



# Management outline

## Ondernemingsplan NDW 2018-2021

Frits Brouwer; Olaf Vroom; Wim Kars; Dick Visser; Gab Franken  
© Nationale Databank Wegverkeersgegevens

### Document historie tabel

Datum	Versie	Status	Auteur	Beschrijving
3 juli 2017	1.0	def.	div.	Management outline

# Inhoud

<b>0</b>	<b>Management Outline</b>	<b>4</b>
0.1	Inleiding	4
0.2	Missie, visie en werkwijze	5
0.2.1	Missie	5
0.2.2	Visie en werkwijze	5
0.3	De dienstverlening van NDW	8
0.3.1	De basisdiensten	8
0.3.2	Ontwikkeling en innovatie van diensten	9
0.4	Scenario's	13
0.5	Evaluatie en Kwaliteitsborging	13
0.6	Middelen	14

## Leeswijzer

Het Ondernemingsplan 2018-2021 dat hier voor u ligt is een voortzetting van het Ondernemingsplan 2014-2017 en vindt zijn oorsprong in de Samenwerkingsovereenkomst die door de Partners eind 2013 is ondertekend.

Toch markeert dit Ondernemingsplan een nieuwe periode voor NDW, een periode van complexe en elkaar snel opvolgende ontwikkelingen, zowel qua technologie als institutioneel. De belangrijkste wijzigingen in dit Ondernemingsplan gaan dan ook daarover: hoe manifesteert NDW zich binnen dit snel veranderende en complexe werkveld.

Daarom is ervoor gekozen om de vorm van dit Ondernemingsplan anders te laten zijn dan bij het vorige Ondernemingsplan. In het volgende hoofdstuk, Management Outline genaamd, staat eigenlijk alles wat bijzonder is aan dit nieuwe Ondernemingsplan; zaken die (vrijwel) hetzelfde zijn gebleven, worden slechts kort aangestipt. In de volgende hoofdstukken wordt de informatie verder toegelicht of verdiept.

Als voorbeeld: in de Management Outline staan de Business Opportunities vermeld die - gegeven de gevoerde gesprekken met de Partners – het meest waarschijnlijk zijn dat ze een rol gaan spelen in de komende 4 NDW-jaren, terwijl in het verdiepingshoofdstuk 3 alle Business Opportunities vermeld staan die op enig moment – m.n. vanuit de kenniswereld – geopperd zijn...

Degene die een goed beeld wil hebben van wat het samenwerkingsverband NDW is en beoogt in de periode 2018-2021 en wat er bijzonder is aan het werk en de organisatie van NDW t.o.v. de periode 2014-2017, kan dus volstaan met het lezen van de Management Outline; voor zaken waar speciale interesse uitgaat, kan dan worden doorgeklikt naar de desbetreffende verdiepingshoofdstukken.

## 0 Management Outline

### 0.1 Inleiding

De Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) is een samenwerkingsverband van een aantal grote wegbeheerders, te weten: het Rijk (Rijkswaterstaat), alle provincies, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Vervoerregio Amsterdam en de vier grote gemeenten. Via de provincies is trouwens ook een aantal middelgrote gemeenten actief in NDW. Dit samenwerkingsverband bestaat inmiddels bijna 10 jaar en is voor onbepaalde tijd aangegaan. Elke vier jaar worden er echter nieuwe afspraken gemaakt tussen de betrokken wegbeheerders over de te bereiken strategische doelen en over de in te zetten middelen; deze afspraken worden vastgelegd in een zgn. Ondernemingsplan. Het huidige Ondernemingsplan (2013-2017) loopt 31 december 2017 af.

Bijzonder aan dit Ondernemingsplan in vergelijking met z'n voorganger is dat de technologische en institutionele ontwikkelingen op het gebied van 'slimme mobiliteit' momenteel zo snel gaan - en ook tamelijk onvoorspelbaar zijn -, dat er geen traditionele blauwdruk van de ontwikkeling kan worden gemaakt waarin bijv. staat: in jaar 1 gaan we dit oppakken en in jaar 2 dat oppakken, etc. We willen voor de ontwikkeling van NDW met allerlei zaken rekening houden en dus opties openhouden. NB voor een schets van NDW in z'n omgeving, zie het verdiepingshoofdstuk 1.

Deze management outline van het nieuwe NDW-Ondernemingsplan is in drie stappen opgezet volgens de gouden cirkel van Simon Sinek [[www.startwithwhy.com](http://www.startwithwhy.com)].

Het begint met de 'waarom'-vraag. Met 'waarom' wordt bedoeld wat de doelstelling, drijfveer en overtuiging is. Het verklaart het bestaansrecht en de toegevoegde waarde voor anderen. Deze vraag is voor NDW beantwoord in de missie in paragraaf 0.2.1.

De tweede vraag is de 'hoe'-vraag. Deze vraag gaat in op het proces en betreft de handelingen die worden verricht om te kunnen realiseren waar 'waarom' voor staat. Bij 'hoe' wordt ingegaan op het onderscheidend vermogen, zoals een speciaal waardevoorstel, een bedrijfseigen proces of een *Unique Selling Proposition*. Deze vraag is beantwoord in paragraaf 0.2.2 onder de visie en werkwijze.

De derde vraag gaat in op het 'wat'. Dit betreft het resultaat en is de uitkomst van het 'waarom', ofwel het bewijs. Deze vraag wordt beantwoord in paragraaf 0.3, die gaat over de dienstverlening van NDW en in paragraaf 0.4, die gaat over scenario's voor de toekomst van NDW. In paragraaf 0.5 wordt stil gestaan bij de kwaliteitsborging van NDW en paragraaf 0.6 besluit dan met aandacht voor de in te zetten middelen.



Fig 1: de Gouden cirkel

## 0.2 Missie, visie en werkwijze

### 0.2.1 Missie

De economie trekt weer aan. Verkeer en vervoer is daar een belangrijke spil in. Doorstroming op het wegennet is daarbij nadrukkelijk geen comfortdienst, maar een noodzaak voor de economische ontwikkeling, een en ander binnen de beleidsdoelen van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tegelijk maken technologische ontwikkelingen allerlei zaken mogelijk die voorheen ondenkbaar waren: iedere auto wordt een sensor, die continu verbonden is met zijn omgeving. Dat innovaties als de zelfrijdende auto technologisch al mogelijk zijn, is een gegeven.

Wat dit allemaal precies gaat betekenen voor de positie en de activiteiten van de publieke wegbeheerder, is nog ongewis. Zeker is wel dat data daarbij een steeds belangrijker rol gaan spelen. Vanuit de ervaring met bijna 10 jaar NDW is het des te noodzakelijker dat de publieke wegbeheerders de handen ineen blijven slaan om de data-gerelateerde vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer aan te pakken. Data is – door de technologische ontwikkeling – steeds meer een specialisme dat in gezamenlijkheid moet worden ontwikkeld.

Daarmee komen we tot de volgende missie (het ‘waarom’) van het Samenwerkingsverband NDW:

*Het Samenwerkingsverband NDW helpt overheden – maar daarmee ook het bedrijfsleven en onderzoekers - bij diverse data-gerelateerde vraagstukken binnen het domein van verkeer en vervoer, om zo succesvol te zijn bij:*

- *het bereiken van hun doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming, geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid;*
- *hun handelen bij crises en calamiteiten;*
- *het behalen van efficiency bij hun activiteiten<sup>1</sup>.*

Kortom: NDW is DE adaptieve publieke netwerkorganisatie voor data t.b.v. verkeer en vervoer!

NB: deze missie is algemener en ruimer geformuleerd dan de missie in de samenwerkingsovereenkomst. Er is bijv. geen vervoersmodaliteit gespecificeerd, waardoor er ruimte ontstaat voor samenwerking en alliantievorming met zusterorganisaties die actief zijn voor andere modaliteiten.

### 0.2.2 Visie en werkwijze

#### Visie

*NDW bereikt haar doelstellingen door:*

- A) *Het ondersteunen van het netwerk van wegbeheerders en private partijen (waaronder kennisinstututen) die actief zijn op het domein van verkeer en vervoer zodat:*
  - *Partijen elkaar goed kennen en weten te vinden;*
  - *Kennis optimaal wordt ontwikkeld en gedeeld;*
  - *Afspraken kunnen worden gemaakt over de wijze van samenwerken.*
- B) *Het ontwikkelen en uitvoeren van gemeenschappelijke diensten van wegbeheerders die:*
  - *De samenwerking in publieke en publiek-private ketens zodanig ondersteunen dat de gewenste of benodigde prestaties worden geleverd;*
  - *De wegbeheerders door gemeenschappelijke uitvoering van taken hun doelen beter laten*

---

<sup>1</sup> De uitwerking van deze doelstellingen is terug te vinden in de preambule van de Samenwerkingsovereenkomst NDW 2014 en verder.

*bereiken dan bij individuele uitvoering;*

- *Gemeenschappelijke kennis ontwikkelen en verspreiden en belangen vertegenwoordigen op nationaal en internationaal niveau.*

NB: Het A)-gedeelte is zo geformuleerd dat het inspeelt op een breder netwerk van publiek-private partijen dan alleen het NDW-netwerk, dat de afgelopen jaren, met name door ontwikkelingen in het ITS-domein, is ontstaan. Kennis is op twee manieren beschreven: door uitwisseling tussen partijen (A) en door specialisatie (B). In de visie is opgesloten dat NDW een publiek samenwerkingsverband blijft. Dit is een keuze. Er kan ook ruimte geformuleerd worden voor toekomstige publiek-private alliantievorming, maar dit is nu niet de wens van de wegbeheerders.

De vijf strategische doelen uit het Ondernemingsplan 2014-2017 voor de ontwikkeling van NDW als netwerkorganisatie op het gebied van wegverkeersgegevens blijven daarbij grotendeels overeind. Alleen het doel “Centraal Open Data loket worden” is tekstueel licht aangepast. Daarmee zijn de strategische doelen:

- Stimuleren van het gebruik van NDW-gegevens
- Realiseren van efficiencywinst
- Centraal Open Data loket blijven
- Ontsluiten van Big Data voor de partners
- Innovatie stimuleren en toepassen.

NB voor meer informatie over de strategische doelen, zie het verdiepingshoofdstuk 2.

Het bovenstaande laat zich vertalen in zogenaamde uitgangspunten voor NDW. Over deze punten bestaat bij de wegbeheerders binnen NDW geen discussie als het gaat om de positionering van het samenwerkingsverband in de komende jaren. Deze zaken vormen als het ware een existentieel fundament voor NDW.

De NDW-organisatie ontleent een minimaal bestaansrecht aan de volgende uitgangspunten van de deelnemende wegbeheerders. Dit betekent dat NDW een preferentiepositie heeft bij onderstaande zaken.

NDW is op het domein van wegverkeersgegevens:

1. Het schakelpunt voor real-time gegevensuitwisseling tussen wegbeheerders ter ondersteuning van hun primaire processen, zoals verkeersmanagement;
2. Het open data portaal voor alle gegevens die bij de deelnemende wegbeheerders daarvoor in aanmerking komen;
3. Het kanaal (portaal) voor gegevensuitwisseling tussen publieke en private partijen waarbij nadere afspraken nodig zijn vanuit regelgeving of gemaakte afspraken in de publiek-private keten;
4. Het nationale toegangspunt voor beschikbare publieke en private gegevens in het domein, met daarin opgenomen een registerfunctie voor a) een verwijzing naar beschikbare gegevens, b) metadata van die gegevens en c) gehanteerde standaarden; de minimale ambitie daarbij is de EU- regelgeving, maar omvat ook een eventuele grotere nationale ambitie op dit gebied;
5. De inkoper van gegevens voor de gemeenschappelijke wegbeheerders;
6. De verzamelaar en ontsluiting van nationale gegevens in een Big Data omgeving ten behoeve van publieke partijen en daaraan gelieerde organisaties;
7. De de facto adviseur bij data-gerelateerde vraagstukken in hun verkeerskundige context.

Bij nieuwe ontwikkelingen binnen het domein van wegverkeersgegevens wordt NDW dus altijd meegenomen als publieke uitvoerder in een te ontwerpen aanbestedingsstrategie. Dat wil zeggen dat er vooraf een publiek-private make-or-buy afweging wordt gemaakt voordat de markt wordt ingeschakeld. NDW wordt altijd meegewogen in de wijze waarop opdrachtgever-opdrachtnemer relaties worden ingericht. NDW wordt vooraf betrokken bij het ontwerpen van nieuwe ecosystemen binnen het domein.

Naast het bovenstaande mogen de volgende uitspraken verdere inkleuring geven aan het 'waarom' en het 'hoe' van het NDW-samenwerkingsverband:

- 'Data' is het sleutelwoord in het samenwerkingsverband; daarom betreft de primaire kennis binnen de UO kennis van real time ICT voor data-verwerking en van data-science voor data-analyse (zowel qua beheer als qua ontwikkeling), met gevoel voor de verkeerskunde, met het oog op de toepassing. Qua kennis op dit gebied is geen van de individuele wegbeheerders competenter dan de in NDW samenwerkende wegbeheerders.
- Er geldt voor alle betrokkenen dat NDW niet alleen de Uitvoeringsorganisatie is, maar ook de Partners in het samenwerkingsverband. De netwerkfunctie (kennisdisseminatie etc.) moet worden versterkt. Daarbij geldt dat experimenteren met Slimme Mobiliteit landelijk (ITS-corridor) en in de regio goed is (denk aan PPA, Smartwayz), maar dat de RvT- en OGB-leden borgen dat vanaf het begin t.a.v. data-issues een rol voor NDW expliciet wordt overwogen.
- Indien voordeel te behalen is voor de individuele wegbeheerder ligt het in de lijn de inkoop van wegverkeersgegevens via NDW te laten lopen en dus niet zelf in te winnen (vanwege deskundigheid en schaalvoordeel).
- Juist in crisissituaties, wanneer de normale private systemen (lees apps en zo) het niet meer doen, moet NDW een noodoplossing bij de hand hebben (al was het bij wijze van spreken maar een hoeveelheid drones...).
- Hechte samenwerking van NDW met aanpalende data-organisaties zoals NPR, NWB, NDOV en NBD is uitgangspunt en in het belang van betere mobiliteitsinformatie in Nederland.
- Het moet duidelijk zijn dat er significante efficiencyvoordelen bestaan voor de wegbeheerders door samen te werken in NDW-verband. De recente KBA – waaruit blijkt dat de totale kosten van NDW-activiteiten geen 17 Meuro/jaar zijn, maar 3 Meuro/jaar kostenreductie met zich meebrengt – toont dat aan.

NB: 1) deze paragraaf is opgenomen op verzoek van het OGB en dient als leidraad bij o.a. keuzes die de NDW-partners maken bij de inrichting van nieuwe taken binnen het domein van verkeer en vervoersdata.

NB 2) De paragraaf kent een inhoudelijke en een procesmatige afweging.

NB 3) In deze opstelling zijn, naast de ervaringen van de NDW-Uitvoeringsorganisatie, ook de resultaten van de daarvoor gehouden gespreksrondes van de directeur NDW meegenomen.

### **Werkwijze**

NDW houdt rekening met de aanwezige onzekerheden binnen het domein waarin het actief is. Er zijn legio ontwikkelingen binnen en buiten Nederland, waardoor het Ondernemingsplan een bedding moet bieden voor flexibiliteit. NDW hanteert daarom drie werkwijzen, die in toenemende mate rekening houden met de noodzakelijke flexibiliteit van het samenwerkingsverband en de Uitvoeringsorganisatie:

1. De basisdiensten. Dit betreft vooral de kwaliteit van de bestaande producten en diensten van NDW. Dit betreft op dit moment vooral de inwinning (data-inkoop), de databank en de portaalfunctie. Deze basis is een belangrijk aspect waarbij NDW zich kwalificeert voor haar bestaansrecht en het ontwikkelen van nieuwe diensten. Deze basis moet op orde zijn en verdient daarom separate aandacht.
2. Ontwikkeling en innovatie van diensten. Het gaat hier om zaken die voorzienbaar zijn, maar niet vaststaan. Deze dienstverlening kent meer onzekerheid en kan wijzigen gedurende de planperiode van het Ondernemingsplan, of zelfs binnen een planjaar. Daarom hanteren we bij deze activiteiten een flexibele werkwijze, volgens de *Agile* aanpak (zie ook hoofdstuk 5.1), die binnen en buiten de ICT-wereld steeds prominenter wordt.
3. Strategische onzekerheid. Dit betreft ontwikkelingen die vooral in de omgeving van NDW plaatsvinden en van grote invloed kunnen zijn op de toekomst van NDW qua positionering en qua benodigde producten en diensten, maar waarvan de uitkomsten zeer onzeker zijn. In dit Ondernemingsplan worden daarom verschillende scenario's gebruikt. De bedoeling is om rekening te houden met deze scenario's als toekomstige realiteiten, maar die op dit moment naast elkaar kunnen bestaan. Het doel daarvan is om flexibel in te kunnen spelen op een scenario dat zich voltrekt. Waar wenselijk kan een scenario ook worden beïnvloed.

De eerste twee aspecten zijn beschreven in paragraaf 0.3 van deze outline. Het laatste aspect is beschreven in paragraaf 0.4.

### **0.3 De dienstverlening van NDW**

#### **0.3.1 De basisdiensten**

Dit cluster kent een procesmatige benadering en richt zich op de kwaliteit van de dienstverlening. Dit betreft zowel het te realiseren inhoudelijke en kwalitatieve afspraken als de kwaliteit van de daaraan gerelateerde beheeractiviteiten. Het wordt aangestuurd door prestatie-indicatoren betreffende de dienstverlening van de beheerorganisatie en kwaliteitsindicatoren betreffende de technische gegevensdiensten. Het betreft hier dus de datastromen die reeds operationeel zijn of binnen afzienbare tijd worden, kortom de huidige datastromen van Actuele VerkeersGegevens (minuutgegevens zoals intensiteiten en reistijden) en Situatieberichten (wegwerkzaamheden, brugopeningen, snelle beeldstanden,...) en hun 'normale' procesverbetering en productontwikkeling daarbij.

In het basiscluster worden de volgende diensten aangestuurd:

- Kwaliteit van de bestaande inwinning en aankoop van gegevens;
- Kwaliteit van de bestaande distributie van gegevens:
  - Real time data: Actuele VerkeersGegevens en Situatieberichten;
  - Big Data / historische data;
  - Open data en andere afspraken tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten.
- Kwaliteit van de beheerorganisatie:
  - De Servicedesk van de Uitvoeringsorganisatie, i.c. het aan/afsluiten van aanvullende datastromen of leveranciers/afnemers, het oplossen van problemen met de datastroom en doorvoeren eventuele daaruit voortvloeiende aanpassingen van de dienstverlening;



- Het onderhouden van relaties met de betrokken wegbeheerders, de leveranciers en de afnemers van de NDW-diensten;
- De transitie van het in beheer nemen van nieuwe diensten;
- Het monitoren en benchmarken van de kwaliteit van het bovenstaande in de gehele keten waar NDW bij betrokken is.

### 0.3.2 Ontwikkeling en innovatie van diensten

#### Werkwijze

Zoals aangegeven werkt NDW voor deze diensten met een flexibele aanpak.

Deze aanpak is op hoofdlijnen als volgt.

1. De ontwikkeling van nieuwe en bestaande diensten is geclusterd in voorzienbare ontwikkelingen en innovaties op hoofdlijnen.
2. Binnen deze groepen bestaat een 'werkvoorraad'<sup>2</sup> van projecten en activiteiten. Deze voorraad is dynamisch qua samenstelling en prioriteit, zowel binnen de planperiode van het Ondernemingsplan als binnen een planjaar. Indien nodig worden de groepen aangepast, bijvoorbeeld als ontwikkelingen zich zodanig bestendigen, dat een aparte groep te rechtvaardigen is of een groep niet meer nodig is. Dit laatste gebeurt bij voorkeur op jaarbasis.
3. Elke groep kent een 'eigenaar'<sup>3</sup>. Deze is extern ten opzichte van de Uitvoeringsorganisatie en is bij voorkeur een deelnemer uit het Opdrachtgeversberaad. Met deze eigenaar wordt de samenstelling en prioriteit van de voorraad activiteiten en projecten bepaald. Met name in een uitvoeringsjaar is dit van belang. De eigenaar is namens de partners ook verantwoordelijk voor de regie van de afstemming in de omgeving van NDW: partners, beleidsmakers, bedrijfsleven en kennisinstututen. De eigenaar is betrokken bij de uitvoering en evaluatie van de werkvoorraad. Uiteraard kan de eigenaar zich daarbij laten ondersteunen door (vaste) adviseurs uit de kring van wegbeheerders en de NDW-Uitvoeringsorganisatie<sup>4</sup>.
4. In principe kent elke groep een vast budget per planjaar. Dit impliceert dat de werkvoorraad en de prioriteitsstelling daarbinnen plaatsvindt. Het impliceert ook dat de financiële planning in het jaarplan niet verder gaat dan op groepsniveau<sup>5</sup>. De activiteiten en projecten vinden plaats volgens de afgesproken prioriteit, zolang het budget toereikend is of er wordt afgesproken om budgettaire te suppleren. De overgebleven werkvoorraad gaat door naar een volgend planjaar of wordt herzien. De werkvoorraad kan continu worden geëvalueerd op basis van behaalde resultaten of nieuwe ontwikkelingen.
5. Voor wat betreft de planning en control, besluit het OGB over de volgende zaken:
  - a. Het jaarplan met daarin de groepen, de initiële werkvoorraad met prioritering en het beschikbare budget per groep;
  - b. De mandatering van de eigenaren;
  - c. Tussentijdse bijstelling van budgetten per groep, binnen de door de RvT vastgelegde kaders.

<sup>2</sup> In de Agile aanpak heet dit de Backlog.

<sup>3</sup> In de Agile aanpak heet dit de *Product-owner*.

<sup>4</sup> In de Agile aanpak worden dit ook wel de *Proxy Product-owners* genoemd.

<sup>5</sup> Uiteraard kan de onderbouwing gedetailleerder zijn, maar is uiteindelijk geen onderdeel van de afspraken.

## **Ontwikkelgroepen**

De te hanteren clusters kunnen voor de start van het nieuwe Ondernemingsplan er als volgt uitzien. Per groep wordt kort omschreven wat er mee wordt bedoeld en hoe een werkvoorraad eruit zou kunnen zien.

### **Groep 1: Ondersteuning Netwerk**

Dit betreft activiteiten van NDW-partners en leden van de NDW-Uitvoeringsorganisatie bij de participatie in diverse netwerken zoals die worden georganiseerd door programma's van partners, beleidsmakers, netwerkorganisaties en NDW zelf.

#### *Potentiële werkvoorraad*

- Deelname en vertegenwoordiging in algemene afstemorganen zoals Connekt/DITCM, Connecting Mobility, Beter Benutten, WoW, etc.
- Wijze van deelname aan nationale en internationale congressen;
- Het organiseren van NDW-netwerkbijeenkomsten;
- Gezamenlijke kennisontwikkeling als het gaat om samenwerking, alliantievorming en ketenontwikkeling.
- Inzet van online middelen zoals website, sociale media en discussiefora.

### **Groep 2: Kennisontwikkeling en -verspreiding**

Deze groep betreft de ontwikkeling van inhoudelijke kennisontwikkeling, gerelateerd aan de NDW-Uitvoeringsorganisatie op het snijvlak van data en het domein van verkeer en vervoer. Ook betreft het de adviesfunctie aan de deelnemende partners op dit gebied.

#### *Potentiële werkvoorraad*

- Verkeerskundig advies aan wegbeheerders;
- Specifieke projecten zoals SWUNG-2;
- Werkzaamheden van de NDW-Onderzoeksadviesraad;
- Het organiseren van NDW-seminars.

### **Groep 3: Dataportaal, Open Data en Ketenafspraken**

Deze groep betreft de ontwikkeling van het verspreiden van data naar private afnemers van NDW. Naast een inhoudelijke component betreft dit ook een sterke samenwerkings- en afstemmingscomponent.

#### *Potentiële werkvoorraad*

- Regiegroep SMITS;
- Nationaal Toegangspunt, acties B,C en E en de doorontwikkeling hiervan;
- NDW-programma "Datakwaliteit in de keten";
- Open Dataportaal;
- Zaken rond standaardisatie en koppelvlakken;
- Ontwikkeling van nieuwe faciliteiten zoals API's en metagegevens;
- Ketenafspraken, zoals de Data en Dienstenovereenkomst;
- Privacy-bestendigheid i.h.k.v. nieuwe regelgeving;
- Samenwerking met andere publieke en private portalen.

#### **Groep 4: Data voor Partners**

Dit betreft de gegevens die NDW verzamelt en distribueert voor publieke partijen en daaraan gelieerde organisaties. De focus ligt hierbij vooral op NDW als shared service organisatie zowel voor real time data als big data. Het gaat vooral om inkoop van gegevens voor productiedoelinden.

##### *Potentiële werkvoorraad*

- Inkoop van gegevens die de markt ontwikkelt en nuttig zijn voor de primaire processen van wegbeheerders (de ‘traditionele’ wegkantgegevens, maar ook FCD, PVD, Sociale Media data, Herkomst-Bestemmingsdata);
- Projecten t.b.v. historische / big data opslag en ontsluiting, waaronder rapportages en analysetools;
- Bewerken van real time en historische gegevens tot nieuwe diensten zoals verkeersverwachtingen, datafusie van wegkant-data en FCD, incidentdetectie, etc.

#### **Groep 5: Smart Mobility, ITS, MaaS, Zelfrijdende Voertuigen**

Dit betreft alle ontwikkelingen op genoemde gebieden. In tegenstelling tot de groepen 3 en 4 is dit cluster (nog) sterk georiënteerd op proeven, pilots en onderzoek. In veel gevallen zal de definitieve rol van NDW ook nog niet duidelijk zijn, iets wat vooral in Groep 1 aan de orde moet komen. In deze groep ligt de nadruk daarom ook op de inhoudelijke deelname en uitvoering.

##### *Potentiële werkvoorraad*

- Bijdragen aan Beter Benutten projecten;
- Idem t.a.v. ITS Corridor, Smartwayz, etc.;
- PVD Proef RWS;
- Traffic Management 2.0 en het EU-project Socrates 2.0.

#### **Groep 6: Nieuwe modaliteiten**

Deze groep betreft de inwinning en distributie van gegevens voor andere modaliteiten dan wegverkeersgegevens voor automobilititeit. Bij de opstelling van dit Ondernemingsplan spraken we over zgn. Business Opportunities voor het NDW-samenwerkingsverband. Deze groep vergt nog wel enig door-discussiëren, omdat bijna altijd overlap tussen de groepen bestaat. Bepaald moet worden in hoeverre eigen aandacht en planning moet worden afgewogen tussen overlappende domeinen.

##### *Potentiële werkvoorraad*

- Fietsdata;
- Vaarwegdata;
- Gezamenlijke inkoop van verkeerskundige advisering;
- Bijdrage aan verbeterde Verkeersongevallenregistratie;
- Bijdrage aan verbeterde data voor Beheer & Onderhoud van de weg (via PVD);
- Specialisatie op data in geval van situaties van crises en calamiteiten;
- Rol bij kwaliteit van digitale kaarten (ook in relatie tot NWB).

De eerste twee onderwerpen zijn al expliciet besproken in de aanloop naar dit nieuwe Ondernemingsplan. De overige onderwerpen zijn het meest genoemd in de ronde van de directeur NDW langs alle 19 partners van NDW in het voorjaar van 2017.

## 0.4 Scenario's

Zoals aangegeven in paragraaf 0.2, wordt voor de grootste, strategische onzekerheid gewerkt met scenario's; zie ook het verdiepingshoofdstuk 1.8.

De doelen van het hanteren van scenario's zijn:

- Inspelen op de omgeving als deze verandert;
- Het daarbij hanteren van verschillende ontwikkelrichtingen die potentieel mogelijk zijn;
- Het identificeren van zogenaamde no-regret activiteiten die redelijk scenario-onafhankelijk zijn;
- Het identificeren van activiteiten die NDW moet of kan ontwikkelen zodra een scenario zich voordoet;
- Het effectief beïnvloeden van de omgeving indien er meer of minder wenselijke scenario's zijn, aangenomen dat invloed mogelijk is.

Het plan is om de Raad van Toezicht hier een actieve rol in te geven (naast de traditionele, toezichthoudende taken zoals benoemen directeur, vaststellen begroting, accountantscontrole,...). De leden van de Raad van Toezicht zijn hiervoor actief in hun eigen netwerk, vanuit het besef wat het Samenwerkingsverband NDW – dat zij vertegenwoordigen – kan betekenen. Zij worden daarin ook gevoed door vanuit de Uitvoeringsorganisatie en onafhankelijke deskundigen. De onafhankelijk voorzitter van de Raad van Toezicht coördineert, met steun van de directeur NDW.

In de jaarplannen kunnen activiteiten en projecten worden benoemd ten behoeve van de genoemde doelen. Onderstaand zijn de te hanteren scenario's weergegeven.

NB: het 'basis(plus)-scenario' uit eerdere rapportages is uitgewerkt in het vorige hoofdstuk.

### **Tijd-kritische data specialisatie**

Dit betreft een scenario voor NDW rondom snelle data voor alle wegen (ook in de stad) en een verschuiving naar een toekomst met connected en coöperatieve voertuigen. Voor NDW ligt vooral een rol voor een backoffice functie, die data vergaart van en distribueert naar voertuigen en wegkantssystemen, via diverse communicatiekanalen zoals 4G/5G mobiele communicatie of korte afstand communicatie via zenders die al dan niet gekoppeld zijn aan verkeerssystemen.

### **Metropolitane specialisatie**

Het belang van data in de stedelijke omgeving gaat groeien. Datasoorten en datakoppelingen worden steeds belangrijker in het kader van inzichten in big data. VRI-gegevens, voetgangers- en fietsstromen, openbaar vervoer, statische areaalgegevens en andere smart-city data worden dan verzameld en met elkaar gecombineerd.

Er komt meer focus op integrale stedelijke problematiek, waarbij NDW zich meer richting een shared-serviceorganisatie voor de G4/G32 ontwikkelt. Hierin zal een verbreding van datasoorten kunnen plaatsvinden, dus niet alleen verkeersgegevens maar meer gericht op de behoefte van smart cities (energie, milieu, logistiek, etc.). NDW wordt dan meer een urban data portal.

### **Ontzuijing van diensten**

De integratie van data wordt steeds waardevoller. Het combineren van verschillende informatieportalen die nu per sector worden georganiseerd voor het Digitaal Stelsel Omgevingswet zal grote potentie kunnen geven aan overheidsdata.

NDW gaat op in een meer geïntegreerd dataportaal voor alle data, met samenbundeling van gegevens en ontzuijen van de (overheids)data, te beginnen met het werkveld van IenM, en daarna eventueel nog andere delen van de (Rijks)overheid. NDW wordt hiermee deel van een echt Nationaal Data Warehouse. Mogelijk speelt hier de Routekaart Data ook nog een rol waarbij de gegevens van alle ministeries onder de loep worden genomen.

### **Kennisspecialisatie**

Door vragen van wegbeheerders en van de NDW-omgeving met betrekking tot inhoudelijke expertise en ondersteuning focust NDW zich op kennisontwikkeling rondom complexe datavraagstukken in een verkeerskundige context.

Het is dan belangrijk dat NDW kennis blijft ontwikkelen, mede via EU-programma's en i.s.m. universiteiten en kennisinstellingen. Dit vanuit praktische, ontzorgende toepassingen t.b.v. stakeholders. Theoretische kennisontwikkeling blijft overigens het domein van universiteiten en kennisinstellingen en NDW concurreert daar ook niet mee.

### **Marktplaats en privatisering overheidstaken**

Vanuit de sterke nadruk op private diensten, neemt de behoefte aan kwalitatief goede data(soorten), ontsloten vanuit één toegangspunt toe. Doorontwikkeling van NDW als marktplaats voor het samenbrengen van verschillende datasoorten voor vooral private dienstverleners is dan aan de orde. NDW wordt een breed platform voor standaardisatie. NDW kan dan een publiek-private organisatie worden (of wellicht zelfs geheel privaat). Dit kan vanuit het principe van een marktplaats of een 'marktmeester' van overheidsdata op de marktplaats. NDW wordt dan alleen de verzamelplek en doorgifteleuk van data die (nog) door overheden wordt gegenereerd zoals geplande en actuele wegwerkzaamheden en brugopeningen en voor open data.

Daarenboven kan Verkeersmanagement deels of volledig worden uitgevoerd door marktpartijen (als zelfstandige dienst of – vooral t.a.v. capaciteitsmanagement en bij calamiteiten - in de vorm van uitbesteding. Hierdoor heeft de overheid alleen nog een toezichhoudende taak en geen uitvoerende of operationele taken meer. De functie van NDW als portaal voor overheidsdata zal dan bijna geheel opdrogen.

## **0.5 Evaluatie en Kwaliteitsborging**

In het Ondernemingsplan worden voor alle strategische doelstellingen enkele Sleutel Indicatoren benoemd. Deze indicatoren ondersteunen de dialoog met de Partners over de koers en te behalen resultaten. Deze indicatoren zijn bedoeld als evaluatie instrument en niet als harde prestatie indicatoren met resultaatafspraken. Helder meten dient vooral om inzicht te verkrijgen, niet iedere indicator kan worden gebruikt om op resultaten af te rekenen. Periodieke bespreking van de score op de indicatoren ondersteunen het bepalen en volgen van de strategie van NDW.

Deze indicatoren zijn:

- Mate van gebruik van NDW-gegevens
- Benchmark gegevenskwaliteit
- Gepercipieerde gegevenskwaliteit
- Serviceniveau operationele beheerdiensten
- Projectresultaten
- Gepercipieerde kwaliteit dienstverlening
- Assortiment en dekking
- Verhouding aantal Partners met eigen inwinning en aantal Partners met inwinning door NDW-UO
- Big Data
- Open Data
- Functioneren samenwerkingsverband
- Financiën

NB voor meer informatie hierover zie het verdiepingshoofdstuk 5.4.

## 0.6 Middelen

Deze paragraaf gaat over de inzet van de middelen, namelijk: de governance, de Uitvoeringsorganisatie en de financiën.

De governancestructuur van NDW - met de instituties van Raad van Toezicht, OpdrachtGeversBeraad en PartnerOverleg – blijft ongewijzigd. De werkwijze is wel aan wat wijziging onderhevig, bijv. met de rol van product-owner in het OGB.

NB voor meer informatie hierover zie verdiepingshoofdstukken 5.1 en 5.2.

Wat betreft de Uitvoeringsorganisatie is uit het bovenstaande af te leiden dat de basis t.a.v. de bemensing ervan op orde is en dat de aandacht m.b.t. de ontwikkeling vooral moet gaan naar de kwaliteit van de dienstverlening t.a.v. de operationele datastromen en naar meer kennis en kunde op het gebied van data-science in relatie tot verkeerskundige kennis, om meer informatie uit de data te kunnen halen. Door het toenemen van het aantal datastromen zal op de korte termijn meer capaciteit nodig zijn t.a.v. bijvoorbeeld Functioneel Beheer. Vanwege de data-science ambitie geldt hetzelfde voor enkele fte op dit gebied.

De structuur van de Uitvoeringsorganisatie zal niet gewijzigd hoeven te worden. Vanwege een recente ontwikkeling binnen Rijkswaterstaat op het gebied van allianties mag de verwachting bestaan dat de kwaliteit van de facilitering van de Uitvoeringsorganisatie door huis- & zorgbaas RWS de komende jaren alleen maar zal toenemen.

NB voor meer informatie hierover zie verdiepingshoofdstuk 5.3.

Qua financiën zullen het kostenniveau van de bijdrage voor ‘Organisatie en Systemen’ en de daarbij behorende verdeelsleutels (op basis van de zgn. Dienstenpakketten) nauwelijks wijzigen. Wel bestaat het voornemen om halverwege deze planperiode dit stelsel van verdeelsleutels te herbezien. Ook het systeem van de financiering van de door de deelnemende wegbeheerders gewenste inwinning blijft ongewijzigd: de daadwerkelijke kosten worden doorberekend, met een opslag van enkele procenten voor de inzet van de Uitvoeringsorganisatie.

Meest opvallende op dit gebied betreft het positieve saldo (van enkele miljoenen) op het gebied van Organisatie en Systemen dat aan het eind van de huidige Ondernemingsplanperiode wordt verwacht.



In plaats van terugbetaling wordt er uitdrukkelijk voor gekozen dit bedrag te reserveren voor activiteiten op het gebied van de Ontwikkeling en innovatie van diensten en voor de Strategische Onzekerheid.

NB voor meer informatie hierover zie verdiepingshoofdstuk 6.

