



Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 2 juli 2026, nr. IENW/BSK-2026/88665, tot aanwijzing van Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid als Dienst van Algemeen Economisch Belang

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 14 en 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en het Besluit (EU) 2025/2630 van de Commissie van 16 december 2025 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen en tot intrekking van Besluit 2012/21/EU ('DAEB-Vrijstellingsbesluit');

BESLUIT:

Artikel 1

Als Dienst van Algemeen Economisch Belang in de zin van artikel 106, tweede lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, wordt aangewezen het project Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid.

Artikel 2

Met de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang wordt belast de Stichting VeiligheidNL.

Artikel 3

Stichting VeiligheidNL wordt met terugwerkende kracht belast met de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang voor de periode van 1 oktober 2025 tot en met 31 december 2026.

Artikel 4

Voor de uitvoering van de opgelegde dienst wordt aan de Stichting VeiligheidNL een compensatie verleend, die bestaat uit de nettokosten van de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang. De nettokosten zijn gedefinieerd als de kosten van de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang, na aftrek van de inkomsten gegenereerd uit de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang.

Artikel 5

Om overcompensatie te voorkomen wordt de compensatie voor de uitvoering van de in artikel 1 aangewezen Dienst van Algemeen Economisch Belang ten minste jaarlijks gecontroleerd bij de subsidieverantwoording en eventueel herzien bij de vaststelling van de subsidie.

Artikel 6

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie van de Staatscourant waarin dit besluit wordt geplaatst en werkt terug tot 1 oktober 2025.

Artikel 7

Dit besluit wordt aangehaald als 'Besluit tot aanwijzing Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid als DAEB'.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*



Bezwaar

Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt.

Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, afdeling Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, per post: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag of per e-mail: HBJZpostbusbezwaar@minienw.nl.

Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het bezwaarschrift.

Machtigt u iemand om namens u bezwaar te maken? Stuur dan ook een kopie van de machtiging mee. Bij indiening van een bezwaarschrift namens een rechtspersoon, dient u documenten mee te sturen (origineel uittreksel uit het handelsregister en/of een kopie van de statuten van de rechtspersoon) waaruit blijkt dat u bevoegd bent namens de rechtspersoon op te treden.



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, hebben overheden inzicht nodig in gegevens over verkeersongevallen en -slachtoffers. Dit aanwijzingsbesluit wijst Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid aan als Dienst van Algemeen Economisch Belang en belast Stichting VeiligheidNL (hierna: VeiligheidNL) met de uitvoering ervan. Het doel is om via het continu en landelijk verzamelen, verwerken en ontsluiten van spoedzorgdata een completer beeld van verkeersongevallen en -slachtoffers op de Nederlandse wegen te krijgen. Daarnaast worden data verzameld, verwerkt en ontsloten over enkelvoudige voetgangersongevallen, die volgens de officiële definitie geen verkeersongevallen zijn. Hiermee kunnen beleidsmakers en wegbeheerders maatregelen treffen om ongevallen in de toekomst te voorkomen.

2. Omschrijving Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid

Het project Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid focust op het beschikbaar stellen van landelijke spoedzorgdata. Deze data zijn van belang om richting de nul verkeersslachtoffers in 2050 te gaan, een ambitie die door de partners is vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030¹. De huidige verkeersongevallenregistratie in Nederland is grotendeels gebaseerd op politiedata. Een ongeval wordt hierdoor alleen in deze registratie opgenomen als er politie aanwezig is bij de afhandeling ervan en hier melding van maakt. Door ook spoedzorgdata beschikbaar te stellen, ontstaat een vollediger beeld van de verkeersongevallen in Nederland. Overheden kunnen een beter inzicht krijgen in risicogroepen, -gedragingen en -locaties. Vooral voor fietsongevallen bieden de data kansen, omdat de politie beperkt aanwezig is bij de afhandeling van dergelijke ongevallen.

Onder spoedzorgdata voor verkeersveiligheid worden gegevens verstaan die afkomstig zijn van zowel de Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) als de Spoedeisende Hulp (SEH)-afdelingen van ziekenhuizen. Medisch personeel legt ten behoeve van het medisch zorgproces informatie vast over (onder andere) verkeersslachtoffers. In de registratie van de RAV's, het Elektronisch Ritformulier (ERF), wordt onder andere de locatie en de toedracht van het verkeersongeval vastgelegd. SEH-afdelingen registreren in hun Ziekenhuis Informatiesysteem (ZIS) gegevens over onder andere de toedracht en de gevolgen van het ongeval. Door deze data (binnen de geldende juridische kaders) te extraheren uit het ERF en ZIS en te ontsluiten in een interactief dashboard 'Monitor Verkeersslachtoffers' (MOVE), ontstaat een vollediger beeld van verkeersslachtoffers dan op basis van politiedata alleen. Hierdoor kunnen overheden gericht maatregelen nemen (en evalueren) om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het landelijk beschikbaar stellen van ambulancedata en het technisch mogelijk maken om SEH-data toe te voegen aan de spoedzorgdata over verkeersongevallen wordt aangewezen als Dienst van Algemeen Economisch Belang.

Het continu en landelijk verzamelen, verwerken en ontsluiten van ambulancedata is een (juridisch en technisch) complex traject. VeiligheidNL doorloopt hiervoor telkens verschillende fasen. Op hoofdlijnen ziet de uitvoering er als volgt uit:

- *Voorbereiding.* Hieronder vallen alle activiteiten die nodig zijn om data te mogen verzamelen. Dit is een continu doorlopende fase waarin alle activiteiten vallen rondom het contracteren van RAV's en de samenwerking met branchevereniging Ambulancezorg Nederland (AZN).
- *Dataverzameling.* Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om van de data over verkeersslachtoffers en slachtoffers van enkelvoudige voetgangersongevallen, zoals die zijn vastgelegd in het ERF van de RAV, te komen tot een bestand dat verstrekt is aan VeiligheidNL.
- *Databewerking en -controle.* Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om de data die VeiligheidNL van de RAV's ontvangt te controleren en te bewerken. Hieronder valt ook het geven van een terugkoppeling over kwantiteit en kwaliteit van data aan de RAV's. Het eindpunt van deze fase is dat de data gereed zijn om in te laden in het MOVE-dashboard, dat kosteloos beschikbaar is voor wegbeheerders.
- *Data-ontsluiting.* Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om de data in te laden in het

¹ *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid.* Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, december 2018, Den Haag.



MOVE-dashboard tot en met de ondersteuning van de eindgebruikers voor het gebruik van de data uit het dashboard.

Daarnaast is er voor het kunnen koppelen van de SEH-data sprake van de volgende activiteit:

- *Technisch onderhoud SEH-data-infrastructuur.* Deze activiteit is op landelijk niveau nodig, om te borgen dat provincies en vervoerregio's de SEH-afdelingen aan kunnen sluiten op een landelijk uniforme datahuishouding. Onder dit onderdeel vallen activiteiten die nodig zijn voor het technisch onderhouden van de methode en data-infrastructuur om de verwerking van SEH-data te faciliteren.

De activiteiten uit het project worden nader toegelicht onder artikel 2 van het artikelsgewijze deel.

De inzichten uit spoedzorgdata bieden handvatten om gericht preventieve maatregelen voor verkeersveiligheid te ontwikkelen. Zo geven deze gegevens beter zicht op trends in ongevallen met elektrische fietsen (waaronder fatbikes) bij jongeren. Ook ontstaat bijvoorbeeld een beeld van locaties waar enkelvoudige fietsongevallen bij ouderen vaak voorkomen, zoals botsingen met obstakels. Dankzij de ontsluiting van gegevens van de RAV's komen onder andere deze twee groepen verkeersslachtoffers beter in beeld dan voorheen. De maatregelen die op basis van deze inzichten worden genomen, dragen bij aan het verminderen van het aantal verkeersongevallen en het onnoemelijke leed voor slachtoffers en hun naasten. Verder worden daarmee de hoge maatschappelijke kosten van verkeersongevallen beperkt en vermindert de druk op de zorg. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen worden geschat op € 33 miljard in 2022. De totale kosten van verkeersongevallen stegen met circa € 6 miljard tussen 2020 en 2022, door een toename van het aantal verkeersslachtoffers en inflatie.² Ook dit geeft aan dat volledige en accurate data over verkeersongevallen het algemeen belang dienen.

De (potentiële) afnemers van deze DAEB zijn de wegbeheerders in Nederland. Dit zijn het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Zij kunnen het inzicht in de spoedzorgdata van ambulances gebruiken voor het maken en evalueren van een gericht verkeersveiligheidsbeleid. Voor deze afnemers is het organisatorisch en financieel complex om een landelijk dekkende registratie van data te financieren. Allereerst is het traject technisch en juridisch complex. Dit wordt in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 1 toegelicht. Verder is de ambulancezorg van één RAV verspreid over meerdere decentrale wegbeheerders, binnen en buiten de eigen regio. Zonder tussenkomst van een landelijke organisatie dient elke decentrale wegbeheerder afspraken te maken met een in feite alle RAV's. Administratief is dit niet haalbaar. Tot slot is het moeilijk om via afspraken op decentraal niveau te komen tot een landelijk uniforme dataset. Daarom financiert het Rijk het project in eerste instantie. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) is systeemverantwoordelijk voor de verkeersveiligheid in Nederland.

3. Dienst van Algemeen Economisch Belang

Een Dienst van Algemeen Economisch Belang (hierna: DAEB) is een dienst die het algemeen belang dient, maar waarin de markt niet of onvoldoende voorziet. De overheid kan een organisatie aanwijzen om die te belasten met een DAEB om het marktfalen te compenseren. Volgens het Altmark-arrest³ moet de compensatie voor het verrichten van een DAEB voldoen aan de volgende voorwaarden om niet als staatssteun te worden aangemerkt:

- De eerste voorwaarde is dat de begunstigde onderneming daadwerkelijk belast moet zijn met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen;
- De tweede voorwaarde is dat de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf op objectieve en transparante wijze moeten worden vastgesteld;
- De derde voorwaarde is dat de compensatie niet hoger mag zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen te dekken. Dit betekent dat het bedrag van de compensatie moet worden vastgesteld aan de hand van de kosten die een gemiddelde goed beheerde onderneming zou hebben gemaakt;
- De laatste voorwaarde is dat de selectie plaatsvindt via een aanbesteding of benchmarking.

Op deze DAEB is het DAEB-Vrijstellingsbesluit van toepassing. Het DAEB-Vrijstellingsbesluit is van toepassing op DAEB-compensaties, die voldoen aan de eerste drie Altmark-voorwaarden, maar niet aan de laatste voorwaarde (aanbesteding of benchmarking). Deze DAEB-compensaties worden wel aangemerkt als staatssteun, maar hoeven niet te worden gemeld bij de Europese Commissie.

In de eerste plaats is het project naar aard en inrichting verlieslatend, waardoor geen enkele marktpar-

² Kosten van verkeersongevallen, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2024.

³ Arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003, C-280/00 (Altmark), ECLI:EU:C:2003:415.



tij het initiatief neemt om de activiteiten te realiseren. Het dashboard genereert geen inkomsten, omdat wegbeheerders kosteloos toegang krijgen tot het dashboard. De data dienen een maatschappelijk doel en het is van belang dat wegbeheerders in Nederland over hetzelfde niveau van informatie kunnen beschikken. Daarnaast zijn de mogelijkheden om inkomsten te genereren met de verzamelde data beperkt. Er kunnen inkomsten worden behaald door in opdracht van wegbeheerders aanvullende onderzoeken te verrichten met dezelfde spoedzorgdata. Deze inkomsten zijn echter zeer gering en geenszins voldoende om het gehele project te financieren.

Ten tweede is het een technisch en juridisch complex project, dat gepaard gaat met onzekerheid. Het werken met medische persoonsgegevens is juridisch complex en gaat gepaard met onzekerheid, omdat daarvoor de medewerking van de verschillende RAV's noodzakelijk is. Daarnaast is het filteren van de juiste informatie uit het ERF technisch complex. Dit aspect wordt nader beschreven in de toelichting van artikel 1.

Tot slot is het maatschappelijk wenselijk dat de activiteiten worden uitgevoerd door één centrale, betrouwbare, niet-commerciële en onafhankelijke partij, gelet op de gevoeligheid van medische persoonsgegevens die worden verzameld en verwerkt.

Door dit besluit wordt VeiligheidNL met de uitvoering van de DAEB belast. Op de achtergrond van het marktfalen en de aanwijzing van VeiligheidNL als uitvoerder van de DAEB wordt in de artikelsgewijze toelichting nader ingegaan. Het algemeen belang van de dienst is al hierboven in paragraaf 2 uiteengezet.

Europees recht

Op grond van het Besluit van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (DAEB-Vrijstellingsbesluit (2025/25630/EU)), wordt Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid met dit besluit aangewezen als DAEB. Staatssteun die in de vorm van compensatie voor een DAEB wordt verleend aan de met het beheer van de DAEB belaste onderneming, is verenigbaar met artikel 106, tweede lid, VWEU en is vrijgesteld van de in artikel 108, derde lid, van het VWEU neergelegde aanmeldingsverplichting.

De compensatie voor de activiteiten als benoemd in de artikelsgewijze toelichting valt onder het toepassingsgebied als omschreven in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van het DAEB-Vrijstellingsbesluit.

Artikelsgewijs deel

Artikel 1

In artikel 1 wordt het project Spoedzorgdata voor Verkeersveiligheid aangewezen als DAEB, omdat deze activiteiten niet of niet tegen maatschappelijk aanvaardbare voorwaarden door de markt worden gerealiseerd.

In de eerste plaats is het continu en landelijk inwinnen, verwerken en beschikbaar stellen van ambulancedata over verkeersongevallen via een landelijk interactief dashboard en het technisch mogelijk maken om ook SEH-data te koppelen verlieslatend. Dit zorgt ervoor dat geen enkele marktpartij het initiatief neemt om deze activiteiten uit te voeren. Het dashboard met ambulancedata genereert geen inkomsten, omdat de wegbeheerders kosteloos toegang hebben tot het dashboard. Zoals aangegeven dienen de data een maatschappelijk doel en is het van belang dat wegbeheerders in Nederland over hetzelfde niveau van informatie kunnen beschikken. Daarnaast zijn er slechts zeer beperkte mogelijkheden om vanuit de markt inkomsten te genereren voor het project. Er kunnen inkomsten worden gegenereerd door in opdracht van wegbeheerders aanvullende onderzoeken te verrichten met dezelfde spoedzorgdata. Deze inkomsten zijn echter zeer gering en geenszins voldoende om het project Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid volledig te financieren.

Ten tweede is het een juridisch en technisch complex project, dat gepaard gaat met onzekerheid. Voor een landelijk dekkende registratie moeten data worden ingewonnen bij 25 verschillende RAV's. De medewerking van al deze RAV's is daarvoor noodzakelijk. Ook dient Ambulancezorg Nederland (AZN) als branchevereniging van de RAV's nauw te worden betrokken bij dit project. Het kost veel capaciteit en budget om de juridische en technische obstakels weg te nemen en alle RAV's te bewegen om mee te (blijven) werken aan het project. Zowel in de voorbereidingsfase als in de uitvoeringsfase is het van cruciaal belang dat er een sterke vertrouwensband is tussen de RAV's en de dataverwerkende partij, in



verband met de privacygevoeligheid van de data. De RAV's willen deze data daarom niet beschikbaar stellen aan commerciële marktpartijen.

Het werken met medische persoonsgegevens is juridisch complex. De data zijn afkomstig uit het Elektronische Ritformulier van de RAV's. Op deze data zijn de Algemene Verordening Persoonsgegevens (AVG) en Wet Geneeskundige Behandeloovereenkomst (WGBO) van toepassing. Met deze data moet daarom uiterst zorgvuldig worden omgegaan. Dit vergt voortdurende afstemming met de verschillende RAV's. Vanwege deze juridische complexiteit is het nog niet mogelijk om de dataset openbaar toegankelijk te maken. De ambitie is om op de langere termijn toe te werken naar een landelijke dataset van spoedzorgdata die gratis openbaar beschikbaar komt.

Het verzamelen, verwerken en ontsluiten van de data is technisch complex, omdat de te ontsluiten variabelen niet kant-en-klaar beschikbaar zijn in de ERF's van de RAV's. Ook is er geen eenvoudig filter beschikbaar om de verkeersslachtoffers te selecteren. Om de dataset te verkrijgen is technische kennis nodig, om door middel van machine learning modellen de data correct te selecteren, coderen en controleren. Ook vraagt het specialistische inhoudelijke kennis over (definities van) verkeersongevallen. Het vergt technische en inhoudelijke expertise om van 25 verschillende RAV's (met eigen data-infrastructuren) kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare data te ontsluiten, die aansluiten op de behoeften van wegbeheerders.

Tot slot is het maatschappelijk wenselijk dat één centrale, betrouwbare, onafhankelijke en niet-commerciële partij, met kennis en kunde van adequate dataverzameling en -verwerking, deze dienst continue uitvoert. Dit is wenselijk gelet op gevoeligheid van data die wordt verzameld en verwerkt. De RAV's moeten kunnen vertrouwen op deze partij. Ook is dit wenselijk, omdat zo door één centrale partij een landelijk dekkende registratie van ambulancedata kan worden gerealiseerd voor alle wegbeheerders.

Artikel 2

Belasting Stichting VeiligheidNL met DAEB

In artikel 2 wordt bepaald dat VeiligheidNL wordt belast met de uitvoering van de in artikel 1 bedoelde DAEB. VeiligheidNL is het kenniscentrum voor letselpreventie en richt zich op het stimuleren van veilig gedrag in een veilige omgeving. Daarbij wordt vanuit zes thema's, waaronder verkeersveiligheid, gefocust op de meest voorkomende en meest ernstige letsels. De basis van het werk van VeiligheidNL ligt in monitoring en onderzoek. Voor de monitoring wordt gewerkt met het Letsel Informatie Systeem (LIS). Hierin verzamelt en verwerkt VeiligheidNL letseldata van Spoedeisende Hulpafdelingen (SEH-afdelingen) van ziekenhuizen in Nederland. VeiligheidNL werkt in een doelgerichte cyclus aan onderzoek (onder andere op basis van letseldata uit het LIS), strategie- en interventieontwikkeling, implementatie en evaluatie. De organisatie zet relevante kennis en inzichten om in hoogwaardige gedragsinterventies en verbindt slimme veiligheidsoplossingen en wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk.

Voor wegbeheerders zijn goede en actuele data van belang om effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen en te evalueren. VeiligheidNL is in Nederland de enige organisatie met ervaring op het gebied van het continu verzamelen, verwerken en ontsluiten van spoedzorgdata. Het succes van het project is afhankelijk van het beschikbaar stellen van de ambulancedata door de RAV's. Daartoe heeft VeiligheidNL een vertrouwensrelatie opgebouwd met de RAV's. In een eerste pilot is samengewerkt met RAV's in Friesland en Utrecht. Na deze succesvolle pilot wordt gewerkt aan de landelijke ontsluiting van ambulancedata. Ook zorgt VeiligheidNL voor goede contacten en afspraken met de wegbeheerders, als gebruikers van de data. De betrouwbaarheid van de data is daarbij essentieel. Tot slot beschikt VeiligheidNL over de technische en inhoudelijke vaardigheden, ervaring en expertise om van de 25 verschillende RAV's (met eigen data-infrastructuren) kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare data te ontsluiten, die aansluiten op de behoeften van wegbeheerders.

Sinds februari 2021 is VeiligheidNL in het bezit van het NEN7510-certificaat. NEN7510 is de Nederlandse norm voor informatiebeveiliging in de zorgsector. Door deze certificering krijgen partners in de zorg en hun patiënten de garantie dat zorgvuldig en veilig met hun gegevens wordt omgegaan. VeiligheidNL is een organisatie met een maatschappelijk doel en wordt primair gesubsidieerd door de overheid. De stichting heeft geen winstoogmerk, wat ook blijkt uit de status als ANBI (Algemeen Nut Beogende Instelling).

Beoogde activiteiten

Voor het ontsluiten van de ambulancedata voor wegbeheerders moeten veel stappen worden genomen. In het project Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid doorloopt VeiligheidNL verschillende



fasen, die voortdurende cyclisch worden doorlopen. Na een voorbereidende fase volgen drie uitvoerende fasen: dataverzameling, databewerking en -controle en data-ontsluiting. In de laatste fase worden de ambulancedata kosteloos via een dashboard beschikbaar gesteld aan de wegbeheerders.

In de tabel hieronder is weergegeven welke activiteiten VeiligheidNL uitvoert voor het project.

Doel	Activiteiten
Voorbereiding ambulancedata	
Hieronder vallen alle activiteiten die nodig zijn data te mogen verzamelen. Dit is een continue doorlopende fase waarin alle activiteiten vallen rondom het contracteren van RAV's en de samenwerking met AZN.	<ul style="list-style-type: none">- VeiligheidNL draagt zorg voor ondertekening van de benodigde overeenkomsten tussen de individuele RAV's en VeiligheidNL.- VeiligheidNL beantwoordt (juridische) vragen over de overeenkomsten met de RAV's. Hierbij hoort ook het eventueel zelf inwinnen van juridisch advies.- VeiligheidNL richt een governancestructuur in voor het bewaken van landelijke afspraken rondom de dataverzameling. Gedurende het project wordt deze structuur actueel gehouden.- VeiligheidNL onderhoudt de contacten met RAV's, technische partijen die de data van RAV's beheren en Ambulancezorg Nederland (AZN) over het verzamelen van de data die nodig zijn voor de landelijke registratie.- VeiligheidNL organiseert bijeenkomsten met RAV's, AZN, lenW, RWS en RIVM om het project te evalueren en door te ontwikkelen.
Uitvoerende fase 1: verzameling ambulancedata	
Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om van de data over verkeersslachtoffers en slachtoffers van enkelvoudige voetgangersongevallen, zoals die zijn vastgelegd in het Elektronisch Ritformulier (ERF) van de RAV, te komen tot een bestand dat verstrekt is aan VeiligheidNL. Het gaat zowel om de werkzaamheden voor de dataverzameling die per RAV nodig zijn als om de werkzaamheden die overkoepelend nodig zijn (landelijk of per cluster van RAV's die gebruik maken van hetzelfde ERF).	<ul style="list-style-type: none">- VeiligheidNL coördineert de aanlevering van landelijke kwartaaldata door alle RAV's.- VeiligheidNL bereidt, samen met de RAV, de technische inrichting voor waarbinnen de door VeiligheidNL ontwikkelde machine learning modellen – op privacytechnisch veilige wijze – toegang kunnen krijgen tot de benodigde data. Binnen deze technische inrichting worden bij de RAV's scripts geïnstalleerd. Hiermee kunnen de juiste cases en juiste informatie per case worden geselecteerd.- VeiligheidNL ontwikkelt en onderhoudt de technische inrichting die het mogelijk maakt om de juiste dataset samen te stellen.- VeiligheidNL onderhoudt een geocodering module. Hiermee worden tekstuele data over locaties omgezet naar xy-coördinaten.- VeiligheidNL onderhoudt de machine learning-modellen waarmee de inclusie van cases van verkeersslachtoffers gedaan wordt en de waarden van de variabelen worden voorspeld. Hierdoor wordt een betrouwbare, uniforme en actuele landelijke dataset gewaarborgd.- VeiligheidNL werft datacodeurs/-controleurs voor het project en zorgt voor de inwerking en begeleiding. Ook onderhoudt en codeert VeiligheidNL het codeboek/instructies voor de datacodeurs/-controleurs voor een uniforme consistente datacodering.- VeiligheidNL voert kwaliteitscontroles van de output van de machine learning-modellen uit. Waar nodig worden deze handmatig aangepast en aangevuld.- VeiligheidNL verzorgt het beheer en onderhoud van de technische infrastructuur. Hiermee kunnen de data veilig naar VeiligheidNL worden verstuurd.- VeiligheidNL monitort de volledigheid en consistentie van de binnengekomen data, inclusief de signalering en opvolging van afwijkingen.
Uitvoerende fase 2: bewerking en controle ambulancedata	
Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om de data die VeiligheidNL van de RAV's ontvangt te controleren en te bewerken. Hieronder valt ook het geven van een terugkoppeling over kwantiteit en kwaliteit van data aan de RAV's. Het eindpunt van deze fase is dat de data gereed zijn om in te laden in het MOVE-dashboard (MONitor Verkeersslachtoffers).	<ul style="list-style-type: none">- VeiligheidNL controleert de binnengekomen data op kwaliteit en kwantiteit. Hierbij worden de percentages fout positief gecontroleerd.- VeiligheidNL onderhoudt de documentatie over de methode MOVE RAV. Eventuele wijzigingen worden gedocumenteerd in het methoderapport MOVE RAV.- VeiligheidNL onderhoudt de technische infrastructuur van MOVE RAV.- VeiligheidNL ontwikkelt en onderhoudt de module voor de conversie/projectie van xy-coördinaten naar GPS en de automatische correcties (bijvoorbeeld wanneer de coördinaten omgewisseld zijn aangeleverd (yx) waar mogelijk.- VeiligheidNL ontwikkelt en onderhoudt de koppeling van RAV-data aan de data uit het Nationaal Wegenbestand (NWB).- VeiligheidNL verzorgt gestandaardiseerde rapportages over de kwaliteit en kwantiteit van de aangeleverde data voor de RAV's.- VeiligheidNL bewerkt data voor de koppeling aan het NWB.- VeiligheidNL prepareert data om deze in te laden in het dashboard.
Uitvoerende fase 3: ontsluiting ambulancedata	

Doel	Activiteiten
Onder deze fase vallen alle activiteiten die nodig zijn om de data in te laden in het MOVE-dashboard tot en met de ondersteuning van de eindgebruikers voor het gebruik van de data uit het dashboard.	<ul style="list-style-type: none"> – VeiligheidNL onderhoudt het MOVE-dashboard en houdt de documentatie over en handleiding van het dashboard actueel. – VeiligheidNL laadt nieuwe data in het MOVE-dashboard in. – VeiligheidNL geeft wegbeheerders gratis toegang tot het dashboard. – VeiligheidNL sluit nieuwe overeenkomsten af met wegbeheerders. Hieronder valt ook het afhandelen van (juridische) vragen. – VeiligheidNL archiveert de overeenkomsten met wegbeheerders. Ook houdt VeiligheidNL een register van gebruikers bij. – VeiligheidNL instrueert nieuwe gebruikers en geeft informatieve webinars. – VeiligheidNL informeert gebruikers als er nieuwe data beschikbaar zijn. – VeiligheidNL handelt verzoeken af voor het openbaar maken van analyses van wegbeheerders en onderhoudt hiervoor het contact met de RAV's. – VeiligheidNL onderhoudt een tool voor het aannemen, behandelen en archiveren van verzoeken tot het openbaar maken van analyses voor wegbeheerders. – VeiligheidNL geeft presentaties voor wegbeheerders over het MOVE-dashboard.
<i>Technisch onderhoud SEH-data-infrastructuur</i>	
	<ul style="list-style-type: none"> – VeiligheidNL onderhoudt het machine learning model voor de inclusie van verkeersslachtoffers en de codering van aanvullende variabelen. – VeiligheidNL onderhoudt de technische infrastructuur van de SEH-data. – VeiligheidNL onderhoudt de documentatie over de methode en data-infrastructuur van de SEH-data.

Artikel 3

VeiligheidNL wordt met terugwerkende kracht voor de periode van de datum van 1 oktober 2025 tot en met 31 december 2026 belast met de in artikel 1 bedoelde Dienst van Algemeen Economisch Belang. Dit omvat samengevat:

- Het voorbereiden van de verzameling van ambulancedata;
- Het verzamelen van de ambulancedata over verkeersslachtoffers en slachtoffers van enkelvoudige voetgangersongevallen, zoals die zijn vastgelegd in het ERF van de RAV;
- Het bewerken en controleren van de ambulancedata die door de RAV zijn aangeleverd;
- Het ontsluiten van de ambulancedata via het MOVE-dashboard tot en met de ondersteuning van de eindgebruikers voor het gebruik van de data uit het dashboard.
- Het technisch onderhouden van de methode en data-infrastructuur om de verwerking van SEH-data te faciliteren.

Artikel 4

Voor vergoeding komt in aanmerking het verschil tussen de in aanmerking te nemen uitgaven en inkomsten, met een maximum van in totaal € 666.667,00. De compensatie zal in geen geval de drempel van € 20.000.000 per jaar zoals vastgelegd in artikel 2, eerste lid, onder a van het Vrijstellingsbesluit overschrijden.

De in aanmerking te nemen uitgaven omvatten alle kosten die voor het beheer van de dienst zoals omschreven in het algemene deel van de toelichting, onder 2, worden gemaakt. Deze worden aan de hand van algemeen aanvaarde beginselen van kostprijsadministratie berekend. De nettokosten worden berekend als het verschil tussen de met het beheer van de dienst van algemeen economisch belang gemaakte kosten en de uit de dienst van algemeen economisch belang behaalde inkomsten: Nettokosten DAEB = kosten DAEB – inkomsten DAEB.

Met de kosten DAEB en de inkomsten DAEB wordt het volgende bedoeld:

- Kosten DAEB: alle door VeiligheidNL gemaakte kosten voor het beheer van de in het algemene deel van de toelichting, onder 2, omschreven DAEB. Hieronder wordt verstaan: alle kosten die VeiligheidNL maakt om de in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2 genoemde activiteiten uit te kunnen voeren. De aan de DAEB toegerekende kosten omvatten alle directe kosten die voor deze activiteiten worden gemaakt (berekend als het aantal uren vermenigvuldigd met de prijs per uur), plus alle indirect toe te rekenen kosten die VeiligheidNL voor de uitvoering van de in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2 genoemde activiteiten maakt (die op basis van facturen worden verantwoord). Wat betreft de indirect toe te rekenen kosten moeten de betreffende facturen minimaal een uitsplitsing bevatten naar (a) het aantal uren en de prijs per uur voor door derde partijen geleverde diensten, en (b) de prijs van geleverde producten. Voor deze indirecte kosten moet er aantoonbaar sprake zijn van marktconforme tarieven, en worden uitsluitend marktconforme tarieven gecompenseerd. De eventuele kosten die VeiligheidNL maakt bij het verrichten van aanvullende onderzoeken met de spoedzorgdata in opdracht van wegbeheerders, vallen niet onder de kosten van de DAEB;
- Inkomsten DAEB: de in aanmerking te nemen inkomsten omvatten alle met de dienst behaalde



inkomsten, ongeacht de herkomst. Dat betekent dat de inkomsten afkomstig kunnen zijn uit overheidssteun of uit bijdragen vanuit de markt. Hieronder valt in ieder geval de eventuele winst die VeiligheidNL maakt met het uitvoeren van aanvullende onderzoeken in opdracht van wegbeheerders, waarbij de spoedzorgdata worden gebruikt (winst opdrachten = inkomsten opdrachten – kosten opdrachten). Als VeiligheidNL winst maakt op activiteiten die buiten de DAEB vallen, of daarvoor staatssteun ontvangt, dan worden ook deze winsten en steunmaatregelen als inkomsten gezien als VeiligheidNL zou besluiten dit geheel of gedeeltelijk voor de financiering van de DAEB in te zetten.

Indien reeds door een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie subsidie is verstrekt voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan, wordt het bedrag dat door deze bestuursorganen is verstrekt in mindering gebracht op de compensatie waarvoor VeiligheidNL krachtens dit besluit in aanmerking komt. Dit bedrag is inclusief alle eventuele belastingen waaronder de btw.

Het DAEB-Vrijstellingsbesluit staat toe dat eventueel een redelijke winst wordt vergoed. In dit geval is er beleidsmatig voor gekozen om de redelijke winst geen onderdeel te laten zijn van de berekeningsmethodiek.

Artikel 5

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal te allen tijde een monitoring van de verstrekte compensatie uitvoeren die in overeenstemming is met het DAEB-Vrijstellingsbesluit. Om overcompensatie te voorkomen, wordt de compensatie voor de uitvoering van de DAEB ten minste jaarlijks gecontroleerd bij de subsidieverantwoording en eventueel herzien bij de vaststelling van de subsidie. Indien wordt vastgesteld dat er bij de toegekende compensatie sprake is van overcompensatie moet het te veel ontvangen bedrag worden terugbetaald. De wijze waarop dit wordt vormgegeven, wordt uitgewerkt in de subsidiebeschikking(en) die VeiligheidNL ontvangt ten behoeve van de uitvoering van de DAEB, en in het controleprotocol dat daarbij hoort. Indien wordt vastgesteld dat er bij de toegekende compensatie sprake is van overcompensatie, moet het te veel ontvangen bedrag worden terugbetaald.

Conform het DAEB-Vrijstellingsbesluit en het bredere staatssteunkader van de EU wordt het teveel ontvangen bedrag aan compensatie vermeerderd met een wettelijke rente. Van overcompensatie is sprake indien:

- Compensatie is ontvangen voor activiteiten die niet noodzakelijk zijn voor het beheer van de in het algemene deel van de toelichting, onder 2 van dit besluit omschreven dienst;
- Voor deze activiteiten compensatie ontvangen is die hoger is dan de gemaakte nettokosten; of
- De ontvangen compensatie niet aan de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2 omschreven activiteiten zijn uitgegeven.

Indien een deel van de ontvangen steun moet worden terugbetaald, wordt dat deel, waar mogelijk, verrekend met nog te ontvangen compensatievoorschotten aan VeiligheidNL voor deze DAEB en binnen dezelfde DAEB-periode. Verrekening is alleen mogelijk op voorwaarde dat het overschot op jaarbasis onder de 10% blijft. Indien het overschot meer dan 10% bedraagt, wordt ieder overschot boven de 10% teruggevorderd. Indien verrekening niet mogelijk is, moet VeiligheidNL de teveel ontvangen steun terugbetalen binnen een termijn van 30 dagen na het moment waarop VeiligheidNL hierover in kennis is gesteld.

Indien er sprake is van een terugvordering, zullen het terug te vorderen bedrag en de wijze van terugvordering worden opgenomen in een herzieningsbesluit, dat aan VeiligheidNL wordt verstrekt.

Artikel 6

Het besluit treedt met terugwerkende kracht in werking, omdat VeiligheidNL op 1 oktober 2025 met de activiteiten is gestart.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans*