



NDW Jaaroverzicht 2014



Inhoud

1	Voorwoord	3
2	Nieuwe ontwikkelingen	5
2.1	Nieuwe aanpak inkoop actuele verkeersgegevens	5
2.2	Floating Car Data en datafusie	6
2.3	Aanbesteding NDW Centraal Informatie Systeem (NCIS)	7
2.4	Wegwerkzaamheden Actueel	7
2.5	Open Data	8
2.6	Van licentie-overeenkomst naar wederkerige overeenkomst	8
2.7	Big Data	9
2.8	ITS Toegangspunt actie C en E	9
2.9	Coöperatieve ITS Corridor Rotterdam - Frankfurt - Wenen	10
3	Databank	11
3.1	Actuele verkeersgegevens	11
3.2	Statusgegevens	11
3.3	Historische gegevens	12
3.4	Datakwaliteit	13
3.5	Technische aspecten en servicedesk	13
3.5.1	NDW Interfacebeschrijving	13
3.5.2	RVM-netwerk	14
3.5.3	Locatireferentie	14
3.5.4	Servicedesk	14
4	Organisatie	15
4.1	Ondernemingsplan 2014-2017	15
4.2	Partners	15
4.3	Raad van Toezicht	16
4.4	Aansturing en inhoudelijk overleg	17
4.5	Uitvoeringsorganisatie	18
4.6	Netwerkorganisatie	18
4.7	Internationaal	19
4.8	Financiën	19

1 Voorwoord

Het jaar 2014 was een bewogen jaar voor het samenwerkingsverband NDW. Het was het eerste jaar onder het regime van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst die per 1 januari 2014 van kracht werd. Daarmee verdwenen vertrouwde elementen als het Directeurenoverleg en het Koplopersoverleg uit ons vocabulaire en werden vervangen door nieuwe constructen zoals het (getrapte) Opdrachtgeversberaad en het Partneroverleg. Maar ook werd een nieuw, vierjarig Ondernemingsplan van kracht, met andere financiële kaders en ook een vijftal strategische doelen, namelijk: stimuleren van het gebruik van de data, realiseren van efficiency, ontsluiten van Big Data, alle data aanbieden als Open Data en innovatie stimuleren. En, o ja, er trad ook per 1 februari een nieuwe directeur aan...

Het is de kracht van het samenwerkingsverband, denk ik, dat we samen met al deze veranderingen zonder stagnatie zijn omgegaan. Dat kan ook niet anders voor een samenwerkingsverband, waarover buitenlandse relaties mij altijd vragen op wat voor wet dat is gebaseerd. Ze zijn dan zeer positief verbaasd als blijkt dat dit een geheel vrijwillig samenwerkingsverband is, dat is ontstaan omdat de betrokken overheden inzagen dat een gezamenlijke, continue levering van verkeersgegevens flink zou bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer, aan meer verkeersveiligheid en aan een geringere milieubelasting door het verkeer.

Zoals u in dit document zult lezen, heeft NDW in 2014 een aantal belangrijke resultaten bereikt in het licht van bovengenoemde strategische doelen. Ik licht er een paar uit:

- het sluiten van de raamovereenkomst gegevensinwinning op basis van een Europese aanbesteding, die het mogelijk maakt dat 11 marktpartijen diverse wegverkeersgegevens voor ons kunnen inwinnen, zowel traditionele als zogenaamde Floating Car Data (FCD).
- de Pilot Datafusie, een precompetitieve pilot georganiseerd om meer inzicht te krijgen in de rol van FCD en datafusie in de nabije toekomst.
- de vlekkeloze Europese aanbesteding van ons nieuwe centrale systeem (NCIS), als opvolger van het huidige CNS. NCIS zal veel meer functionaliteit hebben dan z'n voorganger en wordt nu gebouwd door CGI.
- de introductie van Wegwerkzaamheden Actueel, wat het mogelijk maakt dat alle wegbeheerders in de Beter Benutten-regio's nu, naast de geplande wegwerkzaamheden, ook actuele wegwerkzaamheden kunnen doorgeven. Dit was een grote wens uit de Data Top-5 van Beter Benutten.
- het onderzoek samen met KPMG naar de waarde van verschillende soorten Big Data voor verkeersinformatie. De uitkomst was dat in ieder geval de neerslaggegevens van het KNMI zeer bruikbaar zijn.

Tot slot, er staat dit jaar weer een aantal belangrijke zaken op de rol, zoals de oplevering van NCIS, de opvolging van de huidige drie grote inwin-contracten en de realisatie van het ITS toegangspunt voor veiligheidsberichten en vrachtwagenparkeerinformatie (actie C en E).

En dan zullen we aan het eind van 2015 ongetwijfeld kunnen constateren dat 2015 ook weer een bewogen jaar was, met dank aan allen die bij NDW zijn betrokken, zowel de collega's van de NDW-partners (in het bijzonder de leden van Raad van Toezicht, Opdrachtgeversberaad en Partneroverleg), de collega's van de NDW-Uitvoeringsorganisatie, maar ook de collega's van andere stakeholders,

zoals serviceproviders en toeleveranciers. Zonder u allen zou NDW niet zo succesvol zijn als het nu is!

Utrecht, maart 2015

Frits Brouwer,
directeur NDW

2 Nieuwe ontwikkelingen

2.1 Nieuwe aanpak inkoop actuele verkeersgegevens

Europese aanbesteding raamovereenkomst



*Vertegenwoordigers van
marktpartijen en Frits Brouwer
(NDW) hebben de
raamovereenkomst
gegevensinwinning 'getekend' op
de Intertraffic-beurs in
Amsterdam*

Voor de inkoop van actuele verkeersgegevens heeft NDW via een Europese aanbesteding een raamovereenkomst gesloten met elf marktpartijen. Op 27 maart 2014 – tijdens een bijeenkomst op de Intertraffic beurs in Amsterdam – werden de marktpartijen bekend gemaakt die tot deze raamovereenkomst zijn toegetreden. Het betreft de volgende bedrijven: ARS Traffic & Transport Technology, Be-Mobile, Goudappel Coffeng, HERE Europe, HIG Traffic, Imtech Traffic & Infra, Swarco Nederland, Technolution, TomTom Global Content Systems, Vialis en VID Nederland. Zij bieden een breed scala aan inwindiensdiensten, variërend van gegevensinwinning met behulp van mobiele apparaten (smartphones en navigatiesystemen) tot metingen met systemen langs of in de weg, zoals lussen, camera's en bluetooth-sensoren.

De nieuwe raamovereenkomst biedt de mogelijkheid om opdrachten van de NDW-partners geheel op maat, naar behoefte van de betreffende wegbeheerder, aan te besteden. Elke nieuwe gegevenswens van een NDW-partner kan als opdracht onder deze elf partijen worden uitgezet. Door de samenwerking binnen NDW kunnen de overheden scherper inkopen. De NDW-uitvoeringsorganisatie neemt de taak op zich om deze gegevenswensen te coördineren tussen de partners, zodat efficiency- en schaalvoordelen kunnen worden behaald.

In 2014 hebben de eerste, kleine, aanbestedingen onder de nieuwe raamovereenkomst plaatsgevonden in de provincie Noord-Brabant, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en de gemeenten Breda en Leeuwarden.

Strategisch inkooptraject

In het Ondernemingsplan 2014-2017 is gerekend met een besparing van minstens 15% op de gegevenslevering door externe dataproviders. Dit vraagt om een overkoepelende inkoopstrategie voor de inwinning van verkeersgegevens. Daar is in 2014 hard aan gewerkt, met als belangrijkste

ingrediënten: het goed gebruik van assetmanagement t.a.v. de bestaande inwinsystemen, de pilot Floating Car Data (zie 2.2) en een goede afstemming met de nieuwe inwin-strategie van RWS. De verwachting is dat door het slim projecteren van meetpunten en door datafusie met floating car data besparingen op de inwinning gerealiseerd kunnen worden en goed ingespeeld kan worden op toekomstige gegevensbehoeften.

Medio 2015 worden de drie huidige inwincontracten, op basis van geo-percelen, opgevolgd door contracten onder deze nieuwe raamovereenkomst.

2.2 Floating Car Data en datafusie

NDW verwacht dat de inzet van Floating Car Data (FCD, gegevens uit GPS en mobiele telefoons) en datafusie kosten kan besparen bij de inwinning van verkeersgegevens en tot een betere kwaliteit van de data kan leiden. Daarom is in 2014 meer kennis en ervaring opgedaan met deze onderwerpen.

Pilot Datafusie

NDW heeft in samenwerking met DITCM Innovations een precompetitieve pilot georganiseerd om meer inzicht te krijgen in de rol van FCD en datafusie bij de inwinning van verkeersgegevens in de nabije toekomst. Belangrijke vragen hierbij zijn welke meerwaarde FCD en datafusie kunnen bieden en welk effect zij hebben op het aantal benodigde vaste meetlocaties, met name detectielussen. Drie teams, met daarin 13 partijen, waren bereid te investeren in de pilot om zo te laten zien wat er op het vlak van FCD en datafusie mogelijk is. De teams waren als volgt samengesteld:

- ARS T&TT en Here
- Be-Mobile, Goudappel Coffeng, MAPtm en VORtech
- CGI, TU Delft, Accenture, HP, Grontmij, SAS en TomTom

Op 7 oktober 2014 zijn de resultaten van de Pilot Datafusie gepresenteerd op een door NDW georganiseerd symposium in Utrecht. De resultaten zijn ook gebundeld in een eindrapport. Een belangrijke conclusie uit de pilot is dat Floating Car Data meerwaarde bieden voor de monitoring van het wegverkeer, vooral als ze gebruikt worden in combinatie met gegevens uit vaste meetlocaties, zoals detectielussen. Door FCD ontstaat meer inzicht in wat er gebeurt tussen de vaste meetlocaties, zoals het aangroeien en oplossen van files. De vaste meetlocaties blijven nodig om de verkeersintensiteit goed te kunnen bepalen, maar kunnen in aantal worden teruggebracht. De eerste toepassingen van datafusie van FCD en data van vaste meetlocaties zijn al op korte termijn te verwachten.

Studiereis Berlijn en Keulen

Op 30 juni is een groep geïnteresseerden afgereisd voor een studiereis van NDW over datafusie. In Berlijn stond een bezoek samen met TomTom aan de Verkeerscentrale op het programma. Hier werd de laatste stand van zaken gepresenteerd op het gebied van data-inwinning door TomTom via floating devices, datafusie-technieken en analyses van historische data binnen de Verkeerscentrale.

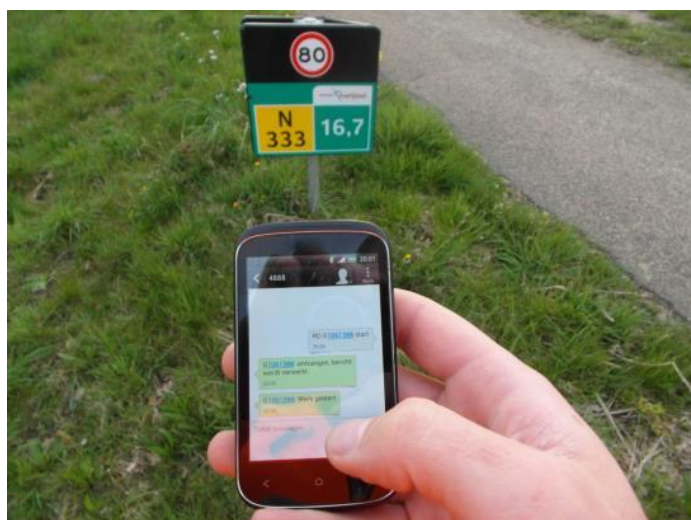
In Keulen bezocht de groep de Bundesanstalt für Strassenwesen (BAST), waar de Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) gehuisvest is. De MDM is een portaal en 'broker' voor de uitwisseling van verkeersgerelateerde gegevens tussen partijen. Deelnemers aan de studiereis hebben met vertegenwoordigers van BAST kennis uitgewisseld over datafusieprojecten.

Toepassingen van datafusie blijken in het buitenland, net zoals bij NDW, veelbelovend.

2.3 Aanbesteding NDW Centraal Informatie Systeem (NCIS)

NDW heeft op 30 oktober 2014 een contract getekend met CGI voor het leveren van het NDW Centraal Informatiesysteem (NCIS). De overeenkomst betreft de bouw en het meerjarige beheer van het systeem. NCIS gaat het huidige centrale NDW-systeem, dat sinds 2009 operationeel is, vervangen. Dit is noodzakelijk om de grotere omvang en de grotere diversiteit aan gegevens te kunnen verwerken. Het nieuwe systeem is een ESB-oplossing (enterprise service bus), die zal leiden tot een snellere verwerking en doorgifte van de gegevens. NDW kan er ook nieuwe diensten mee ontwikkelen voor de aangesloten overheden en meer data doorgeven aan marktpartijen die hiermee diensten kunnen aanbieden op de markt. NCIS wordt halverwege 2015 opgeleverd.

2.4 Wegwerkzaamheden Actueel



Begin april stuurde de provincie Overijssel als eerste wegbeheerder een actuele statusmelding over wegwerkzaamheden naar de NDW-databank.

Hinder en vertragingen tijdens wegwerkzaamheden en evenementen tot een minimum beperken is een speerpunt voor veel wegbeheerders. Het is ook één van de verbeterpunten uit de Data Top 5 van het programma Beter Benutten.

Wegbeheerders registreren de werkzaamheden en stemmen de planningen met elkaar af om de overlast voor weggebruikers te beperken. De systemen die zij hiervoor gebruiken zijn sinds 2011 gekoppeld aan de NDW-databank. Maar om weggebruikers nog beter te kunnen informeren, hebben de wegbeheerders extra investeringen gedaan, waardoor zij nu ook over actuele gegevens over wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen beschikken. Aannemers ter plaatse sturen direct na het afsluiten en weer openstellen van de weg een speciale statusmelding via de meldsystemen van de wegbeheerder of via de verkeerscentrale naar de NDW-databank. In april 2014 werden de eerste berichten ontvangen en direct doorgezet naar serviceproviders en wegbeheerders.

NDW fungeert hierbij niet alleen als centraal dataloket, maar heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij de totstandkoming van de informatieservice en heeft de uitrol in de Beter Benutten regio's begeleid.

Eind 2014 liep het Beter Benutten project af. Dit betekent dat NDW zich heeft voorbereid op de beheerfase. Er is een servicedesk ingericht die ondersteuning biedt bij het oplossen van vragen en incidenten in de gehele keten van Wegwerkzaamheden Actueel. Er komen wekelijkse rapportages voor de wegbeheerders over de beschikbaarheid en kwaliteit van de data. Ook is er een viewer ontwikkeld om de ingevoerde actuele gegevens te tonen.

2.5 Open Data

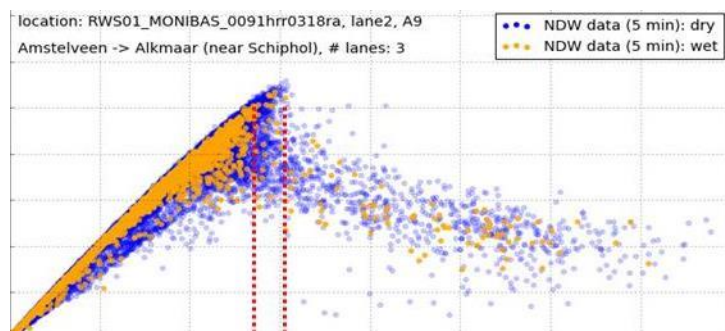
De NDW Open Data Service is in september 2013 van start gegaan met het beschikbaar stellen van de actuele verkeersgegevens als open data. In januari 2014 zijn de statusgegevens hieraan toegevoegd. Ook zijn er voorbereidingen getroffen om begin 2015 de historische gegevens aan de Open Data Service toe te voegen. De data wordt aangeboden via een aparte service, waardoor de productie-omgeving niet verstoord wordt. Geïnteresseerden kunnen de data vrij en zonder kosten hergebruiken in hun toepassingen.

2.6 Van licentie-overeenkomst naar wederkerige overeenkomst

De verkeersgegevens worden al sinds de oprichting van NDW ter beschikking gesteld aan marktpartijen die de data inzetten voor verkeersinformatie en andere diensten. NDW heeft licentie-overeenkomsten met deze partijen. Eind 2014 waren er 14 marktpartijen die de NDW-data onder licentie afnamen. Deze partijen zijn aangesloten op de productie-omgeving van NDW en in de licentie-overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over het gebruiksrecht, de beschikbaarheid van data en systemen, de 24/7 servicedesk voor afnemers e.d.. Afnemers kunnen deelnemen aan een gebruikersoverleg om lopende zaken en toekomstige ontwikkelingen te bespreken. De kosten voor de marktpartijen bedragen € 6.000,- per jaar.

Op deze wijze werken wegbeheerders en serviceproviders al vele jaren intensief samen om de doorstroming op het wegennet te verbeteren en weggebruikers van optimale informatie te voorzien. Naast dat de serviceproviders de NDW-data gebruiken in hun informatiediensten, geven zij ook veelvuldig verkeersmanagement- en veiligheidsgerelateerde berichten uit de verkeerscentrales (bijvoorbeeld 'spookrijder gesignaleerd') door aan de weggebruikers. Omgekeerd gebruiken verkeersmanagers in toenemende mate informatie die door serviceproviders zelf wordt ingewonnen. De Open Data wetgeving en de nieuwe Mededingingswet gaven het zetje in de rug om deze samenwerking te formaliseren in een wederkerige overeenkomst, de zogenaamde Data+Diensten-overeenkomst. Dit is een samenwerkingsovereenkomst, waarbij partijen elkaar over en weer data en diensten leveren. Nieuw is dat de uitruil van data en diensten met gesloten beurs plaatsvindt. In 2014 hebben gesprekken plaatsgevonden met alle serviceproviders en hebben zij een keuze gemaakt tussen het betrekken van data via de Open Data Service of middels de wederkerige overeenkomst. Er hebben onderhandelingen plaatsgevonden over de te leveren tegenprestaties en de overeenkomsten - voor iedere serviceprovider afzonderlijk - zijn voorbereid en worden in het voorjaar van 2015 ondertekend. Al met al vormt dit een unieke manier van samenwerking tussen overheid en marktpartijen in het bevorderen van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.

2.7 Big Data



De capaciteitsreductie op wegen bij regen is goed zichtbaar in de grafiek en is ook beter te voorspellen als weer- en verkeersgegevens gecombineerd worden.

De historische databank van NDW, die 200 terabyte aan gegevens bevat, wordt door veel mensen al als Big Data bestempeld. Het is inderdaad een enorme hoeveelheid aan gegevens, maar bij NDW spreken we pas van Big Data als verschillende gegevensbronnen gecombineerd worden. Dus onze verkeersgegevens met bijvoorbeeld neerslag- of luchtkwaliteitsgegevens.

In 2014 heeft er een verkenning plaatsgevonden naar de mogelijkheden van het combineren van NDW-data met neerslagdata en met Twitter-data om betere voorspellingen te kunnen doen. Deze verkenning heeft KPMG voor Rijkswaterstaat en NDW uitgevoerd als resultaat van een gewonnen prijsvraag. Met name de combinatie van verkeersgegevens met neerslagdata blijkt tot betere voorspialgoritmes te leiden en veelbelovend om verder uit te werken.

De resultaten van deze studie zijn gepresenteerd op het Verkeerskundecongres in november in de sessie 'Big Data en praktijkvoorbeelden'. NRC Handelsblad en NRC Next hebben een uitgebreid artikel aan dit onderwerp gewijd.

2.8 ITS Toegangspunt actie C en E

Twee Europese verordeningen verplichten lidstaten om een nationaal toegangspunt voor veiligheidsberichten (actie C) en vrachtwagenparkeerinformatie (actie E) aan te wijzen. Het doel van de verordeningen is om de toegang tot de data en de kwaliteit van informatiediensten te verbeteren. Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) heeft in december besloten om het toegangspunt bij NDW onder te brengen voor de jaren 2015-2017.

Veiligheidsberichten hebben betrekking op acuut gevaarlijke situaties op de weg, zoals spookrijder gesignaleerd, tijdelijk glad wegdek of obstakels op de weg. Voor de verkeersveiligheid is het van groot belang dat weggebruikers snel geïnformeerd worden als deze situaties zich voordoen. De rol van het toegangspunt is om aanbieders van verkeersinformatiediensten vanuit een centraal loket te informeren over de beschikbaarheid van dergelijke data. Daarvoor richt het toegangspunt een digitale etalage in. Partijen die de gegevens willen gebruiken zien in één oogopslag welke datasets beschikbaar zijn, wie de eigenaar van de data is en welke voorwaarden er gelden om deze data te gebruiken. Partijen die over relevante datasets beschikken zijn verplicht om dit bekend te maken bij het toegangspunt. Op de website van het toegangspunt staat een beschrijving van de dataset en een link naar de aanbieder van de desbetreffende data. Aanbieders en afnemers van deze data treden zelf met elkaar in contact om afspraken te maken over het gebruik ervan.

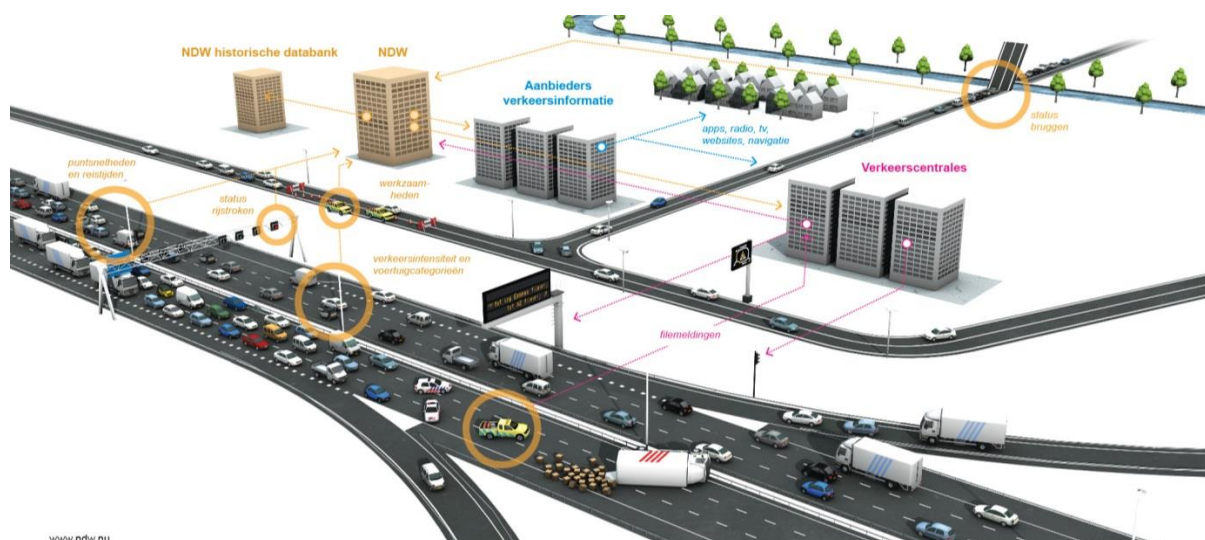
Bij vrachtwagenparkeerinformatie gaat het om zowel statische als dynamische gegevens over parkeerplaatsen. Statische gegevens zijn bijvoorbeeld: het aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens, de ligging van het parkeerterrein en de beschrijving van de beveiliging van het terrein. De dynamische gegevens geven informatie of een terrein open is en hoeveel parkeerplaatsen er op dat moment beschikbaar zijn. Het toegangspunt zorgt voor de verzameling en opslag van de statische gegevens en van de beschrijvingen (metadata) van de beschikbare datasets van zowel de statische als dynamische gegevens. Deze data worden gratis ter beschikking gesteld aan aanbieders van verkeersinformatiediensten. Ook de dynamische gegevens kunnen beschikbaar komen via het toegangspunt, maar daarvoor moet de aanbieder van de dataset toestemming verlenen.

Het nationaal toegangspunt gaat medio 2015 van start.

2.9 Coöperatieve ITS Corridor Rotterdam - Frankfurt - Wenen

In 2013 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu met haar Duitse en Oostenrijkse collega's een Memorandum of Understanding ondertekend waarin samenwerking op het gebied van coöperatieve Intelligente Transport Systemen (ITS) op bovengenoemde corridor werd afgesproken. Bij coöperatieve ITS diensten staan voertuigen en weginfrastructuur draadloos met elkaar in verbinding. Ze zijn zo in staat om 'samen te werken' aan een efficiënt en veilig verkeerssysteem. De diensten Road Works Warning en Probe Vehicle Data moeten in 2016 op de corridor operationeel zijn. NDW is betrokken bij de onderzoeksfase met betrekking tot de data, zoals gegevensuitwisseling, standaardisatie, systemen en gegevenskwaliteit.

3 Databank



3.1 Actuele verkeersgegevens

Actuele verkeersgegevens geven een beeld van de actuele verkeerssituatie op de weg. In 2014 werden deze gegevens ingewonnen over 6.300 kilometer aan wegen. Meer dan de helft hiervan, 3300 km, betreft rijkswegen. De provinciale en de gemeentelijke wegen hebben een gelijke omvang: ieder 1500 km. Iedere minuut worden gegevens van ruim 24.000 meetlocaties in Nederland verzameld en binnen 75 seconden naar de afnemers gedistribueerd.

Het gaat om de volgende gegevens:

- verkeersintensiteit (het aantal voertuigen dat een meetpunt passeert)
- puntsnelheid (gemiddelde snelheid van voertuigen die een meetpunt passeren)
- gerealiseerde of geschatte reistijd
- voertuigcategorie (afgeleid van de lengte van de passerende voertuigen)

Uitbreiding van de databank vond in 2014 plaats met informatie over reistijden in en om de gemeente Groningen en in de gemeenten Zwolle, Tilburg, Breda en Leeuwarden. Aan de andere kant heeft er tijdelijk geen inwinning plaatsgevonden op veel wegen in de provincie Noord-Brabant in verband met vervanging van de meetsystemen.

3.2 Statusgegevens

Statusgegevens is een verzamelterm voor een breed scala aan gegevens die iets zeggen over de beschikbaarheid van de weg.

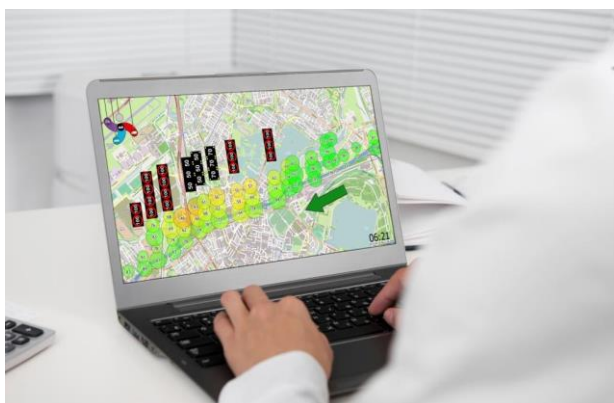
De volgende statusgegevens zijn opgenomen in de NDW-databank:

- Wegwerkzaamheden en tijdelijke verkeersmaatregelen bij evenementen
Dit betreft informatie over de geplande wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen over - in principe - alle wegen in Nederland. Er is een koppeling gemaakt tussen de NDW-databank en

de belangrijkste registratiesystemen voor wegwerkzaamheden. In 2014 is begonnen om hier ook actuele informatie over in te zamelen en via NDW te verspreiden (zie paragraaf 2.4).

- Meldingen van files, ongevallen en incidenten en veiligheidsgerelateerde berichten
Deze informatie is beschikbaar over alle rijkswegen en in uitzonderlijke situaties ook over het onderliggend wegennet. Rijkswaterstaat maakt deze berichten en NDW geeft deze direct door aan de afnemers.
- Status (open of dicht) van bruggen
Via meetapparatuur komt een signaal binnen bij de NDW-databank zodra de brug open gaat of weer dicht gaat. Dit signaal wordt direct doorgegeven aan de afnemers van NDW-data. In 2014 zijn de gegevens van bruggen in Zuid-Holland op deze manier beschikbaar gekomen. Er wordt nog aan gewerkt om de informatie over bruggen van Rijkswaterstaat hieraan toe te voegen.

3.3 Historische gegevens



De Verkeersonderneming heeft visualisaties gemaakt van puntsnelheden. Deze geven inzicht in het ontstaan, de locatie en het tijdstip van files.

De historische databank van NDW gaat terug tot 2010. De actuele verkeersgegevens zijn over alle jaren bewaard en beschikbaar voor verkeerskundige analyses, onderzoek en andere doeleinden. De historische databank bevat 200 terabyte aan gegevens.

Een groot voordeel van de NDW-databank is dat de gebruikers de beschikking hebben over de gegevens van alle NDW-partners. Omdat er gezamenlijke definities en rekenregels zijn afgesproken, zijn de gegevens goed te combineren en te verwerken. Er is een *opvraagmodule* voor het opvragen van selecties naar tijd en locatie. Daarnaast is er, alleen voor de NDW-partners, een *presentatiemodule* die de gegevens direct omzet naar tabellen, kaarten en grafieken.

10.000 keer geraadpleegd

Op 22 april 2014 werden voor de 10.000-ste keer historische gegevens opgevraagd. Dit gebeurde door het CBS. Sinds de openstelling van de historische databank maken vooral de NDW-partners zelf veel gebruik van de databank. Maar ook organisaties als het CBS, Koninklijke Marechaussee en de Onderzoeksraad voor Veiligheid raadplegen de databank regelmatig. Het CBS gebruikt de NDW-data om nieuwe methoden te ontwikkelen voor het maken van statistieken en tijdreeksen zoals verkeersindexcijfers.

Plausibiliteitstoetsen toegevoegd

Het toevoegen van plausibiliteitstoetsen aan de historische databank was een belangrijke wens van de partners. Er is door een werkgroep hard aan gewerkt om dit te realiseren. De toetsen hebben als doel om afwijkende verkeersgegevens op te merken. De wegbeheerder krijgt een signaal als een gegeven significant afwijkt van de te verwachten waarde. Op dat moment kan de wegbeheerder onderzoeken of er actie nodig is, bijvoorbeeld omdat een meetsysteem defect is. Het kan ook zijn dat er geen actie nodig is, omdat het door weersomstandigheden of andere oorzaken heel plausibel is dat er een afwijkende waarde wordt gemeten. Het signaal dient vooral ter ondersteuning van data-analyses. De wegbeheerder kan besluiten de data met een signaal niet mee te nemen in een analyse omdat een gemiddeld beeld wordt onderzocht. Anderzijds kan de afwijkende waarde juist ook de reden zijn voor een analyse, denk bijvoorbeeld aan het meten van de effecten van een evenement. De toetsen zijn geïmplementeerd in de historische databank onder de naam 'aandachtsanalyse'. Voor deze naam is gekozen omdat 'niet-plausibel' te veel de associatie oproept met een fout in de meetgegevens en dit is - zoals hierboven beschreven - lang niet altijd het geval.

Cursusdagen historische databank

Er zijn in 2014 twee cursusdagen voor het werken met de historische databank georganiseerd. De deelnemers krijgen dan uitleg over de historische databank en kunnen met eigen praktijkcases aan de slag.

3.4 Datakwaliteit

Voor de actuele verkeersgegevens krijgt NDW gegevens aangeleverd door acht verschillende dataproviders. Hierdoor is het onvermijdelijk dat er kwaliteitsverschillen optreden in de aangeleverde data. Deze verschillen worden inzichtelijk gemaakt in maand-, kwartaal en jaarrapportages. Deze rapportages zijn beschikbaar voor de NDW-partners en de afnemers van data onder licentie.

De kwaliteitsnormen waarover gerapporteerd wordt zijn:

- de beschikbaarheid (waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen een geldige meetwaarde, ongeldige meetwaarde en niet beschikbaar)
- de levertijd (de tijd die zit tussen het einde van de meetminuut en het moment van publiceren van de gegevens)

De nieuwe NDW Interfacebeschrijving die in januari 2014 in productie is genomen (zie paragraaf 3.5.1.) heeft tot een duidelijke verbetering van de gegevenskwaliteit geleid. Dit is in de rapportages terug te zien doordat de kwaliteitcijfers per maand per leverancier stabiel zijn.

3.5 Technische aspecten en servicedesk

3.5.1 NDW Interfacebeschrijving

Op 29 januari 2014 is de nieuwe NDW Interfacebeschrijving - de standaard voor het vastleggen en uitwisselen van verkeersgegevens - in productie genomen voor de actuele verkeersgegevens (DATEX II). Alle systemen in de keten, zowel die van toeleveranciers en afnemers als de centrale systemen van NDW, moesten op die dag over naar de nieuwe Interfacebeschrijving versie 2.2. Dat dit goed is verlopen, is een mooi resultaat van de gezamenlijke voorbereiding. Vervolgens is op 12 februari de

nieuwe Interfacebeschrijving ook in productie genomen voor de statusgegevens van NDW. Dit betekent dat de gegevens over wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen rond evenementen, status bruggen (open/dicht) en filemeldingen vanaf dat moment volgens de nieuwe Interfacebeschrijving versie 2.2 worden geleverd. De nieuwe Interfacebeschrijving kent een aantal voordelen, zoals het verbeteren van de stabiliteit in de keten en minder interpretatieverschillen in de locatiebepaling van trajecten. Ook is er een nieuwe functionaliteit toegevoegd die nodig is voor het registreren en afstemmen van (actuele) gegevens over wegwerkzaamheden.

3.5.2 RVM-netwerk

Eind 2013 had het Landelijk VerkeersManagement Beraad (LVMB) het Regionaal Verkeersmanagement (RVM) Netwerk vastgesteld. Dit is een samenhangend netwerk van rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen dat belangrijk is voor een goede bereikbaarheid. Om het netwerk vast te stellen hebben de wegbeheerders vooraf definities bepaald van wegen die in het netwerk opgenomen moeten worden. Op basis daarvan is een kaart ontstaan waarover alle betrokken wegbeheerders geconsulteerd zijn. Het RVM-netwerk wordt gebruikt als basis voor enkele projecten die in het kader van Beter Benutten worden uitgevoerd zoals Wegwerkzaamheden Actueel en Maximum Snelheden. Het netwerk is nog in ontwikkeling. In 2014 vond een eerste update plaats, in 2015 komt de volgende. NDW ondersteunt het maken van deze kaart.

3.5.3 Locatierefereentie

In Nederland wordt voor het verstrekken van data ten behoeve van verkeersmanagement en verkeersinformatie veel waarde gehecht aan de kwaliteit en correctheid van de data. Een van de belangrijke aspecten daarbij is locatiebepaling. Dit is dan ook één van aandachtspunten in de Data Verbeter Top 5 van het programma Beter Benutten. Binnen dit programma is aan dit onderwerp gewerkt onder leiding van NDW.

Op dit moment wordt er binnen NDW gebruik gemaakt van de VerkeersInformatieLocatieDatabase (VILD, een op RDS-TMC gebaseerde tabel). Omdat er steeds meer gegevens worden ingewonnen over steeds meer wegen, we een groeiende groep afnemers bedienen en flexibel moeten kunnen werken, is ervoor gekozen om OpenLR hieraan toe te voegen. OpenLR is kaart-georiënteerd, maar ook kaart-onafhankelijk. OpenLR maakt gebruik van kaart netwerk eigenschappen (kaart attributen) en is niet afhankelijk van voorgedefinieerde locaties. OpenLR biedt dus meer flexibiliteit. VILD blijft echter noodzakelijk voor het verstrekken van verkeersinformatie via RDS-TMC, wat belangrijk is voor navigatiediensten en radio. Implementatie van OpenLR in de NDW-keten vindt in de loop van 2015 plaats.

3.5.4 Servicedesk

NDW is 24 uur per dag, 7 dagen in de week bereikbaar voor incidentmeldingen. Er is een volgsysteem om toe te zien op tijdige afhandeling van meldingen. Buiten kantooruren is er een telefoonnummer voor storingen. Vier medewerkers van NDW beheren bij toerbeurt de servicetelefoon.

4 Organisatie

4.1 Ondernemingsplan 2014-2017

In 2013 is een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst door alle 24 partners van NDW ondertekend en is een Ondernemingsplan voor de periode 2014-2017 opgesteld. Dit nieuwe Ondernemingsplan is de leidraad geweest voor de activiteiten van NDW in 2014.

In het Ondernemingsplan is - naast de missie en strategische doelen van NDW - beschreven wat de taken en diensten van NDW inhouden. Ook zijn er afspraken vastgelegd over de financiering van NDW en de inrichting en governance van de uitvoeringsorganisatie.

Het Ondernemingsplan kent de volgende vijf strategische doelen:

1. Stimuleren gebruik NDW gegevens
Door het vergroten van de toepasbaarheid van gegevens, verbeteren van de dienstverlening en optimaliseren van de kwaliteit.
2. Realiseren efficiencywinst
Door slim projecteren, flexibeler aanbesteden, datafusie met Floating Car Data en samenwerking met Rijkswaterstaat.
3. Ontsluiten Big Data voor partners
Door nieuwe combinaties van bestaande gegevensbestanden, nieuwe inzichten en kennis ontsluiten.
4. Centraal Open data loket voor partners worden
Door het ontzorgen van de partners en het vormen van het schakelpunt naar de markt.
5. Innovatie stimuleren en toepassen
Door actief deel te nemen in praktijktesten en de schakel te vormen naar implementatie. Mede daardoor de rol van Nederland op dit gebied als voorloper in Europa versterken.

4.2 Partners

In 2014 waren 24 wegbeheerders partner in NDW:

- Rijkswaterstaat (1)
- Alle provincies: Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland, Noord-Brabant, Zeeland en Limburg (12)
- Alle stadsregio's: Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Bestuurregio Utrecht, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Regio Twente (7)
- De steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (4)

Naast de G4 kunnen gemeenten die hiervoor belangstelling hebben via de provincies deelnemen aan NDW. Via deze optie zijn de gemeenten Breda, Leeuwarden, Groningen en Zwolle nu ook bij NDW betrokken.

Eind 2014 is de *Wet afschaffing Wet Gemeenschappelijke Regeling-plusregio's* door de Eerste Kamer aangenomen. Dit betekent dat er in 2015 rond de stadsregio's de nodige wijzigingen gaan optreden in de samenstelling van partners in NDW.

4.3 Raad van Toezicht



Leen Verbeek: "Om tot resultaten te komen is samenwerking tussen overheidspartijen onderling, maar ook met maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven cruciaal. Gelukkig zijn wij met een groot aantal wegbeheerders dat hier gemotiveerd aan werkt."

De Raad van Toezicht stuurt het samenwerkingsverband aan vanuit het perspectief van continuïteit en toegevoegde waarde op lange termijn. In de Raad van Toezicht worden de deelnemende overheden vertegenwoordigd door een bestuurder vanuit de verschillende overheidslagen. De Raad van Toezicht heeft een onafhankelijk voorzitter.

Leden van de Raad van Toezicht waren per einde 2014:

- Leen Verbeek, voorzitter, commissaris van de Koning voor Flevoland
- Elisabeth Post, gedeputeerde provincie Noord-Holland
- Theo van de Gazelle, plv. Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
- Tom de Bruijn, wethouder gemeente Den Haag en lid algemeen bestuur Stadsgewest Haaglanden

Tom de Bruijn is in 2014 tot de Raad van Toezicht toegetreden. Hij is de opvolger van Peter Smit en Elly Blanksma en vertegenwoordigt zowel de vier grote gemeenten als de stadsregio's (SkVV) in de Raad van Toezicht. Tom de Bruijn is wethouder Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu van de gemeente Den Haag en lid van het algemeen bestuur Stadsgewest Haaglanden.

De Raad van Toezicht is in 2014 twee keer bij elkaar gekomen. Belangrijke onderwerpen waren: de accountantscontrole 2013, de financiële afronding van de projectmatige fase (2008-2013) van NDW, het goedkeuren van de begroting voor 2015, het vaststellen van de KPI's voor NDW, het inwerken van de nieuwe directeur en het vaststellen van de beleidsregels voor de wederkerige overeenkomst.

4.4 Aansturing en inhoudelijk overleg

Opdrachtgeversberaad

Het Opdrachtgeversberaad stuurt de uitvoeringsorganisatie aan vanuit het opdrachtgeversbelang. De afspraken wat er geleverd gaat worden en het toezicht hierop staan hier centraal. In het Opdrachtgeversberaad worden de deelnemende overheden regionaal vertegenwoordigd.

Leden van het Opdrachtgeversberaad zijn:

- Roel Salden, Rijkswaterstaat
- Jeanet van Arum / Julie van Heeteren, regio Randstad Noordvleugel
- Bertus Postma, regio Randstad Zuidvleugel
- Mariëlle Zeilstra, regio Midden-Nederland
- Bart Swaans, regio Zuid-Nederland
- Lindy Molenkamp, regio Oost-Nederland
- vacature, regio Noord-Nederland

In 2014 is dit overleg vier keer bij elkaar gekomen. Belangrijke onderwerpen in 2014 waren: het strategische inkooptraject, de aanbesteding van NCIS, de kwartaalrapportages over de KPI's, de wederkerige overeenkomst en wegwerkzaamheden actueel.

Partneroverleg

Op strategisch-tactisch niveau is er een Partneroverleg. Dit overleg bereidt besluitvorming in het Opdrachtgeversberaad voor en bespreekt belangrijke inhoudelijke ontwikkelingen. Adviseurs van alle NDW-partners kunnen deelnemen aan dit overleg, maar partners kunnen zich ook door anderen laten vertegenwoordigen.

In 2014 is dit overleg zes keer bij elkaar gekomen. Drie keer heeft er aansluitend aan het Partneroverleg een zogenaamd Stakeholdersoverleg plaatsgevonden, waar zowel de publieke partners als de serviceproviders aan deelnemen.

De besproken onderwerpen in het Partneroverleg komen sterk overeen met die van het Opdrachtgeversberaad. Naast deze onderwerpen zijn in dit overleg ook locatierferentie, de mogelijkheden van datafusie en de (tussen)resultaten van onderstaande werkgroepen uitgebreid aan bod geweest.

Regio-overleg en werkgroepen

Op tactisch-operationeel niveau worden er regio-overleggen georganiseerd. In de regio Noordvleugel en Zuidvleugel bestaan deze overleggen al enkele jaren. In Zuid-Nederland, Oost-Nederland en Midden-Nederland is dit in 2014 opgezet en Noord-Nederland volgt in 2015.

Daarnaast zijn er in 2014 werkgroepen actief geweest waarin medewerkers van de uitvoeringsorganisatie en de partners samenwerken aan het realiseren van belangrijke nieuwe ontwikkelingen:

- werkgroep synergie, die onderzoekt of er meer vraagstukken zijn waar partners op willen samenwerken
- gebruikersgroep historische databank
- werkgroep plausibiliteitstoetsen

- werkgroep voertuigcategorisering
- werkgroep wederkerige overeenkomst.

4.5 Uitvoeringsorganisatie

De formatie van de NDW-uitvoeringsorganisatie is aan het begin van 2014 uitgebreid met 1 fte, namelijk met de functie informatie-architect, die per 1 februari is ingevuld door Tommy Delissen. Daarmee bedraagt de formatie nu 16,8 fte.

Per 1 februari 2014 is Frits Brouwer benoemd als directeur van NDW. Hij volgde Marja van Strien op. Frits Brouwer was hiervoor hoofddirecteur bij het KNMI.

Verder hebben in 2014 geen personele wisselingen plaatsgevonden in de uitvoeringsorganisatie. De uitvoeringsorganisatie heeft normaal gefunctioneerd; wat betreft ziekteverzuim of onbenutte vacatureruimte zijn geen bijzonderheden te melden.

4.6 Netwerkorganisatie



Slotwoord van Bart Swaans, lid OGB namens Zuid-Nederland, op de NDW Assemblee: "De hoge betrokkenheid van de deelnemers was opvallend. Goed om te zien dat er veel vanuit de weggebruiker werd gedacht en geredeneerd."

Op 7 oktober in de middag heeft de eerste NDW Assemblee plaatsgevonden met de partners van NDW. Tijdens deze bijeenkomst is de voortgang van NDW besproken en zijn belangrijke onderwerpen voor 2015 uitgewerkt, zoals datafusie en asset-management.

Ook bij de Eindejaarsbijeenkomst, de cursusdagen historische databank en het Symposium Datafusie was er gelegenheid voor kennisdeling en het leggen van contacten.

Er is een NDW-website waar informatie over de organisatie, de databank en de datalevering te vinden is. In 2014 is de website vernieuwd. In 2014 zijn er vijf nieuwsbrieven verzonden naar 2.500 belangstellenden op onze verzendlijst. Voor de partners en afnemers van data (onder licentie) is er het NDW-Extranet met belangrijke documenten, vergaderstukken en serviceberichten over de datalevering.

Er is een OnderzoeksAdviesRaad, met leden uit de wetenschap, markt en overheid, die NDW adviseert over onderzoeksvragen. In 2014 hadden de adviezen met name betrekking op de opzet van de Pilot Datafusie.

NDW neemt deel aan de Regiegroep Verkeersinformatie. NDW is voorzitter van MOGIN¹ en de werkgroep DATEXII, die hier onderdeel van uit maakt. NDW is lid van Connekt, partner in DITCM en is nauw betrokken bij Beter Benutten en Connecting Mobility.

4.7 Internationaal

NDW participeerde in 2014 in diverse internationale activiteiten:

- Deelname aan de internationale beurs Intertraffic in Amsterdam met een stand in het 'Dutch Pavillion', het geven van presentaties en deelname aan een rondetafeldiscussie.
- Het geven van presentaties en deelname aan special interest sessie op het ITS-congres in Helsinki.
- In het kader van Europese samenwerking diverse bezoeken aan Brussel voor DGMove, DGConnekt, INNEA en Ertico.
- Deelname aan de expert memberstate meetings voor de totstandkoming van de verordeningen ITS actiepunten B, C en E. (zie ook paragraaf 2.8.)
- Onderzoeksfase ITS Corridor Rotterdam - Frankfurt - Wenen (zie ook paragraaf 2.9.)
- Bijdrage leveren aan internationale harmonisatieprojecten op het gebied van datakwaliteit en assessment methodieken en single point of access (EIP).
- Bijdrage leveren aan de totstandkoming van internationale standaarden waaronder DATEXII.

4.8 Financiën

De voornaamste baten van NDW zijn de bijdragen van Rijkswaterstaat en van de decentrale overheden voor de twee posten 'organisatie & systemen' en 'inwinning'. Overige baten in 2014 zijn o.a. de inzet van NDW voor Beter Benutten projecten zoals Wegwerkzaamheden Actueel. De lasten zijn toegerekend aan de diensten die NDW levert. Deze indeling wordt dit jaar voor het eerst gehanteerd. De 'inwinningsdiensten' vormen verreweg de grootste post.

Uit de cijfers blijkt dat NDW - onder voorbehoud van de accountantscontrole - over 2014 een positief resultaat heeft geboekt van 0,5 M euro. Doordat een bedrag aan onderhanden werk gereserveerd was van 2,9 M euro voor kosten vanuit 2013 kan per saldo 3,5 M euro aan de egalisatiereserve worden toegevoegd. In de herziene begroting was al gerekend met een toevoeging van 2,1 M euro, voornamelijk in verband met de tijdelijk lagere inwinkosten in 2014 en de spreiding van deze kosten over de jaren 2014 – 2017. Het hogere positieve saldo is veroorzaakt doordat voor 2014 begrote uitgaven niet hebben plaatsgevonden en doorgeschoven zijn naar 2015. Bij het opstellen van de begroting 2015 was dit deels al bekend en daarom is in de begroting 2015 voor een bedrag van 0,9 M euro al rekening gehouden met extra uitgaven als gevolg hiervan.

¹ MOGIN is het platform waarin de vraagstukken in het technisch operationele domein rond het delen van mobiliteitsinformatie worden geadresseerd. MOGIN staat voor MObiliteits- en Geo Informatie Nederland. Overheden en marktpartijen maken hier deel van uit. Binnen MOGIN zijn vier groepen actief, waaronder de werkgroep DATEX II.

In meer detail zijn de cijfers voor 2014 als volgt (met alle bedragen in M euro):

BATEN

Organisatie & systemen decentrale overheden	2,0
Inwinning decentrale overheden	1,7
Organisatie & systemen Rijkswaterstaat	2,2
Inwinning Rijkswaterstaat	7,4
<u>Overige</u>	<u>2,2</u>
Totaal	15,5

LASTEN

Gegevensdiensten	2,3
Beheerdiensten	2,3
Adviesdiensten	0,6
Kennis- en innovatiediensten	1,2
<u>Inwinningsdiensten</u>	<u>8,6</u>
Totaal	15,0

SALDO 0,5