

MODULE 2

GEPLANDE AFWIJKINGEN: WERKZAAMHEDEN EN EVENEMENTEN



Mede mogelijk gemaakt door provincie Overijssel met budget van krachtenbundeling Smart mobility.



Deze PDF bevat de printscreen van de interactieve E-learning die online staat bij CROW. Een gratis licentie voor de interactieve e-learning kan worden aangevraagd via <https://crow-smartmobility.nl/e-learning-data-en-mobiliteitsbeleid/>.

Colofon

Deze e-learningmodule, module Digitalisering mobiliteitsdata, is onderdeel van de e-learning digitalisering mobiliteitsdata.

De totale e-learning bestaat uit de volgende modules:

- Module 1: Digitalisering mobiliteitsdata, een introductie
- Module 2: Geplande afwijkingen: werkzaamheden en evenementen
- Module 3: Beheer van objecten: parkeren VRI's en bruggen
- Module 4: Verkeersbesluiten en vergunningen
- Module 5: Pro- en reactief verkeersmanagement
- Module 6: Fiets
- Module 7: Organiseren en borgen van de datalevering

De totale e-learning is ontwikkeld in het kader van de Human Capital Agenda Smart mobility, in opdracht van de provincie Overijssel en de partners van het MRA-netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit (DIM), door DTV Academy en het kernteam.

Versie 2.0 – Publicatiedatum: mei 2026

Auteurs: Erik Wegh (Ewegh | Verkeer Mobiliteit en Organisatie), Alex Smienk (Provincie Overijssel), Eric van Dijk (Provincie Utrecht), Chris Bak (Provincie Limburg), Marco van de Burgsteden (CROW), Natalie Veenkamp (DTV Academy) en Kim Heerkens (DTV Academy), met medewerking van NDW. Voor het redigeren van de inhoud is gebruik gemaakt van AI-tools (Claude 4.7).

© 2026 Provincie Overijssel, namens de gezamenlijke landsdelen. Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
INTRODUCTIE.....	5
WAAROM DEZE MODULE?	5
LEERDOELEN.....	7
KERNBEGRIIP	8
WAAROM DIGITAAL VASTLEGGEN?.....	8
DE ROL VAN DE WEGBEHEERDER.....	9
PRAKTIJKTOOLS	10
OPBOUW VAN DEZE MODULE	11
DEEL 1 - GEPLANDE WEGWERKZAAMHEDEN.....	12
INLEIDING DEEL 1	12
WELKE INFORMATIE LEG JE VAST?	13
HET RVM-NETWERK	14
WAT MOET IK DOEN?	15
HOE MOET IK DAT DOEN: VAN GLOBAAL NAAR DEFINITIEF?	16
WIE GEBRUIKT DEZE INFORMATIE?	17
WAT GAAT ER MIS BIJ SLECHTE DATA?	18
WAT VRAAGT DIT VAN DE ORGANISATIE?	19
INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE.....	20
OPDRACHT 1.....	21
DEEL 2 — EVENEMENTEN.....	22
INLEIDING DEEL 2	22
WAT IS HIER ANDERS DAN BIJ WEGWERKZAAMHEDEN?.....	22
WAAROM VRAAGT DIT EXTRA AANDACHT?	23
WELKE INFORMATIE LEG JE VAST?	24
WAT MOET IK DOEN?	25
HOE MOET IK DAT DOEN?	26

INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE.....	27
OPDRACHT 2.....	28
OPDRACHT 3.....	28
REFLECTIEVRAAG.....	28
DEEL 3 — ACTUELE WEGWERKZAAMHEDEN	29
INLEIDING DEEL 3	29
WAT LEVERT HET OP?.....	30
WELKE DATA WORDEN GEBRUIKT?.....	31
WAT MOET IK DOEN?	31
LANDELIJKE ONTWIKKELING	32
DE ROL VAN DE WEGBEHEERDER (HERHALING)	33
OPDRACHT 4.....	34
REFLECTIEVRAAG.....	34
AFRONDING & CONCLUSIE	35
GOED BEZIG!	35
AFRONDING & CONCLUSIE.....	36
WAT BETEKENT DIT VOOR JOUW WERK?.....	37
EINDOPDRACHT (PRAKTIJKCHECK).....	38
KENNISCHECK (KOPPELOPDRACHT)	39
MEER WETEN?.....	40
VOLGENDE MODULE	40
ANTWOORDEN OPDRACHTEN	41

INTRODUCTIE

MODULE 2 — Geplande afwijkingen

In deze module leer je waarom het belangrijk is om wegwerkzaamheden en evenementen digitaal vast te leggen, actueel te houden en op tijd te delen — en wat dat oplevert voor jou, je organisatie, je ketenpartners én de reiziger.

Bekijk eerst dit introductiefilmpje:

<https://youtu.be/fRh1I8yaUUw?si=jqborJcbN2WUV8Km>



Bron: datapedia.nl

WAAROM DEZE MODULE?

WAT LEVERT HET OP ALS JE GEPLANDE AFWIJINGEN GOED DIGITAAL VASTLEGT?

Wegwerkzaamheden hebben als doel het onderhouden en verbeteren van onze infrastructuur. Tegelijk zijn ze — net als evenementen — vaak een bron van ergernis en hinder. Door geplande afsluitingen en verstoringen tijdig digitaal in kaart te brengen én actueel te houden, houd je als wegbeheerder gemakkelijker en efficiënter regie op de bereikbaarheid.

Voor jezelf en je eigen organisatie:

- betere afstemming en inzicht in geprogrammeerde/geplande verstoringen, met de mogelijkheid tot proactief handelen;
- efficiënter en real-time organiseren van maatregelen om hinder te beperken (Digitaal Verkeersmanagement);
- actueel inzicht in de geplande verstoringen "buiten op straat";
- minder klachten bij collega's klachtafhandeling.

Voor je ketenpartners:

- betere en efficiëntere afstemming met andere weg-, water- en railbeheerders;
- betere afstemming met nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en logistieke sector;
- beheersbare aansturing van aannemers;
- communicatie van (actuele) verstoringen naar de buitenwereld, inclusief navigatieapps en serviceproviders.

Voor de reiziger:

- actueel handelingsperspectief vóór en tijdens de reis;
- betrouwbare informatie via digitale kanalen (zoals reizigers die vandaag de dag zoeken én verwachten);
- minder zoekverkeer, beter gebruik van omleidingen en minder milieubelasting.



Bron: Antranias, Pixabay

LEERDOELEN

WAT LEER JE IN DEZE MODULE?

Na afloop van deze module:

- weet je **waarom** je als wegbeheerder-organisatie wilt werken met data bij geplande werkzaamheden, evenementen én actuele wijzigingen;
- begrijp je **wat het oplevert** voor jezelf, je werk, je organisatie en de reiziger;
- weet je **waar** deze data zich in de organisatie bevinden en welke werkprocessen daaraan ten grondslag liggen;
- weet je **hoe** deze data worden verzameld en gebruikt, en door wie;
- weet je **wat je moet doen** als je zelf wegwerkzaamheden of evenementen plant — en wanneer deze actueel worden;
- weet je **hoe je dat moet doen**, inclusief de stap van *initieel* naar *definitief* en het belang van de twee-wekentermijn;
- ken je de **tools en middelen** (Melvin, LTC, SPIN, NDW) die je hierbij ondersteunen.



Bron: WikimediaImages, Pixabay

KERNBEGRIP

WAT ZIJN GEPLANDE AFWIJINGEN?

In deze module gebruiken we de term *geplande afwijkingen* voor situaties die afwijken van de normale verkeerssituatie en die je vooraf kunt voorzien:

- wegwerkzaamheden;
- evenementen;
- bijbehorende afsluitingen, beperkingen en omleidingen.

Het gaat dus om situaties die niet spontaan ontstaan, maar voorbereiding vragen — én om actuele wijzigingen in de uitvoering van die geplande afwijkingen.



Bron: filmvarazstudio, Pixabay

WAAROM DIGITAAL VASTLEGGEN?

Vroeger werd informatie over werkzaamheden en evenementen vooral intern gedeeld. Tegenwoordig gebruiken veel meer partijen deze informatie:

- collega's in de eigen organisatie;
- andere wegbeheerders;
- aannemers;

- hulpdiensten;
- openbaar vervoer en logistieke sector;
- serviceproviders, navigatie- en reisinformatiediensten.

Het is dus niet meer voldoende dat informatie "ergens bekend" is. De informatie moet **digitaal, vindbaar, bruikbaar en actueel** zijn.



Bron: EsbenS op Pixabay

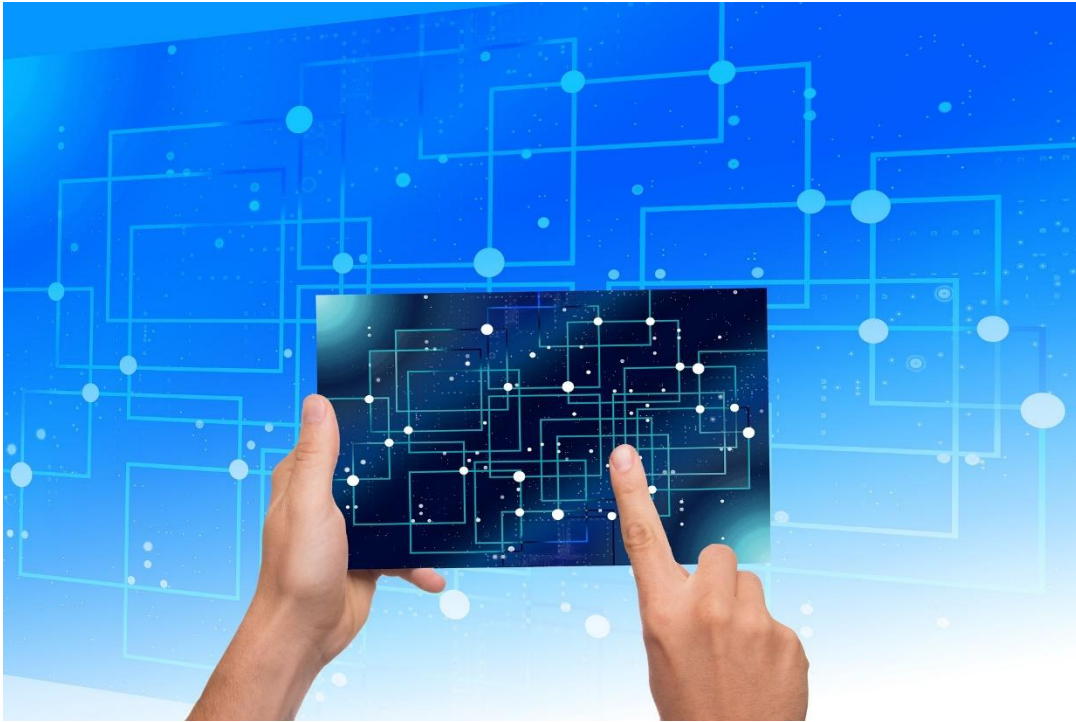
DE ROL VAN DE WEGBEHEERDER

DE WEGBEHEERDER IS BRONHOUDER

De wegbeheerder is binnen de dataketen de **bronhouder** van de data van wegwerkzaamheden en evenementen. Dat betekent:

- jouw organisatie beschikt over de oorspronkelijke informatie;
- jouw organisatie is verantwoordelijk voor de **kwaliteit** van die informatie;
- jouw organisatie heeft de **publieke verantwoordelijkheid** om deze data via een systeem als Melvin of LTC als open data beschikbaar te stellen;
- andere partijen bouwen verder op wat jij vastlegt en deelt.

Als de brondata niet klopt, werkt de rest van de keten ook minder goed.



Bron: geralt, Pixabay

PRAKTIJKTOOLS

HOE WORDT DIT IN DE PRAKTIJK ONDERSTEUND?

Je kunt als wegbeheerder geplande verstoringen invoeren én bijhouden in:

- **Melvin** — kosteloos beschikbaar via de provincie of NDW, landelijk beheerd en doorontwikkeld door NDW. Wordt door veel wegbeheerders gebruikt.
- **LTC** — een vergelijkbaar systeem, beschikbaar via Andes.
- **SPIN** — het vergelijkbare systeem voor Rijkswaterstaat.

Voor Melvin zijn handleidingen en opleidingen beschikbaar. Zie:

- Instructie Melvin: <https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/data/kennisbank>
- Instructie LTC: <https://andes-eu.atlassian.net/servicedesk/customer/portal/4/topic/ab365162-e754-46f6-a8e1-081c26e6c750/article/48265789441>



Bron: Bru-nO, Pixabay

OPBOUW VAN DEZE MODULE

In deze module kijken we achtereenvolgens naar drie onderwerpen:

DEEL 1 — Geplande wegwerkzaamheden

DEEL 2 — Evenementen

DEEL 3 — Actuele wegwerkzaamheden



Bron: Otto van Boggelen/CROW

DEEL 1 - GEPLANDE WEGWERKZAAMHEDEN

INLEIDING DEEL 1

WAT LEVERT HET OP BIJ GEPLANDE WEGWERKZAAMHEDEN?

Wegwerkzaamheden hebben vaak direct effect op doorstroming en bereikbaarheid: afsluitingen, versmalde rijstroken, snelheidsbeperkingen, omleidingen en extra hinder op omliggende routes.

Door deze informatie ruim op tijd vast te leggen en te delen:

- houd je zelf regie op je netwerk en kun je proactief handelen;
- kunnen andere wegbeheerders, aannemers, hulpdiensten en OV hun werk er beter op afstemmen;
- krijgen reizigers via navigatie en serviceproviders een betrouwbaar handelingsperspectief;
- worden onnodige hinder, zoekverkeer en klachten beperkt.

Afstemming van geplande verstoringen vindt plaats in regionale overleggen zoals **Regio Regie** en **Wegbeheerder-overleggen**.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

WELKE INFORMATIE LEG JE VAST?

Als wegbeheerder maak je een overzicht van geplande verstoringen die op de planning staan of (mogelijk) komen, én houdt dit actueel. In dit overzicht staat onder andere:

- **wat** er precies gedaan wordt;
- **waar** de werkzaamheden plaatsvinden;
- **wat de impact** is (vertraging en beperking voor het verkeer);
- in welke **tijdperiode** de werkzaamheden plaatsvinden;
- **voor wie** de werkzaamheden gevolgen hebben;
- welke **omleidingsroutes** vrijgehouden moeten worden;
- wat de **actuele status** is (concept, initieel, definitief).

In Melvin hoort hier minimaal bij: een melding met algemene gegevens, een werklocatie, ten minste één beperking en eventueel een omleiding.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

HET RVM-NETWERK

WELKE WEGEN LEG JE VAST?

In Nederland gebruiken we het RVM-netwerk (Regionaal Verkeersmanagement) voor het bijhouden van geplande verstoringen in het digitale meldsysteem. Binnen sommige regio's zijn hier wegen aan toegevoegd die belangrijk zijn voor doorstroming of bereikbaarheid: het **RVM+-netwerk** of **RegioRegie-wegennet**.

Per organisatie kan een keuze worden gemaakt: alleen afsluitingen op het RVM-netwerk, alleen wegwerkzaamheden met hinder op de belangrijkste wegen, of alle wegwerkzaamheden.



Bron: Otto van Boggelen/CROW

WAT MOET IK DOEN?

1. **Voer geplande verstoringen zo vroeg mogelijk in** met status *initieel*, zodat alle wegbeheerders zicht hebben op wat eraan komt. Een ruim geplande uitvoeringsperiode mag in deze fase.
2. **Actualiseer de melding** zodra de uitvoering concreter wordt, bijvoorbeeld als een aannemer in beeld komt of een contractfase ingaat.
3. **Zet de melding twee weken vóór aanvang op status *definitief***, zodat de melding via NDW als open data wordt ontsloten richting serviceproviders en navigatiebedrijven.
4. **Houd de planning daarna nauwkeurig in de gaten.** Wijzigt of loopt het werk uit? Pas de melding direct aan.
5. **Stem af** in het regionale overleg (Regio Regie / wegbeheerder-overleg) en met externe partners als hulpdiensten en OV.



Bron: CROW

HOE MOET IK DAT DOEN: VAN GLOBAAL NAAR DEFINITIEF?

Naarmate de uitvoeringsperiode dichterbij komt, moet een melding in Melvin (of LTC) **steeds betrouwbaarder** worden:

Fase	Status	Wanneer
Vorbereiding/voorgenomen	Concept / Initieel	Zo vroeg mogelijk; ruime periode mag
Aannemer/contract bekend	Initieel → actualiseren	Periode aanscherpen
Twee weken vóór uitvoering	Definitief	Verplicht — i.v.m. ontsluiting via NDW
Tijdens uitvoering	Actueel houden	Zie Deel 3

De stap naar *definitief* is essentieel. Pas dan wordt de melding via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) als open data ontsloten naar serviceproviders en navigatiebedrijven. Reizigers verwachten betrouwbare informatie in hun navigatiesystemen — en ook hulpdiensten en OV-bedrijven stemmen hun werkprocessen op deze data af.

Belangrijke spelregel: zeker twee weken vóór uitvoering moet de melding op *definitief* staan. Eerder actualiseren mag altijd; korter dan twee weken vóór uitvoering is niet wenselijk en verstoort werkprocessen die ervan afhankelijk zijn.

Let op: actualiseren is óók het aanpassen van een melding als een werk niet doorgaat of wordt uitgesteld. De status én de datum moeten daarop worden aangepast.



Bron: CROW

WIE GEBRUIKT DEZE INFORMATIE?

- De data over wegwerkzaamheden wordt gebruikt door:
- weggebruikers (via apps en websites);
- collega's binnen de eigen organisatie;
- andere wegbeheerders;
- aannemers;
- hulpdiensten en weginspecteurs;
- verkeerscentrales;
- openbaar vervoer en logistieke dienstverleners;
- serviceproviders en navigatiebedrijven.

Voor al deze partijen is belangrijk dat de informatie **tijdig, eenduidig, actueel en betrouwbaar** is.



Bron: CROW

WAT GAAT ER MIS BIJ SLECHTE DATA?

Als informatie ontbreekt, verouderd is of niet klopt:

- krijgen reizigers onjuist routeadvies;
- sluiten omleidingen niet goed aan;
- rekenen hulpdiensten op een verkeerde situatie;
- worden andere beheerders te laat betrokken;
- botsen werkzaamheden met andere activiteiten;
- ontstaat onnodige hinder en komt de geloofwaardigheid van informatiediensten onder druk.

Slechte data is dus geen administratief probleem — het heeft direct gevolgen op straat.

Besef altijd: door het wel of niet (tijdig) doorgeven van actuele data **voorzie je reizigers van een actueel handelingsperspectief**.



Bron: CROW

WAT VRAAGT DIT VAN DE ORGANISATIE?

Goede data over wegwerkzaamheden vraagt ook iets van de organisatie zelf:

- duidelijke werkafspraken en heldere verantwoordelijkheden;
- georganiseerd eigenaarschap van het werkproces;
- tijdige afstemming met aannemers;
- controle op kwaliteit;
- afspraken over actualiseren als iets verandert.

Een systeem helpt alleen als het proces eromheen goed is ingericht.



Bron: CROW

INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE

INVENTARISATIE — GEPLANDE WEGWERKZAAMHEDEN

Beantwoord de volgende vragen voor je eigen organisatie. Ze helpen om voortgang te boeken op dit data-item:

1. Wordt de informatie over geprogrammeerde en geplande verstoringen ingevoerd en adequaat bijgehouden in een digitaal meldsysteem? Welk systeem is dat?
2. Welke wegwerkzaamheden worden ingevoerd? Alleen afsluitingen op het RVM-netwerk, alleen wegwerkzaamheden met hinder op belangrijkste wegen, of alle wegwerkzaamheden?
3. Is de gemeente aangesloten bij Regio Regie of wegbeheerder-overleggen ten bate van afstemming wegwerkzaamheden en evenementen?
4. Informeer je externe partners zoals nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer?
5. Worden wegwerkzaamheden en evenementen tijdig op status *definitief* gezet, zodat ze via het meldsysteem naar de buitenwereld worden ontsloten?
6. Is het werkproces geborgd in de eigen organisatie? En is eigenaarschap georganiseerd?

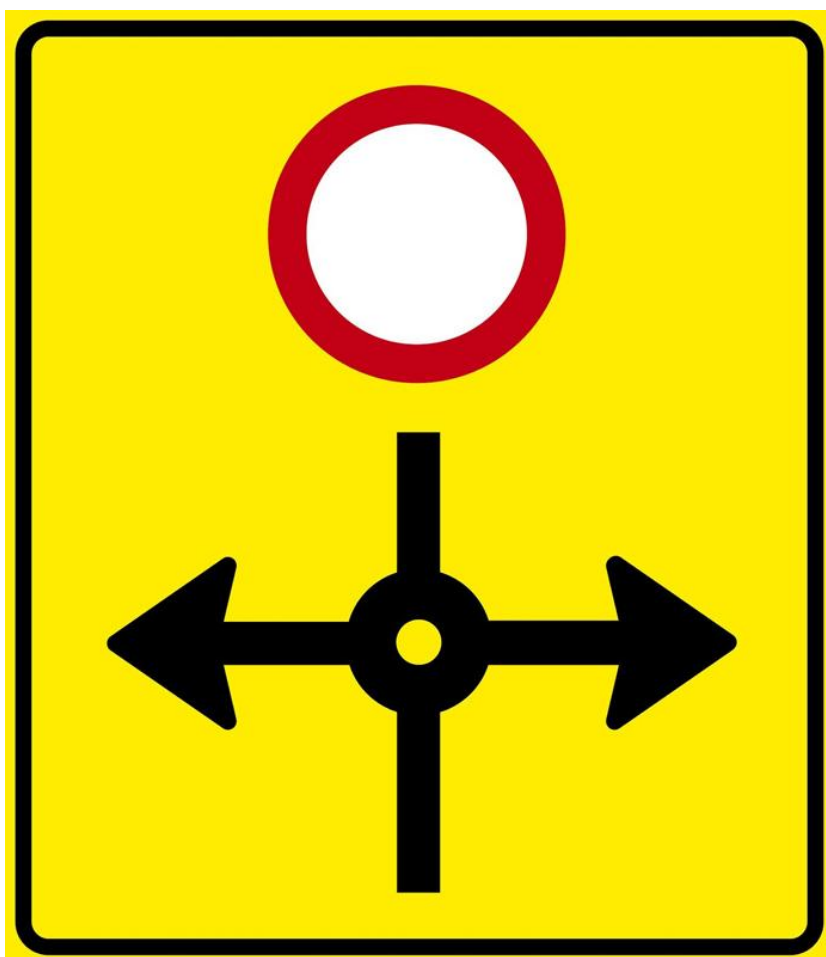


Bron: CROW

OPDRACHT 1

Wat is de belangrijkste reden om data over geplande afwijkingen (werkzaamheden, evenementen) altijd actueel te houden? (meerdere antwoorden mogelijk)

- A) Om collega's hierop op moderne manier op te wijzen*
- B) Omdat dit de rol is van de bronhouder van deze data binnen de informatieketen van mobiliteit*
- C) Reizigers voldoende handelingsperspectief te geven*
- D) Alle drie genoemde antwoorden*



Bron: CROW

DEEL 2 — EVENEMENTEN

INLEIDING DEEL 2

WAT LEVERT HET OP BIJ EVENEMENTEN?

Evenementen worden in elke gemeente georganiseerd, van klein tot groot: straatfeesten, markten, sportevenementen, festivals, intochten. Hoe groter het evenement, hoe groter de impact op de openbare ruimte en het verkeer.

Door evenementendata digitaal vast te leggen en te delen:

- houd je als wegbeheerder regie over (sterk) afwijkende verkeersprocessen;
- kunnen ketenpartners hun inzet er tijdig op afstemmen;
- krijgen reizigers via vooraankondigingen en navigatie een handelingsperspectief — niet alleen op de dag zelf, maar ook in de dagen ervóór.



Bron: Pexels, Pixabay

WAT IS HIER ANDERS DAN BIJ WEGWERKZAAMHEDEN?

Bij wegwerkzaamheden ligt de eerste informatie meestal al bij de wegbeheerder of uitvoerende partij.

Bij evenementen is dat vaak anders. De eerste informatie komt binnen bij:

- vergunningverlening;

- openbare orde en veiligheid;
- evenementenloket of zelfs de afdeling Sport;
- een organisator;
- een andere afdeling binnen de gemeente of regio.

Daardoor is het risico groter dat de afdeling Verkeer & Mobiliteit pas laat wordt betrokken — terwijl juist dáár de verkeerskundige deskundigheid zit.



Bron: Kikos op Pixabay

WAAROM VRAAGT DIT EXTRA AANDACHT?

Als de verkeersimpact van een evenement laat in beeld komt, leidt dat tot:

- te late verkeersmaatregelen;
- onvoldoende afstemming met buurgemeenten en hulpdiensten;
- onduidelijkheid over omleidingen;
- extra hinder op omliggende wegen;
- gemiste kansen om reizigers tijdig te informeren.

Tip: maak vroegtijdig — en met enige regelmaat (bijvoorbeeld twee keer per jaar) — een **evenementenkalender**. Daarmee kun je anticiperen op afwijkende verkeersprocessen, zowel intern als richting weggebruiker (fysieke bebording én digitale informatiekkanalen).



Bron: CROW

WELKE INFORMATIE LEG JE VAST?

Bij evenementen leg je onder meer vast:

- **wat** er gebeurt;
- **waar** het plaatsvindt;
- **wanneer** het plaatsvindt (datum, duur, dagen rondom het evenement met extra hinder);
- de **omvang** (verwachte bezoekers op basis van ervaring, inschatting, verkochte tickets);
- het **soort evenement** (muziek, beurs, expositie, maar ook warme dagen op het strand of drukke dagen in de stad);
- de **vervoermiddelen** die bezoekers gebruiken en de druk op de verschillende netwerken;
- welke **verkeersmaatregelen** nodig zijn;
- of **wegvakken worden afgesloten** en welke **omleidingen** mogelijk zijn;



Bron: CROW

WAT MOET IK DOEN?

- Zorg voor een **overzicht van geplande evenementen** en breng (of laat brengen) de impact op het verkeer in beeld — lokaal én regionaal.
- Deel het overzicht van relevante evenementen met omliggende gemeenten via regionale overleggen zoals **Regio Regie**.
- Voer de evenementen en bijbehorende verkeersmaatregelen in het **digitale meldsysteem** (Melvin of LTC) in.
- Informeer interne collega's met een digitaal overzicht.
- Informeer externe partners (nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, logistieke dienstverlening).

- Publiceer **definitieve afsluitingen twee weken vóór aanvang** naar de buitenwereld.
- Borg in het werkproces dat evenementen structureel worden ingevoerd én aangepast als de situatie verandert.

HOE MOET IK DAT DOEN?

Het proces verloopt in essentie hetzelfde als bij geplande wegwerkzaamheden:

1. **Initieel** invoeren zo vroeg als mogelijk (ruime periode mag).
2. **Actualiseren** zodra de uitvoeringsperiode dichterbij komt en concreter wordt.
3. **Definitief** zetten zeker twee weken vóór uitvoering, zodat de melding via NDW als open data wordt ontsloten naar serviceproviders, navigatiebedrijven, hulpverlening en OV-bedrijven.

Eerder actualiseren mag altijd; korter dan twee weken vóór uitvoering is niet wenselijk.

Let op: actualiseren is óók het aanpassen van een melding als het evenement niet doorgaat of wordt uitgesteld. Status én datum moeten dan worden aangepast.



Bron: CROW

INVENTARISATIE EIGEN ORGANISATIE

Aan de hand van deze vragen kun je als wegbeheerder bepalen in hoeverre de gemeente/wegbeheerder inzicht heeft in evenementen:

1. **Wanneer** vinden evenementen op het grondgebied plaats? (specifieke data, duur, dagen rondom het evenement met extra hinder)
2. Wat is de **omvang** van de evenementen? (bezoekersaantallen op basis van ervaring, inschatting, verkochte tickets)
3. Wat voor **soort evenement** is het? (muziek, beurzen, exposities, warme dagen op het strand, drukke dagen in steden)
4. Welk **vervoermiddel** gebruiken bezoekers, en welke druk wordt verwacht op de verschillende netwerken?
5. Welke **verkeersmaatregelen** worden genomen vanwege het evenement?
6. Worden er **wegvakken afgesloten** en moeten omleidingen worden ingezet?
7. Worden bovenstaande gegevens **intern of extern gepubliceerd**?



Bron: CROW

OPDRACHT 2

Een gemeente heeft een groot evenement vergund. De afdeling Verkeer hoort dit pas laat. Wat is dan het grootste risico?

- A) Het evenement kan niet meer in Melvin worden gezet*
- B) Verkeersmaatregelen en afstemming komen te laat op gang*
- C) Het bezoekersaantal valt automatisch hoger uit*
- D) Er is geen effect op bereikbaarheid*

OPDRACHT 3

Wat is het belangrijkste verschil tussen het delen van data rondom wegwerkzaamheden en evenementen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- A) Een evenement kan, in tegenstelling tot wegwerkzaamheden, worden afgelast*
- B) De data rondom evenementen kunnen een andere bronhouder hebben dan activiteiten bij de afdeling Verkeer en Mobiliteit*
- C) De verkeerskundige impact van evenementen is vaak onduidelijk*

REFLECTIEVRAAG

Via welke afdeling komt informatie over evenementen in jouw organisatie meestal als eerste binnen? En hoe wordt Verkeer of Mobiliteit daarna betrokken?

DEEL 3 — ACTUELE WEGWERKZAAMHEDEN

INLEIDING DEEL 3

EEN PLANNING IS NIET ALTIJD DE WERKELIJKHEID

Data over actuele wegwerkzaamheden hangt nauw samen met de planningsdata uit Deel 1. In de praktijk komt het voor dat op het laatste moment of tijdens het wisselen van uitvoeringsfasen iets verandert: een afsluiting wordt uitgesteld vanwege weer, een fasering verandert, een werk eindigt eerder dan gepland.

Het is dan zaak dat de wegbeheerder of uitvoerder de actualiteit ook **digitaal** vermeldt. Anders is een weg "digitaal afgesloten" terwijl er fysiek (nog) onbelemmerde doorgang is — of andersom. Daarmee komt de geloofwaardigheid van informatiediensten onder druk.

Besef: een wegbeheerder zit altijd aan het begin van de dataketen. Andere datapartners stemmen hun werkprocessen daarop af.



Bron: Herman Stöver/CROW

WAT LEVERT HET OP?

WAT LEVERT GOEDE ACTUELE DATA OP VOOR MIJ, MIJN WERK, MIJN ORGANISATIE EN DE GEBRUIKER?

Voor de reiziger:

Actuele informatie over afsluitingen door wegwerkzaamheden en evenementen is van grote meerwaarde. De reiziger wordt niet geconfronteerd met verrassingen, maar heeft handelingsperspectief om de juiste keuzes te maken qua vertrek, route en modaliteit.

Voor jou en je organisatie:

Door actuele data te delen word je niet geconfronteerd met weggebruikers die zich vastrijden op afsluitingen, en ontvang je minder klachten.

In het operationele werk:

Hulpdiensten en weginspecteurs kunnen op basis van actuele data de juiste keuzes maken qua aanrijroutes en omleidingen.



Bron: CROW

WELKE DATA WORDEN GEBRUIKT?

Het data-item *actuele wegwerkzaamheden* gaat over alle actieve, actueel gemelde aan- en afmeldtijdstippen van werkzaamheden die invloed hebben op de doorstroming.

Daarbij horen:

- de fasering;
- de van toepassing zijnde verkeersmaatregelen (resterende wegcapaciteit, omleidingsroutes, maximumsnelheid in werkvakken).



Bron: CROW

WAT MOET IK DOEN?

1. **Minimaal twee weken vóór start** mutaties doorvoeren en de status op *definitief* zetten.
2. **Tijdens de uitvoering** wijzigingen direct doorgeven (uitstel, vervroegde afronding, gewijzigde fasering).
3. **Bij afgelasting of uitstel:** status én datum aanpassen — actualiseren betekent ook intrekken of verschuiven.

4. **Handmatig actueel melden** kan via Melvin (zie de instructie). Dit blijft mogelijk, maar wordt door de landelijke automatiseringsslag (zie volgende scherm) op termijn minder nodig.



Bron: CROW

LANDELIJKE ONTWIKKELING

VAN HANDMATIG ACTUEEL MELDEN NAAR AUTOMATISERING

In de praktijk kan actueel melden — door operationele hectiek en prioriteiten — onder druk komen te staan. Daarom wordt landelijk gewerkt aan automatisering.

Project IDEA is een landelijke automatisering van actueel melden van afsluitingen. Het ideaal: iedereen die routekeuzes maakt, doet dat op basis van actuele, complete en correcte data. Wegbeheerders leveren via NDW data aan, die wordt gecontroleerd, gevalideerd en verrijkt met data van serviceproviders. Een concreet voorbeeld is het gebruik van **floating car data** om de daadwerkelijke start- en eindtijd van verstoringen te verifiëren.

De functionaliteit van IDEA wordt geïntegreerd in de NDW-backbone. Op termijn, bij bewezen kwaliteit, is het dan niet meer noodzakelijk om afsluitingen handmatig actueel te melden. Doorontwikkelingen vinden plaats in programma's zoals **ARAMIS**, gericht op betere datakwaliteit, actuelere verkeersinformatie en meer samenwerking tussen wegbeheerders en serviceproviders.

Belangrijk om te beseffen: ook met automatisering blijft de **kwaliteit van de brondata** bij de wegbeheerder de basis.



Bron: CROW

DE ROL VAN DE WEGBEHEERDER (HERHALING)

De wegbeheerder is en blijft de bronhouder van de data van wegwerkzaamheden en evenementen. Daarmee heeft de wegbeheerder de verantwoordelijkheid om deze data via een systeem als Melvin of LTC als open data beschikbaar te stellen — of dat nu via handmatig actueel melden of via de geautomatiseerde NDW-keten gebeurt.

Raadpleeg voor de praktijk de handleiding actueel melden via:

<https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/data/kennisbank>

OPDRACHT 4

Beoordeel de stellingen:

1. *Het project IDEA is een landelijke automatisering van actueel melden van afsluitingen.*
2. *Wanneer het project IDEA bewezen kwaliteit levert, blijft handmatig actueel melden in bijvoorbeeld Melvin noodzakelijk.*
3. *De wegbeheerder is de bronhouder van de data van wegwerkzaamheden en evenementen, en heeft daarmee de verantwoordelijkheid om deze data via Melvin of LTC als open data beschikbaar te stellen.*

REFLECTIEVRAAG

Welke wijziging in de uitvoering levert volgens jou het meeste risico op als die niet op tijd digitaal wordt bijgewerkt? Denk aan: startdatum, einddatum, fasering, afsluiting, omleiding.



Bron: CROW

AFRONDING & CONCLUSIE

GOED BEZIG!

Je bent aan het einde van deze module over data en de digitalisering van geplande afwijkingen. Tijd om de belangrijkste boodschappen op een rij te zetten.



Bron: CROW

AFRONDING & CONCLUSIE

In deze module hebben we gekeken naar de data die worden verzameld, ingevoerd en gebruikt bij **geplande wegwerkzaamheden, evenementen** en **actuele wegwerkzaamheden**.

De kernboodschap:

Wegwerkzaamheden hebben als doel het onderhouden en verbeteren van onze infrastructuur, maar zijn vaak een bron van ergernis en hinder. Ook evenementen leveren verkeershinder op. Door afsluitingen en verstoringen op tijd in kaart te brengen, houd je als wegbeheerder makkelijker en efficiënter regie op de bereikbaarheid — en kun je ergernis bij weggebruikers voorkomen of verminderen.

De rol van de wegbeheerder:

De wegbeheerder is binnen de dataketen de **bronhouder** van data over wegwerkzaamheden en evenementen, en heeft de publieke verantwoordelijkheid deze data via Melvin of LTC als open data beschikbaar te stellen.

Afstemming:

Geplande verstoringen worden afgestemd in regionale overleggen zoals **Regio Regie** en **wegbeheerder-overleggen**. De data uit dit werkproces wordt gebruikt door serviceproviders, die reizigersdoelgroepen voorzien van advies. Ook hulpdiensten en OV-bedrijven stemmen hun werkprocessen op deze data af.

Melvin en andere meldsystemen:

In Nederland gebruiken we het **RVM-netwerk** voor het bijhouden van geplande verstoringen in **Melvin** of **LTC** (en SPIN bij Rijkswaterstaat). Wanneer geplande verstoringen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden, moeten ze gedeeld worden met de buitenwereld — door de status **twee weken vóór aanvang op definitief** te zetten. Eerder mag altijd; korter dan twee weken is niet wenselijk. Actualiseren is óók het aanpassen van meldingen die niet doorgaan of worden uitgesteld.

De rode draad:

Door het wel of niet (tijdig) doorgeven van actuele data bied je reizigers, hulpdiensten en ketenpartners een **actueel handelingsperspectief**. Dat is wat goede digitale mobiliteitsdata uiteindelijk oplevert — voor jezelf, je organisatie, de keten én de gebruiker.

WAT BETEKENT DIT VOOR JOUW WERK?

Ook als je niet zelf dagelijks meldingen invoert, is het belangrijk dat je weet:

- welke informatie nodig is;
- wie verantwoordelijk is;
- wanneer informatie moet worden gedeeld (en specifiek: dat *definitief* twee weken vóór uitvoering hoort);
- waarom actualiseren nodig blijft;
- wat de gevolgen zijn van onjuiste of verouderde data.

Digitale mobiliteitsdata is geen los IT-onderwerp — het is onderdeel van professioneel wegbeheer.



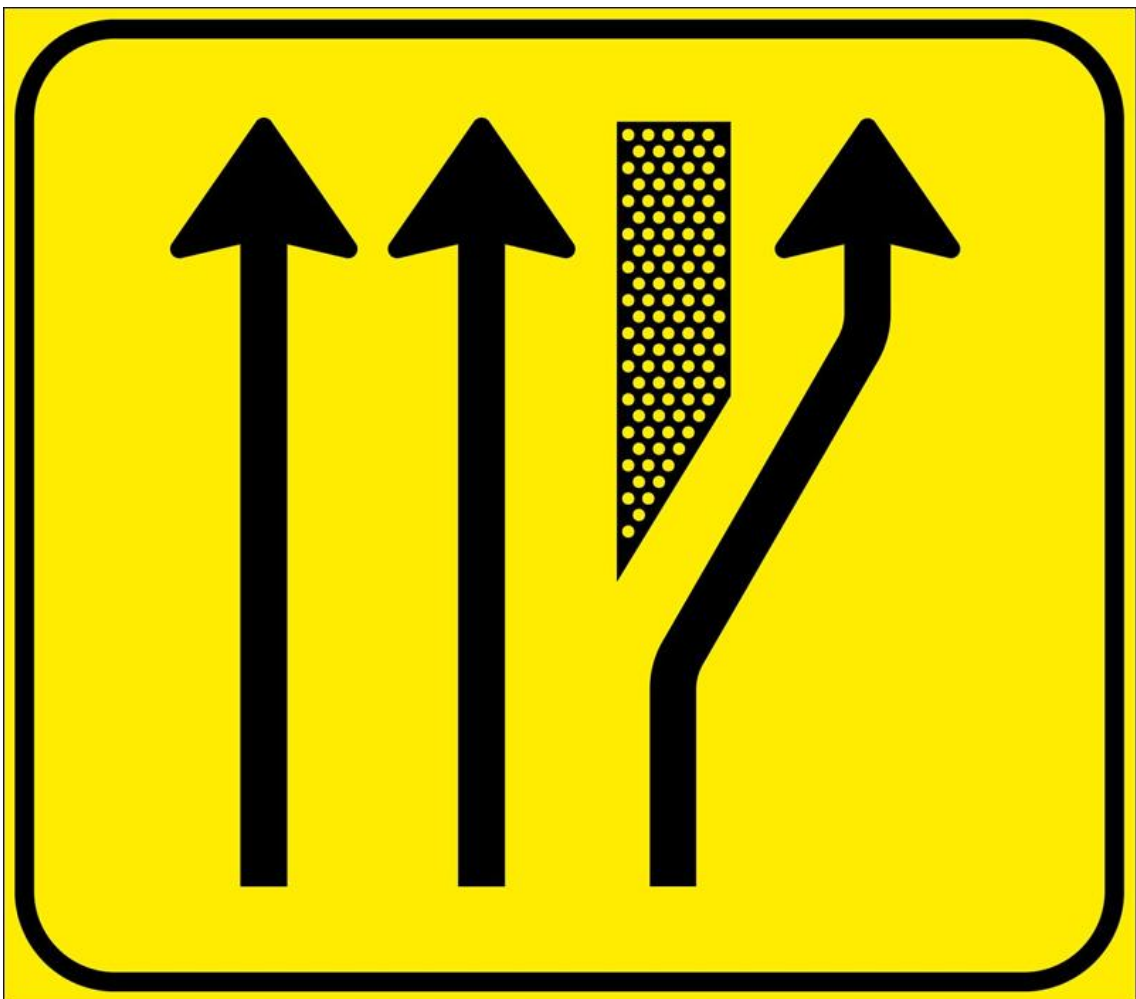
Bron: CROW

EINDOPDRACHT (PRAKTIJKCHECK)

Beantwoord voor jezelf of in gesprek met collega's deze drie vragen:

1. Is in jouw organisatie duidelijk **wie** informatie over werkzaamheden actualiseert?
2. Is duidelijk hoe informatie over **evenementen** bij Verkeer of Mobiliteit terechtkomt?
3. Is duidelijk wie controleert of de **digitale informatie nog overeenkomt** met de situatie buiten?

Eén of meer keer "nee"? Dat is een belangrijk verbeterpunt.



Bron: CROW

KENNISCHECK (KOPPELOPDRACHT)

Sleep de juiste koppels bij elkaar:

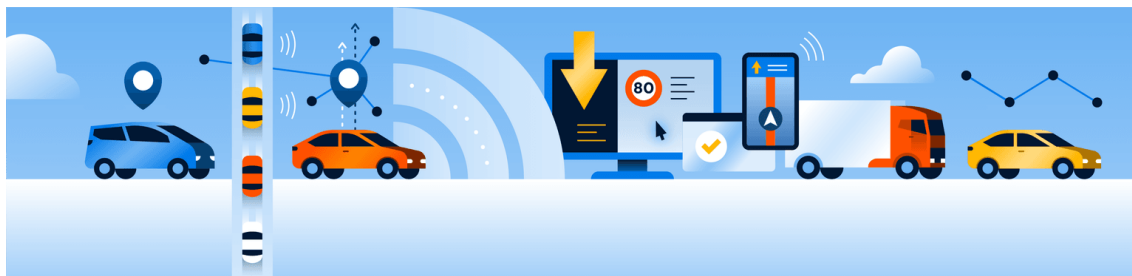
Begrip	Past bij
Wegbeheerder	informatie komt vaak via een andere afdeling binnen
Melvin	planning wijkt af van de werkelijkheid
Evenement	twee weken vóór uitvoering, geschikt om te publiceren
Actuele wijziging	hulpmiddel voor registratie en afstemming
Definitieve melding	bronhouder van de data



Bron: CROW

MEER WETEN?

- **Melvin** — Melden van Verstoringen in de Infrastructuur in Nederland: ndw.nu
- **Instructie melden in Melvin:**
<https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/data/kennisbank>
- **Handleiding actueel melden:**
<https://www.toegangspuntmobiliteit.nl/data/kennisbank>
- **Instructie LTC:** <https://andes-eu.atlassian.net/servicedesk/customer/portal/4/topic/ab365162-e754-46f6-a8e1-081c26e6c750/article/48265789441>



Bron: NDW

VOLGENDE MODULE

In **Module 3** kijken we naar een ander cluster uit de data-top 15: **het beheer van objecten**. Je leert hoe en welke data worden ingezet bij het beheer van brugopeningen, parkeerdata en VRI's — en waar en op welke wijze de data moeten worden ingevoerd.

ANTWOORDEN OPDRACHTEN

OPDRACHT 1

Wat is de belangrijkste reden om data over geplande afwijkingen (werkzaamheden, evenementen) altijd actueel te houden? (meerdere antwoorden mogelijk)

- A) Om collega's hierop op moderne manier op te wijzen*
- B) Omdat dit de rol is van de bronhouder van deze data binnen de informatieketen van mobiliteit*
- C) Reizigers voldoende handelingsperspectief te geven*
- D) Alle drie genoemde antwoorden*

Juiste antwoord: D

Feedback: Informatie speelt een onmiskenbare rol in onze moderne samenleving. Reizigers zoeken — en verwachten — actuele informatie via vele digitale kanalen. Door een goede publiek-private samenwerkingsketen kunnen reizigers effectief en efficiënt worden bereikt. Daarmee worden indirect ook beleidsdoelstellingen behaald: minder zoekverkeer, beter gebruik van omleidingen, minder milieubelasting.

OPDRACHT 2

Een gemeente heeft een groot evenement vergund. De afdeling Verkeer hoort dit pas laat. Wat is dan het grootste risico?

- A) Het evenement kan niet meer in Melvin worden gezet*
- B) Verkeersmaatregelen en afstemming komen te laat op gang*
- C) Het bezoekersaantal valt automatisch hoger uit*
- D) Er is geen effect op bereikbaarheid*

Juiste antwoord: B

Feedback: het probleem zit niet in het systeem, maar in de te late betrokkenheid van de juiste mensen. Maatregelen en afstemming lopen daardoor achter de feiten aan.

OPDRACHT 3 (was vraag 2 op p. 15 in het origineel)

Wat is het belangrijkste verschil tussen het delen van data rondom wegwerkzaamheden en evenementen? (meerdere antwoorden mogelijk)

A) Een evenement kan, in tegenstelling tot wegwerkzaamheden, worden afgelast

B) De data rondom evenementen kunnen een andere bronhouder hebben dan activiteiten bij de afdeling Verkeer en Mobiliteit

C) De verkeerskundige impact van evenementen is vaak onduidelijk

Juiste antwoord: B

Feedback: de aanvraag en vergunningverlening van een evenement ligt vaak niet bij de afdeling Verkeer en Mobiliteit (maar bijvoorbeeld bij Vergunningen). De verkeerskundige impact is echter wél een specifieke taak en deskundigheid van Verkeer en Mobiliteit. Zaak is dat beide afdelingen rondom een evenementenaanvraag effectief contact hebben. Door vroegtijdig en met enige regelmaat (bijv. twee keer per jaar) een evenementenkalender te maken en te onderhouden, kan de wegbeheerder anticiperen op het afwijkende verkeersproces. Uiteindelijk kan ook de weggebruiker tijdig geïnformeerd worden via fysieke bebording en — steeds vaker — via digitale informatiekanalen.

OPDRACHT 4 (WAAR / NIET WAAR)

Beoordeel de stellingen:

1. *Het project IDEA is een landelijke automatisering van actueel melden van afsluitingen.*
→ **Waar**
2. *Wanneer het project IDEA bewezen kwaliteit levert, blijft handmatig actueel melden in bijvoorbeeld Melvin noodzakelijk.*
→ **Niet waar** — *actueel melden kan en mag nog steeds, maar is op termijn niet meer noodzakelijk.*
3. *De wegbeheerder is de bronhouder van de data van wegwerkzaamheden en evenementen, en heeft daarmee de verantwoordelijkheid om deze data via Melvin of LTC als open data beschikbaar te stellen.*
→ **Waar**