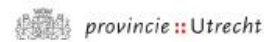
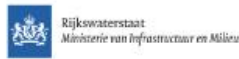




Nationale Databank
Wegverkeersgegevens

NDW Jaaroverzicht 2013



Inhoud

1	Voorwoord	3
2	Verder met NDW	5
2.1	Nieuwe samenwerkingsovereenkomst en Ondernemingsplan	5
2.2	Aanbesteding gegevensinwinning	6
2.3	Aanbesteding centrale systemen	6
2.4	Pilot datafusie	6
3	Databank	7
3.1	Actuele verkeergegevens	7
3.2	Statusgegevens	8
3.3	Datalevering: open data en onder licentie	8
3.4	Datakwaliteit	8
3.5	Technische aspecten en servicedesk	9
4	Historische databank	10
5	Projecten	11
5.1	Beter Benutten	11
5.2	Wegwerkzaamheden Actueel	11
5.3	RVM-netwerk	12
5.4	ITS-EU	12
6	Organisatie	13
6.1	Partners	13
6.2	Raad van Toezicht	14
6.3	Aansturing en inhoudelijk overleg	14
6.4	Uitvoeringsorganisatie	14
6.5	Netwerkorganisatie	15
6.7	Financiën	15

1 Voorwoord

Het is met veel genoegen dat ik dit voorwoord schrijf voor het NDW Jaaroverzicht 2013. Voor NDW was 2013 namelijk een spannend jaar. Na de evaluatie van NDW door DHV in 2012 moest in 2013 immers de beslissing vallen of de 24 Partners van NDW (het Rijk, alle provincies, alle Stadregio's en de vier grote gemeenten) door zouden gaan met NDW en zo ja, hoe. En dit allemaal tegen een achtergrond van uitdagende ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Ik noem de in ontwikkeling zijnde "Visie op Verkeersmanagement" van Rijkswaterstaat, het nieuwe programma "Beter Geïnformeerd op Weg" (inmiddels "Connecting Mobility" gedoopt), Europese ontwikkelingen en regelgeving op het gebied van ITS en natuurlijk de technologische mogelijkheden van steeds meer in-car data.

Het is dan ook strategisch gedacht en erg verheugend dat de 24 partners niet alleen hebben besloten met NDW als samenwerkingsverband door te gaan, maar het zelfs te maken tot een permanente organisatie in plaats van de projectorganisatie die NDW was in de periode 2008-2013. NDW is dus gepositioneerd als een expertise- en uitvoeringscentrum van de overheid op het gebied van het inwinnen en verstrekken van wegverkeersgegevens, dat daartoe goed samenwerkt met marktpartijen. De nieuwe missie van NDW is daarmee:

NDW draagt als netwerkorganisatie bij aan de mobiliteit in Nederland door te voorzien in een betrouwbare, toekomstgerichte en kostenefficiënte landelijke informatiehuishouding voor het verwerven, opslaan, beheren en beschikbaar stellen van voor wegverkeer relevante gegevens en door het stimuleren van het gebruik daarvan.

Voor de komende vier jaar zijn de 24 partners een Ondernemingsplan 2014-2017 overeen gekomen met de volgende vijf strategische doelen en de daarbij behorende financiering:

- 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.

Ik denk dat alle stakeholders van NDW het met me eens zullen zijn dat dit een uitdagend pakket aan werkzaamheden vormt, dat goed bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen van de partners op het gebied van verkeer en vervoer en ook de Nederlandse automobilist goed helpt om vlot en veilig z'n bestemming te bereiken.

Laat ik hier dan, last but not least, voormalig directeur Marja van Strien oprecht bedanken voor de succesvolle wijze waarop zij NDW de afgelopen vijf jaar heeft geleid en gepositioneerd met de landelijk erkende rol met betrekking tot verkeersmanagement en verkeersinformatie.

Utrecht, juni 2014

Frits Brouwer
directeur NDW sinds 1 februari 2014



Marja van Strien, Leen Verbeek en Theo van de Gazelle (v.l.n.r.) op de NDW Eindejaarsbijeenkomst 2013 waar Marja afscheid nam als directeur NDW

2 Verder met NDW



Tijdens het NDW Congres (april 2013) maakten de 24 partners bekend hun samenwerking binnen NDW voort te zetten

2.1 Nieuwe Samenwerkingsovereenkomst en Ondernemingsplan

Tijdens het NDW Congres op 24 april 2013 is bekend gemaakt dat alle 24 partners hun samenwerking binnen NDW willen continueren. Een nieuwe Samenwerkingsovereenkomst is hiervoor opgesteld en ondertekend door de partijen. Belangrijk verschil met de vorige overeenkomst is dat er nu geen einddatum meer aan NDW gekoppeld is. NDW wordt daarmee een permanente organisatie in plaats van de projectorganisatie die NDW in de periode van 2008-2013 is geweest. Dit geeft grotere flexibiliteit bij nieuwe aanbestedingen van gegevensinwinning en architectuur.

Vervolgens is er ook een Ondernemingsplan opgesteld voor de periode 2014-2017. In het Ondernemingsplan is - naast de missie en strategische doelen van NDW - beschreven wat de taken en diensten van NDW inhouden. Er is differentiatie aangebracht in de dienstverlening. Partners kunnen voor een dienstenpakket kiezen dat past bij hun behoefte aan diensten en gegevens. Ook zijn er afspraken vastgelegd over de financiering van NDW en de inrichting en governance van de uitvoeringsorganisatie.

2.2 Aanbesteding gegevensinwinning

Voor de inkoop van actuele verkeersgegevens werkt NDW in het vervolg met een raamovereenkomst. Door middel van deze raamovereenkomst, die periodiek wordt vernieuwd, selecteert NDW een groep partijen die in de komende jaren voor de levering van gegevens aan NDW gaat zorgen. Deze aanpak biedt de mogelijkheid om opdrachten van de NDW-partners geheel op maat, naar behoefte van de betreffende wegbeheerder, aan te besteden. In november 2013 is de Europese aanbesteding voor deze raamovereenkomst gepubliceerd op Tendered. Ook de eerste nadere opdracht voor het leveren van gegevens over een deel van het netwerk van de provincie Noord-Brabant is gepubliceerd.

Zoals van het begin af aan in NDW mogelijk is geweest, kunnen NDW-partners er ook voor kiezen om de gegevensinwinning zelf te regelen en de gegevens aan NDW aan te leveren.

2.3 Aanbesteding centrale systeem

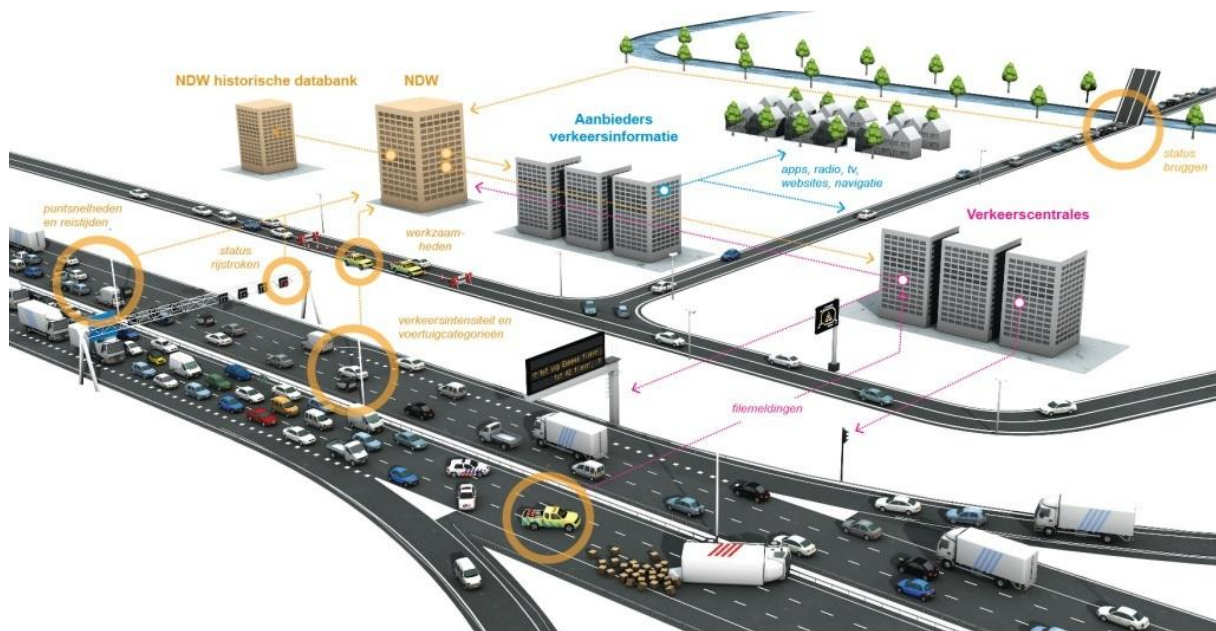
Op 2 december 2013 heeft NDW de Europese aanbesteding gepubliceerd voor het NCIS (NDW Centrale Informatie Systeem) die nodig is door de afloop van de nu lopende contracten van de huidige centrale systemen. In deze aanbesteding is rekening gehouden met de ervaringen uit het verleden met de huidige leveranciers. Dit heeft geleid tot een nieuwe aanbestedingsstrategie waarin een flexibel, robuust en toekomstvast systeem wordt gevraagd dat klaar is voor toekomstige ontwikkelingen zoals die plaatsvinden bij Rijkswaterstaat, het gebruik van nomadische (in-car) gegevens, open data, de historische databank en andere nieuwe data zoals beleids-, weer- en VRI-data.

2.4 Pilot datafusie

Tegelijkertijd met de aanbestedingen voor gegevensinwinning en voor het centrale systeem zijn de voorbereidingen begonnen voor het organiseren van een pilot datafusie. Floating Car Data spelen een steeds grotere rol in de levering van verkeersgegevens aan NDW. De potentie om verkeersgegevens hiermee kostenefficiënt, flexibel en snel in te winnen is groot. Vooruitlopend hierop zijn reeds taakstellende afspraken gemaakt in de meerjarenraming van het Ondernemingsplan voor de gegevensinwinning. Tegelijkertijd ontstaan er steeds meer mogelijkheden voor dataverwerking en analyse, waaronder het fuseren van verschillende databronnen.

NDW wil meer inzicht in de potentie van datafusie van Floating Car Data en data die wordt ingewonnen via traditionele inwintechnieken. Samen met DITCM is in 2013 een precompetitieve pilot voorbereid die in 2014 van start gaat om te kunnen bepalen of datafusie resulteert in de gewenste kwaliteit en dekking van de gegevens en in welke vorm een datafusie-toepassing in de toekomst aanbesteed kan worden.

3 Databank



3.1 Actuele verkeergegevens

Actuele verkeersgegevens geven een beeld van de actuele verkeerssituatie op de weg. In 2013 werden deze gegevens ingewonnen over 6.000 kilometer aan rijkswegen en provinciale en gemeentelijke wegen. Iedere minuut werden gegevens van ruim 24.000 meetlocaties in Nederland verzameld en binnen 75 seconden naar de afnemers gedistribueerd.

Uitbreiding van de databank

Eind 2013 is reistijdinformatie over de doorgaande gemeentelijke wegen in Nijmegen aan de databank toegevoegd.

Reistijdgegevens van de steden Almere, Tilburg, Breda, Zwolle en Kampen en van enkele Zeeuwse provinciale wegen zijn tijdelijk beschikbaar geweest in de NDW-databank. Zij waren op dat moment geen partner van NDW maar bij wijze van proef zijn deze gegevens uit het VID-meetnet ook aan NDW doorgeleverd.

Tijdelijke inwinning

Naast de gegevens uit de vaste meetlocaties is het in 2013 ook mogelijk geworden om tijdelijk ingewonnen data op te nemen in de NDW-databank. Dit is van belang als door werkzaamheden de vaste inwinning wegvalt bijvoorbeeld omdat het verkeer over een tijdelijke rijstrook wordt geleid. Juist op deze momenten is goede verkeersinformatie van groot belang. Als de wegbeheerder ervoor kiest om tijdelijke inwinning te organiseren dan kunnen deze gegevens ook via NDW doorgegeven worden. Zo kunnen de DRIP's reistijdinformatie blijven tonen tijdens de werkzaamheden en komt de tijdelijk ingewonnen informatie ook beschikbaar voor serviceproviders.

3.2 Statusgegevens

Naast de actuele verkeersgegevens zijn ook filemeldingen, geplande wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen bij evenementen in de NDW-databank opgenomen. Deze gegevens noemen we statusgegevens.

In 2013 zijn er voorbereidingen getroffen om status (open/dicht) van bruggen in de databank op te nemen. In eerste instantie betreft dit de status van 20 bruggen op het rijkswegennet. De datalevering was eind 2012 gestart, maar bleek al vrij snel niet in orde. Om de datalevering wel op orde te brengen moet Rijkswaterstaat een aanpassing doorvoeren. Eind 2013 was dit nog niet gerealiseerd. In 2013 is ook de toevoeging van de status van 10 bruggen in Zuid-Holland voorbereid. Deze uitbreiding van de gegevensstroom wordt rond maart 2014 verwacht en vindt plaats als onderdeel van het project Blauwe Golf Verbindend in het Beter Benutten programma.

3.3 Datalevering: open data en onder licentie

Open data

Per september zijn de actuele verkeersgegevens van NDW beschikbaar als open data. Hiermee geven we invulling aan het open data beleid van de overheid. De data worden aangeboden via een aparte server, waardoor de productie-omgeving niet verstoord wordt. Geïnteresseerden kunnen deze data vrij en zonder kosten hergebruiken in hun toepassingen. In januari 2014 zijn de statusgegevens aan de open datafeed toegevoegd.

Licentie-overeenkomsten

Uiteraard kunnen afnemers de NDW-gegevens ook middels een licentie-overeenkomst af blijven nemen. In de licentie-overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over de beschikbaarheid van data en systemen, het gebruiksrecht, de servicedesk en dergelijke.

Er is een project gestart om Wederzijdse Licentie Overeenkomsten (WLO) te ontwikkelen. In een WLO worden wederzijdse afspraken gemaakt tussen wegbeheerders en marktpartijen over de aanlevering van verkeersgegevens en de diensten die de marktpartijen gaan leveren rond deze verkeersgegevens.

3.4 Datakwaliteit

In 2013 zijn er nieuwe kwaliteitsrapportages ontwikkeld waarbij gebruik wordt gemaakt van gegevens uit de historische databank. Ieder kwartaal wordt gerapporteerd over de beschikbaarheid van de datastroom, de beschikbaarheid en de actualiteit van de verkeersgegevens, en de kwaliteit van de configuratiegegevens. De rapportages worden opgesteld per toeleverancier en per partner. Als de datakwaliteit niet aan de normen voldoet, wordt hiervoor zoveel mogelijk een verklaring gegeven in de rapportage. Als het problemen betreft met de datalevering door de Externe Data Providers (EDP) onderneemt de NDW Uitvoeringsorganisatie actie om dit te verbeteren. Als de problemen optreden bij de datalevering door Interne Data Providers (IDP) ligt het initiatief hiervoor bij de desbetreffende partners.

In 2013 is hard gewerkt aan het ontwikkelen en valideren van plausibiliteitstoetsen. Deze toetsen hebben als doel om afwijkende verkeersgegevens op te merken. Hierdoor kunnen defecte meetsystemen eenvoudig worden opgespoord en kan er actie worden ondernomen om deze te verbeteren. De toetsen worden in 2014 geïmplementeerd in de historische databank.

3.5 Technische aspecten en servicedesk

NDW Interfacebeschrijving 2.2

NDW werkt met DATEX II, de Europese standaard voor het vastleggen en uitwisselen van verkeersgegevens. Deze Europese standaard wordt vastgesteld in EU verband. Met de Europese standaard als basis wordt er vervolgens een Nederlands profiel opgesteld. In januari 2013 is het nieuwe Nederlandse profiel vastgesteld; dit is de zogenaamde NDW Interfacebeschrijving versie 2.2. Vervolgens is er een project opgestart om de gehele NDW-keten over te laten gaan op deze nieuwe versie 2.2. Er zijn vaker nieuwe releases geweest van Datex II en een bijbehorende nieuwe NDW Interfacebeschrijving, maar dit keer waren de wijzigingen vrij omvangrijk. De planning was dat eind 2013 de hele NDW-keten over zou zijn op de nieuwe NDW Interfacebeschrijving. De planning is uitgelopen, maar in februari 2014 is dit gerealiseerd. De wijzigingen waren nodig om de stabiliteit in de keten en de datakwaliteit te verbeteren. Ook zijn er nieuwe functionaliteiten toegevoegd om de (actuele) gegevens over wegwerkzaamheden door te kunnen geven.

Testomgeving

Om de overgang naar de NDW Interfacebeschrijving 2.2 goed te laten verlopen is er een testomgeving opgebouwd. Deze testomgeving blijft op afroep beschikbaar voor toekomstige wijzigingen.

Locatiereferentie

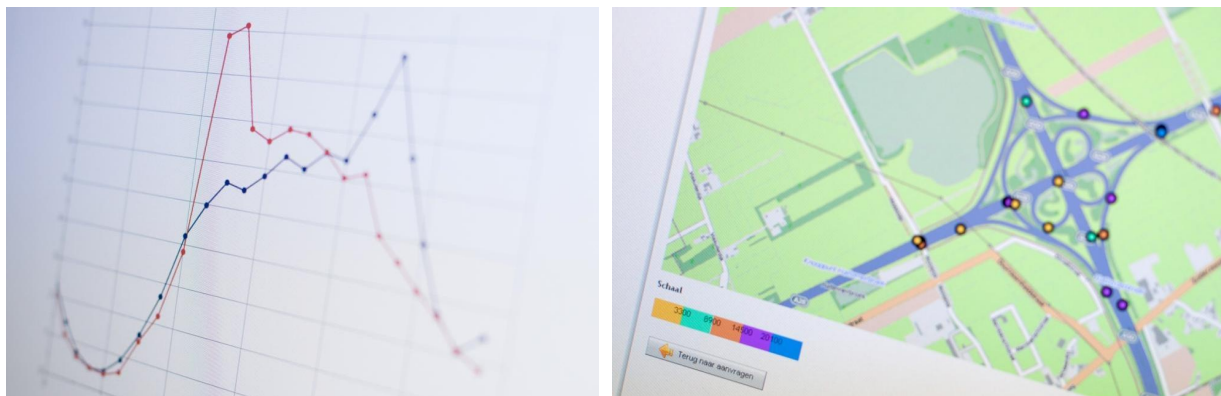
Correcte basisgegevens zijn een belangrijke voorwaarde voor een goede gegevenskwaliteit. Partners en leveranciers blijken nog steeds moeite te hebben met een correcte plaatsbepaling van de locaties waar de meetgegevens aan gekoppeld moeten worden. In de oorspronkelijke opzet van NDW lag de verantwoordelijkheid hiervoor bij de leveranciers en de aanleverende partners. In de praktijk is gebleken dat dit alleen bereikt kan worden door interventies van de Uitvoeringsorganisatie. In 2013 zijn door de Uitvoeringsorganisatie de meetlocatiebestanden opgeschoond. Dit heeft tot een duidelijke verbetering van de datakwaliteit geleid.

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 per toerbeurt de servicetelefoon.

4 Historische databank

Alle actuele verkeersgegevens worden bewaard en zijn opvraagbaar uit de historische databank. Deze historische databank bevat 200 terabyte aan gegevens. Voor het opvragen van selecties uit de databank is er een opvraagmodule waarmee geautoriseerde gebruikers een selectie van historische data kunnen maken naar tijd en locatie. De presentatiemodule zet gegevens direct om naar tabellen, grafieken en kaarten.



Een voorbeeld van een grafiek en kaartje uit de presentatiemodule

Gebruik

In 2013 is het gebruik van de historische databank sterk gestegen. Sinds de start van de databank eind 2011 zijn er ruim 8500 aanvragen op de historische databank gedaan, waarvan 2600 in de tweede helft van 2013.

Cursusdagen

Om de NDW partners te ondersteunen bij het maken van analyses met de gegevens uit de historische databank zijn er cursusdagen georganiseerd op verschillende plekken in het land. Zo'n 50 deelnemers hebben de mogelijkheden van de databank leren kennen. Zij gaan tijdens de cursusdagen direct zelf aan de slag met analyses. De cursusdagen worden zeer goed gewaardeerd.

Toepassingen

Partners maken interessante producten met de gegevens. Zo is er een knelpuntenanalyse gemaakt in Zuidoost-Brabant, analyseert de Verkeersonderneming het verloop van de spits en volgt de provincie Noord-Holland nauwgezet de verkeersontwikkeling na de aanleg van een nieuwe weg.

Naleveringen

Door incidentele uitval van de aanleverende actuele datastroom ontbraken er wel eens gegevens in de historische databank. Hiervoor is het proces van naleveringen ontworpen zodat daar waar mogelijk historische data worden aangevuld. De ontbrekende gegevens van voorgaande jaren zijn toegevoegd aan de historische databank voor zover deze nog beschikbaar waren. Daarnaast zijn er nu afspraken met dataleveranciers voor geautomatiseerde nalevering bij nieuwe uitval. Op basis van een kosten-baten afweging heeft een aantal partners ervoor gekozen dit pas te implementeren na een nieuwe aanbesteding.

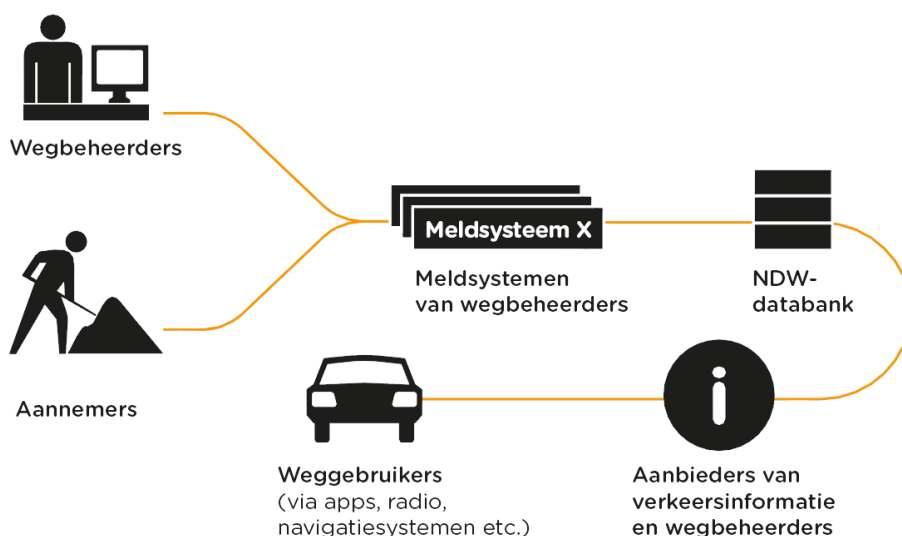
5 Projecten

5.1 Beter Benutten

Binnen de datagroep van het programma Beter Benutten werken het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en elf regio's samen aan betere reisinformatie. Zij hebben hiervoor een Data Verbeter Top 5 opgesteld na marktpartijen geconsulteerd te hebben. NDW is betrokken bij 3 van de 5 speerpunten:

- 1 Wegwerkzaamheden: actuele gegevens over wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen bij evenementen verzamelen en distribueren naar serviceproviders en wegbeheerders (zie paragraaf 5.2).
- 2 Locatiereferentie: voorbereiden van implementatie van Open Locatie Referentie (OpenLR) naast de huidige locatiereferentiesystemen, wat van belang is voor het doorgeven van verkeersinformatie via navigatiesystemen.
- 3 Verkeersmaatregelen in regelscenario's: het ontwikkelen van een tool waarmee wegbeheerders eenvoudig de informatie over verkeersmaatregelen kunnen aanleveren. NDW zet deze informatie dan om naar DATEX II formaat en geeft de data door aan wegbeheerders en serviceproviders.

5.2 Wegwerkzaamheden Actueel



Naast het registreren van planningsgegevens zijn wegbeheerders in de Beter Benutten regio's in 2013 ook begonnen met het inwinnen van *actuele* gegevens van wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen rond evenementen. NDW fungeert hierbij niet alleen als centraal dataloket, maar heeft ook een belangrijke rol bij de totstandkoming van de informatieservices. NDW ondersteunt de wegbeheerders en toeleveranciers bij het uniform maken van definities, processen en systemen, waardoor de gegevens van alle wegbeheerders met elkaar vergelijkbaar worden. Ook heeft NDW het proces van statusupdates via SMS door de aannemer ingericht. Eind 2013 zijn er drie accountteams van start gegaan om de regio's te ondersteunen bij de implementatie.

5.3 Regionaal VerkeersManagement Network

NDW is nauw betrokken geweest bij het vaststellen van het RVM-netwerk door het Landelijk VerkeersManagement Beraad (LVMB). Het RVM-netwerk is een samenhangend netwerk van rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen dat belangrijk is voor een goede bereikbaarheid. Dit netwerk is flink groter dan het NDW-netwerk van 6.000 kilometer. Om het netwerk te bepalen hebben de wegbeheerders vooraf definities vastgesteld 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 Wegwerkzaamheden Actueel. Het netwerk is nog in ontwikkeling. In de loop van 2014 komen er nog twee updates.

5.4 ITS - EU

In 2013 is vanuit NDW een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de gedelegeerde handelingen die in het kader van het ITS Action Plan door de EU worden opgesteld. Het betreft richtlijnen met betrekking tot veiligheidsgelateerde data en vrachtwagen-parkeer-informatie. Daarnaast is door NDW een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het European Integrated Platform (EIP) welke in de TenT call van 2013 door de Europese Commissie is gehonoreerd. NDW levert inhoudelijke bijdragen aan de projecten Datakwaliteit, Single point of access en Doorontwikkeling Datex II.

NDW heeft een goed bezochte thema-bijeenkomst georganiseerd op het ITS-Congres in Dublin. Onderwerp van deze bijeenkomst was 'Sustainable Mobility and real-time parking information'.

6 Organisatie



Meer dan 250 belangstellenden uit het NDW-netwerk bezochten het NDW Congres, april 2013

6.1 Partners

In 2013 had NDW 17 partners:

- Rijkswaterstaat (1)
- De provincies: Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Overijssel en Noord-Brabant (5)
- Alle stadsregio's: Stadsregio Amsterdam, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Bestuursregio Utrecht, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Regio Twente (7)
- De steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (4)

Deelnemende overheden voor wegwerkzaamheden zijn de provincies: Groningen, Friesland, Drenthe, Gelderland, Flevoland, Limburg en Zeeland.

Met de nieuwe overeenkomst die vanaf 2014 geldt, vervalt dit onderscheid en zijn alle bovengenoemde overheden partner van NDW geworden.

6.2 Raad van Toezicht

Tijdens het NDW Congres op 24 april is bekend gemaakt dat Leen Verbeek, commissaris van de Koning voor de provincie Flevoland, de nieuwe voorzitter wordt van de Raad van Toezicht van NDW. Leen Verbeek volgde Bruno Bruins op die vanaf het prille begin van NDW aan het roer had gestaan.

De Raad van Toezicht houdt toezicht op het samenwerkingsverband.

De leden van de Raad van Toezicht zijn:

- Leen Verbeek, voorzitter
- Theo van de Gazelle, plv. DG Rijkswaterstaat
- Elisabeth Post, gedeputeerde financiën en mobiliteit provincie Noord-Holland
- Peter Smit, wethouder verkeer gemeente Den Haag
- Elly Blanksma, burgemeester gemeente Helmond en portefeuillehouder mobiliteit bij Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

6.3 Aansturing en inhoudelijk overleg

Voor de aansturing van NDW was er een Directeurenoverleg waar de 17 NDW-partners in vertegenwoordigd waren. In 2013 is dit overleg 4 keer bij elkaar gekomen waarbij de opzet van het nieuwe NDW een belangrijk agendapunt was naast het vaststellen van en toezien op de uitvoering van het Jaarplan 2013. In 2014 is dit overleg omgevormd in een Opdrachtgeversberaad met regionale vertegenwoordiging.

Op strategisch-tactisch niveau was er een Koplopersoverleg waar de 17 partners in vertegenwoordigd waren. In 2013 is dit overleg 7 keer bij elkaar gekomen, waarvan 3 keer in combinatie met een overleg samen met de serviceproviders. Belangrijke onderwerpen in 2013 waren: de nieuwe aanbesteding gegevensinwinning, open data en datakwaliteit. In 2014 is de taak van het Koplopersoverleg overgenomen door het Partneroverleg.

Op operationeel niveau zijn er regio-overleggen in de regio's die hiervoor interesse hebben getoond.

Daarnaast waren er in 2013 werkgroepen actief waar partners meewerken aan:

- nieuwe samenwerkingsovereenkomst
- historische databank
- plausibiliteitstoetsen

6.4 Uitvoeringsorganisatie

Eind 2013 werkten bij de NDW Uitvoeringsorganisatie 17 personen (16 fte). In 2013 is functioneel beheer versterkt en is een informatie-architect aangetrokken.

In december nam Marja van Strien afscheid als directeur van NDW. Marja was ruim 5 jaar directeur. Begin 2014 werd bekend dat Frits Brouwer haar opvolger wordt. Frits was hiervoor hoofd directeur KNMI.

6.5 Netwerkorganisatie

Op 24 april is het *NDW Congres 2013* georganiseerd dat in het teken stond van de voortzetting van de samenwerking binnen NDW door de 24 partners. Daarnaast was er aandacht voor innovatieve data-inwinning en toepassingen. Er waren keynote speakers, parallelsessies, workshops en een Meet & Learn.

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

In 2013 heeft er een succesvolle kennisuitwisseling plaatsgevonden tussen NDW en het Duitse MDM, waarbij met name over actuele wegwerkzaamheden, het marktplaatsprincipe en open data is gesproken.

Er is een NDW website waar informatie over de organisatie, de databank, de datalevering en de toepassingen van NDW-data te vinden is. In 2013 zijn er vijf nieuwsbrieven verzonden naar 2.450 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.

NDW neemt deel aan de Regiegroep Verkeersinformatie en is de trekker van MOGIN, de werkgroep die nieuwe standaarden voorbereidt voor het delen van mobiliteitsinformatie. NDW is lid van Connekt en partner in DITCM.

6.6 Financiën

De voornaamste baten van NDW zijn de bijdragen van Rijkswaterstaat en van de decentrale overheden voor de twee posten 'Organisatie & systemen' en 'Inwinning'. De voornaamste lasten zijn de drie posten 'Uitvoeringsorganisatie', 'Systemen & ontwikkeling' en 'Gegevensinwinning'. Overige baten en lasten in 2013 zijn o.a. de inzet van NDW voor Beter Benutten projecten zoals Wegwerkzaamheden Actueel.

Uit het door de accountants afgegeven *Rapport van Bevindingen 2013* blijkt dat NDW over 2013 een negatief resultaat heeft geboekt van 1,4 M euro. Dit verlies was gepland, omdat hiervoor via de zogenaamde egaliseringsreserve een bedrag was gereserveerd. Tegelijk betekent dit dat over de gehele afgesproken eerste periode van NDW (2008-2013) er door NDW een positief resultaat is geboekt van 1,1 M euro, welk bedrag is toegevoegd als saldo aan de nieuwe periode van het Ondernemingsplan 2014-2017. De baten in de hele periode 2008-2013 waren namelijk 71,8 M euro en de lasten 70,7 M euro. De hoofdconclusie kan dus zijn dat de eerste planperiode van NDW financieel gezond is afgesloten.

In iets meer detail zijn de cijfers voor 2013 als volgt (met alle bedragen in M euro):

BATEN

Organisatie & systemen decentrale overheden	2,5
Inwinning decentrale overheden	1,7
Organisatie & systemen Rijkswaterstaat	2,4
Inwinning Rijkswaterstaat	8,1
<u>Overige</u>	<u>0,7</u>
Totaal	15,4

LASTEN

Uitvoeringsorganisatie	1,7
Systemen & ontwikkeling	4,5
Gegevensinwinning	9,8
<u>Overige</u>	<u>0,8</u>
Totaal	16,8
SALDO	-1,4