



Ondernemingsplan NDW

2014 - 2017

© Nationale Databank Wegverkeersgegevens

Inhoud

Samenvatting 3

1	Inleiding	4
1.1	Vervolg NDW	4
1.2	Samenwerkingsovereenkomst	4
1.3	Beleid voor verkeersinformatie en verkeersmanagement	6
1.4	Open data beleid	7
1.5	Technologie, markt en verkeerskunde	9
2	Strategische doelstellingen	11
2.1	Effecten NDW	11
2.2	Stimuleren gebruik NDW gegevens	12
2.3	Efficiency	14
2.4	Open Data	14
2.5	Innovatie stimuleren en toepassen	15
2.6	Big Data	16
2.7	Succes en risico factoren	17
2.8	Aanbestedingsstrategie	18
3	Taken en Dienstverlening NDW	21
3.1	Inleiding	21
3.2	Taken NDW	21
3.3	Dienstenpakketten partners	22
3.4	Serviceproviders	24
4	Uitvoeringsorganisatie	25
4.1	Governance	25
4.2	Operationele en tactische afstemming	26
4.3	Uitvoeringsorganisatie	29
4.4	Informatie architectuur	30
4.5	Evaluatie en kwaliteitsborging	31
5	Financiën	37
5.1	Bekostiging	37
5.2	Uitvoeringsorganisatie	37

Samenvatting

Dit Ondernemingsplan voor de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) geeft invulling aan de afspraken die op hoofdlijnen zijn gemaakt voor de komende jaren in het kaderdocument bij de samenwerkingsovereenkomst. Na de eerste jaren van pionieren en opbouwen, komt NDW nu in een volgende fase. De prioriteit en het beleid voor verkeersmanagement en verkeersinformatie zijn in een stroomversnelling terecht gekomen. Partners willen flexibeler kunnen inspelen op technologische en marktontwikkelingen, om de belofte van VI en VM de komende jaren waar te kunnen maken tegen lagere kosten. NDW levert een bijdrage aan maatschappelijke effecten op het gebied van mobiliteit, open data en efficiency van de overheid. Deze zijn benoemd in de preambule van de samenwerkingsovereenkomst en samengevat in de volgende missie:

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

Op basis van de relevante ontwikkelingen in het beleid en het Kaderdocument bij de Samenwerkingsovereenkomst zijn vijf strategische doelen geformuleerd. Deze zijn de leidraad voor de ontwikkeling van NDW in de komende jaren en geven invulling aan de taakopvatting van de uitvoeringsorganisatie van NDW:

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 (RWS).
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.

De meerwaarde van deelname in NDW voor partners bestaat primair uit het realiseren van de grondstof voor verkeersinformatie en verkeersmanagement. Door de inkoop van deze gegevens te bundelen, besparen partners op inwinkosten. Doordat NDW de gegevens uit een landelijk dekkend netwerk gestandaardiseerd inwint, opslaat en beschikbaar stelt, hoeven partners daarvoor zelf geen afzonderlijke organisatie en faciliteiten in het leven te roepen. De bundeling van kennis en kunde in NDW maakt het daarnaast mogelijk om gezamenlijk de toegevoegde waarde en het gebruik van verkeersgegevens sneller te vergroten. Zo draagt NDW bij aan de realisatie van beleidsdoelen voor verkeer en vervoer.

1 Inleiding

1.1 Vervolg NDW

De Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) is in 2008 van start gegaan als samenwerkingsverband van 15 wegbeheerders. In de afgelopen vijf jaar is NDW uitgegroeid tot de spil in het veld van data inwinning, aggregatie en distributie voor wegbeheerders en serviceproviders. Inmiddels nemen 24 partners deel in NDW. Na de eerste periode van NDW hebben de partners halverwege 2013 hun samenwerking bestendigd in een permanente samenwerkingsovereenkomst. Daarin is onder meer afgesproken dat de Uitvoeringsorganisatie steeds voor een periode van vier jaar een Ondernemingsplan opstelt en door de partners laat vaststellen.

Dit Ondernemingsplan geeft invulling aan de afspraken die op hoofdlijnen zijn gemaakt voor de komende jaren in het Kaderdocument bij de samenwerkingsovereenkomst. Na de eerste jaren van pionieren en opbouwen, komt NDW nu in een volgende fase. Daarin staat verder verhogen van kwaliteit van data en dienstverlening centraal. Door voortschrijdende technologische ontwikkeling en veranderde behoeften van de partners zal NDW ook de wijze van inkoop, inwinning en distributie de komende jaren verder gaan ontwikkelen. Ontwikkelingen op het gebied van Open Data en Big Data zijn voor de komende jaren van grote invloed op de werkwijze van NDW. Daarnaast zal NDW op verzoek van de partners relevante informatiesoorten toevoegen aan de databank.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt kort uiteengezet wat de relevante ontwikkelingen op het gebied van verkeersinformatie en verkeersmanagement voor NDW zijn. Verder worden de maatschappelijke effecten benoemd waaraan NDW als samenwerkingsverband wil bijdragen. In hoofdstuk 2 worden de strategische doelstellingen voor de komende jaren uitgewerkt en voorzien van te behalen concrete resultaten. Hoofdstuk 3 beschrijft de dienstverlening en taken van NDW in de komende jaren. Hoofdstuk 4 beschrijft de Uitvoeringsorganisatie en hoofdstuk 5 de financiën.

1.2 Samenwerkingsovereenkomst

In de Samenwerkingsovereenkomst NDW hebben de partners vastgelegd waarom ze met elkaar NDW hebben gevormd. Deze preambule luidt als volgt:

Bereikbaarheid, Doorstroming, Geluid, Luchtkwaliteit en Verkeersveiligheid

A. Partners zijn van oordeel dat moet worden ingezet op het realiseren van een betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming, het verminderen van geluidshinder, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het realiseren van een grotere verkeersveiligheid.

B. Partners vinden dat hieraan een belangrijke bijdrage kan worden geleverd door het realiseren van betere actuele verkeersinformatie voor weggebruikers voor en tijdens de reis.

C. Partners zijn ook van mening dat het beter benutten van de infrastructuur moet worden ondersteund door een goed afgestemd aanbod van weginfrastructuur door effectief verkeers- en netwerkmanagement op landelijk niveau, alsmede op regionaal niveau rondom stedelijke agglomeraties.

D. Daarnaast zijn Partners van mening dat de eerstgenoemde doelstellingen worden ondersteund door het voeren van een goed verkeer- en vervoerbeleid, goede planstudies en effectrapportages, die worden ondersteund door hoogwaardige informatievoorziening.

Crises en Calamiteiten

E. Partners zijn van mening dat in crises- en calamiteitensituaties alle betrokken overheden en hulpdiensten moeten beschikken over goed afgestemde en uniform gedefinieerde informatie over de toestand van het wegennet.

Open data

F. Partners zijn tevens van oordeel dat verkeersinformatie als Open Data in aanmerking moet kunnen komen, omdat het transparant beschikbaar stellen van overheidsgegevens bijdraagt aan innovatie, nieuwe bedrijvigheid en controleerbaarheid van de overheid.

Efficiency

G. Partners zijn van mening dat samenwerking, kennisdeling, innovatie, gemeenschappelijke uitvoering van projecten, beheeractiviteiten en inkoop een hogere efficiency bereiken dan bij individuele uitvoering van dezelfde activiteiten.

Samenwerkingsverband

H. Hiertoe wensen Partners te komen tot het onderhouden van een netwerk waarbinnen afspraken worden gemaakt over de samenwerking en uitvoering wordt gegeven aan overeengekomen werkprocessen en informatievoorziening op het gebied van verkeersmanagement, verkeersinformatie, beleidsinformatie en Open Data op het gebied van wegverkeer.

I. Voor de realisatie van bovengenoemde doelstellingen wensen Partners tevens te beschikken over een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie die in hun opdracht dit netwerk ondersteunt en de benodigde informatievoorziening realiseert, beheert en ontwikkelt.

J. Hiertoe willen Partners voortbouwen op de bestaande samenwerking in de 'Nationale Databank Wegverkeersgegevens' zoals vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst van 3 december 2007. Zij willen die samenwerking voortzetten in een gestructureerde meerjarige en intensieve samenwerking en wensen deze en de voorwaarden waaronder dat geschiedt, vast te leggen in een nieuwe overeenkomst.

Markt en Overheid

K. Het Samenwerkingsverband volgt de gedragsregels Markt en Overheid, Wet Openbaarheid Bestuur en het vigerende nationale open databeleid, zoals vastgelegd in de daarvoor geldende wet en regelgeving.

M. Het Samenwerkingsverband maakt daarbij gebruik van de toegestane uitzonderingen voor het aanbieden van producten en diensten tussen overheden voor de uitvoering van een publieke taak.

N. Het Samenwerkingsverband kan producten en diensten aanbieden aan marktpartijen binnen de genoemde kaders.

1.3 Beleid voor verkeersinformatie en verkeersmanagement

De aandacht voor verkeersinformatie (VI) en verkeersmanagement (VM) als beleidsinstrument is de afgelopen jaren sterk toegenomen. In haar brief aan de Tweede Kamer¹ heeft minister Schultz van Infrastructuur en Milieu (I&M) aangegeven de komende jaren de krachten te willen bundelen en vanuit het Rijk te willen sturen op het benutten van de mogelijkheden die zijn ontstaan. In het kader van het Programma Beter Benutten lopen de komende jaren nog vele proefprojecten in steden en regio's. Met name de grote steden ontwikkelen zich steeds verder op het gebied van VI en VM. Luchtkwaliteit, congestie en leefbaarheid blijven relevant en VI en VM worden nu ook ingezet als instrumenten om doelen te realiseren op die beleidsterreinen.

Routekaart 'Beter geïnformeerd op weg'

Het ministerie van I&M heeft voor VI en VM lange termijn beleid ontwikkeld, dat is vastgelegd in de Routekaart 'Beter geïnformeerd op weg'. Dit zal leiden tot een meerjarig en adaptief programma dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. Daarin wil de rijksoverheid in nauwe samenwerking met de markt vaart maken op:

- Kwalitatief hoogstaande reisinformatiediensten voor specifiek de weggebruikers
- Efficiënt, veilig en kosteneffectiever (publiek) verkeersmanagement
- Verbeteringen in de hiervoor benodigde data- en informatieketen

In de ontwikkeling van routekaart naar uitvoeringsagenda, wordt de focus gelegd op zes transitiepaden:

- Van collectieve beïnvloeding naar een slimme mix van collectieve en individuele dienstverlening
- Een veranderende rol van wegwantsystemen (meet en informatiesystemen op en langs de weg)
- Van lokaal/regionaal naar landelijk dekkende reisinfo en verkeersmanagement
- Van business to government naar business to consumer en business to business
- Van eigendom van data naar maximale openheid en beschikbaarheid van data
- Van overheidsregie naar publiek-private samenwerking en allianties.

Deze ontwikkelingen zijn ingrijpend voor wegbeheerders en betrokken marktpartijen. De insteek is een 'evolutie en geen revolutie', met als perspectief een triple win:

- Voor de weggebruiker: betere dienstverlening (informatie, advies, rijtaakondersteuning)
- Voor het bedrijfsleven: marktkansen voor serviceproviders, automotive industrie en infraproviders
- Voor de overheden/wegbeheerders: kosteneffectiever verkeersmanagement

In afstemming met het Ministerie I&M, dat de uitvoering van het actieprogramma zal

¹ Beter geïnformeerd op weg: Koers bepaling reisinformatie en verkeersmanagement, 7 feb 2013

coördineren, wil NDW een initiërende rol spelen om deze ontwikkelingen in de gewenste richting te brengen. Data en het eigendom van data zijn voor deze ontwikkelingen het startpunt. Voor het vernieuwen van verkeersmanagement wordt efficiëntere inwinning van data en slim benutten van alternatieve databronnen als een van de drie prioritaire ontwikkelpaden genoemd:

Slimme combinaties van verkeersgerelateerde data en niet-verkeersgerelateerde data bieden mogelijkheden om de effectiviteit van het verkeersmanagementproces te vergroten.

...

Een scherp beeld van de data die effectief bijdraagt aan het verkeersmanagementproces – nu en in de toekomst – vormt tevens het aanknopingspunt om de inwinning van data slimmer te organiseren, zowel in termen van organisatie ('wie wint welke data in', 'hoe beperken of voorkomen wij dubbelingen tussen inwinning door publieke en private partijen') als techniek ('hoe winnen wij de data in').

Bron: Concept Routekaart 'Beter Geïnformeerd op weg' versie 8 juli 2013

In overleg met de partners zal NDW moeten bekijken hoe dit verder kan worden uitgewerkt en welke consequenties het I&M beleid voor NDW en de partners kan en moet hebben.

Internationaal is met name standaardisatie vanuit Europees beleid en grensoverschrijdende inhoudelijke samenwerking in corridors (Nederland, Duitsland, Oostenrijk) relevant. Onvermijdelijk zal er beleid moeten worden gemaakt over de interactie tussen voertuig en wegwijk (Vehicle to Infrastructure: V2I). De Europese Intelligent Transport Systems (ITS) richtlijn (2010/40/EU) heeft dat proces in gang gezet. In Nederland is inmiddels een Nationaal ITS-plan voor 2013-2017 gemaakt, waarin de volgende EU doelstellingen zijn ingevuld:

1. Optimaal gebruik van weg-, verkeer- en reis data
2. Continuïteit van verkeers en vrachtmanagement ITS services
3. Toepassing van ITS voor verkeersveiligheid
4. Verbinden van het voertuig aan de transport infrastructuur

Het pad dat men wil volgen, bestaat uit de volgende ontwikkelingen die daarvoor kunnen worden versneld:

- Van collectieve informatie naar individuele informatie (voor persoonlijke mobiliteit)
- Van informatie via wegwijkssystemen naar informatie via in-car systemen (zoals smartphones en navigatiesystemen) en een combinatie van beide
- Van lokaal naar netwerkbreed verkeersmanagement
- Van verkeersmanagement als een publieke taak naar een publiek/privaat partnerschap.

1.4 Open data beleid

De ontwikkelingen met betrekking tot open data zijn voor NDW van groot belang. Open Data betreft een internationale ontwikkeling waarin overheden hun data voor hergebruik beschikbaar maken. Hergebruik is dan het gebruiken van data voor een

ander doel dan waarvoor de informatie oorspronkelijk is ingewonnen. De gedachte daarachter is dat met die informatie commerciële activiteiten kunnen worden ontplooid. Overheidsinformatie wordt essentieel geacht voor een groot aantal (digitale) informatieproducten en kan de basis vormen voor nieuwe diensten met toegevoegde waarde. Betere voorwaarden voor de exploitatie van die informatie kunnen de bedrijvigheid en werkgelegenheid een impuls geven en daarnaast bijdragen aan het bereiken van beleidsdoelstellingen.

Open Data is nu geregeld in de Wet op de Openbaarheid van Bestuur (WOB). Het kabinet wil de WOB zodanig aanpassen dat het actief beschikbaar stellen voor hergebruik wordt gestimuleerd en dat belemmeringen voor hergebruik, zoals voorwaarden en tarieven, niet meer mogelijk zijn. Open Data is gedefinieerd als overheidsinformatie die:

- verzameld is in het kader van de uitvoering van de publieke taak
- gefinancierd is met publieke middelen voor de uitvoering van die taak
- niet verder bewerkt is dan nodig voor de uitvoering van de publieke taak
- openbaar is op grond van Wet openbaarheid van bestuur (WOB)
- bij voorkeur voldoet aan 'open standaarden'
- bij voorkeur digitaal leesbaar is
- en tegen verstrekingskosten, maar liefst gratis, beschikbaar komen

De minister van I&M heeft toegezegd dat de data van het ministerie uiterlijk per 1 januari 2015 en volgens het principe 'open, tenzij' voor hergebruik ter beschikking staan. Daartoe is door de bestuursraad een roadmap open data opgesteld. Deze roadmap is een aanscherping en invulling van de WOB, specifiek voor de datasets die binnen I&M vallen.

Beperkingen op de dienstverlening voor open data:

- Voor de downloadfaciliteit en- capaciteit geldt een inspanningsverplichting voor beschikbaarheid en tijdigheid
- Voor het bepalen van de benodigde downloadfaciliteit- en capaciteit niet uitgaan van een mogelijke piekbelasting, maar de verwachte normale belasting uitgaande van de omvang van de beschikbaar gestelde datasets
- Voorzieningen om te voorkomen dat bij onverwacht grote vraag de downloadfaciliteit 'omvalt'; zonder bewerkingen die tot doel hebben het hergebruikt te bevorderen
- Bij het vervallen van de publieke taak, stopt de inwinning van de data

Binnen I&M zullen de datasets in beginsel minimaal onder de volgende condities als gratis downloadbaar bestand voor hergebruik ter beschikking worden gesteld:

- Datasets zijn via het centrale overheidsportaal 'data.overheid.nl' vindbaar
- Datasets zijn te downloaden via een in de metadata gedefinieerd webadres
- Datasets kennen geen gebruiksvoorwaarden
- Nieuwe versies komen zo snel als redelijkerwijs mogelijk beschikbaar
- Naast de meest recente datasets zijn (mits bestaand) minimaal 4 voorgaande versies beschikbaar
- Eenmalige datasets blijven minimaal 5 jaar beschikbaar

Voor NDW is van belang dat de primaire processen van private afnemers (soms) zwaar leunen op de leveringszekerheid van gegevens. Open Data wordt doorgaans zonder verdere contractuele verplichtingen of afdekking van aansprakelijkheid geleverd. NDW zal daarvoor met afnemers een oplossing moeten zoeken in de vorm van service level afspraken.

1.5 Technologie, markt en verkeerskunde

Technologie: De technologische ontwikkelingen zijn de afgelopen jaren snel gegaan en dat zal de komende jaren niet anders zijn. Voor NDW is van belang dat nieuwe inwintechnieken volwassen (zijn ge-)worden en bij brede toepassing zowel kostenverlagend als kwaliteitsverhogend kunnen gaan werken. Daarnaast leiden toenemende communicatie tussen apparaten (machine to machine) en de ontwikkeling van internet (alles 'in the cloud') tot flinke wijzigingen van de informatie keten. Toenemende rekenkracht en de snelle verspreiding van sensoren leiden tot een enorme toename van de hoeveelheid meetgegevens (big data) en tot meer mogelijkheden om die nuttig toe te passen. De daadwerkelijke toepassing van nieuwe technologie in VI en VM gaat stap voor stap en wordt soms belemmerd door bestaande systemen. In de komende jaren gaat door deze ontwikkelingen de connected car al realiteit worden.

Markt: De snelle technologische ontwikkeling leidt ook tot een veranderde samenstelling van de markt op het gebied van VI en VM. Autoproducenten en grote internetbedrijven investeren in het ontwikkelen van verkeersinformatie en zijn relatief nieuwe toetreders op een voorheen vooral nationale markt. NDW zal daardoor de komende jaren met meer en andere marktpartijen in contact komen. Voor commerciële marktpartijen blijft het echter zoeken naar goede business modellen. Door nieuwe technologieën en toepassingen ontstaan wel nieuwe verdienmodellen. Met name door het combineren van verschillende informatiesoorten en –diensten ontstaan interessante proposities voor weggebruikers (bijvoorbeeld mobiel betalen van parkeren in combinatie met parkeerinformatie). De verbinding tussen verkeersinformatie en logistieke planning zal naar verwachting sterker worden. De rol van de overheid als opdrachtgever voor het inwinnen van basisinformatie blijft echter de komende jaren onverminderd van belang.

Verkeer en verkeerskunde: De combinatie van verkeersmanagement en aanleg van nieuwe wegen is effectief gebleken in het bestrijden van congestie. In de afgelopen jaren is de congestie verder afgenomen. Dit wordt vertekend door het effect van de economische crisis die ook heeft geleid tot een afname van de mobiliteit. Naar verwachting zal in de komende jaren de mobiliteit en daarmee de verkeersdruk weer langzaam groeien. De vuistregel blijft dat met iedere procent economische groei de mobiliteit met 2% toeneemt. Het vak verkeerskunde is door de grotere beschikbaarheid van data in een stroomversnelling gekomen. Met big data kunnen verkeerskundige modellen en regelscenario's sneller worden ontwikkeld tot voorspellende algoritmen. Naar verwachting zien we de komende jaren daarmee de

mogelijkheid ontstaan voor gemeenschappelijk netwerkbreed verkeersmanagement (GNV) en hoogwaardige voorspellende verkeersinformatie.

De geschetste ontwikkelingen op het gebied van beleid, technologie, markt en het vak verkeerskunde leiden samen met door partners gekozen uitgangspunten voor de komende jaren tot de strategische doelen van NDW. Essentieel is dat informatievoorziening voor mobiliteit in een stroomversnelling terecht is gekomen. Dat vraagt concentratie en vermenging van vakkennis in techniek, ICT, verkeerskunde en informatiekunde in NDW.

2 Strategische doelstellingen

2.1 Effecten NDW

NDW levert een bijdrage aan maatschappelijke effecten op het gebied van mobiliteit, open data en efficiency van de overheid. Deze zijn benoemd in de preambule van de samenwerkingsovereenkomst en samengevat in de volgende missie:

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

Dit doet NDW door met de resultaten van haar inspanningen de volgende beleidsdoelstellingen te ondersteunen:

1. Het realiseren van betere actuele verkeersinformatie voor weggebruikers voor en tijdens de reis.
2. Het beter benutten van de infrastructuur door een goed afgestemd aanbod van weginfrastructuur door effectief verkeers- en netwerkmanagement op landelijk niveau, alsmede op regionaal niveau rondom stedelijke agglomeraties.
3. Het voeren van een goed verkeer- en vervoerbeleid, goede planstudies en effectrapportages, die worden ondersteund door hoogwaardige informatievoorziening.
4. Het beschikken over goed afgestemde en uniform gedefinieerde informatie over de toestand van het wegennet in crises- en calamiteitsituaties voor alle betrokken overheden en hulpdiensten.

Een intermediate outcome verbindt het resultaat van producten en diensten van een publieke uitvoeringsorganisatie aan algemene beleidsdoelstellingen, in dit geval op het gebied van verkeer en vervoer. Voor NDW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM²) intermediate outcomes opgesteld. De belangrijkste indicator voor NDW is het vergroten van het gebruik van verkeersgegevens voor de vier hierboven genoemde gebieden.

Naast het gebruik door overheden, de participerende partners in NDW, is het gebruik door commerciële dienstverleners in verkeersinformatie (service providers) belangrijk. Service providers stellen hoge eisen aan de gegevens en hanteren vaak geen middenweg. Dit betekent dat als een gegevenssoort niet aan duidelijke kwaliteitsstandaarden kan voldoen, er geen commerciële dienst van de grond komt. De bedrijven lopen dan een te groot risico richting hun klanten. Dit heeft een grote invloed op de effectiviteit van het instrument verkeersinformatie. Verkeersinformatie

² Kennisinstituut voor Mobiliteit, Beleidskader NDW, 2010

is een instrument dat de komende jaren steeds belangrijker zal worden. Het gebruik kan op een aantal manieren worden vergroot:

- Betrouwbaarheid: Dekking, beschikbaarheid, actualiteit en nauwkeurigheid van gegevens
- Toepasbaarheid: Soorten gegevens en praktisch nut daarvan
- Dienstverlening: Hoogwaardige ondersteuning afnemers, beschikbaar stellen data als open data voor innovatie en marktontwikkeling.

Een belangrijk laatste effect van NDW is dat de samenwerkende partners efficiency resultaten kunnen bereiken door samenwerking. Dit kan bereikt worden op de gebieden kennisdeling, innovatie, de gemeenschappelijke uitvoering van projecten, gezamenlijke uitvoering van beheeractiviteiten en inkoop van gegevens. Het onderzoek naar mogelijke dubbelingen met Rijkswaterstaat (RWS) is daarnaast een belangrijke kans om de efficiency verder te verbeteren.

In de eerste vier jaar van NDW stond het beschikbaar maken van gegevens over het wegennetwerk centraal. Inmiddels staat NDW als samenwerkingsverband, organisatie en informatiesysteem. Op deze basis kan de komende jaren verder worden gebouwd en verbeterd. Dit ondernemingsplan heeft de tweede fase van NDW als perspectief, waarin het optimaliseren van de hele NDW keten en het maximaliseren van het nut van de informatie centraal staan.

Op basis van de relevante ontwikkeling in het beleid en het Kaderdocument bij de Samenwerkingsovereenkomst zijn onderstaande vijf strategische doelen geformuleerd. Deze fungeren als leidraad voor de ontwikkeling van NDW in de komende jaren en geven invulling aan de taakopvatting van NDW:

1. Stimuleren gebruik NDW gegevens
2. Realiseren efficiencywinst
3. Centraal Open data loket voor partners worden
4. Innovatie stimuleren en toepassen
5. Ontsluiten Big Data voor partners

Deze strategische doelstellingen zijn in de volgende paragrafen uitgewerkt.

2.2 Stimuleren gebruik NDW gegevens

De meerwaarde van NDW voor partners ontstaat doordat de data van NDW door wegbeheerders en marktpartijen optimaal worden benut. Met name door het ontstaan van hoogwaardige verkeersinformatiediensten voor weggebruikers en door verkeersmanagement door de wegbeheerder, kan congestie worden verminderd en vermeden. Data is daarvoor de grondstof die de partners genereren en beschikbaar stellen. De eerste strategische doelstelling van NDW is daarom om het gebruik van de NDW gegevens te stimuleren door:

- Vergroten toepasbaarheid van de data
- Verbeteren dienstverlening NDW
- Verbeteren kwaliteit van de data

Vergroten toepasbaarheid

De toepasbaarheid van de NDW gegevens heeft betrekking op het praktisch nut van de gegevens voor wegbeheerders voor beleid en verkeersmanagement en voor marktpartijen voor verkeersinformatieproducten. In overleg met de partners en marktpartijen (en congruent met de routekaart Beter Geïnformeerd op Weg) wordt het praktisch nut van NDW data vergroot. De vraag is daarbij vooral welke data nodig zijn over welk gebied. Indien nodig kunnen nieuwe gegevenssoorten (voortkomend uit innovaties) worden toegevoegd. Daarnaast kan de geografische dekking van gegevens worden vergroot. Met name met floating car data ontstaat voor meetgegevens al snel landelijke dekking. In de marktconsultaties in het kader van het programma Beter Benutten is de volgende top vijf van informatiesoorten benoemd waarop de publieke inspanning zich in de komende periode moet richten:

1. Actuele wegwerkzaamheden
2. Locatie referentie
3. Maximum snelheden
4. Restduur incidenten (dynamisch)
5. Verkeersmaatregelen in regelscenario's

Verbeteren dienstverlening

Daarvoor vergt het verder optimaliseren en professionaliseren van het beheer van de NDW informatiesystemen continue aandacht. Door innovatie in inwintechnieken, informatiesoorten en veranderende vragen bij partners, zal het functioneel en technisch beheer steeds worden aangepast. De Uitvoeringsorganisatie zal de komende jaren mede daarom waar nodig de verantwoordelijkheid nemen voor het beheer van de hele informatieketen. De kwaliteit van NDW wordt in de praktijk ook vooral bepaald door de interactie met de omgeving en de perceptie van de dienstverlening door NDW. Door partners en serviceproviders wordt steeds een hogere kwaliteit van dienstverlening van NDW gevraagd. Daartoe gaat NDW in de komende jaren stap voor stap de toegankelijkheid, vakbekwaamheid, responstijd en communicatie verbeteren. Kennisdeling met partners en marktpartijen is een kernfunctie van NDW als netwerkorganisatie. Meer proactieve kennisdeling kan positief bijdragen aan de stimuleren van het gebruik van de NDW gegevens. Dit kan NDW doen door de dialoog tussen wegbeheerders en marktpartijen te faciliteren.

Tot slot is het helpen en ondersteunen van partners bij het ontwikkelen, verkrijgen en optimaliseren van eigen data een belangrijk onderdeel van deze strategische doelstelling. Bij de partners is behoefte aan ondersteuning bij de implementatie van nieuwe standaarden, technieken en expertise op verkeerskundige vraagstukken.

Verbeteren kwaliteit data

Waar nodig en mogelijk zal NDW de komende jaren de kwaliteit van de data verder verbeteren. Een belangrijke slag daarin is het verbeteren van de metagegevens (informatie over de gegevens). NDW streeft daarbij naar het optimum tussen kwaliteit en kostenniveau. Deze ontwikkeling begint met slimmer inkopen voor de partners. Daarin wordt de basis gelegd voor de ontwikkeling van kwaliteit. Het uitgangspunt

voor de komende jaren is dat door een slimme combinatie van inwintechnieken de kwaliteit de komende jaren hoger kan worden tegen uiteindelijk lagere kosten.

2.3 Efficiency

Het verder vergroten van de efficiency is voor NDW een belangrijke strategische doelstelling. De budgetten van partners staan blijvend onder druk, waardoor ook NDW voor de opgave staat om met zo min mogelijk middelen maximale toegevoegde waarde te realiseren. NDW kan voor de partners besparingen op hun inwinkosten realiseren door een combinatie van de volgende maatregelen:

- Nieuwe aanbestedingsstrategie: Vereenvoudigen van architectuur en specificaties, design for cost en inhoudelijke regie door NDW.
- Ontdubbeling NDW en RWS systemen: Afstemmen architectuur en inventariseren dubbelingen en daarop strategisch pad afspraken
- Besparen op inwinning: Slim projecteren van meetpunten, datafusie met floating car data en daarvoor ontwikkelen van centrale systemen.
- Eigen organisatie optimaliseren: Ontwikkeling competenties medewerkers, stroomlijnen werkprocessen

Een groot deel van deze efficiencywinst valt buiten de begroting van de Uitvoeringsorganisatie en wordt rechtstreeks door de Partners geboekt. NDW zal verdere mogelijke besparingen inzichtelijk maken.

Vanuit de kostenverdeling tussen partners is daarnaast een algemene efficiency taakstelling van 5% voor NDW vastgesteld en al verwerkt in de meerjarenbegroting.

2.4 Open Data

Het beschikbaar stellen van NDW-gegevens als Open Data leidt tot een groter gebruik van verkeersinformatie en waarschijnlijk tot de ontwikkeling van nieuwe diensten en toepassingen door marktpartijen. NDW realiseert een open data portaal voor realtime en historische VI/VM data en ontzorgt de partners door aan marktpartijen een 'single point of access' te bieden, zodat de partners voldoen aan hun Open Data verplichtingen voor wegverkeer gerelateerde gegevens. In principe worden alle gegevens binnen NDW ook beschikbaar gesteld als Open Data. Mogelijk stelt NDW daarnaast andere gegevens uit het domein van de wegbeheerders beschikbaar. De uitdaging daarbij is om landelijke kaders en regelgeving praktisch uit te werken en toe te passen voor een vruchtbare samenwerking met service providers. Het NDW Open Data portaal wordt zo ingericht dat het niet interfereert met de operationele verbindingen voor service-providers en verkeerscentrales. Op het gebied van Open Data is het voor afnemers die de data in toepassingen gebruiken, waardevol om een single point of access te kunnen benutten. NDW zal onderzoeken in hoeverre het mogelijk en nuttig is om de eigen data gezamenlijk met OV-gegevens en parkeer gegevens gecombineerd te publiceren.

In de afgelopen jaren is in de Regiegroep Verkeersinformatie door marktpartijen en wegbeheerders belangrijk voorwerk voor de invulling van Open Data beleid gedaan. Dit heeft geresulteerd in de zogenaamde Deal van Delft. Uitgangspunt daarin is dat NDW als centraal loket voor wegverkeersdata de spin in het web voor de informatieketen is. Voor de levering van verkeersdata aan commerciële service providers worden verschillende service levels gedefinieerd en uitgewerkt (brons, zilver, goud). In de basisvariant van Open Data worden de gegevens geleverd zonder verdere aansprakelijkheid of garantie. In hogere service levels kunnen voor leveringszekerheid en kwaliteit afspraken worden gemaakt. De opgave voor de komende periode (2014 en 2015) is om de resultaten van de dialoog met marktpartijen te vertalen naar concrete toepassing.

2.5 Innovatie stimuleren en toepassen

In de afgelopen jaren zijn nieuwe technieken voor inwinning van gegevens beschikbaar gekomen, zoals floating car data. Daarnaast komen op dit moment door toenemende connectiviteit van auto's en een snelle verspreiding van allerlei sensoren nieuwe relevante gegevens en toepassingen beschikbaar. Voor NDW leiden deze en andere innovaties tot de strategische doelstelling om innovatie waar mogelijk en nuttig zoveel mogelijk te stimuleren, te testen en toe te passen in de keten. Daarmee legt NDW mede de basis voor een verdere kwaliteitsverbetering van gegevens, besparing op inwinkosten en het realiseren van nieuwe toepassingen en meer gebruik van de data. Voor NDW is het daarvoor essentieel om datafusie en dataverrijking op korte termijn voor te bereiden en te implementeren in de eigen systemen en processen. In de aanbestedingsstrategie zijn deze uitgangspunten verwerkt, om innovatie maximaal te faciliteren in de komende jaren. Voor de ontwikkeling en integratie van floating car data wil NDW intensief samenwerken met het publiek-private project DITCM (Dutch Integrated Testsite for Cooperative Mobility).

Daarnaast neemt NDW deel in proeven als de Praktijkproef Amsterdam (PPA) en draagt zorg voor de praktische inbedding. Nader bekeken moet worden hoe in de uitvoering van de Routekaart 'Beter Geïnformeerd op Weg' NDW optimaal kan bijdragen aan publiek-private regievoering op gezamenlijke innovatie.

NDW draagt vanuit haar rol als netwerkorganisatie actief bij aan versnelling van standaardisatie van gegevensuitwisseling in internationaal verband. Namens de partners neemt NDW actief deel in internationale congressen voor kennisuitwisseling. In de komende jaren zal grensoverschrijdende en internationale samenwerking in het kader van de Europese ITS doelstellingen belangrijker worden. Vanuit Europa wordt daarbij met belangstelling naar de Nederlandse situatie gekeken. Als op Europees niveau de internationale samenwerking op de Nederlandse werkwijze wordt gebaseerd, dan kan dat interessante kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven bieden.

De ontwikkeling die beleidsmakers de komende jaren voor ogen hebben voor VI en VM zal ook leiden tot een (deels) andere rol van NDW. In de Ontwikkelstrategie van NDW (NDW, 2011) en de business case voor de Verkeers Informatie Exchange (VIX, NDW, 2012) zijn daarvoor toekomstbeelden uitgewerkt. Voor NDW is het van belang om aan het eind van de komende periode een beeld te hebben gevormd van de 'cooperative mobility back-office' die uiteindelijk moet gaan ontstaan. Vanuit de samenwerking in innovatie zal NDW stap voor stap de denkbeelden ontwikkelen voor de eigen rol en toegevoegde waarde na deze periode.

2.6 Big Data

De toenemende hoeveelheid data die NDW genereert en in beheer heeft in de historische database, zijn inmiddels te definiëren als Big Data. De database omvat nu alleen nog de actuele data, deze zal worden aangevuld met onder andere wegwerkzaamheden. Combinatie van dergelijke data zal leiden tot nieuwe informatie voor met name beleidsanalyses.

De Big Data ontwikkeling wordt gekenmerkt door grote hoeveelheden veelsoortige gegevens, die met grote snelheid binnenkomen, worden opgevraagd en waaruit met grote rekenkracht voorheen niet beschikbare informatie is te halen. Big Data leidt daarmee tot nieuwe kennis en inzichten, die beter beleid, nauwkeurige verkeersprognoses en hoogwaardiger verkeersmanagement mogelijk maken. Voor NDW is een strategische doelstelling voor de komende jaren om de mogelijkheden en meerwaarde voor partners van de Big Data met NDW gegevens in beeld te brengen en te testen. Met name de combinatie van NDW-gegevens met andere databases biedt de mogelijkheid om voorheen niet beschikbare informatie te genereren. Bijvoorbeeld door actuele uitstoot-metingen te combineren met de doorstromingsgegevens van NDW, zou dynamisch verkeersmanagement op basis van luchtkwaliteit mogelijk worden. Daarnaast heeft de logistieke sector veel waardevolle informatie over de positie (inclusief herkomst en bestemming) en snelheid van grote aantallen voertuigen. Op termijn kunnen wellicht ook real time gegevens uit boordcomputers van auto's worden ontsloten (zoals gegevens over ABS activatie in combinatie met positie om gladheid beter te melden). Met Big Data kan de toegevoegde waarde van de NDW-gegevens voor partners verder worden vergroot. NDW zal Big Data niet alleen ontsluiten, maar ook vanuit haar rol als netwerkorganisatie gebruik ervan door partners en marktpartijen actief stimuleren. Dat draagt bij aan de maatschappelijke toegevoegde waarde van NDW.

Tijdslijn strategische doelen

In de jaarplannen worden de strategische doelen van NDW uitgewerkt naar SMART doelstellingen in combinatie met activiteiten en middelen. De volgende tijdslijn geeft een indicatie van de focus in de verschillende jaren:

2014	2015	2016	2017
Start nieuwe SWO	Realisatie NCIS	Start levering FCD	Realisatie Big Data
Aanbesteding NCIS	Start gegevenslevering	Start doorleveren	diensten
Aanbesteding	Aanbesteding FCD	gefuseerde gegevens	Optimaliseren kwaliteit
gegevenslevering	Aanbesteding Services	Inregelen beheer	en beheer
Vooronderzoek	Aanbesteding	Afronden ont dubbeling	Evaluatie NDW
datafusie	datawarehouse	RWS	
Realisatie open data	Project vergroten	Vooronderzoek Big Data	
loket	toepasbaarheid	behoeften	
Onderzoek	gegevens		
ont dubbeling RWS	Start ont dubbeling RWS		

2.7 Succes en risico factoren

Als samenwerkingsverband is NDW afhankelijk van de omgeving om de effecten van de eigen inspanningen tot resultaten te laten leiden. De kracht van de samenwerking tussen partners is de belangrijkste succesfactor voor NDW en omgekeerd is het afhaken van partners het grootste risico voor NDW. De volgende succes- en risicofactoren zijn gesignaleerd en zullen voortdurend worden bewaakt, zodat tijdig passende actie kan worden ondernomen:

- *Bestuurlijke prioriteit voor Verkeersinformatie en Verkeersmanagement:* De bestuurlijke en ambtelijke wil tot samenwerking zijn de basis voor NDW. Op dit moment heeft de ontwikkeling van VI en VM bestuurlijke prioriteit, waardoor nu grote stappen kunnen worden genomen. Ook in de komende fase blijft bestuurlijke aandacht en prioriteit voor ontwikkeling van NDW van belang. Een risico is dat door daadwerkelijk afnemende congestie het beleid voor verkeersinformatie en verkeersmanagement en samenwerking daarin minder prioriteit kan krijgen in de komende jaren. Dit is ondervangen door de permanente constructie van de samenwerkingsovereenkomst. Hiermee samenhangend bestaat het risico dat door bestuurderswisselingen en de perceptie van NDW als hygiënefactor de bestuurlijke aandacht voor NDW verdwijnt. Dat is te ondervangen door steeds de toegevoegde waarde van NDW duidelijk onder de aandacht te brengen. Praktisch kan daarvoor in 2014 een introductie voor nieuwe bestuurders worden georganiseerd. Daarnaast kunnen bestuurders actief worden betrokken als op basis van NDW-gegevens zichtbaar maatschappelijke meerwaarde wordt gerealiseerd.
- *Financiën:* Het uitstapmodel van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst biedt enig risico. Als een van de partners zijn bijdrage omlaag brengt, leidt dat tot een stijging van de bijdrage van de andere partners. Dit is grotendeels ondervangen door heldere afspraken in de samenwerkingsovereenkomst. Aan de uitgavenkant is een tegenvallende aanbesteding een beperkt risico. Dit wordt met name ondervangen door zeer zorgvuldig specificeren en ramen, in combinatie met de design-for-cost aanpak. Financiële risico's in de uitvoering

worden grotendeels bij de opdrachtnemer belegd. Het realiseren van besparingen voor partners op de kosten van inwinning, biedt duidelijke kansen voor de komende periode. Daarmee kan NDW haar toegevoegde waarde voor de partners verder vergroten.

- *Toepassing van technologische innovaties:* Het toepassen van nieuwe technieken in de praktijk brengt inherent risico's met zich mee. Het risico bestaat dat een techniek niet werkt zoals verwacht of dat de toepassing duurder is dan verwacht. Daarmee kan de meerwaarde van het toepassen van een innovatie verdwijnen. NDW ondervangt dit door pilots en (keten)testen. Duidelijke kansen bestaan door met bijvoorbeeld Big Data toepassingen nieuwe (beleids)kennis te ontsluiten. Verduurzaming van mobiliteit en verbeteren van luchtkwaliteit zijn belangrijke beleidsopgaven voor de komende jaren.
- *Realisatie diensten door marktpartijen:* Om voor de komende periode het effect van NDW te bereiken, is het cruciaal dat op basis van de beschikbare gegevens nieuwe diensten voor weggebruikers en tools voor verkeersmanagers worden ontwikkeld. Daarop kan NDW slechts beperkt invloed uitoefenen, maar NDW kan gebruik van de data en het netwerk wel maximaal faciliteren en stimuleren (zie strategisch doel 'Stimuleren van gebruik').
- *Partner participatie bij de uitrol:* NDW is afhankelijk van de betrokkenheid van de partners. Met name daar waar partners zelf data aanleveren is een risico dat partners moeite hebben om nieuwe methoden, standaarden en werkwijzen goed geïmplementeerd te krijgen. NDW ondersteunt partners waar mogelijk met kennis en kunde om dit risico te ondervangen. NDW is daarnaast afhankelijk van de kwaliteit van de gegevens van partners die als interne dataprovider (IDP) zelf gegevens aanleveren. Met name door betere metagegevens kan worden voorkomen dat matige kwaliteit van data tot problemen leidt bij afnemers zoals marktpartijen.

2.8 Aanbestedingsstrategie

Na het afronden van de Samenwerkingsovereenkomst (met Kaderdocument) zijn de voorbereidingen voor de nieuwe aanbesteding van start. De uitgangspunten in het Kaderdocument en de hiervoor geformuleerde strategische doelen zijn het uitgangspunt voor de aanbestedingsstrategie 'NDW Next'. De opdracht is om een nieuw centraal systeem en vernieuwde gegevenslevering per 2015 te realiseren, met een minimale besparing van 15% op de gegevenslevering door externe dataproviders. Als belangrijkste doelstellingen zijn geformuleerd:

1. Het nieuwe systeem dekt alle huidige systemen en wordt flexibel ingericht ten behoeve van toekomstige systemen voor verkeersgegevens binnen het NDW.

2. De continuïteit in dienstverlening van het NDW systeem tijdens de looptijd van de overeenkomst blijft onverminderd hoog, tegen de geldende service levels (beschikbaarheid, performance etc.).
3. De nieuwe architectuur ondersteunt bij voorkeur open data loket functionaliteit waarbij de richtlijnen van het open dataportaal van de Nederlandse overheid worden gevolgd.
4. De nieuwe situatie dient ruimte te bieden voor innovaties en wijzigingen tijdens de operationele fase.
5. Waar mogelijk, ontubbeling met RWS bewerkstelligen (of andersom).

Een belangrijke les van de vorige aanbesteding was dat de regiefunctie niet bij een van de leveranciers kan worden belegd. Deze functie zal NDW zelf vervullen of inhuren. Mogelijk heeft dit consequenties voor de omvang van de organisatie. Op basis van de doelstellingen zijn voor de onderdelen NCIS (NDW centraal informatie systeem), levering verkeersgegevens, services en de warehousefunctie voorkeursstrategieën geformuleerd, die als volgt kunnen worden samengevat:

NCIS

Voor NCIS wordt één perceel aanbesteed, waarin de bouw, het beheer en hosting van Bus, Basis componenten en Marktplaats zijn opgenomen. Gewerkt wordt met een Europese aanbesteding volgens de niet openbare procedure, leidend tot een standaard overeenkomst: Eén leverancier, looptijd: 4+2+2 jaar, exclusief de bouw- en testfase.

Levering verkeersgegevens

De inwinning van wegkant gegevens wordt gesplitst in twee percelen:

- Perceel 1: Levering van intensiteitgegevens, puntsnelheden en voertuig categorieën middels lussen, kwaliteit A
- Perceel 2 (innovatieperceel): gegevenslevering middels alle mogelijke methoden (inclusief Floating Car Data en gefuseerde data), kwaliteit A en B

Gewerkt wordt met een Europese aanbesteding volgens de openbare procedure, leidend tot een raamovereenkomst voor perceel 1 met drie leveranciers. Perceel 2 wordt ingekocht met een Dynamisch Aankoop Systeem (DAS), waarin alle leveranciers die aan minimum eisen voldoen worden toegelaten. Voor beide geldt looptijd van 6 a 7 jaar. Daarnaast worden raamovereenkomsten gesloten voor inkoop van inwinning op korte termijn. De bulk van de gegevenslevering start in 2015 na implementatie van het nieuwe NCIS. De aanbesteding van landelijke gegevenslevering via floating car data is gepland voor 2015. Daarvoor moet eerst meer ervaring worden opgedaan met datafusie in regionale toepassingen, zodat daarna succesvol landelijk kan worden ingekocht. FCD wordt vervolgens als onderdeel meegenomen in perceel 2.

Services

De aanbesteding van services kan worden gedaan als NCIS is opgeleverd en de scope en omvang kunnen worden bepaald en wordt gedaan in 2014 of 2015. Hiervoor lijkt een Dynamisch Aankoop Systeem (DAS) een interessante

inkoopmethode, gezien de diversiteit van de opdrachten en wens om innovatie mogelijk te maken.

Warehousefunctie

De aanbesteding van de warehousefunctie is gepland voor 2015, als NCIS is opgeleverd en het bestaande contract voor de historische tool afloopt. Dan is ook meer duidelijk over functionele eisen vanuit verkeerskundige services. De tussenliggende tijd kan worden benut voor marktverkenning, pilots en onderzoeken van de samenwerking met RWS.

3 Taken en Dienstverlening NDW

3.1 Inleiding

De taken van NDW zijn in hoofdlijn vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst. De in het voorgaande hoofdstuk beschreven strategische doelstellingen betreffen vooral de manier waarop die taken worden uitgevoerd. In dit hoofdstuk is beschreven wat voor de komende jaren het taakveld voor NDW is (zowel samenwerkingsverband als uitvoeringsorganisatie). De omschrijving van taken en dienstverlening is de basis voor de meerjarenbegroting en geeft aan wat Partners en serviceproviders de komende jaren van de Uitvoeringsorganisatie mogen verwachten. Daarbij is van belang dat een deel van de taken en diensten nog verder moeten worden ontwikkeld om op het beschreven eindbeeld te komen.

Partners hebben elkaar de mogelijkheid geboden om op verschillende wijze in NDW te participeren. De dienstenpakketten zijn op strategisch niveau in het Kaderdocument beschreven en in 3.3 meer functioneel en praktisch uitgewerkt. Daarnaast is de dienstverlening naar serviceproviders beschreven in 3.4.

3.2 Taken NDW

De taken van het samenwerkingsverband NDW staan in de Samenwerkingsovereenkomst als volgt omschreven:

- het verzamelen, bewerken en doorgeven van wegverkeersgegevens aan Partners voor verkeersmanagement, derden voor verkeersinformatiediensten en Partners, andere overheden en instellingen voor beleidsprocessen;
- het doorgeven van wegverkeersgegevens als open data aan een ieder;
- het ondersteunen van Partners op het gebied van kennisontwikkeling, kennisdeling, organisatie van hun onderlinge netwerk en gemeenschappelijke inkoop;
- vertegenwoordiging van Partners informeel of in rechte ten opzichte van derden, zowel nationaal als internationaal.

Voor de Uitvoeringsorganisatie vloeien daaruit de volgende generieke taken voort, zoals omschreven in de Samenwerkingsovereenkomst:

- het ondersteunen van de netwerkorganisatie;
- uitvoering van taken door Partners incidenteel of in ondernemingsplannen of jaarplannen opgedragen;
- het namens en voor rekening van Partners contracteren met derden voor de taakuitvoering;
- het ondersteunen van Partners door onder andere advisering, monitoring en rapportage en handhaving van gemaakte afspraken;

- het innen of verrekenen van de inbreng in geld door Partners en betalingen door derden;
- het ontvangen en beheren van de inbreng in natura van Partners;
- het doen van betalingen, voortvloeiende uit aangegane verplichtingen;
- productontwikkeling;
- het adviseren van de Partners voor de verdere ontwikkeling van het Samenwerkingsverband als netwerkorganisatie of de uitvoeringsorganisatie;
- ondersteuning van Partners bij de behandeling van aan hen gerichte verzoeken in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur betreffende informatie waarover het Samenwerkingsverband beschikt;
- het uitvoeren van de planning- en control cyclus van het Samenwerkingsverband en van de uitvoeringsorganisatie zelf zoals op hoofdlijnen beschreven in deze overeenkomst.

3.3 Dienstenpakketten partners

De partners in NDW zijn overeengekomen om het partnerschap te differentiëren naar de behoeften aan diensten en gegevens van de partners. Voor de partners zijn vier verschillende dienstenpakketten samengesteld. Deze pakketten zijn alle vier gebaseerd op de generieke diensten voor basisgegevens, big data/historische gegevens en open data. De vier pakketten zijn:

- VI/VM diensten rijksoverheid
- VI/VM diensten regionale overheden
- VI-plus diensten regionale overheden
- VI-basis diensten regionale overheden

In onderstaande tabel is aangegeven welke diensten onderdeel zijn van ieder pakket. De pakketten zijn uniform (gelijk voor alle partners die een pakket afnemen), maar kunnen in overleg door de partners worden aangepast.

Overzicht van de NDW Diensten		Onderdeel van pakket			
Specifieke diensten		VI/ Vrij	VI/ VM Regio	VI- plus	VI- basis
	Inwinning van gegevens (EDP): Grootschalige inkoop wegverkeersgegevens, aanbesteding, contractmanagement, kwaliteitsbewaking	X	X	X	
	Maatwerkprojecten: divers en in opdracht partners, separaat doorbelast	X	X	X	X
Algemene diensten					
	Gegevensdiensten				
	Basisgegevens: locatiereferentie o.b.v.(inteer)nationale afspraken, levering kaartmateriaal en wegvormgegevens voor projectie op kaarten	X	X	X	X

Real time data: Connectie voor doorgifte actuele data o.b.v. leveringsafspraken	X	X	X	X
Actuele verkeersgegevens: minuutgegevens van toestand op de weg in reistijden, gereden snelheden per rijbaan, aantallen voertuigen per categorie en rijbaan	X	X		
Wegwerkzaamheden en evenementen: planning en realisatie van wegbeheerders	X	X	X	X
Status van objecten in de weg: toestand van bruggen, tunnels, rijstroken, TDI's, VRI's	X	X	X	X
Dynamische snelheden: actuele maximum snelheid op signalering of Dynamax	X			
Verkeersmanagementberichten: meldingen van verkeerscentrales (files, incidenten en oorzaken, oplostijden en maatregelen en mededelingen daarbij)	X	X	X	
Kwaliteitsgegevens: metadata over dekking, beschikbaarheid, actualiteit en nauwkeurigheid	X	X		
Big data, historische gegevens: opslag real time gegevens in historische database	X	X	X	X
Open data: separaat portaal voor beschikbaarstelling actuele/historische informatie	X	X	X	X
Tactische en operationele beheerdiensten				
Servicedesk: 24/7 dienst voor storingsmeldingen en ondersteuning	X	X	X	X
Beheer partners, afnemers en leveranciers: service- en relatiemanagement	X	X		
Standaardisatie: afstemmen, ontwikkelen (in EU verband) en implementeren standaarden	X	X	X	X
Transitiemanagement: Regie en coördinatie in informatieketen bij invoering nieuwe standaarden of gegevensdiensten	X	X	X	X
Kwaliteitsmonitoring & Benchmarking: bewaking kwaliteit gegevenslevering, ingrijpen bij verstoringen en periodiek rapporteren naar partners en leveranciers.	X	X	X	X
Adviesdiensten				
Technische ondersteuning: voor partners bij eigen gegevens inwinning onderhouden van contacten met leveranciers	X	X	X	X
Gebruik gegevens: ondersteuning op aanvraag bij gebruik gegevens vanuit verkeerskundige en informatiekundige expertise	X	X	X	X
Data management: levering gegevensselecties, analyses en kwaliteitsverbetering	X	X	X	X

Gegevensontsluiting: gereedschappen ontsluiting data (viewer, opvragen gegevenssets, presentatietool)	X	X	X	X
Kennis en innovatiediensten				
Kennis: Ontwikkeling vakgebied wegverkeersgegevens en kennisuitwisseling	X	X	X	X
Internationaal: Vertegenwoordiging partners op relevante congressen, contacten zusterorganisaties buitenland	X	X	X	X
Nieuwe diensten: Ontwikkeling nieuwe gegevensdiensten voor VI/VM	X	X	X	X
Ondersteuning beleid & strategische contacten: Advisering beleidsontwikkeling VI/VM	X	X	X	X

3.4 Serviceproviders

Alle data van NDW wordt als Open Data aan serviceproviders beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn er ook andere arrangementen tussen NDW en marktpartijen mogelijk. Naar verwachting zal een deel van de afnemers uitsluitend via het te ontwikkelen Open Data portaal gegevens betrekken. Dit zullen partijen zijn die geen tot nauwelijks binding hebben met de verkeersmanagers. Zij zullen geen aanspraak kunnen maken op diensten van NDW zoals de servicedesk, technische begeleiding en intensieve afstemming bij nieuwe versies van de communicatiestandaarden. Open Data wordt beschikbaar gesteld 'as is', zonder nadere verplichtingen of garanties voor kwaliteit, betrouwbaarheid of beschikbaarheid.

Een ander deel van de afnemers, met name de serviceproviders, zullen voor het waarborgen van de kwaliteit en betrouwbaarheid van hun eindproduct een hoger dienstenniveau van NDW willen. Deze serviceproviders onderhouden intensieve contacten met NDW en de verkeersmanagers voor het creëren van de dagelijkse verkeersinformatie. Hierbij is sprake van een wederzijdse afhankelijkheid van overheid en marktpartijen, waarin verkeersinformatie en verkeersmanagement gezamenlijk tot stand komen. De relatie met deze serviceproviders is essentieel om maatschappelijke effecten van NDW te behalen. NDW levert aan serviceproviders alleen die diensten die noodzakelijk zijn voor optimaal gebruik van de data en alleen door NDW en niet door marktpartijen geleverd kunnen worden.

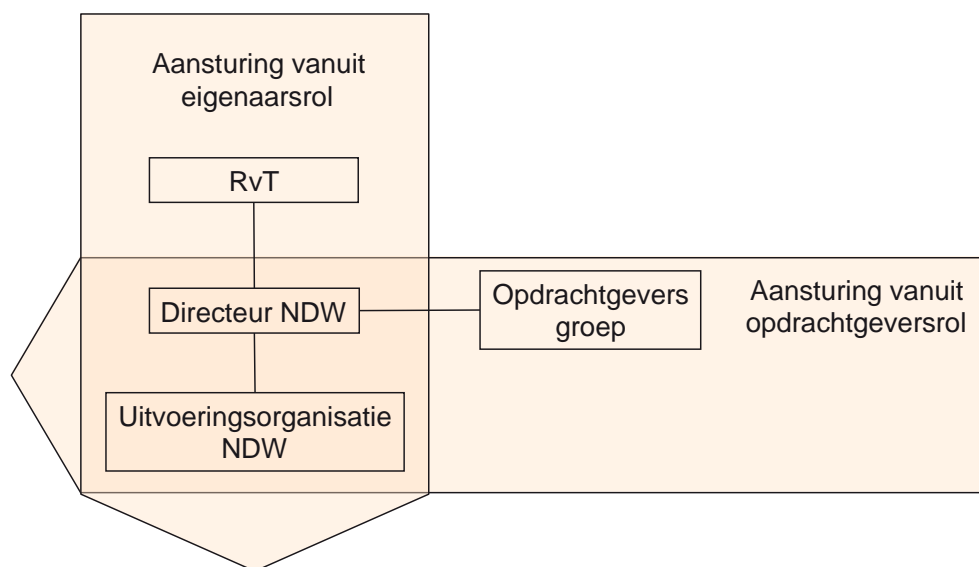
Voor de diensten en de kwaliteitsniveaus die NDW aan deze providers levert, wordt een nader te bepalen vaste jaarlijkse vergoeding in rekening gebracht. In overleg met de marktpartijen wordt in het kader van de Regiegroep Verkeersinformatie nader aanvulling gegeven aan het Open Data beleid en de verschillende service niveaus.

4 Uitvoeringsorganisatie

4.1 Governance

NDW is een gezamenlijk initiatief van en voor de deelnemende wegbeheerders. Deze partners hebben hun onderlinge rechten en verplichtingen geregeld in de samenwerkingsovereenkomst. NDW is een publiek instituut, dat zonder winstoogmerk moet voorzien in de collectieve behoefte aan meer en betere verkeersgegevens. De opzet van het samenwerkingsverband is permanent, maar wel dynamisch. Dat betekent dat partners kunnen toe- en uittreden en dat de vorm waarin partners deelnemen kan worden gewijzigd. Behalve het naleven van de onderlinge contractuele verplichtingen, is het essentieel dat de partners betrokken zijn en blijven bij NDW. Deelname in NDW vergt tijd en aandacht van de eigen organisatie, van partners wordt gevraagd dat zij een actieve bijdrage leveren aan het netwerk. De uitvoeringsorganisatie (UO) wil de communicatie met de partners verder verbeteren, daarvoor wordt de interne communicatie en het relatiemanagement met de partners doorontwikkeld.

Voor de governance van NDW wordt onderscheid gemaakt tussen de aansturing vanuit het eigendom van het samenwerkingsverband en de aansturing vanuit de opdracht gevende rol. De Raad van Toezicht verzorgt de aansturing van het samenwerkingsverband en de uitvoeringsorganisatie vanuit het perspectief van de continuïteit en toegevoegde waarde op de lange termijn. De Opdrachtgevergroep stuurt de Uitvoeringsorganisatie aan vanuit het opdrachtgeversbelang, waarin afspreken wat wordt geleverd en daarop toezien centraal staan. Dit is weergegeven in het volgende schema:



De Raad van Toezicht (RvT) bestaat uit bestuurders van partners en kent de volgende samenstelling:

- Onafhankelijk voorzitter, benoemd door de minister van I&M
- Vertegenwoordiger rijksoverheid (ambtelijk)
- Vertegenwoordiger provincies
- Vertegenwoordiger stadsregio's
- Vertegenwoordiger gemeenten

De taken en werkwijze van de RvT staan beschreven in de Samenwerkingsovereenkomst.

De Opdrachtgeversgroep (OG) stuurt de Uitvoeringsorganisatie op de overeengekomen dienstenpakketten. De taken van de OG staan beschreven in de samenwerkingsovereenkomst, de samenstelling en werkwijze worden als volgt nader ingevuld:

- Vooralsnog wordt niet meer dan één Opdrachtgeversgroep ingesteld. Indien partners besluiten om aanvullende diensten in NDW onder te brengen, kunnen zij later alsnog besluiten om extra Opdrachtgeversgroepen in te stellen.
- De OG kent de volgende samenstelling:
 - Vertegenwoordiger Rijk
 - Vertegenwoordiger regio Noord
 - Vertegenwoordiger regio Oost
 - Vertegenwoordiger regio Randstad Noord-Vleugel
 - Vertegenwoordiger regio Randstad Zuid-Vleugel
 - Vertegenwoordiger regio Zuid
 - Directeur Uitvoeringsorganisatie
- De OG wordt voorgezeten door de Directeur van de Uitvoeringsorganisatie.
- De OG beslist met gewone meerderheid van stemmen.
- De leden van de OG dragen zelf zorgen voor de afstemming met hun regio.
- De OG vergadert in principe vier maal per jaar, in lijn met de planning en control cyclus van jaarplannen en jaarverslagen. Afzonderlijke thematische bijeenkomsten kunnen naar behoefte worden ingepland.
- De OG wordt ondersteund door de secretaris van de RvT vanuit de Uitvoeringsorganisatie.

4.2 Operationele en tactische afstemming

Naast de formele governance zoals beschreven in de samenwerkingsovereenkomst wordt binnen het NDW netwerk gewerkt met adviserende en besluit voorbereidende groepen. Deze groepen kunnen uitvoering geven aan opdrachten vanuit de officiële NDW organen en dienen als informeel netwerk voor de uitwisseling van kennis en ervaring, alsmede voor het beter begrijpen van elkaars positie als gegevensleverancier en –afnemer. De samenstelling en huishouding van deze

groepen is in principe flexibel en kan situationeel worden ingericht. Voor deze Ondernemingsplan periode is de volgende basis structuur afgesproken:

Gebruikersoverleg

In dit overleg nemen adviseurs op tactisch niveau deel. Dit kunnen organisaties met een licentie zijn en partners. Het is daarmee een combinatie van publiek-private organisaties. Partijen kunnen elkaar ook vertegenwoordigen. Dit overleg komt in de plaats van het huidige koplopers – serviceproviders overleg en heeft een vaste frequentie van vier keer per jaar. Typische agendaonderwerpen zijn:

- Kennisdeling en verrijking
- Het functioneren van de uitvoeringorganisatie
- Kwaliteit van gegevens
- Nieuwe ontwikkelingen onderzoeken en eventueel in gang zetten
- Het begeleiden van specifieke NDW projecten zoals benoemd in het jaarplan
- Informeel netwerken

Dit overleg staat open voor elke organisatie die een licentieovereenkomst met NDW heeft, en elke partner die samenwerkingsovereenkomst heeft getekend.

Partneroverleg

Dit overleg bestaat uit de adviseurs van de NDW partners uit de samenwerkingsovereenkomst. Het staat open voor elke partner; partners kunnen elkaar ook vertegenwoordigen. In principe zijn de deelnemers in dit partneroverleg ook lid van het gebruikersoverleg, zodat vergaderregimes gecombineerd kunnen worden. Het overleg kent ook een vast ritme, waar mogelijk gecombineerd met bijeenkomsten van het gebruikersoverleg. Typische onderwerpen kunnen zijn:

- Ontwikkelingen binnen het netwerk en de NDW organisatie die Partners aangaan
- Beoordeling van leveranciers van NDW
- Specifieke coördinatie aspecten tussen de deelnemende partners
- Voorbereiding en monitoring van jaar- en projectplannen

Binnen het Partneroverleg en kunnen specifieke werkgroepen worden opgericht. Deze werkgroepen hebben betrekking op een specifiek onderwerp, gerelateerd aan een thema of een project. Per werkgroep wordt bepaald aan wie zij resultaten opleveren. Dit kan direct aan de Opdrachtgeversgroep zijn of aan de Directeur NDW, als deze daarvoor is gemandateerd is, bijvoorbeeld middels het jaarplan. Informele resultaten kunnen binnen de werkgroep blijven of worden gerapporteerd aan het gebruikersoverleg of het partneroverleg.

Naast deze werkgroepen is er één vaste werkgroep, het *Kernteam*. Dit kernteam bestaat uit senior adviseurs op tactisch/strategisch niveau, die de procesmatige aspecten van de besluitvoorbereiding voor de Opdrachtgeversgroep tot aandachtsgebied hebben. Idealiter komen de deelnemers uit dezelfde organisatie als de deelnemers in de Opdrachtgeversgroep, zodat zij makkelijk kunnen schakelen

met deze beslissers. Naast de directe advisering aan de leden van de Opdrachtgeversgroep, spelen zij ook een ondersteunende rol in de afstemming met de achterban die de leden van de Opdrachtgeversgroep vertegenwoordigen. De vergaderfrequentie is gekoppeld aan die van de Opdrachtgeversgroep. Het *kernteam* zorgt ook de verbinding met de andere adviesgroepen. Typische onderwerpen zijn:

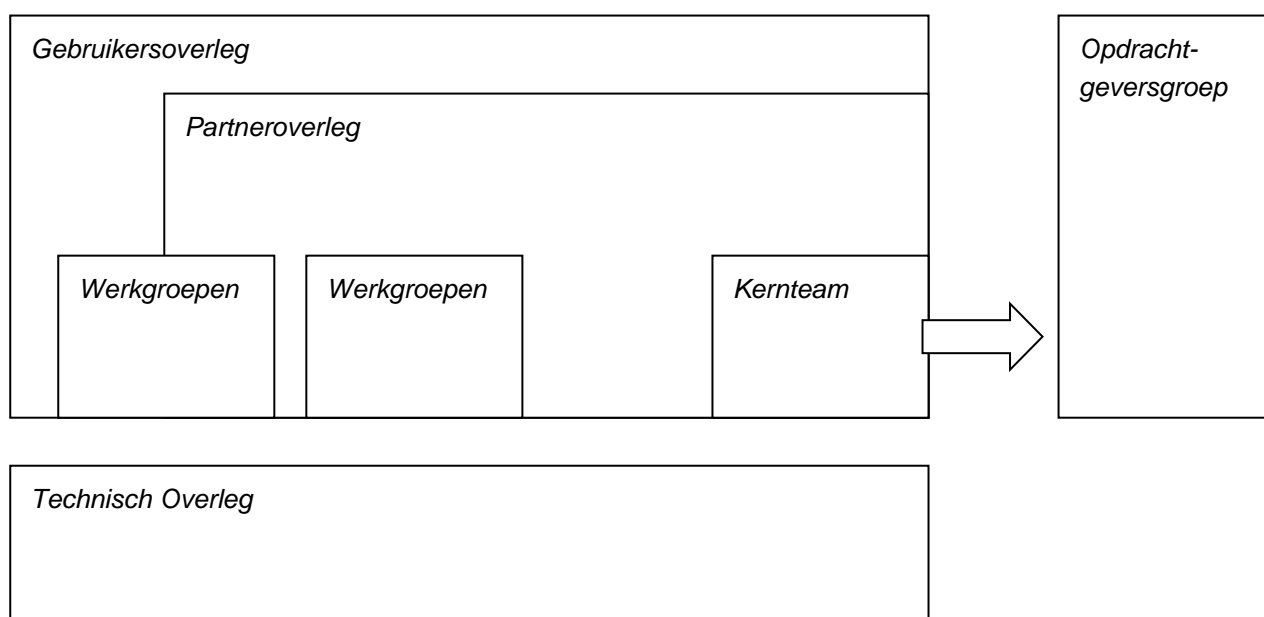
- Agenda en Stukken Opdrachtgeversgroep
- Besluitvoorbereiding in de achterban
- Strategische vraagstukken betreffende de organisatie, governance en financiën van NDW

Technisch Overleg

Dit overleg is technisch en operationeel van aard. De samenstelling bestaat typisch uit de leveranciers van de partners en de technische adviseurs van de service providers. Het vergaderregime kent een licht vast regime en wordt verder bepaald door eventuele implementatietrajecten van nieuwe standaarden die het NDW netwerk hanteert. Typische onderwerpen kunnen zijn:

- Afspraken en begeleiden van de implementatie van nieuwe systemen en communicatiestandaarden (DATEX II) binnen het NDW netwerk
- Bespreken en oplossen van technische problemen binnen het NDW netwerk
- Het geven van voorzetten voor technische verbeteringen

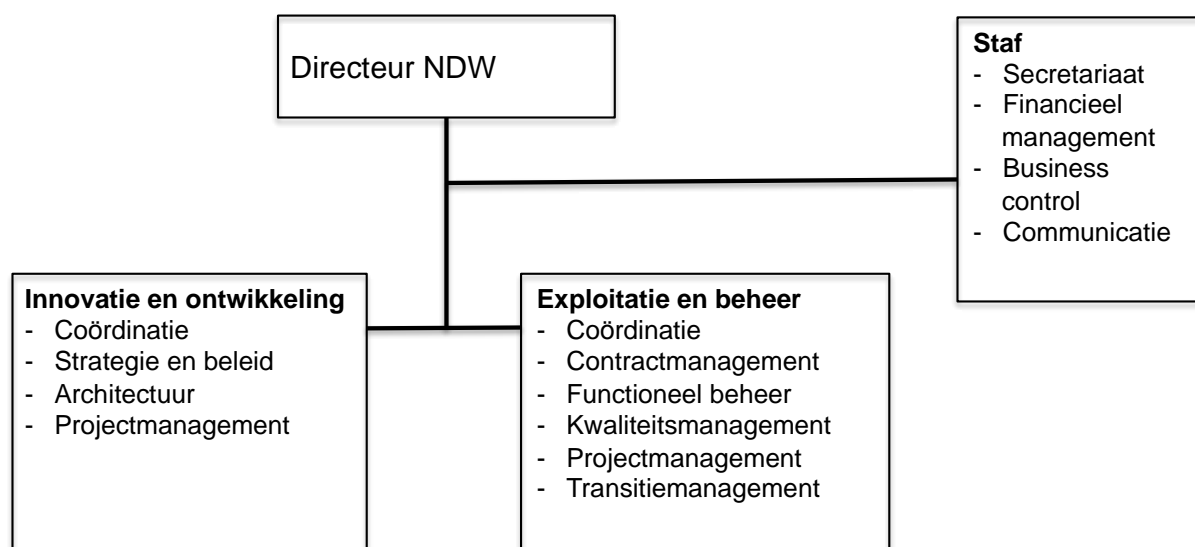
Onderdeel van het technisch overleg is een leveranciersoverleg, waarin alleen de leveranciers met elkaar onder regie van NDW afstemmen en afspraken maken over samenwerking. Daarnaast kan in later stadium een raamovereenkomst overleg worden opgericht, waarin de deelnemende marktpartijen met NDW kunnen overleggen over de praktische invulling van raamovereenkomsten. Samenvattend is de overlegstructuur als volgt te visualiseren.



4.3 Uitvoeringsorganisatie

De Uitvoeringsorganisatie (UO) van NDW geeft handen en voeten aan het samenwerkingsverband. De UO is niet ondergebracht in een zelfstandige juridische entiteit, maar fungeert wel als opdrachtnemer van de deelnemende overheden. Rijkswaterstaat fungeert (als grootste partner) als gastheer voor de UO. Binnen Rijkswaterstaat wordt de UO als losstaand onderdeel gefaciliteerd.

De UO kent begin 2014 de volgende organisatiestructuur met in totaal 15,8 fte:



Korte toelichting op de organisatie onderdelen:

- **Staf:** De staf ondersteunt de organisatie als geheel op het gebied van de praktische organisatie, voorzieningen en bewaken van de voortgang op de eigen afspraken. Daarnaast ondersteunt de staf de directeur bij de werkzaamheden. Vanuit de staf wordt alle externe communicatie voorbereid.
- **Innovatie en ontwikkeling:** Deze afdeling draagt zorg voor de inhoudelijke ontwikkeling van de diensten van NDW en het initiëren en leiden van ontwikkelprojecten in samenwerking met partners.
- **Exploitatie en beheer:** De operationele organisatie vormt de kern van de uitvoeringsorganisatie en is verantwoordelijk voor het functioneren van de hele informatieketen. Het hele proces van inwinnen, samenvoegen en beschikbaar stellen wordt door de operationele organisatie beheerd, bewaakt en verbeterd.

Ontwikkelopgave

Het realiseren van de strategische doelen zal van de UO vragen om zich verder te ontwikkelen en nieuwe competenties te verwerven. De huidige hoofdstructuur van de organisatie is daarop ingericht en ook voor de komende jaren voldoende flexibel. De invulling van functies binnen de organisatie kan in de komende jaren enigszins wijzigen. De ontwikkelopgave spitst zich toe op:

- **Multi-disciplinaire vakkennis:** het werkterrein van NDW omvat niet alleen ICT, maar vooral ook informatiekunde en verkeerskunde. De uitdaging is om de

juiste mix van vakkennis in huis of in de flexibele schil te hebben en deze elkaar te laten begrijpen.

- Vraagarticulatie voor partners: In de komende aanbestedingen wordt het van groter belang om de behoeften van partners goed te kunnen vertalen naar vragen aan de markt. Daarvoor is specificatiekennis van groot belang voor NDW.
- Project- en programma management: Het bewaken van de samenhang tussen verschillende projecten vraagt om zorgvuldig project- en programma management.
- Ketenregie voor automatisering: Het automatiseren van menselijke handelingen kan de foutmarge verder verkleinen. De ketenregie die NDW op de primaire processen wil voeren vraagt de continue inzet van medewerkers om hun werkwijze verder te verbeteren.
- Samenwerking ontwikkeling en beheer: Waar nieuwe ontwikkelingen uit de projectfase overgenomen moeten worden door beheer, vraagt dat uitstekende samenwerking.

NDW is een kennisintensieve en sterk gespecialiseerde organisatie. De vooruitzichten voor de arbeidsmarkt zijn voor deze blijvende krapte en schaarste in specialismen. Daarom is het voor NDW van groot belang een aantrekkelijke werkgever te zijn en te blijven. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

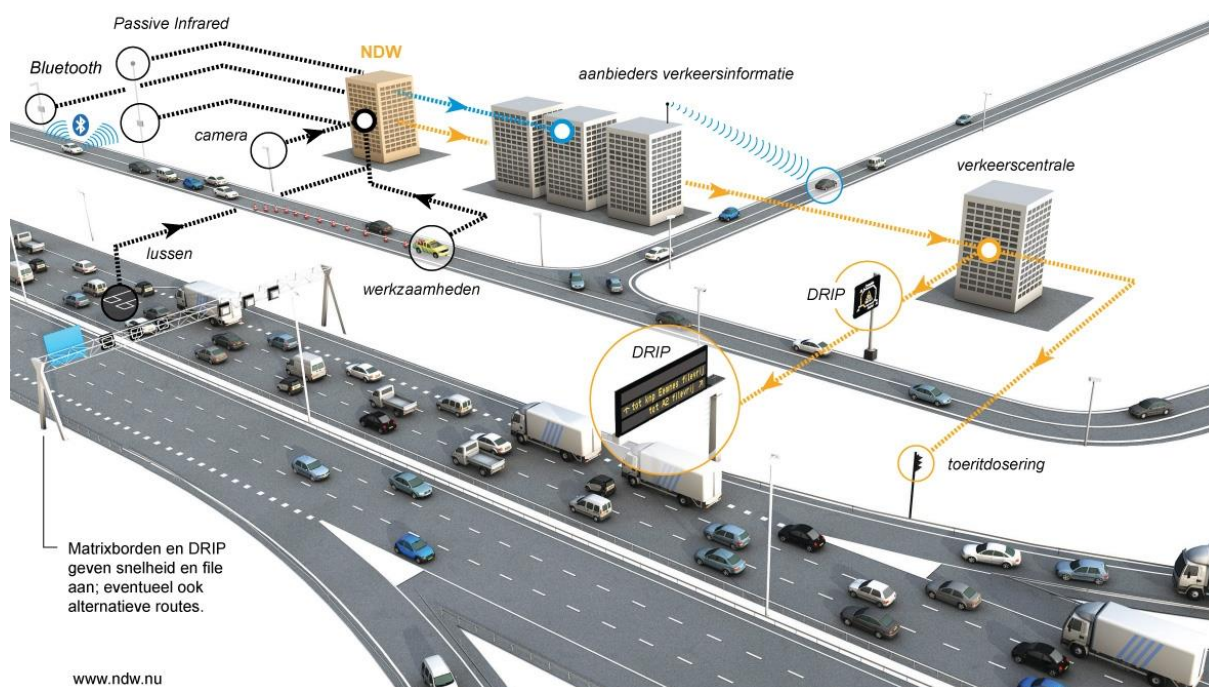
- Aannemen of inhuren: NDW streeft naar een optimale mix van inhuren en aannemen. Per kennis en kunde vraag en per jaarplan wordt afgewogen of inhuren of aannemen beter en goedkoper is. Een belangrijke afweging is het behoud van relaties. Daarbij kan NDW meer dan nu met tijdelijke contracten gaan werken. Daarom wordt geen harde grens voor de formatie gehanteerd.
- Meervoudige inzetbaarheid medewerkers: NDW streeft ernaar dat medewerkers flexibel kunnen worden ingezet. Dat vermindert de kwetsbaarheid van NDW en verbetert de mogelijkheden voor medewerkers om te leren.
- Doorgroei mogelijkheden bieden: Door de beperkte omvang kan NDW intern beperkte functionele doorgroei perspectief aan medewerkers bieden. Door de algemene ontwikkeling en verbetering van de organisatie en uitdagende projecten kan NDW toch voldoende perspectief bieden om medewerkers te binden en te boeien. Daarnaast kan met partners worden verkend of medewerkers wederzijds tijdelijk kunnen worden gedetacheerd.

4.4 Informatie architectuur

De omslag naar de integratie van floating car data met datafusie in flexibele raamcontracten, heeft ook grote gevolgen voor de informatie architectuur van de NDW systemen. De continuïteit van de bestaande gegevensstromen staat voorop. In de komende jaren zullen geleidelijk veranderingen in de informatie architectuur worden doorgevoerd, als elementen van de nieuwe werkwijze kunnen worden 'aangeschakeld'.

De huidige informatie architectuur van NDW is als volgt samen te vatten:

Verkeersgegevens up-to-date



Toegewerkt wordt naar een informatie architectuur die in hoofdlijn als volgt is samen te vatten:
<PM plaatje>

4.5 Evaluatie en kwaliteitsborging

In het Ondernemingsplan plan worden voor alle strategische doelstellingen enkele Sleutel Indicatoren benoemd. Deze indicatoren ondersteunen de dialoog met de partners over de koers en te behalen resultaten. In deze context zijn de hieronder beschreven indicatoren 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.

Hiermee is ook de basis gelegd voor de periodieke evaluatie van de uitvoeringsorganisatie en het partnernetwerk. Van belang is dat sommige indicatoren betrekking hebben op het functioneren van alleen de Uitvoeringsorganisatie, andere indicatoren hebben betrekking op het functioneren van NDW als samenwerkingsverband. In enig jaar kunnen enkele indicatoren en/of prestatieafspraken aanvullend worden opgenomen in het jaarplan, die een meer diagnostisch karakter hebben, zodat er een specifieke focus voor dat jaar ontstaat. Onderstaand volgt een uitwerking van de totale set van Sleutelindicatoren voor dit Ondernemingsplan.

1. Startindicator: mate van gebruik van NDW gegevens

Deze indicator is bij de start van NDW benoemd door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) als een belangrijke indicator die de verbinding legt tussen de producten en diensten van NDW en de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer van de partners. Het gaat uit van de premisse dat een toenemend gebruik van de verkeersgegevens door service providers, verkeersmanagers, hulpdiensten en beleidsmakers leidt tot een verbetering van beleidsdoelstellingen als betrouwbare reistijden, verbeterde doorstroming, een betere verkeersveiligheid, minder milieubelasting en goede planvorming. Recentelijk zijn daar de meer generieke open data doelstellingen bij gekomen zoals transparantie van de overheid en het stimuleren van marktactiviteiten. Deze indicator sluit aan bij de missie van NDW.

Indicator: Aantallen afnemers van NDW gegevens per gebruikersgroep (service providers, verkeersmanagers, beleidsmakers, hulpdiensten, anonieme open data afnemers). De afname kan direct of indirect zijn. De indirecte afname loopt via één van de direct bij NDW afnemende organisaties of zelfs verderop in de afname keten. Inzicht verkrijgen op deze indicator is wel afhankelijk van de bereidheid van de afnemers om inzicht te geven in hun doorgifte. De indicator wordt verdiept door een verbijzondering per gegevenscategorie.

Meting: De meting vindt minimaal eens per twee jaar plaats door het houden van een gebruikersonderzoek.

2. Benchmark gegevenskwaliteit

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *kwaliteit van gegevens*. Deze doelstelling gaat uit van de premisse dat een minimaal te behalen kwaliteitsniveau (beschikbaarheid, actualiteit, nauwkeurigheid en dekkingsgraad) noodzakelijk is voor de bovengenoemde sleutelindicator. De indicator laat ruimte voor een kosten-baten afweging van de interne gegevensleveranciers, omdat de kwaliteitsniveaus worden vergeleken, maar niet op een absolute waarde worden genormeerd.

Indicator: In deze benchmark wordt een taxatie van overkoepelde gegevenskwaliteit weergegeven voor elke aan NDW aanleverende partij. Dit zijn partners (IDP) en direct gecontracteerde leveranciers (EDP). De IDP kwaliteit wordt gerelateerd aan de inkoopnorm van NDW (EDP) en gescoord ten opzichte daarvan. Deze benchmark

leidt tot een *ranking* van gegevensleveranciers. In deze ranking wordt ook aangegeven op welk niveau afnemers als service providers hun eisen stellen als minimaal niveau voor gebruik van de gegevens. De benchmark is per gegevenscategorie.

Meting: De meting vindt minimaal een maal per jaar plaats en is gebaseerd op de kwaliteitsrapportage van NDW. Het gewenste door afnemers gewenste minimale kwaliteitsniveau wordt gepeild bij de afnemers, bijvoorbeeld in de Regiegroep Verkeersinformatie of een opvolger daarvan.

3. Gepercipieerde gegevenskwaliteit

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *kwaliteit van gegevens*. Deze doelstelling gaat laat ruimte voor een subjectief oordeel van de afnemers van NDW en kan zodanig worden vergeleken met de meer objectief bedoelde *benchmark gegevenskwaliteit*.

Indicator: De indicator geeft een gemiddelde waardering van de gegevenskwaliteit per afnemerscategorie per gegevenscategorie op een schaal van 1 tot 5.

Meting: De meting vindt plaats door middel van een gebruikersonderzoek dat eens per twee jaar wordt uitgevoerd.

4. Serviceniveau operationele beheerdiensten

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *kwaliteit van dienstverlening*. Het geeft inzicht in de hoeveelheid en kwaliteit van bij de uitvoeringsorganisatie binnengekomen en afgehandelde meldingen.

Indicator: De indicator geeft aantallen meldingen en gemiddelde afhandeltijd per type melding zoals verstoringen, achterliggende problemen, ondersteunings/adviesvragen en gegevensverzoeken.

Meting: De meting vindt minimaal een maal per jaar plaats op basis van de gegevens uit de helpdesktool van NDW.

5. Projectresultaten

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *kwaliteit van dienstverlening*. Het geeft inzicht in de kwaliteit van NDW als projectorganisatie.

Indicator: De indicator geeft op basis van de voortgangsrapportages (stoplichtmethodiek) een generieke beoordeling over afzonderlijke projecten.

Meting: De meting vindt minimaal een maal per jaar plaats op basis van de voortgangsrapportages voor projectmanagement. In het jaarplan wordt vastgesteld welke projecten nader worden geëvalueerd.

6. Gepercipieerde kwaliteit dienstverlening

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *kwaliteit van dienstverlening*. Deze doelstelling gaat laat ruimte voor een subjectief oordeel van de afnemers van

NDW en kan zodanig worden vergeleken met de meer objectief bedoelde indicatoren *Kwaliteit operationele beheerdiensten* en *Projectresultaten*.

Indicator: De indicator geeft een algemeen rapportcijfer over diensten zoals opgenomen in de producten en dienstencatalogus, met uitzondering van de gegevensdiensten.

Meting: De meting vindt plaats door middel van een gebruikersonderzoek dat eens per twee jaar wordt uitgevoerd.

7. Assortiment en dekking

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *Stimuleren gebruik NDW gegevens*. Deze doelstelling gaat uit van de premisse dat een breed aanbod van gegevens leidt tot een grotere bruikbaarheid van verkeersgegevens en daarmee een positieve invloed heeft op de startindicator *mate van gebruik van NDW gegevens*. Deze indicator is bedoeld voor afweging van partners gezamenlijk over het al of niet uitbreiden van het gegevensassortiment.

Indicator: De indicator geeft de aantallen gegevenssoorten weer die is opgenomen in de producten en dienstencatalogus van NDW. Per gegevenssoort wordt de dekkingsgraad opgenomen ten opzichte van een vastgestelde ambitie voor die gegevenscategorie. De dekkingsgraad wordt uitgedrukt in een percentage van strekkende kilometers of meetvakken van het wegennetwerk.

Meting: De indicator wordt bijgesteld bij uitbreiding van het assortiment of dekking.

8. Kosten per gegevensdienst

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *Efficiency*. De indicator heeft betekenis als ontwikkeling in meerjarenperspectief en dient ter ondersteuning bij het vormen van aanbestedingsstrategieën en realisatie van besparingen.

Indicator: De indicator meet de gemiddelde kosten per gegevenseenheid uit een gegevenscategorie, zoals een meetpunt, meetvak of statusmelding.

Meting: De indicator is gebaseerd op de binnen NDW gehanteerde kostenverdeelstaat en bij NDW geregistreerde aantallen metingen of meetpunten.

9. Verhouding IDP/EDP

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *Efficiency*. De indicator gaat uit van de premisse dat gemeenschappelijke inkoop leidt tot schaalvoordelen. De indicator betreft uitsluitende gegevenscategorieën die vallen onder de actuele verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, reistijden en voertuigcategorieën). De indicator heeft betrekking op het functioneren van NDW als netwerkorganisatie.

Indicator: De indicator is de verhouding tussen de aantallen meetpunten/trajecten aangeleverd door partners (IDP) en door NDW gecontracteerde leveranciers per gegevenscategorie.

Meting: De indicator wordt bijgesteld op het moment dat er wijzigingen plaatsvinden in de levering van gegevens door veranderingen bij partners of bij nieuwe inkopen door NDW. Het is gebaseerd op de administratie bij NDW.

10. Big Data

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *Big Data*. De indicator geeft de omvang en gebruik van de historische databank weer door in beeld te brengen hoeveel informatiesoorten zijn verwerkt en kunnen worden gecombineerd.

Indicator: De indicator is samengesteld uit a) de aantallen gegevenssoorten die zijn opgenomen in de historische databank en b) de aantallen gebruikers van de databank.

Meting: De indicator wordt voor a) bijgesteld op het moment dat er wijzigingen plaatsvinden in de historische databank en voor b) wordt eens per jaar gemeten op basis van de toegangsadministratie.

11. Open Data

Deze indicator ondersteunt de strategische doelstelling *Open Data*. De indicator geeft de omvang en gebruik van het open data portaal weer.

Indicator: De indicator is samengesteld uit a) de aantallen gegevenssoorten die zijn opgenomen in het portaal en b) de aantallen gegevensopvragen per gegevenscategorie.

Meting: De indicator wordt voor a) bijgesteld op het moment dat er wijzigingen plaatsvinden in het portaal voor b) wordt het eens per jaar gemeten op basis van de portaaladministratie.

12. Functioneren samenwerkingsverband

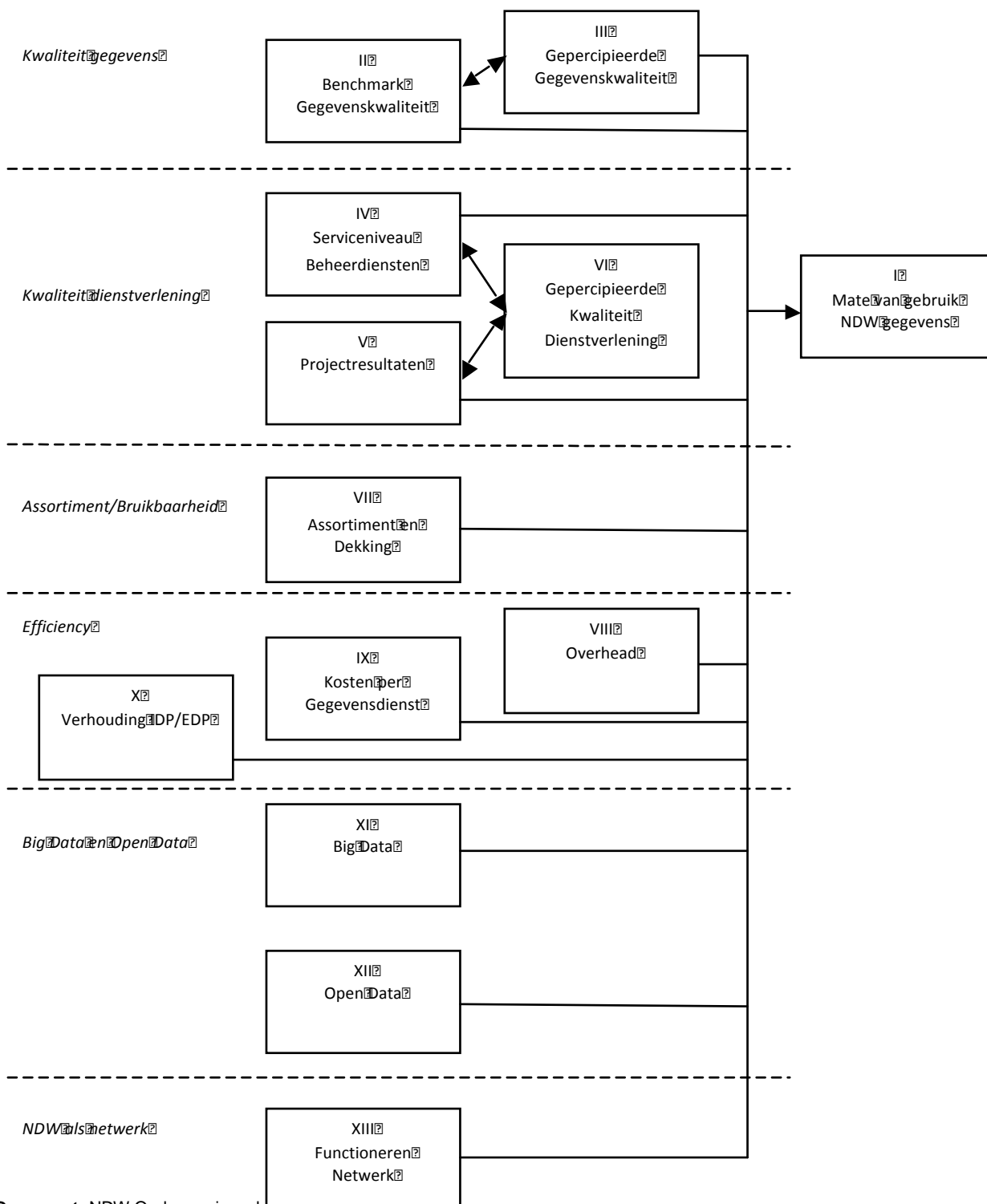
Deze indicator ondersteunt de doelstelling van NDW als netwerk en partnerorganisatie.

Indicator: Deze indicator geeft een gemiddeld rapportcijfer van partners over het functioneren van het netwerk en een gemiddeld rapportcijfer over de eigen inbreng. Het rapportcijfer wordt uitgebracht voor partners en service providers.

Meting: De meting vindt plaats door middel van een gebruikersonderzoek dat eens per twee jaar wordt uitgevoerd.

Samenhang tussen de sleutelindicatoren

Onderstaand zijn de indicatoren weergegeven met hun onderlinge samenhang.



5 Financiën

5.1 Bekostiging

In de opzet van de samenwerkingsovereenkomst is gekozen voor een kostenverdeling op basis van de volgende principes:

- Rijk en decentrale overheden 50/50
- Kostentoedeling aan afgenomen dienstenpakket
- Kostenverdeling aan de hand van inwonertal

Op basis van deze principes en verevening van ongewenste effecten zijn de partners met elkaar een definitieve kostenverdeling overeengekomen. Deze kostenverdeling is voor de partners beschikbaar als bijlage van de samenwerkingsovereenkomst en hier vanuit aanbestedingsoverwegingen niet opgenomen.

De partners betalen een vaste jaarlijkse bijdrage, die voor de komende vier jaar is vastgelegd.

5.2 Uitvoeringsorganisatie

De kosten van de uitvoeringsorganisatie bestaan voor het grootste deel uit de personeelskosten. Het gastheerschap van Rijkswaterstaat levert efficiency voordelen in voorzieningen. NDW maakt jaarlijks een detailraming in de jaarplannen. Omdat de feitelijke kosten per jaar (door bijvoorbeeld aanbestedingen) sterk kunnen verschillen, begroot NDW op basis van baten/lasten. Door middel van een vereveningsreserve en indien nodig de leenfaciliteit van RWS kan zo de bijdrage van de partners per jaar constant worden gehouden.

NDW maakt een jaarlijks voortschrijdende meerjarenraming.