



Deliverable D2: Digitaal Informatiebericht (DIB)

Onderdeel van actielijn D: Verbeteren effectieve en efficiënte informatiediensten

info@ndw.nu

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Het project.....	6
2.1 Identificatie.....	6
2.2 Aanleiding	6
2.3 Doelstelling.....	6
2.4 Beoogd resultaat	7
2.5 Achtergrond VM-IVRA.....	8
2.6 Toepassingsgebied	8
3. Aanpak.....	10
3.1 Fase: innoveren	10
4. Planning	12
5. Deliverables	13
5.1 Fase: innoveren	13
5.1.1 Deliverable 2.1: Verkenning op hoofdlijnen	13
5.1.2 Deliverable 2.2: Fundamenteel onderzoek	13
5.1.3 Deliverable 2.3 : Besluitvorming n.a.v. verkenningsfase (go / no-go).....	14
6. Omgeving en communicatie.....	15

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 genereren 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 rijgedrag 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 D2: DIBs (Digitaal InformatieBericht). Het project maakt onderdeel uit van Actielijn D: Verbeteren effectieve en efficiënte informatiediensten binnen het programma ARAMIS. ARAMIS verzorgt de ontwikkeling voor Werkspoor 2 in het programma Draaiende Ringen, Smart Mobility II – Verkeersinformatie.

2.2 Aanleiding

Bij gebeurtenissen die de doorstroming of routekeuze van de weggebruiker beïnvloeden, denk hierbij aan wegwerkzaamheden of incidenten, kan de weggebruiker worden geïnformeerd via wegkantsystemen. Daarbij wordt over het algemeen gebruik gemaakt van wegkantsystemen zoals gele borden, tekstkarren en DRIP's (Dynamisch Route Informatie Paneel). De informatie via deze wegkantsystemen is echter gericht op al het passerende verkeer en daardoor lang niet voor alle weggebruikers relevant. Het aantal beschikbare informerende en adviserende DRIP's neemt de komende jaren sterk af. Daarnaast vertrouwen weggebruikers in toenemende mate op hun navigatiesysteem waarmee het effect van de informatie via de wegkantsystemen afneemt. Bij de wegbeheerders is er om die reden een behoefte om weggebruikers, via de navigatietoepassingen, te informeren en/of adviseren via in-car informatie.

In het eerder uitgevoerde project VM-IVRA is, als onderdeel van diverse in-car toepassingen, het digitaal informatiebericht (DIB) getest. Bij het VM-IVRA project zagen wegbeheerders het digitaal informatiebericht als (aanvullende/alternatieve) mogelijkheid om weggebruikers, op locaties waar geen borden en dynamische routeinformatiepanelen langs de weg staan, toch te informeren via een in-car tekst- of spraakbericht. Via het digitale bericht kregen weggebruikers informatie over bijvoorbeeld actuele verstoringen, wegafsluitingen (o.a. tunnelstremmingen) of omleidingen. Het bericht kan directe handelingsperspectieven, zoals een route-advies, bieden.

2.3 Doelstelling

Dit project betreft een heroriëntatie van gerichte in-car informatievoorziening van wegbeheerders, via serviceproviders, aan weggebruikers. Aan welke functionaliteit is exact behoefte gezien de huidige transitie van wegkant- naar in-car toepassingen. Hierbij wordt gekeken of en als dat het geval is op welke wijze dit gerealiseerd kan worden. Belangrijk hierbij is om inzage te krijgen in de effecten, randvoorwaarden en kosten. Dit om uiteindelijk te komen tot besluitvorming over een eventueel vervolg (met ontwikkeling) of het stoppen met de toepassing.

Binnen het VM-IVRA project zijn in dit kader de eerste ervaringen opgedaan met de inzet van DIBs voor on-trip informatievoorziening op het onderliggend wegennet. Dit heeft geresulteerd in een (voorlopige) richtlijn voor de inzet van DIBs als een in te zetten instrument binnen een regelscenario in Diego. Er zijn echter nog te veel vragen om deze eerste innovatiefase, die is uitgevoerd binnen het VM-IVRA project, af te kunnen sluiten.

Indien geconstateerd wordt dat er een informatiebehoefte is die ingevuld zou moeten worden dienen belangrijke vervolgvragen beantwoord te worden. Deze vervolgvragen betreffen verschillende aspecten van de in-car informatievoorziening.

Denk hierbij aan de verkeersveiligheid (afleiding tijdens het rijden), de toepassingen waarvoor een in-car bericht kan en mag worden ingezet (onder welke weg- en verkeersomstandigheden) en voor welke soort informatie het bericht een duidelijke meerwaarde heeft. Daarnaast dient duidelijk gemaakt te worden of en hoe dit kan worden omgezet in een goede business case voor zowel wegbeheerders als eventuele serviceproviders die een dergelijke dienst aanbieden. Als de DIB (als voorbeeld van in-car bericht) een instrument met meerwaarde blijkt te zijn, dan is landelijke regulering nodig om een verantwoorde (veilige) inzet door wegbeheerders te borgen.

2.4 Beoogd resultaat

In termen van 'output' is het beoogde resultaat:

- Inzage in de benodigde functionaliteit(en) voor wegbeheerders als het gaat om het digitaal informeren van weggebruikers met betrekking tot actuele en veiligheid gerelateerde verkeersinformatie. Voor welke on-trip en pre-trip situaties en op welke momenten dient welke informatie verspreid te worden en welke eventuele randvoorwaarden worden hieraan gesteld.
- Inzage in de mogelijkheden en beperkingen van digitaal (in-car) informeren voor de invulling van deze benodigde functionaliteit(en). Inzage in welke diensten daarvoor bestaan en of moeten worden ontwikkeld met daarbij behorende inschatting van effecten, impact en kosten waarbij rekening wordt gehouden met nog vast te stellen randvoorwaarden als het gaat om bijvoorbeeld verkeersveiligheid.

In termen van 'outcome' is het beoogde resultaat:

- Een beleidsmatige, functionele en technische analyse van digitaal informeren van weggebruikers door wegbeheerders, waarbij op basis van mogelijkheden en beperkingen een besluit voor vervolg zal worden voorgelegd aan het ARAMIS-transitieteam.

Digitaal Informatie bericht (definitie zoals beproefd binnen VM-IVRA)



De DIB is een digitaal informatiebericht waarmee een wegbeheerder de weggebruikers on-trip (via bestaande navigatie apps) kan informeren op een specifieke geografische locatie en op een specifiek moment. Hiermee kunnen weggebruikers geïnformeerd worden over een situatie die niet (of niet altijd) via de navigatie aan de weggebruiker wordt aangeboden. Er kan in dat geval bijvoorbeeld een handelingsperspectief worden aangeboden)

De DIB is tijdens het VM-IVRA project ingezet als onderdeel van een te activeren regelscenario (via een NMS) zoals deze in Diego door wegbeheerders geconfigureerd is.

2.5 Achtergrond VM-IVRA

Het digitale informatiebericht (DIB) is één van de VM-IVRA diensten die ontwikkeld is samen met wegbeheerders en serviceproviders. Het LVMB was inhoudelijk opdrachtgever van het VM-IVRA project. Na de Proof of Conceptfase heeft het LVMB het vervolg van VM-IVRA opgenomen in de samenwerkingsagenda 2023-2024 (zie <https://www.lvmb.nl/samenwerkingsagendas>). Op basis van de LVMB-samenwerkingsagenda heeft VM-IVRA de DIB, inclusief de implementatie van de benodigde functionaliteit in Diego (de DIB is als instrument opgenomen binnen een regelscenario), ingevuld en gerealiseerd en in twee situaties in de praktijk beproefd (2025).

2.6 Toepassingsgebied

Met een DIB wordt in-car informatie aan de weggebruiker aangeboden (gesproken of via een tekstbericht). Omdat de weggebruiker hierdoor afgeleid kan worden van de rijtaak zijn voor de inzet van DIBs destijds binnen het VM-IVRA project strikte toepassingscriteria (voor locatie, situatie en de tekst) gehanteerd. Zo is er uitgegaan van alleen berichtgeving bij een lage rijtaakbelasting en is de DIB binnen VM-IVRA alleen beproefd en toegepast bij volledige stremmingen van wegen.

Navigerend versus niet-navigerende gebruikers: In de eerste fase van beproeving (onder VM-IVRA) werd de toegevoegde waarde van de DIB vooral gezien voor de zogenaamde 'niet navigerende' weggebruikers. Dat zijn de gebruikers van navigatietoepassingen die géén actieve routebegeleiding (navigatie met bestemming) hebben ingeschakeld, maar wél een app gebruiken voor verkeersinformatie. Denk hierbij aan het, op de achtergrond, informeren over flitsers. Aanname hierbij was dat de navigerende weggebruikers (waarbij wel een bestemming is ingesteld en een daardoor een route is gepland) via het navigatiealgoritme van de dienst al voor incidenten/stremmingen wordt gewaarschuwd en een alternatieve route krijgen. Daardoor was de verwachting dat de toegevoegde waarde van de DIB vooral voor de niet-navigerende gebruikers zou zijn.

Indien wordt voldaan aan de toepassingscriteria (zie: "Documentatie bij NDW") kan de DIB in Diego en het NMS van de wegbeheerder worden geconfigureerd. Voorwaarde is dat er een DVM-Exchange verbinding aanwezig is tussen het NMS van de wegbeheerder en de back-end bij het NDW. Een bericht naar de serviceproviders om de DIB in te zetten wordt verstuurd op het moment dat de bijbehorende schakeling in het NMS wordt geactiveerd. Zie documentatie bij NDW voor het volledige werkproces voor de invoer van DIBs.

3. AANPAK

In het project VM-IVRA is als onderdeel van diverse toepassingen ook het digitaal informatiebericht (DIB) getest. In plaats van via een dynamisch routeinformatiepaneel (DRIP) werden weggebruikers via een tekst- of spraakbericht in de auto geïnformeerd. Bij de start van het project VM-IVRA zagen wegbeheerders het digitaal informatiebericht als (aanvullende/alternatieve) mogelijkheid om weggebruikers op locaties waar geen borden en dynamische routeinformatiepanelen langs de weg staan toch te informeren. Uit de beproeving met de serviceproviders is gebleken dat de kwaliteit van de data (nog) niet volledig voldeed; de vertaling naar heldere tekstberichten voor in de auto vroeg nog het nodige handwerk¹. Dit heeft toen geresulteerd in een (voorlopige) richtlijn voor de inzet van DIBs als een in te zetten instrument binnen een regelscenario in Diego. Er zijn echter nog te veel vragen m.b.t. de toepassing om deze eerste beproeving, die is uitgevoerd binnen het VM-IVRA project, af te kunnen sluiten.

Om pre- of on-trip informatievoorziening eventueel op termijn wel structureel in te kunnen zetten is het belangrijk om eerst de verkenningsfase goed af te ronden alvorens een beslissing wordt genomen over een mogelijk vervolg. Hiervoor wordt als onderdeel van dit plan de activiteiten onder stap 1 (verkennen) uitgevoerd. Indien na besluitvorming (go/go-no go moment) een besluit voor vervolg wordt genomen wordt dit plan aangevuld met de activiteiten die nodig zijn voor stap 2 (ontwikkelfase) en stap 3 (beproevingfase). Dit dient te worden vastgelegd in een, door het ARAMIS-transitieteam formeel te nemen, besluit.

3.1 Fase: innoveren

In deze fase worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

Stap 1. Verkennen

- **Deliverable 2.1 – Verkenning op hoofdlijnen**

In deze deliverable wordt samen met de wegbeheerders² verkend in welke situaties pre- of on-trip berichtgeving via serviceproviders gewenst is. Daarnaast wordt, in samenwerking met NTM, een marktverkenning gedaan waarin de opties, kansen en beperkingen voor potentiële diensten in kaart worden gebracht. Op basis van deze twee verkenningen, en de eerdere ervaringen uit het VM-IVRA project, wordt samen met experts / wegbeheerders bepaald welke kansrijke toepassingen er zijn en welke onderzoeksvragen exact onderzocht moeten worden tijdens het fundamenteel

¹ Zie : Evaluatie proof of concept VM-IVRA (21 oktober 2022 | Versie 1.0)

² Het DO – Smart Mobility van RWS heeft gevraagd om binnen deze verkenning de ontwikkeling van de DIB verder te onderzoeken (zie verslag DO-SM ; 6 november 2025). De opdrachtformulering hiervoor is vastgelegd in "Opdrachtoomschrijving Draaiende Ringen Spoor 2: verkenning digitale adviesfunctie" Versie 23 oktober 2025.

onderzoek. Uitwerking van de vragen van de gezamenlijke wegbeheerders is onderdeel van deze deliverable.

- **Deliverable 2.2 – Fundamenteel onderzoek**

Dit onderzoek omvat een inhoudelijke uitwerking van de toepassing en de beantwoording van vastgelegde onderzoeksvragen. Doel is om helder in beeld te brengen welke informatie onder welke omstandigheden met welke randvoorwaarden door een wegbeheerder pre- of on-trip gedeeld zou moeten worden. Hierbij worden relevante experts betrokken, zoals bijvoorbeeld een human-factors- of verkeersveiligheidsexpert(s) die kan bepalen wat de voorwaarden zijn voor een veilige inzet. Denk hierbij ook aan eventuele eisen/randvoorwaarden aan de user interface voor het weergeven/afspelen van de informatie etc.

Op basis van het fundamenteel onderzoek wordt voorgesteld voor welke situaties op welk moment, zoals geïnventariseerd bij deliverable 2.1, het wenselijk is bepaalde informatie digitaal (pre- of on-trip) te delen met weggebruikers, welke diensten daarvoor potentieel in aanmerking komen en wat het te verwachten effect daarvan is i.r.t. het bereik van potentiële dienstverleners. Opgemerkt wordt dat afhankelijk van de toepassing een verschillend bereik voldoende kan zijn. De uitwerking zal plaatsvinden door verschillende scenario's te schetsen.

- **Deliverable 2.3 – Besluitvorming (go/no go)** of op basis van het fundamenteel onderzoek en daadwerkelijke toepassingen de stap naar ontwikkeling en beproeving kan worden gezet.

Stap 2. Ontwikkelen

Uit te werken indien een 'go' wordt gegeven voor dit vervolg.

Stap 3. Beproeven

Uit te werken indien een 'go' wordt gegeven voor dit vervolg.

4. PLANNING

Onderstaand is de planning van de activiteiten voor de verkenningfase weergegeven.

D2 - Digitaal Informatiebericht (DIB)		2026												2027											
		Q2			Q3			Q4			Q1			Q2			Q3			Q4					
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Projectmanagement																									
	Project overleg																								
	Programmaoverleg																								
	Stakeholderanalyse																								
	Risicolog																								
Verkenning																									
Deliverable 2.1 Verkenning op hoofdlijnen																									
	Inventarisatie gewenste toepassingen onder wegbeheerders																								
	Inventarisatie mogelijkheden bij serviceproviders																								
	Selectie kansrijke toepassingen bepalen																								
Deliverable 2.2 Fundamenteel onderzoek																									
	Opstellen onderzoeksvragen																								
	Inhuur human factors expert																								
	Herziene DIB richtlijn																								
	Bureaustudie /onderzoek (extern)																								
Deliverable 2.3 Notitie tbv go/no-go																									

5. DELIVERABLES

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

In dit plan van aanpak zijn alleen de deliverables voor de fase innoveren uitgewerkt.

5.1 Fase: innoveren

5.1.1 Deliverable 2.1: Verkenning op hoofdlijnen

In dit deliverable wordt:

- Inventarisatie in welke situaties is er behoefte/noodzaak om de automobilist pre- of on-trip te informeren via serviceproviders (zowel OWN als HWN) anders dan via het 'normale' route-keuze algoritme van de serviceproviders; Onderdeel hiervan is een inschatting (op hoofdlijnen) van het benodigde bereik voor zinvolle inzet.
- Inventarisatie wat de huidige en toekomstig te verwachten mogelijkheden zijn van serviceproviders bij de inzet van pre- of on-trip informatie in de geïnventariseerde situaties? (denk hierbij aan verwacht bereik, effect en opschalingsmogelijkheden). Daarnaast wordt in beeld gebracht wat de mogelijke beperkingen van serviceproviders, i.r.t. de mogelijkheden, zijn. Denk hierbij aan beperkingen m.b.t. berichtgeving en/of inzetbaarheid (wordt een bericht bijvoorbeeld aan iedereen getoond of kan dit doelgroep specifiek gemaakt worden).
- Met experts wordt een selectie gemaakt van mogelijk kansrijke toepassingen, die in het fundamenteel onderzoek (zie deliverable 2.2) moeten worden meegenomen. Zie hoofdstuk **Error! Reference source not found.** voor een eerste opzet van de onderzoeksvragen van de verkenning.

5.1.2 Deliverable 2.2: Fundamenteel onderzoek

In dit deliverable wordt:

- Welke van de kansrijke toepassingen uit deliverable 2.1 ook daadwerkelijk op een verantwoorde wijze in de praktijk kunnen worden toegepast. Verantwoord betekent hierbij dat als het veiligheidsaspect en de potentiële meerwaarde in samenhang worden beschouwd, het voor wegbeheerders verdedigbaar is om voor het overbrengen van informatie de weggebruiker van de rijtaak mag worden afgeleid (mits voldaan wordt aan de gestelde criteria).

- Gerapporteerd onder welke omstandigheden (rijtaakbelasting, en daaruit afgeleid rijdsnelheid, weg- en verkeerssituatie) het mogelijk is een in-car bericht op een veilige manier toe te passen. Eventueel zal hiertoe een simulatiestudie worden verricht.
- Beschreven welke eisen gesteld worden aan de interface voor de weggebruiker. Hoe moet het bericht aan de weggebruiker worden overgebracht, zowel qua medium (tekst en/of spraak), de wijze waarop het bericht ter attentie van de weggebruiker wordt gebracht als de inhoud, opdat de essentie van het bericht bij de weggebruiker overkomt³. Eventueel zal hiertoe een simulatiestudie worden verricht.
- Vastgelegd wat een en ander betekent voor de plaatsings- en toepassingscriteria (mede i.r.t. de bestaande DIB-richtlijn), waarbij onderscheid gemaakt wordt naar criteria voor stedelijke en niet-stedelijke situaties.
- Een onderbouwde verwachting van de waarde van de toepassing gegeven de, in termen van het benodigde bereik voor zinvolle inzet, verwachte baten en effecten op hoofdlijnen en het draagvlak bij de wegbeheerders. Zie hoofdstuk **Error! Reference source not found.** voor een eerste opzet van de onderzoeksvragen van het fundamenteel onderzoek.
- Bij dit deliverable is een voorwaarde dat het resultaat gedragen wordt door een brede groep van zowel inhoudelijke experts (human factors, verkeersveiligheid) als wegbeheerders (rijk, provincie, grotere en kleinere gemeenten). Om deliverable 2.2 in te kunnen vullen wordt mogelijk inkoop uitgevoerd voor de inhuur van een human factors- en/of verkeersveiligheidsexpert.

5.1.3 Deliverable 2.3 : Besluitvorming n.a.v. verkenningsfase (go / no-go).

Op basis van deliverable 2.1 en 2.2 wordt een beslisnotitie opgesteld, waarin een volledig beeld wordt beschreven m.b.t. de functionele behoefte van wegbeheerders en hoe deze effectief en verantwoord te realiseren. Het ARAMIS-transitieteam wordt op basis van deze verkenningsfase gevraagd te besluiten deze voorgestelde diensten al dan niet in de praktijk te beproeven.

³ Bij de praktijktoepassing van VM-IVRA bleek bijvoorbeeld dat spraakberichten mogelijk (te) snel worden uitgesproken en het spraakbericht ineens werd gebracht, waardoor mogelijk het begin van het bericht gemist werd. Bij tekstberichten is de vraag hoe de weggebruiker weet dat er een tekstbericht is en wat er gedaan moet worden om het bericht te lezen.

6. OMGEVING EN COMMUNICATIE

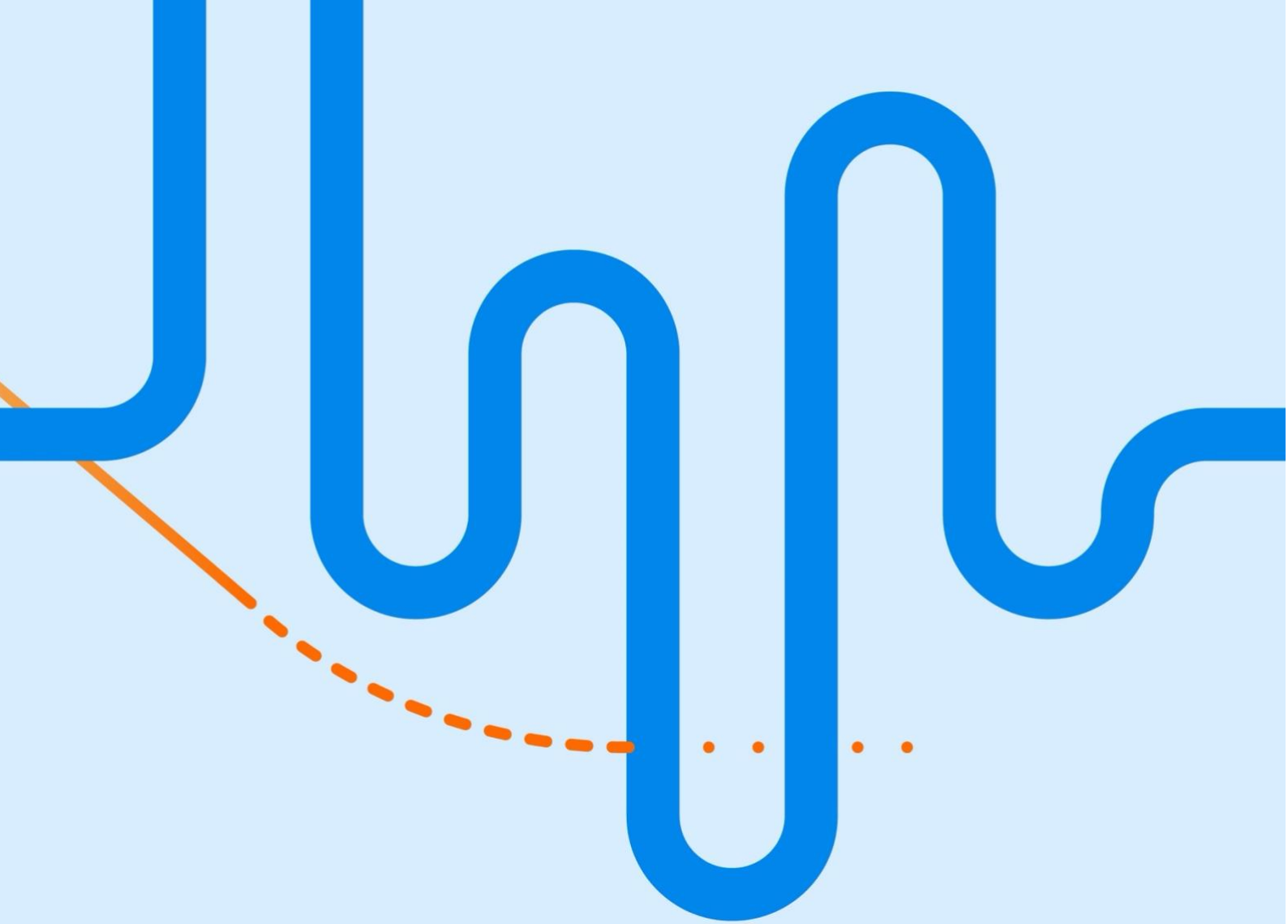
Onderstaand overzicht toont de inhoudelijke stakeholders vanuit wegbeheerders die bij het project betrokken zijn en in welke rol.



Vanuit het project D2 DIB zijn de volgende stakeholders aanvullend (mogelijk) relevant:

Stakeholder	Rol/inbreng
Aannemers (WIU)	Aannemers kunnen serviceproviders inhuren om digitaal VM diensten te leveren rond werkzaamheden en evenementen. Het is belangrijk dat zij zich conformeren aan landelijke afspraken hierover.
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek: Publicatie van richtlijnen door CROW geeft deze landelijke status.
Expertgroep DIB	Deze afvaardiging van wegbeheerders (zie Meedenken) denkt mee bij de ontwikkeling van de DIB. Denk aan inventariseren – welke behoefte is er bij wegbeheerders en wat zijn de randvoorwaarden.
I&W	Opdrachtgever ARAMIS
LVMB / Consultgroep	Landelijk Verkeersmanagement Beraad: Samenwerkingsverband van wegbeheerders voor regio-overstijgende oplossingen voor (weg)verkeersmanagement; Tactische tafel en belangrijk voor draagvlak en brede landelijke toepassing van eventuele afspraken. Heeft huidige versie DIB-richtlijn gepubliceerd en beheert deze.
Markt	Serviceproviders die (nog) geen dienstverlening met DIBs invullen moeten worden geïnformeerd t.b.v. potentiële toekomstige dienstverlening.
Regio's/Wegbeheerders (Ringen)	Direct belanghebbende van de inzet van DIBs bij de Ringen en het effect daarvan. Daarnaast mogelijk toekomstig kostendrager.
Regio's/Wegbeheerders (NL)	Direct belanghebbende van de inzet van DIBs op het eigen beheergebied en het effect daarvan. Daarnaast mogelijk toekomstig kostendrager.
Serviceproviders	Verzorgen verspreiding van DIBs naar de weggebruiker en leveren informatie over gebruik; cruciaal voor inzet en onderzoek.
VC	Verkeerscentrale: Zet actief verkeersmanagement in via regelscenario's en kan DIBs (de)activeren o.b.v. de actuele situatie

RTT	Regionaal Tactisch Team: Ontwerpt en implementeert regelscenario's. Ontwerpt en implementeert regelscenario's met DIB als mogelijk instrument.
WVL	Wegverkeersleiders: Feitelijke actor in de VC van regelscenario's. Communicatie met WVL verloopt via C-WVL (lijnorganisaties betrekken)
Weggebruikers	Krijgt informatie aangeboden (indien klant van serviceprovider) en kan daarmee route al dan niet aanpassen. Kan door informatie mogelijk worden afgeleid van de rijtaak.



12 juni 2026

Auteurs

Ronnie Quaink

© Nationaal Dataportaal Wegverkeer