NDW houden we wel een vinger aan de pols. De focus ligt daarbij op de wijze waarop het dashboard gebruikt wordt: hoe helpt het dashboard bij het verbeteren van datakwaliteit, hoe worden bevindingen vanuit het dashboard in acties omgezet?

4. PLANNING

In de volgende tabel staat de planning van het project op hoofdlijnen. In de achterliggende Excel wordt per stap meer detailinformatie opgenomen.

	2026												2027		2028		2029	
	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	2027-1	2027-2	2028-1	2028-2	2029-1	2029-2
Actielijn A Verbeteren kwaliteit van data over ge- en verboden																		
A2. Dashboard datakwaliteit																		
Ontwikkelen dashboard, versie 1 (MVP)																		
Ontwikkelen dashboard, eerste versie (MVP). Scope: ontwikkeling + B&O t/m 2029								x	x	x	x	x	V1					
Borgen gebruik dashboard t/m 2029								x										
Doorontwikkelen dashboard																		
Opstellen functionele specificaties voor doorontwikkeling													x					
Ontwikkelen dashboard, tweede versie (en volgende versies)														V2		Vx		
Borgen gebruik dashboard na 2029																x		
Toepassen dashboard en verbeteren datakwaliteit																		
Monitoren gebruik dashboard													x	x	x	x	x	x
Monitoren datakwaliteit ge- en verboden													x	x	x	x	x	x
Milestones																		
MA2-1 Opleveren dashboard ge- en verboden, eerste versie (MVP)													•					
MA2-2 Doorontwikkeling dashboard														•				
MA2-3 Doorontwikkeling dashboard voor eindevaluatie																•		
Deliverables																		
DA2-1 Dashboard ge- en verboden, eerste versie (MVP)													•					
DA2-2 Doorontwikkeld dashboard ge- en verboden														•				
DA2-3 Doorontwikkeld dashboard ge- en verboden voor eindevaluatie																•		

5. DELIVERABLES

Dit hoofdstuk volgt de lijn van de planning uit het vorige hoofdstuk en definieert de deliverables die per fase worden opgeleverd.

5.1 Fase: innoveren

5.1.1 Scope dashboard

De eerste deliverable betreft het vaststellen van de exacte scope van het dashboard. Er is al een beeld van de doelgroepen en de te beoordelen datasets. Indicatoren zijn nog in ontwikkeling.

Deliverable: scope voor het te ontwikkelen dashboard ge- en verboden.

5.1.2 Specificaties dashboard

Voordat het dashboard wordt ontwikkeld, worden de specificaties bepaald. Daarbij gelden als basis de scope en de uitgangspunten zoals genoemd in de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2.

Deliverable: specificaties voor het te ontwikkelen dashboard ge- en verboden.

5.1.3 Deliverable: technisch werkend dashboard (MVP) inclusief B&O t/m 2029

De eerste versie van het dashboard die wordt opgeleverd, maakt gebruik van een export uit George/NWB. De data in deze export wordt ingelezen in het dashboard en vertaald naar een aantal indicatoren m.b.t. de kwaliteit van de ge- en verboden data en de consistentie tussen de datalagen in George (Wegkenmerken, Verkeersborden, Zones).

Deliverable: technisch werkend dashboard, versie 1.

5.2 Fase: uniformeren

5.2.1 Deliverable: geborgd gebruik

Er worden afspraken gemaakt over het gebruik van het dashboard. Wie gaat het dashboard gebruiken en hoe? Op welke tafel worden bevindingen besproken? Door wie en hoe worden die bevindingen opgevolgd?

Deliverable: afspraken over het gebruik van het dashboard.

5.2.2 Deliverable: specificaties t.b.v. doorontwikkeling dashboard

Er worden in overleg met de gebruikersgroep George/NWB functionele en technische specificaties opgesteld voor de doorontwikkeling van het dashboard A2 (van MVP naar versie 2). De gebruikersgroep George/NWB levert hier input voor. Op het moment van schrijven zijn de volgende doorontwikkelingen in beeld (nader uit te werken met de gebruikersgroep):

- TISA-5-star rating:
 - Te rapporteren indicatoren. Onder meer Meldingsstatus correctheid, Tijdigheid, Juistheid van de melding.
 - Indicatoren beschrijven in termen van 5-star rating TISA.
- Samenhang dashboard ARAMIS A2 en ARAMIS B5 (geplande afwijkingen) uitwerken. Zodat deze op vergelijkbare wijze toepasbaar zijn.

Deliverable: functionele en technische specificaties voor de doorontwikkeling van het dashboard A2 i.r.t. TISA-5-star rating.

Deliverable: specificaties die verband houden met parallel te ontwikkelen dashboard B5. Zodat deze op vergelijkbare wijze toepasbaar zijn.

5.2.3 Deliverable: technisch werkend doorontwikkeld dashboard, v2

Dit betreft de feitelijke doorontwikkeling op basis van de specs uit de voorgaande deliverables om te komen tot een dashboard v2. Dit kan in stappen, per deliverable (v2a, v2b etc.).

Deliverable: technisch werkend doorontwikkeld dashboard v2.

5.3 Fase: produceren

5.3.1 Deliverable: geborgd B&O na 2029

Binnen scope valt de ontwikkeling van het dashboard en het B&O t/m 2029. Aan het einde van 2028, bij de overgang naar de productiefase, dienen in afstemming met de Koplopersaanpak afspraken over het B&O na 2029 gemaakt te worden.

Deliverable: geborgde afspraken over B&O van dashboard A2 na 2029.

5.3.2 Deliverable: monitoren gebruik dashboard

NDW heeft primair als rol om het dashboard te voeden, zodat het gebruikt kan worden. Het monitoren van het gebruik is primair een activiteit voor de gebruikersgroep George/NWB, maar vanuit NDW houden we wel een vinger aan de pols. Onze focus ligt daarbij op de wijze waarop het dashboard gebruikt wordt: wie gebruiken het dashboard, hoe vaak wordt het dashboard gebruikt, op welke manier wordt het dashboard gebruikt, wat vinden de gebruikers van het dashboard?

We zien bij het gebruik van het dashboard ten minste rollen voor:

- NDW:
 - Voeden dashboard A2 met afgesproken frequentie (voorstel: maandelijks)
 - Monitoren hoe het dashboard gebruikt wordt.
- Wegbeheerders:

- Individueel kennisnemen van beoordeling van de eigen data (voorstel: minimaal 4x per jaar). Daarbij verbetervoorstellen voor eigen werkproces formuleren, die met elkaar vastleggen (afgestemd met Koplopersaanpak) en toepassen.
- Gebruikersgroep George/NWB:
 - Op individueel wegbeheerderniveau monitoren (voorstel: 4x per jaar) of het dashboard gebruikt wordt, aan de hand van
 - Logging, ervan uitgaande dat gelogd wordt wie wanneer voor het laatst heeft ingelogd
 - Ingediende verbetervoorstellen.
 - Bevindingen terugleggen bij de wegbeheerders (afgestemd met Koplopersaanpak)

Deliverable: met afgesproken frequentie (voorstel: maandelijks) gevoed dashboard A2.

Deliverable: overzicht gebruik dashboard.

5.3.3 Deliverable: monitoren datakwaliteit geplande afwijkingen

Het monitoren van de datakwaliteit geplande afwijkingen is primair een activiteit voor de gebruikersgroep George/NWB, maar vanuit NDW houden we wel een vinger aan de pols. De focus ligt daarbij op de wijze waarop het dashboard gebruikt wordt: hoe helpt het dashboard bij het verbeteren van datakwaliteit, hoe worden bevindingen vanuit het dashboard in acties omgezet?

We zien bij het monitoren van de kwaliteit van geplande afwijkingen ten minste rollen voor:

- NDW:
 - Monitoren hoe het dashboard helpt bij het verbeteren van de datakwaliteit.
 - Inzichten vanuit TISGRADE 5.1 (feedbackgesprekken met serviceproviders) leggen naast de inzichten uit het gebruik van het dashboard.
- Wegbeheerder:
 - Verbeteren datakwaliteit, inclusief alles wat daarvoor nodig is zoals aanpassen eigen werkprocessen
- Gebruikersgroep George/NWB:
 - Op individueel wegbeheerderniveau monitoren (minimaal 4x per jaar) m.b.v. het dashboard of datakwaliteit toeneemt. Bevindingen terugleggen bij de wegbeheerders (afgestemd met Koplopersaanpak). Aanvullende wensen voor het dashboard terugleggen bij NDW.

Deliverable: overzicht acties datakwaliteit op basis van inzet dashboard.

6. OMGEVING EN COMMUNICATIE

Voor dit Plan van Aanpak is een eerste opzet van een stakeholdermatrix opgesteld. Onderstaand overzicht toont de stakeholders (markt en overheden) die bij het project betrokken kunnen zijn en in welke rol. Deze matrix wordt verder bij de start van het project met het strategisch omgevingsmanagement uitgewerkt tot een complete stakeholderanalyse.



Op 28 mei is een stakeholderdag/regiobijeenkomst gehouden waarbij input is opgehaald voor de complete stakeholderanalyse. Hierbij is de betrokkenheid van stakeholders en het gebruik van bestaande overleggen ingevuld. Hiervoor is onderstaande indeling gehanteerd. In 6.1 is de uitkomst te vinden.

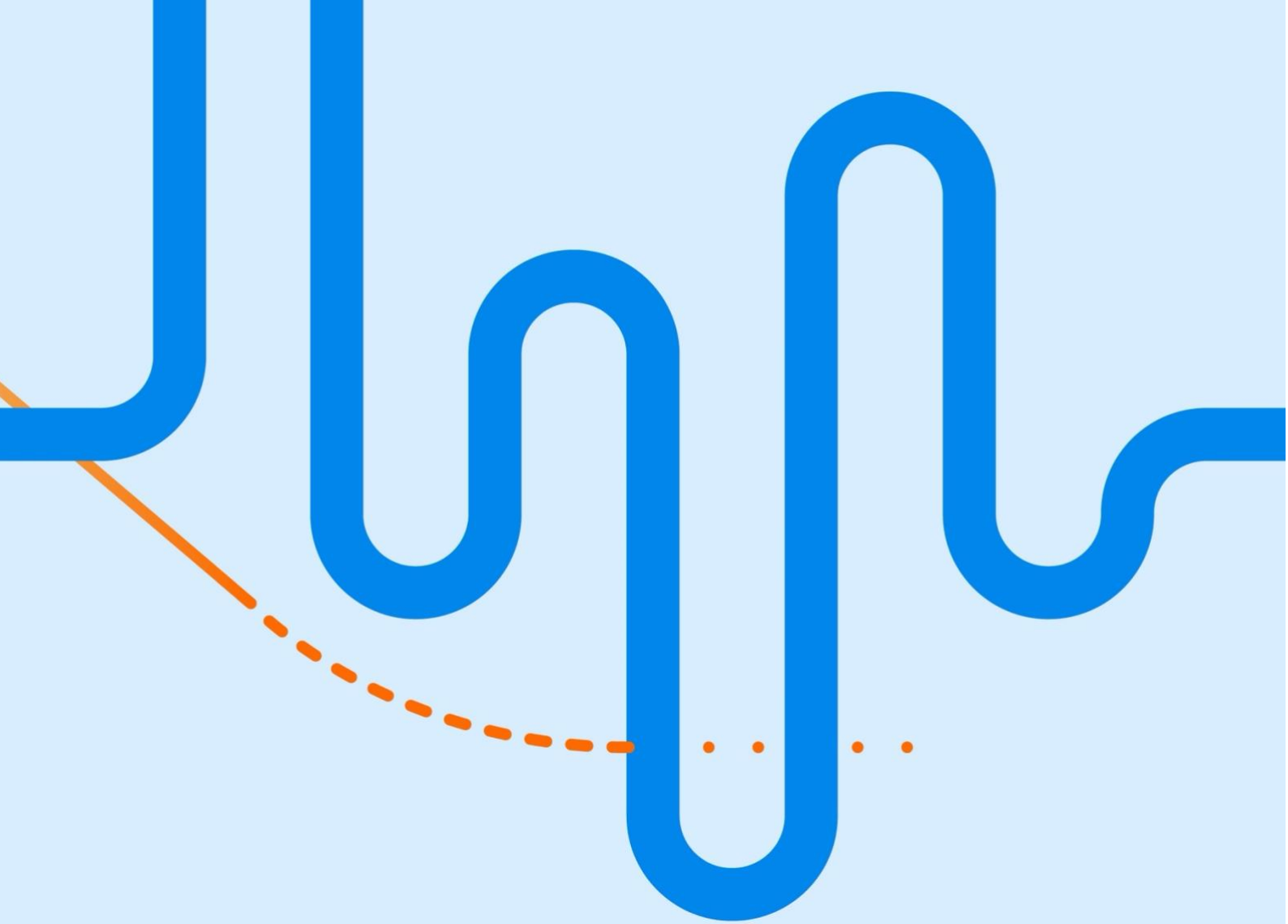
	Ik wil graag de kwaliteit van mijn data voor ge- en verboden op orde krijgen zodat de weggebruiker weet wat mag	Ik wil graag dat mijn wegwerkzaamheden en ongeplande afsluitingen goed in de navigatie terecht komen zodat de weggebruiker zelf op tijd slimme keuzes kan maken	Ik wil graag mijn verkeerscirculatie plannen en verkeersmanagement maatregelen in de navigatie adviezen terug zien	Ik wil graag een toekomstbesten dig verkeersmanagement framework	Ik wil graag samen met service providers testen wat werkt en wat niet als het gaat over digitale VI diensten
Meedoen Daar heb ik concrete ideeën over die ik in de praktijk wil beproeven					
Meedenken Ik denk graag mee vanuit mijn expertise in een klankbordgroep of expertgroep mee met de pilots die hierover gaan plaatsvinden, maar wil zelf geen pilot doen					
Meenemen Ik wordt graag regelmatig over de voortgang geïnformeerd en ontvang graag de nieuwsbrief					

6.1 Specifieke invulling stakeholders

Onderstaande stakeholders hebben tijdens de regiobijeenkomst van 28 mei 2026 aangegeven mee te willen doen met het (door)ontwikkelen en gebruik van een dashboard datakwaliteit.

Inventarisatie Betrokkenheid

Categorie	Partijen/ Ingevulde informatie
Meedoen	Pilot locaties TISGRADE - Gemeente Amsterdam - Heeft programma <i>ITS Ready</i>. Doel: testen verkeersbesluit-bord op straat – George/ NWB op orde. - Gemeente Helmond Koplopersaanpak - Provincie Limburg - Provincie Utrecht Gemeente West Betuwe RDT Midden-Nederland - Gemeente Amersfoort RDT Noord-Holland Flevoland
Meedenken	Gemeente Eindhoven - Input leveren vanuit verkenning werkproces digitale weg-informatie. RDT Oost-Nederland - Provincie Gelderland - Provincie Overijssel
Meenemen	Gemeente Deurne



16 juni 2026

Auteurs

Ronnie Poorterman

Thomas Coolen

© Nationaal Dataportaal Wegverkeer

Info@ndw.nu