



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) 2008

Na invoering van ov-chipkaart en exploitatiebeheersingssystemen

Juni 2008



Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) 2008

Na invoering van ov-chipkaart en exploitatiebeheersingssystemen

Juni 2008

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Boompjes 200,
3011 XD Rotterdam

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ondersteunt als onafhankelijk instituut de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

T 010 282 5000

F 010 282 5023

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

Productie

Tekst : Fred van der Blij en Ron Muller, TransTec adviseurs BV

Eindredactie : KpVV

Vormgeving : KpVV

Druk : TDS printmaildata, Schiedam

Contactpersoon

Gerard van Kesteren

T 010 282 5169

E gerard.vankesteren@kpvv.nl

Nabestellen

Secretariaat KpVV

T 010 282 5000

E secretariaat@kpvv.nl

Rotterdam, juni 2008

© KpVV, 2008

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
1 Inleiding	7
1.1 Achtergrond en aanleiding	7
1.2 Doelen	7
1.3 Uitgangspunten	8
1.4 Noodzaak informatievoorziening	8
1.5 Kernelementen, optionele elementen en gelieerde elementen	9
1.6 Additionele informatie	9
1.7 Gegevensaanlevering en archivering	10
1.8 Het proces	10
1.9 Leeswijzer	11
2 Kernelementen – Definitie sheets	13
2.1 Kernelement 1: Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen	13
2.2 Kernelement 2: Aantal dienstregelinguren	14
2.3 Kernelement 3: Aantal dienstregelingkilometers	15
2.4 Kernelement 4: Rituitval	16
2.5 Kernelement 5a: Punctualiteit	17
2.6 Kernelement 5b: Regelmaat	18
2.7 Kernelement 6: Aantal incidenten/calamiteiten	19
2.8 Kernelement 7: Aantal instappers	20
2.9 Kernelement 8: Statische bezetting	21
2.10 Kernelement 9: Aantal reizigerskilometers	22
2.11 Kernelement 10: Reizigersopbrengst	23
2.12 Kernelement 11: Herkomst-bestemmingsgegevens	24
3 Optionele elementen – Definitie sheets	25
3.1 Optioneel element 1: Frequentie	25
3.2 Optioneel element 2: Aansluitpunctualiteit	26
3.3 Optioneel element 3: Afhandeling klachten	27
3.4 Optioneel element 4: Klachtenoverzicht	28
3.5 Optioneel element 5: Opbrengst per lijn(-deel)	29
3.6 Optioneel element 6: Vraagafhankelijke ritten	30
3.7 Optioneel element 7: Aantal uitstappers	31
3.8 Optioneel element 8: Aantal voertuigen	32
3.9 Optioneel element 9: Leeftijd voertuigen	33
3.10 Optioneel element 10: Relatiestatistiek	34
3.11 Optioneel element 11: Versterkingsritten	35
4 Gelieerde elementen – Definitie sheets	37
4.1 Gelieerd element 1: Aantal in/uit-stappers per halte	37
4.2 Gelieerd element 2: Herkomst-bestemmingsgegevens	38

5 Indeling ten behoeve van detaillering	39
Bijlagen	43
Bijlage 1: Nota van Toelichting	43
Bijlage 2: Kernelementen – Standaardtabellen	52
Bijlage 3: Optionele elementen - Standaardtabellen	62
Bijlage 4: Gelieerde elementen - Standaardtabellen	70

Voorwoord

Over de uitwisseling van gegevens tussen vervoerder en opdrachtgever is veel gesproken. Dit heeft in 2001 geleid tot een Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV).

Dit model is in de afgelopen jaren in meer en mindere mate gebruikt. De eerste ervaringen en huidige ontwikkelingen rondom de invoering van de ov-chipkaart en exploitatiebeheersingssystemen zijn aanleiding om het MIPOV te updaten.

Met het nieuwe MIPOV -MIPOV2008- wordt naast het updaten een verdere standaardisering van de gegevensuitwisseling beoogd. Standaardisering heeft voor alle partijen een positieve uitwerking.

Het MIPOV2008 zoals in dit rapport wordt weergegeven, is opgesteld door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het IPO, SkVV en Mobis ondersteund door KpVV en TransTec adviseurs. Gedurende het proces is een aantal keren een landelijke bijeenkomst georganiseerd voor ov-autoriteiten. Tijdens deze landelijke bijeenkomsten is getoetst of de ideeën van de werkgroep stroken met de informatiebehoefte van de ov-autoriteiten. Via Mobis zijn vervoerders geraadpleegd over de uitvoerbaarheid van de informatiebehoefte. Dit rapport is vastgesteld door het IPO en het SkVV; Mobis heeft ermee ingestemd.

Wij verwachten dat met het MIPOV2008 een verbetering van de informatie-verstrekking en een verdere standaardisering van gegevensuitwisseling tussen vervoerders en ov-autoriteiten tot stand zal komen. Echter zal, om de standaardisering verder door te voeren, dit MIPOV medio 2010 geëvalueerd en waar nodig aangepast moeten worden.

.....

.....

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Met de decentralisatie van het stads- en streekvervoer naar provincies en kaderwetgebieden in 1996 en 1998 liggen de verantwoordelijkheden, taken, bevoegdheden en middelen voor het stads- en streekvervoer volledig bij decentrale overheden, de ov-autoriteiten. Daarnaast is, met de inwerkingtreding van de Wet personenvervoer 2000 op 1 januari 2001, de relatie tussen de ov-autoriteiten en de exploitanten van openbaar vervoer, de vervoerbedrijven, door de nieuwe concessiesystematiek aanzienlijk gewijzigd.

Om hun nieuwe rol als concessieverlener goed uit te kunnen voeren, hebben de ov-autoriteiten informatie nodig. Informatie om de uitvoering van de concessies te kunnen monitoren, om de concessies periodiek aan te kunnen besteden, maar ook om periodiek verantwoording af te kunnen leggen voor de besteding van ov-middelen.

Aan het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) is in 2001 gevraagd een informatieprofiel uit te werken. In dit informatieprofiel zijn alle volgens wet- en regelgeving noodzakelijke elementen ingepast, aangevuld met informatie die ov-autoriteiten noodzakelijk vinden. Dit heeft geleid tot het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV).

Door de komst van de ov-chipkaart en voertuigvolgsystemen wordt het mogelijk de informatie die de vervoerder aan de ov-autoriteit levert, te verbeteren en uit te breiden. Bovendien is het huidige MIPOV, nadat er een aantal jaren ervaring mee is opgedaan aan een vernieuwing toe.

De vernieuwing van MIPOV naar MIPOV2008 is in eerste instantie bedoeld voor de informatieverstrekking tussen de ov-autoriteit en vervoerder. Waar mogelijk is rekening gehouden met informatiebehoefte vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

1.2 Doelen

Gegevensuitwisseling wordt gedaan om bepaalde doelen te bereiken. Dit geldt ook voor MIPOV2008. De volgende doelen zijn voor MIPOV2008 benoemd:

1. Beheren en monitoren ov-concessie;
2. Beleidsmatige informatie vergaren;
3. Onderling vergelijken van concessies binnen een concessieverlenende overheid;
4. Input voor aanbestedingen leveren.

Nevendoelen zijn:

1. Effectiviteits- en efficiencyverbetering door standaardisatie van informatieverstrekking;

-
2. Eenduidige vastlegging van informatie ten behoeve van landelijke vergelijkbaarheid;
 3. Via punt 2 aggregatie tot 'landelijke' cijfers mogelijk maken.

1.3 Uitgangspunten

Om objectief te kunnen bepalen of een informatie-elementen onderdeel wordt van MIPOV₂₀₀₈, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Een informatie-element is een MIPOV-element als de meerderheid van de ov-autoriteiten deze noodzakelijk/wenselijk acht;
- MIPOV moet integraal opgenomen/uitgevoerd worden door alle ov-autoriteiten;
- De samenhangende informatie-elementen van MIPOV geven een duidelijk beeld van de concessie;
- De MIPOV-elementen moeten voor de vervoerders en decentrale overheden overal toepasbaar zijn;
- MIPOV is van toepassing op lijngebonden ov met een vooraf gepubliceerde dienstregeling;
- MIPOV is voor informatieverstrekking van de vervoerder naar de decentrale overheid;
- MIPOV voorziet in structureel verstrekken van gestandaardiseerde informatie. Ad hoc informatie valt buiten het MIPOV;
- Tussen de informatie-elementen en de doelen moeten duidelijke verbanden bestaan;
- De informatie-elementen gaan uit van een situatie met de ov-chipkaart en voertuigvolgsystemen;
- De informatie-elementen gaan uit van een situatie waarbij alle reizigers met de chipkaart zowel in- als uitchecken;
- De operationele kosten voor het genereren van de informatie-elementen moeten zo laag mogelijk zijn/blijven.
- Een informatie-element is gebaseerd op een heldere functie (concreet doel) en niet op het aanwezig zijn van die informatie.

1.4 Noodzaak informatievoorziening

De exacte informatiebehoefte hangt af van het stadium waarin een ov-autoriteit zich bevindt met betrekking tot een concessie en de daarbij behorende relatie met de vervoerder. De volgende stadia zijn daarbij te onderscheiden:

- beleidsontwikkeling;
- voorbereiding van de uitgifte van een nieuwe concessie via aanbesteding of onderhandeling;
- beheer van een concessie;
- verantwoording van de ingezette middelen; en
- (eventueel) vergelijking van prestaties tussen concessiegebieden en ov-autoriteiten alsmede volgtijdelijke vergelijking binnen de concessie.

De behoefte aan informatie is verder onder te verdelen in:

- de eisen die de wet- en regelgeving stelt ten aanzien van de informatieverstrekking rond de aanbesteding van openbaar vervoer, het beheer van concessies en de verantwoording van verstrekte middelen;
- de behoefte aan informatie ten behoeve van de verantwoording aan en beantwoording van vragen van controlerende organen binnen ov-autoriteiten;
- de informatie die nodig is voor de aanbesteding en het beheer van concessies door ov-autoriteiten;
- overige motieven (onder meer ontwikkeling openbaar vervoer en ov-beleid, integratie CVV en OV, beleidsmonitoring en –evaluatie).

Hierbij speelt het dilemma of de kosten die de vervoerder moet maken om de informatie aan te leveren opwegen tegen het nut ervan voor de ov-autoriteit. Het MIP-OV2008 gaat uit van een zo beperkt mogelijke lijst van echt noodzakelijke gegevens.

1.5 Kernelementen, optionele elementen en gelieerde elementen

De doelen en uitgangspunten zijn zodanig gesteld dat het aantal informatie-elementen afneemt, terwijl de ov-autoriteiten structureel of incidenteel behoefte hebben aan meer informatie. Deze behoefte heeft ertoe geleid om een onderscheid te maken in verplichte informatie-elementen (hierna te noemen Kernelementen) en optionele informatie-elementen.

De ov-autoriteit kan een optioneel element volgens een vastgestelde definitiesheet (zie hoofdstuk 3) en tabel structureel of incidenteel opvragen. Door standaardisering van informatie-elementen, kan de vervoerder de systemen zodanig aanpassen dat de informatie eenvoudig te verstrekken is. Door het vastgestelde format zijn de systemen van de vervoerder ingericht om zowel de kernelementen als de optionele elementen te verstrekken.

In de werkgroep is uitgebreid aandacht besteed aan een tweetal elementen die, op basis van bovenstaande uitgangspunten, niet tot het MIPOV behoren, maar waar wel veel vraag naar is. Besloten is om deze elementen (instappers per halte en concessiegrensoverschrijdende herkomst-bestemmingsgegevens als een separaat hoofdstuk ‘aan het MIPOV gelieerde elementen’ toe te voegen. De informatie is dan ook door de ov-autoriteiten op te vragen.

1.6 Additionele informatie

Uiteraard blijft het mogelijk om informatie bij de vervoerder op te vragen die niet gedefinieerd is. Afspraken over levering van deze specifieke maatwerk informatie kunnen gemaakt worden tussen de ov-autoriteit en vervoerder of voorgeschreven in aanbestedingsdocumenten. De werkgroep beveelt aan met informatievragen buiten de kernelementen en optionele elementen terughoudend om te gaan.

1.7 Gegevensaanlevering en archivering

De gegevensaanlevering moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Rapportage periode zoals aangegeven in de definitiesheets;
- Levering moet plaatsvinden binnen de termijnen zoals aangegeven in de definitiesheets;
- MIPOV-gegevens moeten digitaal en bewerkbaar aangeleverd of beschikbaar gesteld worden in nader tussen de vervoerder en ov-autoriteit overeen te komen bestandsindeling. Eveneens wordt de mogelijkheid geboden om de MIPOV-gegevens op een lager detailniveau (bv aantal instappers op halte x tussen 9:00 en 10:00 uur) te bekijken, bijvoorbeeld via een “inkijkfunctie” via internet. Volledigheidshalve zij bij dit punt nogmaals vermeld dat een en ander betrekking heeft op MIPOV2008 en niet automatisch geldt voor lopende concessies en concessieafspraken; deze kunnen alleen in en na wederzijds overleg worden gewijzigd.
- Gegevens uit het voertuigvolgsysteem en het ov-chipkaartsysteem moeten gecontroleerd kunnen worden door middel van een audit en/of een accountantscontrole;
- De gegevens moeten geleverd worden conform de standaardtabellen in bijlage 2 en 3;
- In de definitiesheets staat de minimale detaillering voorgeschreven;
- Bij iedere periodieke (maand) rapportage met realisatiegegevens moet, in verband met betrouwbaarheid van gegevens, in de aanbiedingsbrief het volgende gemeld worden:
 - dienstregeling betreft deze periode XX ritten;
 - de gegevens zijn afkomstig van YY ritten;
 - de gepresenteerde gegevens hebben betrekking op YY/XX procent van de ritten.

De vervoerder moet de gegevens van tenminste de laatste 2 volledige jaren bewaren.

1.8 Het proces

Het MIPOV2008 is in een aantal stappen samengesteld. Allereerst is een uitvraag gedaan aan de ov-autoriteiten met de vraag welke elementen van het MIPOV gebruikt worden en welke aanvullend gewenst zijn. Deze opgave is in een landelijk overleg (november 2006), waarbij alle ov-autoriteiten zijn uitgenodigd, besproken. Dit heeft geleid tot een eerste overzicht. Tijdens dit overleg is een werkgroep samengesteld, bestaand uit vertegenwoordigers van het IPO, SkVV en Mobis, gecoördineerd door het KpVV met ondersteuning van TransTec adviseurs.

De werkgroep is gestart met het opstellen van doelen en uitgangspunten voor MIPOV2008. Vervolgens is aan de hand van het eerste overzicht, de wet- en regelgeving en het oorspronkelijke MIPOV een concept MIPOV2008-lijst opgesteld. De doelen, uitgangspunten en de MIPOV2008-lijst is besproken in een 2e landelijk overleg (maart 2007) met de ov-autoriteiten en voorgelegd aan het bestuur van het IPO, SkVV en Mobis. Na kennisneming, zijn de definitiesheets ingevuld.

De definitiesheets zijn voorgelegd aan de ov-autoriteiten in een 3e landelijk overleg (mei 2007). Na dit overleg zijn de definitiesheets op onderdelen aangepast en de standaardtabellen ontwikkeld.

Gedurende proces heeft afstemming plaatsgevonden met vervoerders via Mobis. Hierdoor is een afweging gemaakt tussen enerzijds het belang van de informatie voor de ov-autoriteiten en anderzijds de belasting van het verstrekken van deze informatie voor vervoerbedrijven.

1.9 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de definitiesheets van de kernelementen, in hoofdstuk 3 de definitiesheets van de optionele elementen en in hoofdstuk 4 de definitiesheets van de gelieerde elementen. Bij de formulering van de informatie-elementen wordt veelvuldig gebruik gemaakt van vaste detailleringen. Deze detailleringen staan vermeld in hoofdstuk 5.

Diverse overwegingen zijn de basis bij het opstellen van de definitiesheets. Om te zien hoe de definitiesheets tot stand zijn gekomen, is in bijlage 1 een nota van toelichting opgenomen.

Bijlage 2, 3 en 4 bevatten respectievelijk de standaardtabellen voor de kernelementen, de optionele elementen en de gelieerde elementen.



2 Kernelementen – Definitiesheets

2.1 Kernelement 1: Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Aanbod van vervoer
Informatie-element	Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen
Toelichting	
Definitie	Overzicht van (publieks) lijnnummers met (deel-) trajecten dat in een concessiegebied voorkomt en dat door de vervoerder wordt geëxploiteerd.
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Beschrijving
Detailering van de informatie	Per lijn(-deel) wordt aangegeven tot welke concessie deze lijn behoort en met welke modaliteit de lijn uitgevoerd wordt. Daarnaast kan in overleg tussen de vervoerder en ov-autoriteit afgesproken worden om ook een producttype aan de (het) lijn(-deel) te koppelen.
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Planningsysteem vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per dienstregeling(-wijziging)
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Voorcalculatie: uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de dienstregeling(-wijziging).
Controleerbaarheid van de informatie	Goed: op basis van de gepubliceerde dienstregeling
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Een ov-autoriteit overlegt met de vervoerder van welke lijnen deeltrajecten moeten worden benoemd.
2	De kwantiteiten van de overige MIPOV-elementen worden volgens dit overzicht weergegeven

2.2 Kernelement 2: Aantal dienstregelinguren

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Aanbod van vervoer
Informatie-element	Aantal dienstregelinguren
Toelichting	
Definitie	Het totaal van de rijtijd en stationnement volgens de dienstregeling (inclusief belbussen en buurtbussen en exclusief versterkingsritten)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Uren per standaard dienstregelingjaar
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort. De vervoerder en ov-autoriteit overleggen tot hoeveel minuten stationnement tijdens de rit meegeteld worden bij het bepalen van het aantal dienstregelinguren.
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Planningsysteem vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per dienstregeling(-wijziging)
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Voorcalculatie: uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de dienstregeling(-wijziging).
Controleerbaarheid van de informatie	Goed: op basis van de gepubliceerde dienstregeling
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Afstemming nodig tussen vervoerder en ov-autoriteit over het aantal minuten stationnement in een rit dat meegeteld mag worden als dienstregelinguur

2.3 Kernelement 3: Aantal dienstregelingkilometers

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Aanbod van vervoer
Informatie-element	Aantal dienstregelingkilometers
Toelichting	
Definitie	Het totaal aantal voertuigkilometers van de dienstregelingritten (inclusief belbussen en buurtbussen en exclusief versterkingsritten), gemeten in kilometers (met 1 decimaal)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Kilometers per standaard dienstregelingjaar
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Planningsysteem vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per dienstregeling(-wijziging)
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Voorcalculatie: uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de dienstregeling(-wijziging)
Controleerbaarheid van de informatie	Goed: op basis van de gepubliceerde dienstregeling in combinatie met een afstandentabel
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

2.4 Kernelement 4: Rituitval

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Rituitval
Toelichting	
Definitie	Een gepubliceerde dienstregelingrit welke (a) niet aankomt op de eindhalte of (b) een vertraging heeft van 15, 30, 45, 60 minuten of meer wordt beschouwd als uitgevallen.
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In aantal ritten en de dienstregelingen van de ritten per uitvalrubriek per kalendermaand
Detailing van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort (per producttype), per uurblok
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Exploitatiebeheerssysteem ¹ of VPT-procesleiding
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Vergelijking met gepubliceerde dienstregeling en niet met de verrijkte dienstregeling
2	De ov-autoriteit en de vervoerder kunnen onderling nadere afspraken maken over invulling van de categorie 'overig'

¹ Het voertuigvolgsysteem wordt gezien als een onderdeel van het exploitatiebeheersingssysteem

2.5 Kernelement 5a: Punctualiteit

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Punctualiteit
Toelichting	
Definitie	Het percentage ritten dat ten opzichte van de gepubliceerde dienstregeling (a) te laat aankomt en (b) te vroeg vertrekt op een knooppunt/tijdhalte (zowel aankomst als vertrekpunctualiteit)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In percentage per tijdcategorie per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, (per producttype) per dag en evt. per dagdeel
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Exploitatiebeheersysteem of VPT-procesleiding
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	De vervoerder en ov-autoriteit overleggen voor welke lijnen/lijndelen punctualiteit dan wel regelmaat gehanteerd wordt.
2	De vervoerder en ov-autoriteit overleggen welke knooppunten/tijdhalten gebruikt worden.
3	De vervoerder en ov-autoriteit overleggen welke dagdelen gehanteerd worden en welke uurblokken tot een bepaald dagdeel behoren.
4	Versterkingsritten tellen niet mee bij de punctualiteit

2.6 Kernelement 5b: Regelmaat

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Regelmaat
Toelichting	
Definitie	Het percentage intervallen dat binnen een maximaal aanvaardbaar interval ligt
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Percentage intervallen waarvan het daadwerkelijke interval niet groter is dan het maximaal aanvaardbare interval.
Detailering van de informatie	Op maandniveau per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, per uurblok (per producttype, per lijnbundel).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Exploitatiebeheersysteem
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	De ov-autoriteit en de vervoerder overleggen voor welke lijnen/lijndelen punctualiteit dan wel regelmaat gehanteerd wordt.
2	Informatie over lijnbundels zijn alleen mogelijk bij gelijke routes en haltes van dezelfde vervoerder. De ov-autoriteit en de vervoerder bepalen in onderling overleg of en ja welke lijnbundel gebruikt wordt.
3	De ov-autoriteit geeft aan wat een maximaal aanvaardbaar interval is.
4	De vervoerder en ov-autoriteit overleggen welke dagdelen gehanteerd worden en welke uurblokken tot een bepaald dagdeel behoren.
5	Frequentie kan verschillen per uurblok. Voorkomen moet worden dat een lijn(deel) bijvoorbeeld overdag als regelmaat en 's avonds als punctualiteit moet worden gemeten

2.7 Kernelement 6: Aantal incidenten/calamiteiten

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Aantal incidenten/calamiteiten
Toelichting	
Definitie	Incidenten en calamiteiten tijdens het vervoer van reizigers, waaronder onverwachte stremmingen, infrastructurele problemen, ongevallen met voertuigen of passagiers en meldingen van sociale onveiligheid, en de gevolgen hiervan voor de reizigers in het voertuig en de reizigers die wachten op het voertuig.
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal incidenten/calamiteiten per incidentenrubriek per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per modaliteit en per lijn(-deel)
Nauwkeurigheid van de informatie	Matig
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Registratie door vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Matig: op basis van aantal klachten, berichten in de media en meldingen van hulpdiensten
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	De incidentrubrieken D alleen invullen indien hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) ingeschakeld zijn
2	Incidenten die niet aan een lijn toebedeeld kunnen worden, moeten onder 'overig' geplaatst worden

2.8 Kernelement 7: Aantal instappers

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag naar vervoer
Informatie-element	Aantal instappers
Toelichting	
Definitie	Het aantal instappende personen in een voertuig voor openbaar vervoer
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In aantal per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, per uurblok (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Reizigers met ander plaatsbewijs dan chipkaart

2.9 Kernelement 8: Statische bezetting

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Statische bezetting
Toelichting	
Definitie	Mate van vulling van beschikbare zitplaatsen (inclusief klapstoelen) op het drukste punt
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Percentage gevulde zitplaatsen ten opzichte van de aangeboden zitplaatsen per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, per uurblok (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart en exploitatiebeheersysteem
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Reizigers met ander plaatsbewijs dan chipkaart

2.10 Kernelement 9: Aantal reizigerskilometers

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Aantal reizigerskilometers
Toelichting	
Definitie	Het aantal door reizigers afgelegde kilometers
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In aantal kilometer
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, per propositie, (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

2.11 Kernelement 10: Reizigersopbrengst

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Reizigersopbrengst
Toelichting	
Definitie	Het totaal van de uit kaartverkoop en SOV-opbrengsten verkregen geldbedragen
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In Euro's per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per propositie
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart, verdeelde SOV-gelden en papieren wagenverkoop
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Toedeling van vastrechten aan meerdere modaliteiten en/of toedeling van vastrecht aan meerdere concessies

2.12 Kernelement 11: Herkomst-bestemmingsgegevens

Algemeen	
Datum	13 juni 2007
Versie	2
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Relatiegegevens
Toelichting	
Definitie	Cijfermatig overzicht (matrix) van de herkomst-bestemmingsrelaties binnen een concessie
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal personenritverplaatsingen tussen herkomst en bestemming per kalenderjaar
Detailering van de informatie	Per concessie, per dagsoort, per cluster van haltes (op postcode-niveau 4 posities (in verstedelijkte gebieden 5 posities))
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per jaar
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Reizigers met ander plaatsbewijs dan ov-chipkaart
2	Grafische weergave is wenselijk

3 Optionele elementen – Definitiesheets

3.1 Optioneel element 1: Frequentie

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Aanbod
Informatie-element	Frequentie
Toelichting	
Definitie	Gemiddeld aantal ritten per lijn per uur per richting, gebaseerd op het vertrektijdstip per rit. Versterkingsritten worden niet meegeteld.
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal ritten per uur per uurblok
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, lijn(-deel), per dagsoort (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Planningsysteem van de vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per dienstregeling(-wijziging)
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Voorcalculatie: uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de dienstregeling(-wijziging).
Controleerbaarheid van de informatie	Goed: op basis van de gepubliceerde dienstregeling
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

3.2 Optioneel element 2: Aansluitpunctualiteit

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Aansluitpunctualiteit
Toelichting	
Definitie	Mate waarin geplande aansluitingen gerealiseerd worden
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Percentage gehaalde aansluitingen per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per knooppunt per gedefinieerde aansluiting per dagsoort
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Exploitatiebeheersysteem
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Matig: op basis van aantal klachten
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	OV-autoriteit en vervoerder treden met elkaar in overleg omtrent de aansluitingen waarvan de aansluitpunctualiteit bepaald moet worden.
2	OV-autoriteit en vervoerder bepalen gezamenlijk wanneer een aansluiting als gerealiseerd mag worden beschouwd.
3	Loopafstanden moeten gedefinieerd worden

3.3 Optioneel element 3: Afhandeling klachten

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Afhandeling klachten
Toelichting	
Definitie	Aantal afgehandelde klachten, de gemiddelde behandelingsduur en het aantal openstaande klachten
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal afgehandelde klachten en gemiddelde behandelingstijd in kalenderdagen en het aantal openstaande klachten inclusief de periode dat de klachten openstaan per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per modaliteit per concessie
Nauwkeurigheid van de informatie	Redelijk
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Klachtenregistratie vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Matig, wanneer gekwalificeerd procesbeschrijving en –systeem aanwezig, is controleerbaarheid hoog
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

3.4 Optioneel element 4: Klachtenoverzicht

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Kwaliteit
Informatie-element	Klachtenoverzicht
Toelichting	
Definitie	Een overzicht van klachten van reizigers naar soort klacht
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal klachten per standaard klachtrubriek per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit en per lijn(-deel)
Nauwkeurigheid van de informatie	Redelijk
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Klachtenregistratie vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Matig
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

3.5 Optioneel element 5: Opbrengst per lijn(-deel)

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	0,1
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Opbrengst per lijn(-deel)
Toelichting	
Definitie	Door de vervoerder gerealiseerde reizigersopbrengsten per lijn(-deel)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Euro's per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	SOV-opbrengst alleen voor het totaal van een concessie!

3.6 Optioneel element 6: Vraagafhankelijke ritten

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Vraagafhankelijke ritten
Toelichting	
Definitie	Het aantal gereden vraagafhankelijke ritten
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal gepubliceerde dru's per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, lijn(-deel), per dagsoort (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Gemiddeld
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Registratie door de verkeersleiding
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

3.7 Optioneel element 7: Aantal uitstappers

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Aantal uitstappers
Toelichting	
Definitie	Het aantal uitstappende personen in een voertuig voor openbaar vervoer
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In aantal per kalendermaand
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, (deel-)traject, per dagsoort, per uurblok (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	

3.8 Optioneel element 8: Aantal voertuigen

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Inzet en output productiemiddelen
Informatie-element	Aantal voertuigen
Toelichting	
Definitie	Het aantal voertuigen dat nodig is om de dienstregeling uit te kunnen voeren uitgesplitst naar standaardinzet, reserve, onderhoud en versterking
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In aantallen (samenstelling wagenpark)
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per producttype
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Administratie vervoerder
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per dienstregeling(-wijziging)
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Voorcalculatie: uiterlijk 1 maand voor het ingaan van de dienstregeling(-wijziging).
Controleerbaarheid van de informatie	Matig
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Toegankelijkheid
2	Emissie

3.9 Optioneel element 9: Leeftijd voertuigen

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	2
Informatierubriek	Inzet en output productiemiddelen
Informatie-element	Leeftijd voertuigen
Toelichting	
Definitie	Gemiddelde leeftijd van het daadwerkelijk ingezette wagenpark gewogen met het aantal geplande dienstregelingen dat een voertuig wordt ingezet (exclusief versterkingsritten)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Leeftijd in jaren per kalendermaand
Detailing van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per voertuigtype
Nauwkeurigheid van de informatie	Administratie vervoerder
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Planningsysteem vervoerder en exploitatiebeheersysteem
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Matig ²
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Het bouwjaar en de -maand is de basis voor de berekening.

² Met behulp van een lijst met kentekens, kan op de website www.rdw.nl de voertuiggegevens worden geraadpleegd.

3.10 Optioneel element 10: Relatiestatistiek

Algemeen	
Datum	13 juni 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Relatiestatistiek
Toelichting	
Definitie	Cijfermatig overzicht van de relaties binnen een lijn
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal personenritverplaatsingen tussen herkomst en bestemming op een lijn per dagsoort (gemiddelden per kalenderjaar)
Detailering van de informatie	Per concessie, per lijn, op postcodeniveau 4 posities (in verstedelijke gebieden 5 posities)
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per jaar
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Reizigers met ander plaatsbewijs dan chipkaart
2	Presentatie op lijnniveau en niet op lijn(deel)-niveau
3	Grafische weergave is wenselijk, inclusief de bezetting tussen twee halteclusters

3.11 Optioneel element 11: Versterkingsritten

Algemeen	
Datum	10 december 2007
Versie	1
Informatierubriek	Aanbod van vervoer
Informatie-element	Versterkingsritten
Toelichting	
Definitie	Daadwerkelijk gereden productie boven de productie zoals vastgelegd in de dienstregeling
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Gereden dienstregelingsritten, werkelijke kilometers en werkelijke dienstregelingen
Detailering van de informatie	Per concessie, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	Exploitatiebeheersysteem
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Per kalendermaand
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Niet openbaar
Aandachtspunten	
1	OV-autoriteit en vervoerder treden met elkaar in overleg inzake de exacte interpretatie van de aangeleverde gegevens



315

Groningen
Station

onnelly

4 Gelieerde elementen – Definitiesheets

4.1 Gelieerd element 1: Aantal in/uit-stappers per halte

Algemeen	
Datum	31 mei 2007
Versie	1
Informatierubriek	Vraag naar vervoer
Informatie-element	Aantal in- en uitstappers
Toelichting	
Definitie	Het aantal instappende en uitstappende personen in een voertuig voor openbaar vervoer
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	In gemiddelden per maand
Detailering van de informatie	Per halte, per modaliteit, per lijn(-deel), per dagsoort, per uurblok (per producttype).
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Ad hoc
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Openbaar
Aandachtspunten	
1	Definitie van een halte (beide zijden van de weg, busstations)
2	Reizigers met ander plaatsbewijs dan chipkaart

4.2 Gelieerd element 2: Herkomst-bestemmingsgegevens

Algemeen	
Datum	23 juni 2007
Versie	2
Informatierubriek	Vraag
Informatie-element	Relatiegegevens
Toelichting	
Definitie	Cijfermatig overzicht (matrix) van de herkomst-bestemmingsrelaties binnen een gebied (groter dan een concessie)
Uitvoering	
Eenheid waarin de informatie wordt uitgedrukt	Aantal personenritverplaatsingen per dag tussen herkomst en bestemming (gemiddelden per kalenderjaar)
Detailing van de informatie	Per dagsoort, op postcodeniveau 4 posities (in verstedelijkte gebieden 5 posities)
Nauwkeurigheid van de informatie	Hoog
Bron waaruit de informatie wordt verkregen	ov-chipkaart en bestand van een TTP (trusted third party) bureau
Frequentie waarin de informatie wordt verschaft	Ad hoc
Tijdstip waarop de informatie wordt verschaft	Nacalculatie: binnen een kalendermaand na de verslagperiode
Controleerbaarheid van de informatie	Goed
Status van de informatie	Niet openbaar
Aandachtspunten	
1	Reizigers met ander plaatsbewijs dan chipkaart
2	Definitie van het gebied (verzameling van concessies)
3	Afspraken met TTP-bureau (inclusief toetsing CBP-wetgeving)
4	Grafische weergave is wenselijk

5 Indeling ten behoeve van detaillering

In de definitiesheets worden veelvuldig detailleringen gehanteerd. Gezien de doelen van MIPOV2008, moeten de detailleringen gestandaardiseerd worden. In dit hoofdstuk is een indeling van de detailleringen die in meerdere definitiesheets terugkomen weergegeven.

Modaliteit

De volgende modaliteiten worden onderscheiden:

- Bus
- Ferry
- Metro
- Tram
- Trein

Dagsoort en standaard dienstregelingjaar

Om de ontwikkeling van het aanbod over meerdere jaren te kunnen volgen, wordt een standaard dienstregelingjaar gehanteerd. Hierdoor ontstaat geen verschil in aanbod wanneer bijvoorbeeld in jaar x gerekend wordt met 5 feestdagen en in jaar y met 7³.

Dagsoort	Standaard dienstregelingjaar
werkdag niet-vakantieperiode	xx dagen
werkdag vakantieperiode	xx dagen
totaal werkdagen	255 dagen
zon- en feestdag niet-vakantieperiode	xx dagen
zon- en feestdag vakantieperiode	xx dagen
totaal zon- en feestdagen	58 dagen
zaterdag niet-vakantieperiode	xx dagen
zaterdag vakantieperiode	xx dagen
totaal zaterdagen	52 dagen

Bij de dagsoorten is gebruik gemaakt van een standaard werkdag (en dus geen onderscheid in bijvoorbeeld wel of geen koopavond). De dienstregelingen die bijvoorbeeld op 1 avond gelden, tellen voor 1/5^e mee in de dru's van een standaard werkdag.

³ Als in een jaar de kerstdagen in het weekend vallen heeft dat jaar meer werkdagen en minder zon- en feestdagen. Daarnaast omvat een dienstregelingjaar ongeveer een keer per zes jaar 53 weken (ipv 52 weken).

Door te werken met een standaard dienstregelingjaar zijn de kwantiteiten van de verschillende jaren goed vergelijkbaar.

Producttype

Met een producttype wordt een kenmerk van een bepaalde lijn of lijnbundel bedoeld. Hierbij wordt gedacht aan buurtbussen, belbussen, sneldienstlijnen, HOV-lijnen, regioliijnen, ontsluitende lijnen, verbindende lijnen, stadsdienstlijnen, etc. Een indeling in producttype is, gezien de (groeierende) verscheidenheid niet gedefinieerd.

Tijdcategorie

De volgende tijdcategorieën worden voor de punctualiteit onderscheiden:

- <= 120s
- -120s tot -60s
- -60s tot 0s
- 0s tot +60s
- +60s tot +120s
- +120s tot +180s
- +180s tot +300s
- +300s tot +900s
- >= 900s (inclusief uitgevallen)

Incidentenrubriek

De rubrieken A, B, C zijn gelijk aan de geldende landelijke sociale veiligheidsrubricering. Ter volledigheid worden deze rubrieken hier genoemd, echter wanneer ze landelijk wijzigen, geldt de vernieuwde rubricering. Rubriek D is geen afgeleide en derhalve kan deze alleen gewijzigd worden bij een wijziging van MIPOV2008.

- A1. Mishandeling personeel / A1b. Mishandeling reiziger
- A2. Bedreiging personeel met wapen / A2b. Bedreiging reiziger met wapen
- A3. Bedreiging/intimidatie personeel (zonder wapen) / A3b. Bedreiging/intimidatie
- A4. Diefstal/beroving personeel / A4b. Diefstal/beroving reiziger
- A5. Optreden tegen drugsoverlast/gebruik verdovende middelen
- A6. Optreden tegen vandalisme/graffiti/brandstichting
- A7. Overige overtredingen tegen personeel / A7b. Overige overtredingen tegen reizigers
- B1. Schelden/beledigen personeel / B1b. Schelden/beledigen reiziger
- B2. Lastigvallen personeel / B2b. Lastigvallen reiziger
- B3. Optreden bij betalingsproblemen
- B4. Overige verstoringen
- C1. Overtreding BPV (bijvoorbeeld verstoring exploitatie, roken)
- C2. Overtreding overige huisregels vervoerbedrijf
- D1. Aanrijding
- D2. Brand
- D3. Enkelzijdig ongeval
- D4. Materieeldefect
- D5. Ongevallen in het voertuig
- D6. Overig

Klachtenrubriek

- K1. Punctualiteit
- K2. Rituitval
- K3. Toegankelijkheid van het voertuig
- K4. Beschikbaarheid van zitplaatsen
- K5. Kwaliteit van het voertuig
- K6. Kwaliteit van de halte
- K7. Informatievoorziening
- K8. Sociale veiligheid
- K9. Houding van personeel
- K10. Overig

Uitvalrubriek

- 1. Geen personeel
- 2. Geen materieel
- 3. Materieel defect
- 4. Ongeval
- 5. Te grote vertraging
- 6. Extreme weersomstandigheden
- 7. Sociale onveiligheid
- 8. Overig



83

83

EDE-WAGeningen



Stadsvervoer Nederland
Utrecht

83

EDE-WAGeningen
HS

703

BP-BG-13

Bijlagen

Bijlage 1: Nota van Toelichting

Inleiding

Per kernelement, optioneel element en gelieerd element wordt een toelichting gegeven waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt. De inhoudelijke argumentatie komt voort uit discussies in de werkgroepbijeenkomsten en de landelijke bijeenkomsten met alle ov-autoriteiten.

Daarnaast zijn een aantal oorspronkelijke MIPOV-elementen vervallen. De beweegredenen voor het laten vervallen van deze elementen zijn in deze toelichting opgenomen.

In de definitiesheets wordt zoveel mogelijk uitgegaan van standaard verslagperioden en aanleverfrequenties. De verslagperiode en frequentie kunnen mogelijk na een evaluatie aangepast worden. De detaillering van informatie is eveneens zoveel mogelijk gestandaardiseerd.

Bij de frequentie waarin de informatie en het tijdstip waarop de informatie geleverd worden is uitgegaan van een kalendermaand. Het staat de ov-autoriteit vrij om dit te verruimen naar een kwartaal. Voor de standaardisatie is het wel van groot belang dat de eenheid niet wordt gewijzigd.

Kernelementen

Kernelement 1: Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen

Een lijnenoverzicht is op zich geen managementinformatie. Dit element is opgenomen zodat de overige informatie-elementen hieraan gerelateerd worden. Het lijnoverzicht is gebaseerd op lijn(delen). Het is dus van essentieel belang om weloverwogen een keus te maken of een lijn opgedeeld wordt in lijndelen. Het aantal dienstregelingen wordt dan bijvoorbeeld ook weergegeven per lijndeel en niet voor de gehele lijn.

Bij het knippen van lijn in lijndelen, is het van belang om te bepalen hoe de overige informatie-elementen gerapporteerd moeten worden (het kan bijvoorbeeld van belang zijn om van een lijndeel de statische bezetting te weten, de lijn moet dan opgeknipt worden).

Redenen om een lijn op te knippen in lijndelen zijn onder andere:

- lijn valt in verschillende concessies (in dat geval moet de lijn op de concessiegrens geknipt worden);
- lijn valt binnen een concessie maar een deel wordt door een andere ov-autoriteit betaald;
- lijn is erg lang (langer dan 60 minuten);
- lijn heeft verschillende karakters (bijvoorbeeld streeklijn tot het station en verder als stadslijn;

-
- lijnen worden min of meer toevallig op knooppunt aan elkaar gekoppeld;
 - Statische bezetting.

Een lijn(deel) behoort altijd tot één modaliteit (niet meer niet minder). Wel kunnen de verschillende lijndelen van een lijn tot verschillende modaliteiten behoren. In eerste instantie lijkt dit alleen mogelijk bij de combinatie metro/sneltram.

Daarnaast is het mogelijk om met producttypen te werken. De ov-autoriteit is volledig vrij in het kiezen van producttypen. Daarbij kan gedacht worden aan:

- Stadslijnen (evt. per stad) versus streeklijnen;
- Ontsluitende lijnen versus verbindende lijnen;
- Aparte productformules, zoals HOV of Sternet;
- Oproepgestuurde lijnen;
- Buurtbussen.

Een lijn(deel) kan slechts aan één productformule worden toegewezen

Alle overzichten bevatten clusterings per modaliteit en per productformule. Vanzelfsprekend zijn er vanuit de gegevens per lijn(deel), buiten het MIPOV om, altijd andere combinaties te maken.

Met bijvoorbeeld routevarianten van een lijn op de dag en lijnen waarvan de laatste 2 ritten oproepbaar zijn, moet pragmatisch omgegaan worden.

Kernelement 2: Aantal dienstregelinguren

Deze informatie zegt iets over de kwantiteit van het vervoeraanbod en is nodig om indicatoren te bepalen.

Bij het bepalen van het aantal dienstregelinguren (dru's) is het belangrijk om gebruik te maken van een standaard dienstregelingjaar. Hierdoor is het aantal dienstregelinguren tussen de verschillende jaren te vergelijken. Doordat de feestdagen van jaar tot jaar op andere kalenderdagen vallen en doordat een dienstregelingjaar soms 53 weken lang is ontstaan er anders verschillen in dienstregelinguren zonder dat de dienstregeling hoeft te wijzigen.

In Nederland wordt in concessies niet eenduidig aangegeven of en zo ja tot hoeveel minuten stationnement in een rit meetelt als dienstregelinguur. Hierdoor is het niet mogelijk om een standaard op te stellen. Binnen MIPOV wordt dan ook geen oordeel gegeven over wat wel en niet wenselijk of aanvaardbaar is. Een bewuste keus moet wel gemaakt worden.

Versterkingsritten worden niet meegenomen in het bepalen van de dienstregelinguren. Dit is een gangbare definitie die gebaseerd is op:

- versterkingsritten vergroten het aanbod dat de klant gedaan wordt niet;
- versterkingsritten worden niet gepubliceerd en rijden alleen wanneer de vervoervraag dat vereist, waardoor op voorcalculatie geen gegevens te leveren zijn.

Het uitgangspunt is het aanbod aan de klant. Dru's van een kleine bus tellen daarom even zwaar mee als een dru van een 18 meter bus. In de financiële afrekening tussen de DO en de vervoerder kan de relatie materieelinzet versus dru wel van belang zijn.

Kernelement 3: Aantal dienstregelingkilometers

Deze informatie zegt iets over de kwantiteit van het vervoeraanbod en is nodig om indicatoren te bepalen.

Voor de toelichting wordt verwezen naar MIPOV2008-element 2, met uitzondering van het begrip stationnementen, omdat stationnementen geen gevolgen hebben voor de aantallen kilometers.

Kernelement 4: Rituitval

Om de gerealiseerde kwaliteit van het ov-product te kwantificeren, wordt de punctualiteit/regelmaat in combinatie met rituitval gehanteerd.

Een rit is uitgevallen wanneer deze niet op de eindhalte aankomt, of als deze bij de eindhalte meer dan 15, 30, 45 of 60 minuten vertraging heeft (afhankelijk van de afspraken tussen de ov-autoriteit en vervoerder). De eindhalte is bewust als maatstaf genomen, omdat de volgende situaties zich kunnen voordoen:

- Een voertuig begint niet aan een rit;
- Een voertuig start bij het beginpunt, maar valt halverwege uit;
- Een voertuig start bij het beginpunt en gaat gedurende de rit over op een andere rit.

Bij de drie situaties komt het voertuig niet aan bij de eindhalte en kan als uitgevallen beschouwd worden.

Bij de detaillering van dit element is een onderscheid gemaakt in aantal ritten en dienstregelingen. Op deze manier is achteraf te bepalen welk percentage van de dienstregelingen uitgevoerd zijn. Hierbij moet opgemerkt worden dat bij uitval de dienstregelingen van de gehele gepubliceerde rit worden meegenomen.

Kernelement 5a: Punctualiteit

Om de gerealiseerde kwaliteit van het ov-product te kwantificeren wordt de punctualiteit of regelmaat in combinatie met rituitval gehanteerd. Bij een lage frequentie heeft punctualiteit de voorkeur boven regelmaat. Echter is het aan de vervoerder en de ov-autoriteit om per lijn (-deel) te bepalen welke indicator gebruikt gaat worden.

In Nederland wordt in concessies niet eenduidig aangegeven of en zo ja tot hoeveel minuten afwijking van de gepubliceerde dienstregeling een rit te vroeg of te laat aan komt/vertrekt. Hierdoor is het niet mogelijk om een standaard op te stellen. Daarom is ervoor gekozen om met tijdcategorieën⁴ te werken zodat enerzijds iedere ov-autoriteit de resultaten met de norm kan vergelijken en anderzijds gegevens tussen verschillende concessies vergeleken kunnen worden.

⁴ Zie hoofdstuk 5 voor de indeling van de tijdcategorieën.

Kernelement 5b: Regelmaat

Bij een hoge frequentie is de punctualiteit van minder toegevoegde waarde dan de regelmaat. De kwaliteit van het vervoerproduct wordt daarom ook bepaald aan de hand van regelmaat. Het is dus *of* regelmaat *of* punctualiteit.

De regelmaat is optimaal als de tijd tussen 2 opeenvolgende ritten precies gelijk is aan het interval volgens dienstregeling. De kwaliteit voor reizigers neemt af, als de tijd tussen 2 opeenvolgende ritten groter is dan het interval volgens dienstregeling. Om te kunnen bepalen in welke gevallen de regelmaat onvoldoende is, worden grenswaarden vastgesteld tussen de vervoerder en ov-autoriteit.

Een rit krijgt het predicaat 'regelmaat in orde' als het interval sinds de vorige rit niet groter is dan de grenswaarde.

Kernelement 6: Aantal incidenten/calamiteiten

Sociale veiligheid en verkeersveiligheid spelen in een steeds toenemende mate een rol bij de kwaliteitsbeleving en daarmee het gebruik van het ov. Door het aantal incidenten per rubriek te krijgen, heeft de ov-autoriteit een goed beeld wat speelt binnen de concessie.

Bij rubriek D is de voorwaarde voor het invoeren van hulpdiensten toegevoegd, aangezien dit de incidenten betreffen die belangrijk zijn. Kleine incidenten, zoals het beschadigen van een voertuig door een paaltje te raken, zijn minder van belang.

De incidentrubrieken A t/m C blijven gelijk aan de codes zoals deze voor de sociale veiligheidsmonitor worden gehanteerd. Hierin is de sociale veiligheidsmonitor leidend.

Kernelement 7: Aantal instappers

Met de ov-chipkaart worden reizigers geregistreerd bij het in- en uitchecken. Een reiziger kan gedurende een reis meerdere malen in- en uitchecken. Aangezien het niet de bedoeling is om het aantal reizigers te meten, maar het aantal mensen in een voertuig op een bepaalde lijn, etc wordt gebruik gemaakt van de term instappers. Dit is in feite dezelfde definitie als in het oorspronkelijke MIPOV-element 'reizigers'. Echter is de meetmethode wezenlijk verschillend. In het oorspronkelijke MIPOV wordt voornamelijk gebruik gemaakt van NVS-tellingen. Deze tellingen zijn waarnemingen van de chauffeurs in november van enig jaar. De betrouwbaarheid van deze gegevens is onbekend, echter aangezien deze onbetrouwbaarheid ieder jaar gelijk was, kon hiermee gewerkt worden. Met de ov-chipkaart wordt het hele jaar door precies geregistreerd hoeveel mensen inchecken. De betrouwbaarheid is veel groter. Deze wijziging van meetmethode en betrouwbaarheid kan leiden tot een trendbreuk.

Aandachtspunt is het in-checken op de wal (met name bij metro), waarna het mogelijk is om met verschillende lijnen te gaan reizen. In dat geval is het niet mogelijk om het aantal instappers op basis van check-in toe te kennen aan een bepaalde lijn. Wel aan een groep van lijnen. Of, en zo ja hoe, deze reizigers toegekend moeten worden aan de individuele lijndelen is nog niet helder.

Daarnaast zijn er reizigers die blijven zitten bij bijvoorbeeld concessiegrens overschrijding of bij wijziging van het lijnnummer. Deze worden ook niet meegeteld bij het aantal instappers. Deze onnauwkeurigheid wordt geaccepteerd, omdat de verwachting is dat dit aantal klein is en de reizigerskilometers wel geregistreerd worden.

Kernelement 8: Statische bezetting

Bij de bezetting is bewust gekozen voor statische bezetting en niet voor dynamische bezetting. Voor veel lijnen geldt dat drukke trajecten bepalend zijn voor de frequentie en materieelinzet. Uit kwaliteitsoogpunt is het belangrijk om te weten wat de bezetting op deze punten is.

Dynamische bezetting geeft de gemiddelde bezetting over de gehele lijn weer. Hierdoor worden ook rustige trajecten meegeteld. De dynamische bezettingsgraad wordt hierdoor laag. Deze lage bezetting kan een onjuist beeld geven van de gehele lijn.

De statische bezetting wordt bepaald met behulp van het aantal daadwerkelijk aangeboden zitplaatsen. Het wel of niet kunnen zitten is een belangrijke graadmeter voor de klanttevredenheid en daarmee voor het gebruik van het ov. Bovendien worden er diverse definities voor het aantal staanplaatsen per voertuig gehanteerd.

Kernelement 9: Aantal reizigerskilometers

Oorspronkelijk was voorzien dat per lijn een halte-haltematrix op het voertuig aanwezig was met daarin de tariefkilometers. Inmiddels is duidelijk geworden dat een dergelijke matrix vooralsnog niet zal worden gehanteerd zodat wordt teruggevallen op de standaard die in de software aanwezig is: Het chipkaartsysteem berekent reizigerskilometers op basis van (werkelijke) afstanden die in het planningssysteem zijn vastgelegd.

Reizigers met een studentenkaart worden middels vervoersvoorwaarden verplicht om in- en uit te checken. De kilometers van deze reizigers worden daardoor ook geregistreerd.

Kernelement 10: Reizigersopbrengst

In dit element wordt per concessie onderscheid gemaakt in opbrengst per propositie en SOV-gelden. In de Toolbox is de opbrengst per propositie per lijn(-deel) opgenomen.

Kernelement 11: Herkomst-bestemmingsoverzicht

In dit element worden per concessie de reisrelaties weergegeven. Deze relaties worden op halte-halte niveau verzameld en in halteclusters weergegeven. Die clusters betreffen postcodegebieden (niveau 4 cijfers), maar in verstedelijkte gebieden zal het soms wenselijk zijn om op 'postcode 5-niveau' te clusteren. De overzichten geven het gemiddelde aantal reizigers per relatie per dagsoort aan (zowel voor de werkdagen, de zaterdagen als de zondagen) op basis van de waarnemingen van een kalenderjaar.

Optionele informatie-elementen

Hieronder wordt toegelicht waarom bepaalde elementen als optioneel zijn opgenomen.

Optioneel element 1: Frequentie

Dit element is opgenomen als optioneel informatie-element en niet als een verplicht element aangezien deze informatie niet door een meerderheid van de ov-autoriteiten wordt gevraagd.

Optioneel element 2: Aansluitpunctualiteit

Aansluitpunctualiteit is in de beleving van de reizigers zeer belangrijk. Echter de reizigersstromen bepalen welke aansluitingen tussen 2 lijnen belangrijk zijn. Dit zijn dus niet alle aansluitingen. De ov-autoriteit bepaalt samen met de vervoerder van welke aansluitingen de aansluitpunctualiteit geleverd wordt. Hierbij is het tevens van belang om vooraf de minimale overstaptijd te bepalen.

Aangezien aansluitpunctualiteit zeer locatieafhankelijk en maatwerk is, is dit informatie-element niet verplicht, maar wel optioneel op te vragen. Daarnaast zijn de gegevens door de diversiteit niet optelbaar en vergelijkbaar.

Optioneel element 3: Afhandeling van klachten

Niet iedere ov-autoriteit heeft behoefte aan het aantal afgehandelde klachten en de gemiddelde behandelingstijd. Hierdoor is dit element optioneel.

Optioneel element 4: Klachtenoverzicht

Niet iedere ov-autoriteit heeft behoefte aan een klachtenoverzicht. Hierdoor is dit element optioneel. Om een duidelijk overzicht te krijgen, worden de klachten gerubriceerd. Per rubriek is vervolgens te zien hoeveel klachten zijn ingediend. Hierbij is het aantal klachten per aard te zien.

Optioneel element 5: Opbrengst per lijn(-deel)

Om een beeld te krijgen van de opbouw van de totale opbrengst, kunnen de ov-autoriteiten apart de opbrengsten SOV-kaart en de opbrengst per lijn(-deel) opvragen. Dit informatie-element geeft gedetailleerdere informatie dan kernelement 10.

Optioneel element 6: Percentage gereden vraagafhankelijke ritten

Dit informatie-element gaat alleen om uitgevoerde vraagafhankelijke dienstregelingritten en is sterk afhankelijk van de lokale situatie (niet in alle concessies worden vraagafhankelijke ritten aangeboden). Hierdoor is het element optioneel.

Optioneel element 7: Aantal uitstappers

Zie Kern-element 'aantal instappers'.

Optioneel element 8: Aantal voertuigen

De inzet van voertuigen is de verantwoordelijkheid van het vervoerbedrijf en daardoor is de toegevoegde waarde van deze informatie beperkt.

Optioneel element 9: Leeftijd voertuigen

In een PvE kan een maximale gemiddelde leeftijd van het wagenpark worden geëist. Dit is niet landelijk van toepassing waardoor het element optioneel en geen kernelement is.

Optioneel element 10: Relatiestatistiek

In dit element worden per lijn(deel) de reisrelaties weergegeven. Deze relaties worden op halte-halte niveau verzameld en in halteclusters weergegeven. Die clusters betreffen postcodegebieden (niveau 4 cijfers), maar in verstedelijkte gebieden zal het soms wenselijk zijn om op 'postcode 5-niveau' te clusteren. De overzichten geven het gemiddelde aantal reizigers per relatie per dag aan, zowel voor de werkdagen, de zaterdagen als de zondagen, op basis van de waarnemingen van een kalenderjaar. Dit element is met name van belang voor ov-autoriteiten die actief (betrokken) zijn op het gebied van vervoerontwikkeling. Daarom is dit element optioneel en geen kernelement.

Optioneel element 11: Versterkingsritten

Naast de in de dienstregeling vastgelegde ritten worden in de meeste concessies additionele ritten gereden in de vorm van versterkingsritten. Deze ritten rijden al naar gelang de vervoervraag en varieert in tijd en plaats.

De wijze waarop versterkingsritten worden gepland, verschilt van vervoerder tot vervoerder. Voor het onderhavige element wordt uitsluitend gebruik gemaakt van daadwerkelijk gerealiseerde versterking. Een vergelijking van geplande en gerealiseerde versterking wordt niet gemaakt. De gereden versterkingsritten liggen vast in exploitatiebeheerssystemen en zijn door codes herkenbaar t.o.v. de reguliere dienstregelingsritten. De vastlegging van de informatie verschilt van vervoerder tot vervoerder:

- Registratie van de inzet van een versterkingswagen op lijn x, geen nadere aanduiding van het gereden traject, of
- Registratie van de inzet van een versterkingswagen en registratie van de route, of
- Registratie van de inzet van een versterkingswagen met bijbehorende uren.

De informatie over versterkingsritten is vooral van belang voor de concessies waarin gereden versterkingsritten separaat financieel worden afgerekend. De reizigers en bijbehorende opbrengsten van versterkingsritten behoeven geen separate aandacht aangezien deze kwantiteiten zijn opgenomen in de kernelementen 7-10.

Gelieerde informatie-elementen

Hieronder wordt toegelicht waarom bepaalde elementen als gelieerd element zijn opgenomen.

Gelieerd element 1: In- en uitstappers per halte

Vanwege diverse redenen hebben ov-autoriteiten soms instapgegevens per halte nodig. Bijvoorbeeld vanwege een abri-plan. Het is niet noodzakelijk om continue over de in- en uitstapgegevens van alle halten te beschikken. Daarom past een dergelijk overzicht niet binnen het MIPOV. De ov-autoriteiten zijn echter unaniem van mening dat deze gegevens op ad hoc basis opgevraagd moeten kunnen worden. Vandaar dat er voor gekozen is om dit element als 'gelieerd aan het MIPOV' in deze rapportage op te nemen.

Gelieerd element 2: Concessiegrensoverschrijdende relatiestatistiek

Onder andere vanwege verkeers- en vervoerstudies hebben ov-autoriteiten soms relatiegegevens nodig van een groter gebied dan een concessie. Een dergelijk overzicht valt buiten het MIPOV (wat concessiegebonden is). Bovendien kan dit betekenen dat de gegevens van verschillende vervoerders en/of verschillende ov-autoriteiten moeten worden samengevoegd. De werkgroep heeft uitgebreid aandacht aan dit onderwerp besteed wat tot een procedureel en inhoudelijk voorstel heeft geleid. Hoewel dit element (omdat het ad hoc en concessieoverstijgend is) niet tot het MIPOV behoort is besloten dit element toch in deze rapportage op te nemen. Enerzijds vanwege het grote belang dat door de diverse ov-autoriteiten er aan gehecht wordt en anderzijds omdat daarmee deze oplossing door alle partijen bekrachtigd wordt.

Vervallen MIPOV-elementen

Aantal dienstregeling aansluitingen

Het aantal dienstregeling aansluitingen zegt weinig over de kwaliteit. Dit element is vervangen door het optionele element “aansluitpunctualiteit”.

Omvang direct en indirect personeel

Deze informatie is alleen noodzakelijk bij een concessieovergang. Eerdere overwegingen dat dit element wel geleverd moet worden is het wantrouwen dat bij concessieovergang overtollig personeel uit een andere concessie mee overkomt. Door het personeelsverloop in de tijd te zien kan dit wantrouwen weggenomen worden. Echter een verklaring van een onafhankelijke deskundige bij het eindigen van de concessie is ook voldoende.

Aantal reizigers

Een reiziger maakt onafgebroken 1 of meerdere ritten tussen de herkomst en bestemmingshalte. Door opdeling in verschillende concessies is het praktisch onmogelijk om het aantal reizigers te bepalen. Dit element is in MIPOV2008 vervangen door “Aantal instappers”. Het leveren van deze informatie is door het vervallen van de artikelen 82 en 108 van de WP2000 niet meer verplicht.

Aantal verkochte vervoerbewijzen

De ov-chipkaart vervangt het huidige vervoerbewijs. De ov-chipkaart is drager van proposities en te verkrijgen als persoonlijke, anonieme of wegwerpkaart. Een verkochte ov-chipkaart is moeilijk aan een concessie toe te wijzen. Aan welke concessie wordt een ov-chipkaart toegewezen die op een knooppunt met lijnen van verschillende concessies wordt verkocht? Het leveren van deze informatie is door het vervallen van de artikelen 54 t/m 72 van het BP2000 niet meer verplicht.

Reizigersopbrengst per kaartsoort

Met de ov-chipkaart verdwijnen kaartsoorten en worden vervangen door proposities. Dit element is vervangen door het optionele element “Opbrengst per lijn(-deel)”. Het leveren van deze informatie is door het vervallen van de artikelen 54 t/m 72 van het BP2000 niet meer verplicht.

Verdeling derving SOV-kaart

Alle opbrengsten worden in MIPOV2008 ondergebracht in het element “Opbrengst”. Het leveren van deze informatie is door het vervallen van de artikelen 54 t/m 72 van het BP2000 niet meer verplicht.

Aandeel lage vloermaterieel

In 2010 moeten alle bussen een lage vloer hebben. De relevante van dit element is hierdoor vervallen. Het leveren van deze informatie is door het vervallen van de artikelen 82 en 108 van de WP2000 niet meer verplicht.

Jaarrekening/jaarverslag

De verplichting van het BP2000 artikel 68 is komen te vervallen. Daarnaast geeft het jaarverslag weinig informatie op concessieniveau en is altijd opvraagbaar bij de KvK.

Locatie verkooppunten

Dit is geen primaire informatie tussen de vervoerder en de ov-autoriteit. Indien gewenst kan deze informatie opgehaald worden in de wereld van de kaartdistributie. Daarnaast zal kaartverkoop en verspreiding steeds meer per internet gaan, waardoor dit element niet meer is toe te wijzen aan een concessie.

Kosten geoormerkte gelden

De bekostigingssystematiek van het ov is gewijzigd. Het ov wordt gefinancierd van de BDU.

Bijlage 2: Kernelementen – Standaardtabellen

Kern-element 1: Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen

Overzicht bus-, tram-, ferry-, metro- en treinlijnen				
Ingangsdatum				
Concessie				
Modaliteit	Producttype	Publieks-Lijn-nummer	Van	Naar

nb: lijndelen aangeven middels een volgnummer na het lijnnummer

vb: lijn 74-1: Doetinchem - Varsseveld / lijn 74-2: Varsseveld - Haaksbergen

Kern-element 2: Aantal dienstregelinguren

Aantal dienstregelingen in: uren per standaard dienstregelingjaar							
Ingangsdatum							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Stationnementen van xx minuten tellen mee in het bepalen van de dienstregelingen							
Lijnnummer	Niet-vakantieperiode			Vacantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
Totaal							

Kern-element 3: Aantal dienstregelingkilometers

Aantal dienstregelingkilometers <i>in: voertuigkilometers per standaard dienstregelingjaar</i>							
Ingangsdatum							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
Totaal							

Kern-element 4: Rituitval

Rituitval in: aantal ritten en de dienstregelinguren van die ritten per kalendermaand							
Uitgevallen ritten > in aantallen							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer							
Vertragsnorm							
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
04-05							
05-06							
06-07							
07-08							
08-09							
09-10							
10-11							
11-12							
12-13							
13-14							
14-15							
15-16							
16-17							
17-18							
18-19							
19-20							
20-21							
21-22							
22-23							
23-00							
00-01							
01-02							
02-03							
03-04							
Totaal							

Rituitval in: aantal ritten en de dienstregelinguren van die ritten per kalendermaand							
Uitgevallen ritten > in dienstregelinguren							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer							
Vertragsnorm							
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
04-05							
05-06							
06-07							
07-08							
08-09							
09-10							
10-11							
11-12							
12-13							
13-14							
14-15							
15-16							
16-17							
17-18							
18-19							
19-20							
20-21							
21-22							
22-23							
23-00							
00-01							
01-02							
02-03							
03-04							
Totaal							
Totaal aantal gepubliceerde dru's							
Percentage uitgevallen dru's							

Ritten worden toegekend aan een uurblok op basis van het vertrektijdstip van een rit per lijn(-deel)

Rituitval in: aantal ritten en de oorzaak per kalendermaand							
Uitgevallen ritten > in aantallen							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Vertragsnorm							
Rubriek	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
[1]							
[2]							
[3]							
[4]							
[5]							
[6]							
[7]							
[8]							
Totaal							

Kernelement 5a: Punctualiteit

Punctualiteit in: percentage van de ritten per klasse per kalendermaand							
Aankomstpunctualiteit / vertrekpunctualiteit *							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Dagdeel **							
Lijnnummer							
Meetpunt							
Klasse***	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
<= 120s							
-120s tot -60s							
-60s tot 0s							
0s tot +60s							
+60s tot +120s							
+120s tot +180s							
+180s tot +300s							
+300s tot +900s							
>= 900s (incl.uitval)							

* Doorhalen wat niet van toepassing is

** Dagdeel is of de hele dag, of een nader te definiëren combinatie van uurblokken

*** Klasse is het aantal seconden dat de werkelijke vertrektijd van de dienstregelingstijd afwijkt

interval

Kernelement 7: Aantal instappers

Aantal instappers in: <i>instappers per kalendermaand</i>							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer							
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
04-05							
05-06							
06-07							
07-08							
08-09							
09-10							
10-11							
11-12							
12-13							
13-14							
14-15							
15-16							
16-17							
17-18							
18-19							
19-20							
20-21							
21-22							
22-23							
23-00							
00-01							
01-02							
02-03							
03-04							
Totaal							

NB: bij de vergelijkbaarheid tussen maanden moet rekening gehouden worden met het aantal dagen per dagsoort in de verschillende maanden

Kernelement 8: Statische bezetting

Statische bezetting in: percentage gevulde zitplaatsen versus aangeboden zitplaatsen per kalendermaand						
Jaar + kalendermaand						
Concessie						
Modaliteit						
Producttype						
Lijnnummer						
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
04-05						
05-06						
06-07						
07-08						
08-09						
09-10						
10-11						
11-12						
12-13						
13-14						
14-15						
15-16						
16-17						
17-18						
18-19						
19-20						
20-21						
21-22						
22-23						
23-00						
00-01						
01-02						
02-03						
03-04						

Kernelement 9: Aantal reizigerskilometers

Reizigerskilometers in: reizigerskilometers per kalendermaand							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
Totaal							

NB: bij de vergelijkbaarheid tussen maanden moet rekening gehouden worden met het aantal dagen per dagsoort in de verschillende maanden

Kernelement 10: Reizigersopbrengst

Reizigersopbrengsten in: euro's per kalendermaand							
Jaar							
Concessie							
Modaliteit							
Kalender- maand	Propositie						Totaal
Januari							
Februari							
Maart							
April							
Mei							
Juni							
Juli							
Augustus							
September							
Oktober							
November							
December							
Totaal							

NB: bij de vergelijkbaarheid tussen maanden moet rekening gehouden worden met het aantal dagen per dagsoort in de verschillende maanden

.....

Kernelement 11: Herkomst-bestemmingsgegevens

HB-matrix per concessie in: <i>gemiddeld aantal personenverplaatsingen per dagsoort tussen herkomst en bestemming</i>							
Jaar							
Concessie							
Dagsoort							
Herkomst	Bestemming						

Bijlage 3: Optionele elementen - Standaardtabellen

Optioneel element 1: Frequentie

Frequentie <i>in: aantal ritten per uur per uurblok</i>						
Ingangsdatum						
Concessie						
Modaliteit						
Producttype						
Lijnnummer						
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
04-05						
05-06						
06-07						
07-08						
08-09						
09-10						
10-11						
11-12						
12-13						
13-14						
14-15						
15-16						
16-17						
17-18						
18-19						
19-20						
20-21						
21-22						
22-23						
23-00						
00-01						
01-02						
02-03						
03-04						

Optioneel element 2: Aansluitpunctualiteit

Aansluitpunctualiteit in: <i>percentage gehaalde aansluitingen per kalendermaand</i>						
Jaar + kalendermaand						
Concessie						
Modaliteit						
Producttype						
Knooppunt						
Aansluiting	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode		
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag
Gemiddeld						

Optioneel element 3: Afhandeling klachten

Klachtafhandeling in: aantal afgehandelde klachten en gemiddelde behandelingstijd in kalenderdagen per kalendermaand						
Jaar						
Concessie						
Modaliteit						
Kalender- maand	Klachten		Klachten		Klachten	
	Aantal	Behandelingstijd	Aantal	Behandelingstijd	Aantal	Behandelingstijd
Januari						
Februari						
Maart						
April						
Mei						
Juni						
Juli						
Augustus						
September						
Oktober						
November						
December						
Totaal/gem						

Openstaande klachten in: aantal openstaande klachten en gemiddelde tijd dat de klachten openstaan per kalendermaand			
Jaar			
Concessie			
Modaliteit			
Kalender- maand	Aantal klachten		
	< 1 maand	< 3 maanden	> 3 maanden
Januari			
Februari			
Maart			
April			
Mei			
Juni			
Juli			
Augustus			
September			
Oktober			
November			
December			
Totaal/gem			

[illegible]

Optioneel element 5: Opbrengst per lijn(-deel)

Opbrengst per lijn(-deel) in: euro's per kalendermaand							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Propositie							
Lijnnummer	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
Totaal							

Optioneel element 6: Vraagafhankelijke ritten

Aantal ingezette vraagafhankelijke dru's in: dru's per kalendermaand							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
Totaal							

Optioneel element 7: Aantal uitstappers

Aantal uitstappers in: aantal per kalendermaand							
Jaar + kalendermaand							
Concessie							
Modaliteit							
Producttype							
Lijnnummer							
Uurblok	Niet-vakantieperiode			Vakantieperiode			Totaal
	Werkdag	Zaterdag	Zondag	Werkdag	Zaterdag	Zondag	
04-05							
05-06							
06-07							
07-08							
08-09							
09-10							
10-11							
11-12							
12-13							
13-14							
14-15							
15-16							
16-17							
17-18							
18-19							
19-20							
20-21							
21-22							
22-23							
23-00							
00-01							
01-02							
02-03							
03-04							
Totaal							

Optioneel element 8: Aantal voertuigen

Aantal voertuigen in: aantallen (samenstelling wagenpark)						
Ingangsdatum						
Concessie						
Modaliteit						
Voertuig type	Producttype					Totaal
	A	B	C	D	E	
Totaal						

Optioneel element 9: Leeftijd ingezette voertuigen

Leeftijd voertuigen in: jaren (1 decimaal nauwkeurig) per kalendermaand						
Jaar						
Concessie						
Modaliteit						
Kalender- maand	Voertuigtype					Gemiddeld
	A	B	C	D	...	
Januari						
Februari						
Maart						
April						
Mei						
Juni						
Juli						
Augustus						
September						
Oktober						
November						
December						
Gemiddeld						

Optioneel element 10: Relatiestatistiek

Relatiestatistiek per lijn in: gemiddeld aantal personenverplaatsingen per dagsoort tussen herkomst en bestemming							
Jaar							
Concessie							
Dagsoort							
Lijn (-deel)							
Herkomst	Bestemming						

Bijlage 4: Gelieerde elementen - Standaardtabellen

Gelieerd element 1: Aantal in- en uitstappers per halte

Aantal uitstappers in: gemiddelden per dagsoort per kalendermaand													
Jaar + maand													
Concessie													
Modaliteit													
Producttype													
Lijnnummer													
Haltenummer				Haltenaam									
Uurblok	Niet-vakantieperiode						Vacantieperiode						
	Werkdag		Zaterdag		Zondag		Werkdag		Zaterdag		Zondag		
	in	uit	in	uit	in	uit	in	uit	in	uit	in	uit	
04-05													
05-06													
06-07													
07-08													
08-09													
09-10													
10-11													
11-12													
12-13													
13-14													
14-15													
15-16													
16-17													
17-18													
18-19													
19-20													
20-21													
21-22													
22-23													
23-00													
00-01													
01-02													
02-03													
03-04													
Totaal													

.....

Gelieerd element 2: Herkomst-bestemmings overzicht meerdere concessies

HB-matrix over meerdere concessies in: <i>gemiddeld aantal personenverplaatsingen per dagsoort tussen herkomst en bestemming</i>							
Jaar							
Concessies							
Dagsoort							
Herkomst	Bestemming						

.....

.....

