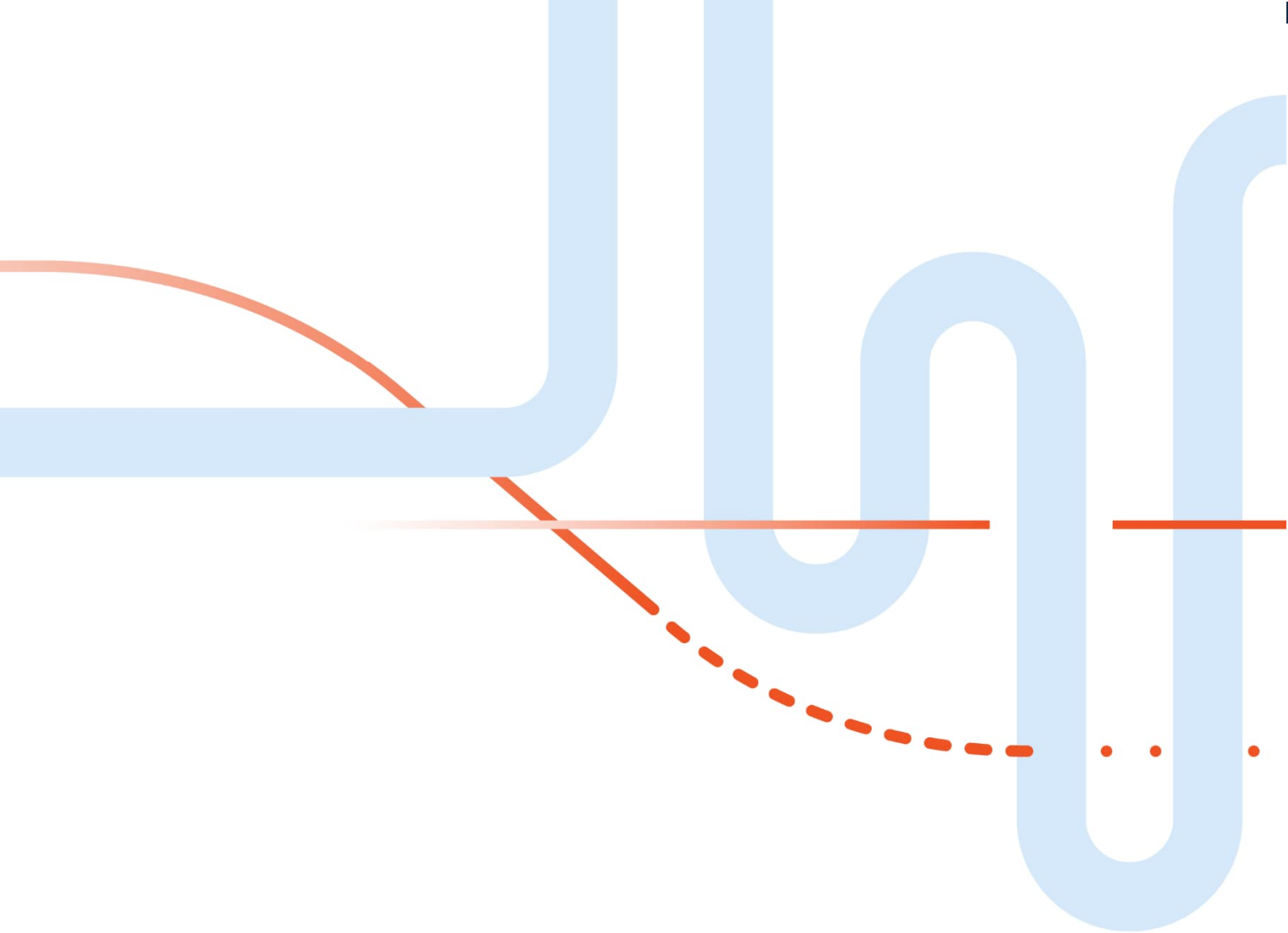




**Verslag marktverkenning 'VAN REGIONAAL  
NAAR NATIONAAL MODULAIR  
VERKEERSMANAGEMENT' alias VM-  
Framework gehouden op 2 maart 2026**

17 maart 2026

Auteur

Andy Berkouwer

© Nationaal Dataportaal Wegverkeer

✉ [Info@ndwu.nu](mailto:Info@ndwu.nu)

💻 [www.ndw.nu](http://www.ndw.nu)

📞 088 797 34 35

🏠 Archimedeslaan 6  
3548 BA Utrecht

✉ Postbus 24016  
3502 MA Utrecht

# Index

|          |                                                 |           |
|----------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Aanleiding voor deze marktverkenning:</b>    | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Plenair gedeelte</b>                         | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Break-out sessie: Governance</b>             | <b>8</b>  |
| <b>4</b> | <b>Break-out sessie: Centralisatie van data</b> | <b>9</b>  |
| <b>5</b> | <b>Break-out sessie: Modulariteit</b>           | <b>10</b> |
| <b>6</b> | <b>Mogelijk vervolg</b>                         | <b>12</b> |

Op 2 maart 2026 organiseerde NDW een marktconsultatie. Met ca. 20 private partijen (zie bijlage aanwezigelijst) hebben we gezamenlijk verkend hoe we kunnen komen van Regionaal naar Nationaal modulair verkeersmanagement, alias VM-Framework.

Deze bijeenkomst bestond uit een plenair gedeelte waarin NDW, gemeente Amsterdam, gemeente Utrecht en RWS een presentatie deelde waarop gereageerd werd vanuit de zaal. Als laatste onderdeel hebben we een drietal breakout sessies gehad waarin de thema's: Governance, Centralisatie van data en Modulaire aanpak aan bod kwamen.

## 1 Aanleiding voor deze marktverkenning:

Voor het actief managen van het verkeer gebruiken wegbeheerders in Nederland veelal netwerkmanagementsystemen die ondersteunen bij het in samenhang inzetten van diverse (traditionele) DVM-instrumenten zoals (i)VRI's, DRIPS, TDI's, CCTV-systemen etc. waardoor deze zo efficiënt mogelijk het verkeer geleiden en sturen.

Recente projecten (bijvoorbeeld VM-IVRA, A12 parallelaanpak, A27 Noordeloos etc.) hebben aangetoond dat aanvullende inzet van (private) verkeersinformatie- en navigatiediensten voor het managen van verkeer effectief en zinvol kan zijn. Ook groeit de behoefte om het instrumentarium in te zetten voor meerdere doelen - bijvoorbeeld voor duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid waarbij ook in een toenemende mate een multimodale aanpak wordt gehanteerd.

De huidige netwerkmanagementsystemen (NMS-en) zijn primair gericht op het managen van autoverkeer via de traditionele DVM-systemen en kennen bovendien regionale verschillen.

Toenemende samenwerking tussen publieke en private partijen bij de inzet van private diensten in een multimodaal netwerk kan niet zonder enige vorm van uniformering van de informatiestromen en afstemming van werkprocessen bij de wegbeheerders.

Daarnaast zijn voor data-uitwisseling Europese regels van kracht die o.a. gericht zijn op datakwaliteit en standaardisatie van data-uitwisseling.

De regionale verschillen in regelaanpak en systematiek binnen de bestaande organisch gegroeide NMS-architectuur wordt inmiddels als complex ervaren en voor de verdere toekomst onbeheersbaar beschouwd.

Samenwerking bij de bediening van DVM-instrumenten over verschillende arealen heen is ingewikkeld en tijdrovend. Daarnaast komen regionale verschillen het effectief samenwerken met serviceproviders niet ten goede.

NDW wil tijdens de marktverkenning graag in gesprek met geïnteresseerde partijen over de transitie naar een nieuwe architectuur. Partijen worden verzocht mee te denken over een architectuur die de gewenste transitie mogelijk maakt en duurzaam ondersteunt waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de belangen (innovatie, roadmap, verdienmodel en schaalbaarheid) van marktpartijen.

## 2 Plenair gedeelte

Tijdens het plenaire gedeelte zijn presentaties gegeven door NDW, de gemeente Amsterdam, de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat, gevolgd door een gezamenlijke discussie met aanwezige marktpartijen en wegbeheerders. Onderstaand wordt een samenvatting weergegeven van de behandelde onderwerpen en de gevoerde gesprekken.

### Presentaties NDW, gemeente Amsterdam, gemeente Utrecht en RWS

#### Presentatie NDW

NDW schetste de huidige situatie rondom het gebruik van NMS-en door Nederlandse wegbeheerders. Deze systemen ondersteunen de inzet van traditionele DVM-instrumenten zoals (i)VRI's, DRIP's, TDI's en CCTV-systemen, met als doel het verkeer zo efficiënt mogelijk te geleiden en te sturen.

Aanvullende inzet van private verkeersinformatie- en navigatiediensten leveren een waardevolle bijdrage aan effectief verkeersmanagement, bovendien is dit ingegeven door de herziene RTTI en ITS Directive. Daarnaast groeit de behoefte om NMS-functionaliteit breder in te zetten, onder meer voor duurzaamheidsdoelen, veiligheid, leefbaarheid en multimodaal netwerkmanagement. De huidige generatie NMS-en is primair ontworpen voor autoverkeersmanagement via traditionele systemen en kent daarnaast aanzienlijke regionale verschillen in aanpak en architectuur. De toenemende samenwerking tussen publieke en private partijen vraagt echter om meer uniformiteit in informatiestromen en afstemming van werkprocessen. Europese regelgeving stelt bovendien eisen aan datakwaliteit en standaardisatie van data-uitwisseling.

De bestaande, organisch gegroeide NMS-architecturen worden daardoor steeds complexer en op termijn moeilijker beheersbaar. Samenwerking over beheerarealen heen, bijvoorbeeld bij de bediening van DVM-instrumenten, verloopt momenteel tijdrovend en ingewikkeld. Ook belemmeren regionale verschillen een soepele samenwerking met private serviceproviders.

NDW lichtte ook toe dat wordt gewerkt aan een aanpak waarbij scenario's en configuraties niet langer fabrikant-specifiek worden opgeslagen binnen een NMS, maar in een gestandaardiseerd en overdraagbaar formaat. Deze aanpak moet het eenvoudiger maken om tussen leveranciers te wisselen en draagt bij aan het reduceren van vendor lockin.

#### Presentatie gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam presenteerde haar wens om configuraties en scenario's portabel te maken tussen verschillende systemen. Deze behoefte sluit nauw aan bij de standaardisatie-inzet van NDW, waarbij gegevens onafhankelijk van leverancier en systeem bruikbaar moeten zijn.

#### Presentatie gemeente Utrecht

De gemeente Utrecht gaf een toelichting op de recente aanbesteding van het DVM-systeem Zuid-West en de achterliggende beweegredenen. Vanuit de zaal werd gevraagd waarom de

aanbesteding niet modulair is ingestoken; Utrecht gaf aan dat hiervoor onvoldoende tijd beschikbaar was.

### **Presentatie Rijkswaterstaat**

Tijdens de marktverkenning gaf RWS een toelichting op de huidige situatie en relevante ontwikkelingen binnen de organisatie. Hoewel tijdens de sessie zelf geen presentatiesheets zijn gebruikt, zijn deze als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

Ter illustratie van de problematiek vertelde RWS over een praktijkvoorbeeld rondom knooppunt Deil. Aan de hand hiervan lichtte hij toe hoe de VC-NON en het NMS van de regio Gelderland/Overijssel momenteel functioneren als doorgeefluik tussen diverse systemen.

Deze architectuur leidt tot een groot aantal onderlinge verbindingen en verhoogde complexiteit in beheer en doorontwikkeling.

RWS benadrukte het belang van gestandaardiseerde koppelvlakken om schaalbaarheid en interoperabiliteit in de toekomst te waarborgen.

Momenteel zijn binnen Dynac specifieke koppelingen noodzakelijk tussen verschillende systemen en wegbeheerders. Deze maatwerkinrichting zorgt ervoor dat uitbreidingen binnen de bestaande topologie veel inspanning vergen. Dynac heeft de taak om de huidige koppelvlakken zodanig in te richten dat het totale systeem operationeel blijft.

RWS stelde dat het gebruik van een VM-Framework de aanleg en het beheer van de totale keten aanzienlijk zou kunnen vereenvoudigen. Binnen een dergelijk framework zou slechts één generieke koppeling hoeven te worden gerealiseerd, in plaats van de huidige veelheid aan maatwerkverbindingen. Hiermee kunnen toekomstige uitbreidingen efficiënter, consistent en beter beheersbaar worden ingericht.

## **Reacties marktpartijen**

### **Technolution**

Technolution gaf aan dat systemen nu al in staat zijn om informatie uit te wisselen, maar dat dit niet altijd bekend is of beperkt wordt door contractuele afspraken. De informatie is immers eigendom van de opdrachtgever (gemeente, provincie of Rijkswaterstaat). Daarnaast werd gewezen op wetmatige belemmeringen op informatie-uitwisseling. Denk aan de AVG, Cyber Beveiligingswet, de Archiefwet en aankomende Wet weerbaarheid kritieke entiteiten. Het VMFramework zou hierin ondersteunend kunnen zijn.

### **Europese context**

Uit de zaal werd gevraagd naar het Europese perspectief. NDW gaf aan dat samenwerking met serviceproviders onderdeel is van TISGRADE op Europese schaal. De Nederlandse implementatie hiervan wordt meegenomen binnen Aramis.

**Gemeente Amsterdam**

Amsterdam wees erop dat zij naast opdrachtgever ook opdrachtnemer (DMI) is en dat zij modulaire producten ontwikkelt op basis van informatie-uitwisseling via modules. Er werd gevraagd hoe voorkomen kan worden dat bestaande investeringen desinvesteringen worden. NDW gaf aan dat de binnen DMI ontwikkelde functionaliteiten in modulaire vorm gekoppeld kunnen worden aan het VM-Framework, mits aangepast aan de hiervoor te kiezen standaard. Deze aanpassing wordt als gering ingeschat.

**Plenaire discussie****Rolverdeling marktpartijen**

NDW vroeg aan de marktpartijen welke rol zij voor zichzelf zien. Vanuit de zaal werd door een van de aanwezigen aangegeven dat ongeveer 80% van de benodigde functionaliteit al beschikbaar is. NDW vroeg vervolgens of partijen bereid zijn om koppelvlakken openbaar te delen. Het antwoord was bevestigend, onder voorwaarde dat de kosten worden gedekt.

**Vraag over aanbestedingsstrategie**

Uit de zaal kwam de vraag over hoe de uiteindelijke inkoop vorm zal krijgen, gaf NDW aan dat dit op dit moment nog niet kan worden vastgesteld.

**Inbreng TripService**

TripService vroeg aandacht voor de vraag waar de kosten van Digitaal Verkeersmanagement (DVM) komen te liggen en benadrukte dat DVM ook beschikbaar moet zijn voor kleinere wegbeheerders. Centralisatie is goed/essentieel om goed samen te kunnen werken met serviceproviders. Daarnaast werd opgemerkt dat serviceproviders vroegtijdig moeten worden betrokken bij de architectuur, omdat dit in eerdere trajecten onvoldoende is gebeurd.

**Inbreng MapTM**

MapTM gaf aan dat de discussie te snel richting technische details ging, terwijl wegbeheerders onderling verschillen in focus, eisen en verwachtingen hebben. Ook werd opnieuw benadrukt dat systemen vaak technisch wel kunnen communiceren, maar dat dit niet altijd bekend is of dat contractuele beperkingen uitwisseling verhinderen.

## 3 Break-out sessie: Governance

Tijdens de break-out sessie over *Governance* is besproken hoe de Governance-structuur rondom het VM-Framework ingericht zou moeten worden en welke rollen publieke en private partijen daarin vervullen. De discussie richtte zich op samenstelling, verantwoordelijkheden, besluitvorming en aandacht voor kleinere marktpartijen.

### 1. Samenstelling van de Governance

De aanwezige partijen gaven unaniem aan dat de Governance van het VM-Framework een **hybride samenstelling** moet krijgen, waarin zowel publieke als private partijen vertegenwoordigd zijn.

Wel werd benadrukt dat het **vetorecht** te allen tijde bij de publieke zijde moet blijven liggen, gezien hun wettelijke verantwoordelijkheid en mandaat voor verkeersmanagement.

### 2. Structuur van besluitvorming en technische afstemming

Er werd voorgesteld om de Governance te **splitsen in twee organen**:

- **Change Advisory Board (CAB)** – gericht op technische afstemming, standaarden, releases en wijzigingen.
- **Steering Committee** – verantwoordelijk voor bestuurlijke besluitvorming, strategische keuzes en prioritering.

Deze tweedeling moet zorgen voor duidelijke rollen, kortere besluitvormingslijnen en transparantie over verantwoordelijkheden.

Het **IVERA-model** werd genoemd als mogelijk voorbeeld voor een werkende Governance-structuur. Sommige deelnemers waren positief over de werking ervan; anderen typeerden het als “het minst slechte model”, waarmee werd aangegeven dat er nog ruimte is voor verbetering.

### 3. Taken en verantwoordelijkheden van de Governance

Binnen de sessie werd benoemd dat de Governance zich in elk geval zou moeten richten op:

- **Standaardisatie van protocollen** en het borgen van een **open communicatiestandaard** binnen het VM-Framework.
- **Innovatiestimulering**, waaronder het faciliteren en stimuleren van innovatie door publieke en private partijen.
- **Datakwaliteit en performance**, zowel aan publieke als private zijde, inclusief toezicht op naleving.
- **Ketenverantwoordelijkheid**, met duidelijkheid over wie welk deel van de keten beheert en waarvoor verantwoordelijk is.
- **Financiering van het VM-Framework**, waarbij moet worden vastgelegd wie welke kosten draagt en op welke manier.

### 4. Waarborging van deelname door kleinere marktpartijen

Een belangrijk aandachtspunt dat meerdere keren naar voren kwam, betreft de **positie van kleinere private partijen**.

De zorg werd uitgesproken dat zij in een hybride Governance-model mogelijk onvoldoende invloed kunnen uitoefenen en dat grote marktpartijen de discussie kunnen domineren.

Er werd daarom aangedrongen op een Governance-inrichting waarin:

- Evenwichtige vertegenwoordiging wordt geborgd,
- Inspraakmogelijkheden voor kleinere partijen duidelijk zijn vastgelegd,
- Besluitvorming transparant verloopt, onafhankelijk van de schaalgrootte van deelnemende partijen.

## 4 Break-out sessie: Centralisatie van data

Tijdens de break-out sessie over *Centralisatie van data* zijn verschillende perspectieven uitgewisseld over de wijze waarop informatiestromen binnen het toekomstige VM-Framework kunnen worden gecentraliseerd of ontsloten. De discussie richtte zich op de verhouding tussen centrale opslag, federatieve modellen, datakwaliteit, verantwoordelijkheden en de rol van Europese standaarden. De onderstaande samenvatting is gebaseerd op de besproken punten en de aantekeningen vanaf de flip-overs.

### 1. Centrale ontsluiting versus centrale opslag

De groep maakte nadrukkelijk onderscheid tussen **centrale opslag** van gegevens en **centrale ontsluiting**.

- Centrale opslag werd als *niet wenselijk* beschouwd, zonder dat hier expliciet redenen voor werden genoemd.
- Centrale ontsluiting van data werd gezien als het wenselijke doel. In één groep werd dit omschreven als: *federatief opslaan, centraal ontsluiten*.

Daarnaast werden de volgende punten benoemd:

- Wegbeheerders blijven eigenaar van **ruwe data**, die centraal kan worden ontsloten.
- **Bewerkte of verrijkte data** kunnen bij marktpartijen worden opgeslagen.
- Een centrale oplossing hoeft niet noodzakelijkerwijs door NDW te worden gerealiseerd.
- Er is behoefte aan **duidelijk inzicht in de relevante dataketens**, waarbij alle betrokken partijen dezelfde terminologie hanteren.
- Vanuit de markt werd opgemerkt dat bij centrale opslag de vraag blijft bestaan wat concurrenten met deze data zouden kunnen doen. Er moet daarom duidelijk zijn wie wat, wanneer en waarvoor mag gebruiken.

### 2. Datalandschap en datakwaliteit

Het verbeteren van de datakwaliteit werd door meerdere deelnemers als randvoorwaarde aangemerkt:

- Zonder verbetering van datakwaliteit heeft centralisatie beperkt nut; dit moet eerst op orde zijn.
- NDW gaf aan dat datakwaliteit in het ARAMIS-programma uitgebreid wordt geadresseerd.
- Ook Monotch benadrukte het belang van datakwaliteit en het bepalen van verantwoordelijkheden. Hierbij werd verwezen naar eerdere ervaringen, zoals het UDAP-platform.

Daarnaast werd besproken:

- De keuze tussen een **model op basis van zelfregulering** of een **model met een marktmeester/ stelselverantwoordelijke**.  
De voorkeur lag bij een model met een centrale stelselverantwoordelijkheid, in lijn met andere digitale stelsels.

### 3. Europese context en standaarden

De rol van Europese standaarden en toekomstige ontwikkelingen werd uitgebreid besproken:

- RWS gaf aan dat regelscenario's in de toekomst mogelijk worden vervangen door VCP's. Hierbij werd wel aangetekend dat dit mogelijk te ver gaat, gezien VCP's vooral toepasbaar zijn in reguliere omstandigheden.
- De vraag of Europese harmonisatie moet worden nagestreefd werd bevestigend beantwoord, **mits sprake is van een goede wisselwerking**.
- Het gebruik van **DATEX II** werd aangeduid als niet laagdrempelig, waardoor toetreding van nieuwe marktpartijen wordt bemoeilijkt wegens de benodigde domeinkennis.
- Voor het bepalen van standaarden is volgens RWS, inzicht nodig in een **tijdshorizon van ongeveer vier jaar**.
- Er werd verwezen naar internationale ontwikkelingen, maar onduidelijk bleef hoe Nederland richting andere lidstaten moet opereren.
- Door één van de deelnemers werd voorgesteld om aan te sluiten bij **open data spaces**.

### 4. Risico's en aandachtspunten

Verskillende risico's en aandachtspunten werden benoemd:

- Eerder gedane investeringen door marktpartijen kunnen mogelijk onvoldoende renderen wanneer oplossingen niet kunnen worden hergebruikt (Triopsys).
- Onzekerheden rondom het daadwerkelijke gebruik van centrale informatiestromen.
- Centrale opslag van gegevens kan leiden tot een **single point of failure**.
- Er is geen duidelijke oplossing voor het omgaan met **verrijkte of bewerkte data**.
- Het risico bestaat dat "**portable configurations**" onvoldoende worden meegenomen in de centrale oplossingsrichting.

## 5 Break-out sessie: Modulariteit

Break-out sessie: Modulariteit

Tijdens de break-out sessie over Modulariteit is uitgebreid gesproken over de gewenste fijnmazigheid van modules binnen het VM-Framework, de gevolgen daarvan voor beheerkosten, de verantwoordelijkheid voor ketenbeheer en de meerwaarde van modulariteit voor zowel marktpartijen als wegbeheerders. Onderstaande samenvatting geeft de belangrijkste inzichten weer.

### 1. Fijnmazigheid van modulariteit

De deelnemers bespraken hoe gedetailleerd de modulariteit van het VM-Framework moet worden ingericht. Daarbij werd het volgende spanningsveld benoemd:

- **Hoe fijnmaziger de modulariteit, hoe hoger de beheerkosten.**
- **Bij te grove modulariteit ontstaat het risico op nieuwe “productsuites”.**

Als conclusie werd gesteld dat de huidige functionele indeling – bijvoorbeeld een module voor een VRI, een DRIP of een scenariomanager – een geschikt startpunt vormt. Dit sluit aan op de modulariteit zoals die nu binnen DVM-Exchange wordt toegepast.

Voor deze modules kunnen standaardbestekken worden opgesteld, die goed integreerbaar zijn binnen de frameworkarchitectuur. Vanuit dit vertrekpunt kan modulariteit later eventueel verder worden verfijnd en uitgebreid met meer innovatieve modules.

## 2. Ketenverantwoordelijkheid en beheer

Er werd stilgestaan bij de vraag wie verantwoordelijk moet zijn voor het ketenbeheer binnen een modulair systeem. Er kwamen drie mogelijke opties naar voren:

1. De markt neemt zelf de ketenverantwoordelijkheid;
2. De ketenverantwoordelijkheid wordt ondergebracht binnen een separaat aan te besteden perceel;
3. NDW neemt deze rol op zich.

Voor NDW is het belangrijk om inzicht te krijgen in:

- De huidige beheerkosten,
- De toekomstige beheerkosten binnen een modulair framework.

Dit inzicht is noodzakelijk voor toekomstige besluitvorming. Daarnaast werd benadrukt dat er in ieder geval **standaard SLA's** met leveranciers binnen de keten moeten worden opgesteld om ketenproblemen effectief te kunnen oplossen.

**Systeemintegratie** werd daarbij benoemd als een afzonderlijk aspect van ketenbeheer.

Verder werd gesteld dat ketenbeheer op termijn goedkoper kan worden wanneer koppelvlakken worden gestandaardiseerd. Marktpartijen gaven aan dat het VM-Framework aantrekkelijk moet zijn om op aan te haken; dit voordeel is nu nog onvoldoende zichtbaar.

## 3. Meerwaarde voor marktpartijen

Volgens de deelnemende marktpartijen biedt een modulair framework verschillende voordelen:

- **Lagere toetredingsdrempel voor gespecialiseerde leveranciers**, zoals partijen die fietsdata, AI-toepassingen of voorspellers ontwikkelen. Modules kunnen eenvoudiger en laagdrempeliger aan meerdere afnemers worden geleverd, wat de markt vergroot en de integratiekosten verlaagt.
- **Grotere marktpotentie**: wanneer meer functionaliteit modulair en open beschikbaar is, ontstaat ruimte voor partijen die nu geen toegang hebben tot de keten. Partijen met een

specifieke niche, zoals aanbieders van fietsdata of AI-toepassingen (bijvoorbeeld voor brugopeningsvoorspellingen) kunnen eenvoudiger toetreden. Er zou méér markt moeten ontstaan omdat meer functionaliteit kan worden uitgevraagd en toegankelijk wordt voor partijen die nu nog niet deelnemen. De markt gaf echter aan dat nog onvoldoende duidelijk is hoe groot deze markt daadwerkelijk zal zijn, en dat dit inzicht binnen het project moet worden ontwikkeld.

#### 4. Meerwaarde voor wegbeheerders

Ook voor wegbeheerders biedt modulariteit duidelijke voordelen:

- **Verminderen van kwetsbaarheid:** meer keuzevrijheid omdat meerdere leveranciers binnen dezelfde standaardmodule actief kunnen zijn.
- **Betere opschaalbaarheid van innovaties:** pilots blijven nu vaak “one-offs” (gouden randjes) omdat ze specifiek en niet herbruikbaar zijn; standaardisatie maakt opschaling mogelijk.
- **Markthygiëne:** overheden zouden standaardoplossingen moeten uitvragen wanneer die beschikbaar zijn, zodat minder maatwerk (“specials”) nodig is.

## 6 Mogelijk vervolg

NDW gaat mede op basis van de informatie opgehaald uit deze marktverkenning mogelijke vervolgstappen bepalen. Als deze vervolgstappen leiden tot een eventuele aanbesteding zullen deze via TenderNed gepubliceerd worden.

*Aanwezigelijst op organisatieniveau (i.v.m. AVG)*

Aanwezige organisaties Marktverkenning VM-Framework 2 maart 2026

**Organisatie**

Swarco

Be-Mobile

Mobility Sensing

Traffic Solvers

Arcadis

Yunex Traffic

Trigion

BAM Infratechniek en Assetmanagement

TriOpSys

Monotch

Klarrio

Technolution

Scenexus

MapTM

Info Support

TripService

Triply B.V.

Sweco

Connekt

NDW

Gemeente Amsterdam

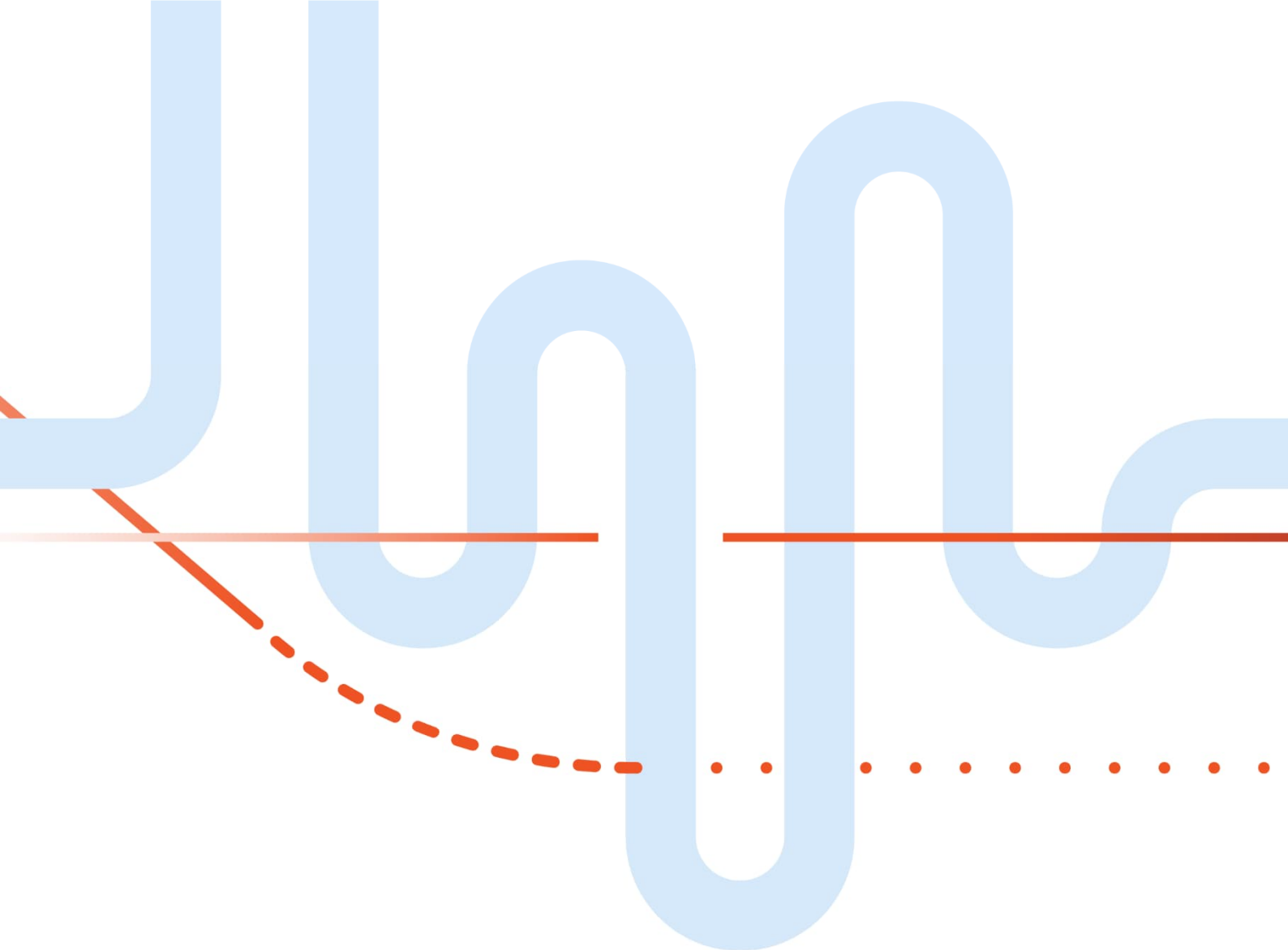
Gemeente Utrecht

Rijkswaterstaat (RWS)

Provincie Utrecht

Bijlagen bij dit verslag

1. Presentatie NDW
2. Presentatie gemeente Amsterdam
3. Presentatie gemeente Utrecht
4. Presentatie RWS



Auteurs

[Andy Berkouwer](#)

© Nationaal Dataportaal Wegverkeer

[info@ndw.nu](mailto:info@ndw.nu)

[www.ndw.nu](http://www.ndw.nu)

088 797 34 35

Archimedeslaan 6, 3584 BA, Utrecht

Postbus 24016, 3502 MA, Utrecht