

Met MIPOV en IGW op weg naar beter OV

Suzanne Kieft – Samenwerkingsverband DOVA – s.kieft@dova.nu

Luc van Wijngaarden – Zight – l.v.wijngaarden@zightbi.com

René Borsje – Samenwerkingsverband DOVA – r.borsje@dova.nu

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 20 en 21 november 2025, Groningen

Samenvatting

De vijftien decentrale OV-autoriteiten in Nederland hebben als concessieverleners behoefte aan betrouwbare, vergelijkbare en actuele informatie over het openbaar vervoer om prestaties te monitoren, publieke middelen te verantwoorden en beleidsbeslissingen te onderbouwen. Sinds 2001 biedt het Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer (MIPOV) hiervoor een gestandaardiseerd kader. In deze paper presenteren we de vernieuwing van dit model: MIPOV2025, dat MIPOV2008 en bijbehorende addenda vervangt.

MIPOV2025 bestaat uit zestien thematische databestanden, gegroepeerd in vier profielthema's: Planning & Aanbod, Realisatie & Uitvoering, Reizigers & Opbrengsten en Veiligheid & Service. Door te werken met maandelijkse bestanden en uniforme definities, rekenregels en formats, ontstaat een robuuste basis voor monitoring, benchmarking en beleidsontwikkeling. De nieuwe opzet maakt het mogelijk om data te aggregeren, verrijken en visualiseren via dashboards, tabellen en kaarten, en is geschikt voor alle modaliteiten: bus, tram, metro, trein en ferry.

Ter voorbereiding op de implementatie is een pilot uitgevoerd met drie vervoerders (Arriva, EBS en Transdev) en twaalf concessies. De pilot heeft geleid tot verfijning van de opzet en bevestigt de uitvoerbaarheid, bruikbaarheid en houdbaarheid van MIPOV2025. De implementatie start formeel op 1 januari 2026, met een overgangsjaar waarin het oude en nieuwe model naast elkaar bestaan. De ambitie is om de nieuwe opzet met terugwerkende kracht toe te gaan passen vanaf januari 2025.

Parallel aan MIPOV2025 is in april 2025 het Programma Informatie Gestuurd Werken (IGW) vastgesteld. Dit programma helpt OV-autoriteiten om via het DIKAR-model (Data-Informatie-Kennis-Actie-Resultaat) data om te zetten in concrete verbetermaatregelen. Het IGW programma bestaat uit een decentraal transformatietraject en een centraal leertraject, ondersteund door het Datapact-programma.

Tijdens het CVS-congres presenteren we de definitieve opzet van MIPOV2025 en de eerste ervaringen met het programma IGW. We laten zien hoe deze initiatieven bijdragen aan een efficiënter, effectiever en toekomstbestendig openbaar vervoersysteem in Nederland, waarin data en informatie daadwerkelijk in dienst staan van reizigers, beleidsmakers en vervoerders.

1. Inleiding

Als opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer hebben de vijftien decentrale OV-autoriteiten behoefte aan informatie om prestaties te kunnen monitoren en waar nodig bij te sturen. Monitorinformatie is ook nodig om de besteding van publieke middelen te kunnen verantwoorden naar de politiek en de maatschappij. En naast monitoring en verantwoording is deze informatie ook onmisbaar voor besluitvorming, beleidsontwikkeling en aanbestedingen.

Het Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer (MIPOV) biedt de OV-autoriteiten sinds 2001 handvatten voor het maken van afspraken met de vervoerders over de opzet en inhoud van de monitorinformatie. Voor aanbestedingen zal naast de MIPOV-bestanden altijd meer informatie nodig zijn, bijvoorbeeld ten aanzien van personeel, materieel en/of infrastructuur. In dit paper gaan we hier verder niet op in. Voor meer informatie over aanbestedingen verwijzen we naar de aanbestedingsleidraad van het CROW-KpVV [1].

MIPOV2025 vervangt MIPOV2008 en bijbehorende addenda uit 2011 en 2014 [2]. Alle elementen uit MIPOV2008 zijn overgenomen in MIPOV2025. Door te werken met maandelijks op te leveren thematische databestanden in plaats van losse tabellen, wordt het aantal elementen sterk verminderd. En door toevoeging van extra variabelen in de databestanden kan er meer informatie worden ontsloten. Omdat vervoerders hierdoor met dezelfde formats, definities, rekenregels en enumeraties gaan werken, kunnen de bestanden beter vergeleken worden en ontstaan er ook mogelijkheden om te aggregeren (bijvoorbeeld naar provincies of landsdelen) of te verrijken (met andere bronnen).

De samenwerkende decentrale OV-autoriteiten hebben daarnaast in april 2025 ook besloten om aan de slag te gaan met het Programma Informatie Gestuurd Werken (PIGW) om van en met elkaar te gaan leren hoe we van data via informatie en kennis naar acties en resultaten kunnen komen volgens het zogenaamde DIKAR-model. Bij “data gedreven” of “informatie gestuurde” teams is er een optimale flow van data naar resultaat. Bij deze teams staan data en informatie optimaal in dienst van gebruikers en hun uitdagingen, zodat zij relevante kennis kunnen opdoen, de juiste acties kunnen ondernemen en tot de gewenste resultaten kunnen komen.



Het PIGW bestaat uit een Transformatietraject dat door een aantal OV-autoriteiten decentraal doorlopen gaat worden met behulp van vijf de modules van het Datapact programma [3] en een centraal Leertraject waar alle OV-autoriteiten aan deelnemen.

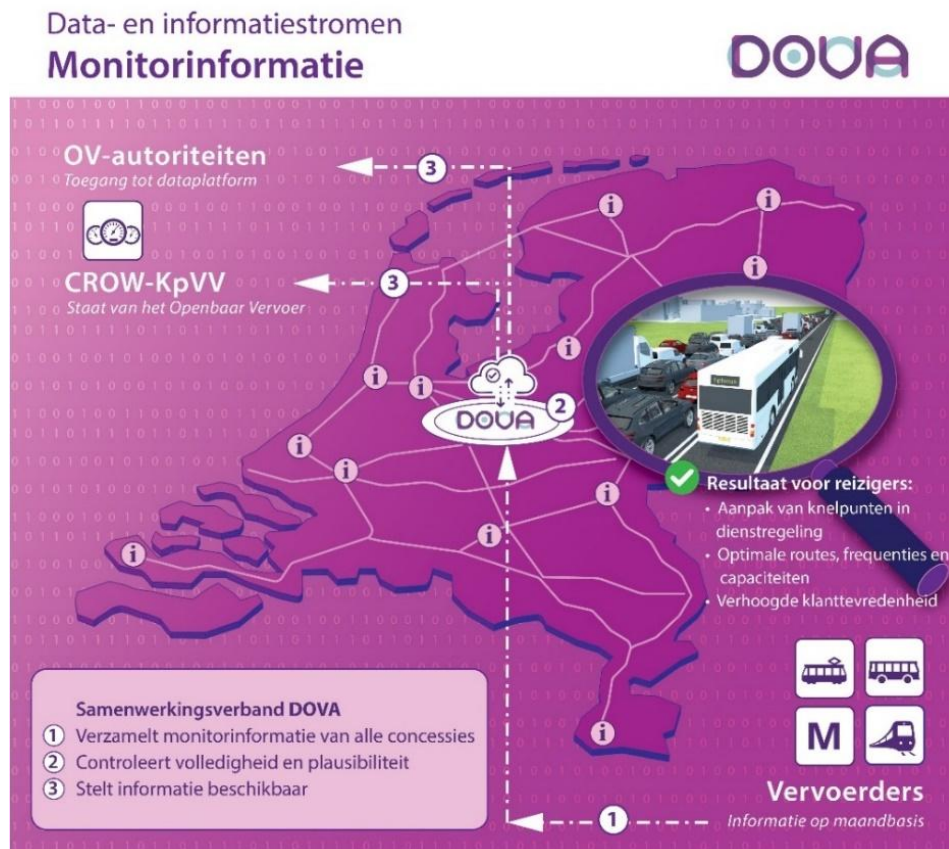
Omdat het IGW-programma pas eind september van start gaat, ligt de nadruk in dit CVS-paper nog op het doel, de opzet, de pilot en de implementatie van MIPOV2025. Uiteraard zullen we tijdens het CVS-congres in november de laatste stand van zaken weergeven en komen we in 2026 natuurlijk terug met een vervolg.

2. Doel

Met de nieuwe opzet van het MIPOV geven we een kwaliteitsimpuls aan de datahuishouding en informatievoorziening van het regionale openbaar vervoer in Nederland. De (technische) specificaties van het MIPOV2025 worden overgenomen in het hoofdstuk Monitorinformatie van de Concessiebijlage Datasets OV [4] en daarmee bindend voor alle (nieuwe) regionale en stedelijke OV-concessies. Voor de bijbehorende beleidsdefinities wordt verwezen naar het OV-lexicon van het kennisplatform CROW [5].

Voor een optimaal functionerend, efficiënt en effectief openbaar vervoersysteem werken we toe naar een breed gedragen, landelijk dekkend en zoveel als mogelijk openbaar toegankelijk dataplatform met informatie over de vier profielthema's van alle regionale en stedelijke openbaar vervoer concessies. Gecombineerd met een dashboard dat de mogelijkheid biedt om de relevante informatie op de gewenste wijze weer te geven (grafieken, tabellen, kaartjes) of te downloaden (bestanden).

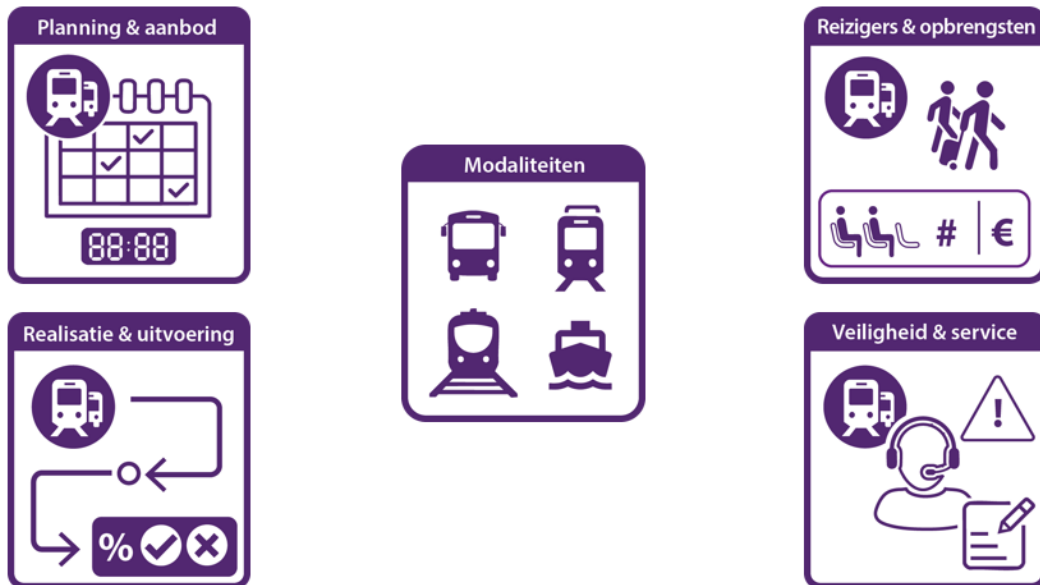
Met het MIPOV-platform en het IGW-programma worden de decentrale OV-autoriteiten in staat gesteld om, mede gezien de beperkte financiële middelen, gezamenlijk op zoek te gaan naar efficiënte en effectieve maatregelen om het openbaar vervoer in Nederland te verbeteren. Zo kunnen bijvoorbeeld knelpunten in de dienstregeling geïdentificeerd en aangepakt worden en de routes met bijbehorende haltes, frequenties en capaciteiten verder geoptimaliseerd worden. In onderstaande figuur worden de betrokken partijen en de toekomstige centrale rol van samenwerkingsverband DOVA vereenvoudigd en schematisch weergegeven.



3. Opzet

Het nieuwe MIPOV is geschikt voor alle modaliteiten (bus, tram, metro, trein en ferry) en bestaat uit vier profielthema's:

1. Planning & Aanbod (zie 3.1)
2. Realisatie & Uitvoering (zie 3.2)
3. Reizigers & Opbrengsten (zie 3.3)
4. Veiligheid & Service (zie 3.4)



Deze vier profielthema's zijn uitgewerkt tot zestien bestanden. Voor alle bestanden geldt dat deze maandelijks moeten worden aangeleverd binnen veertien dagen na afloop van de maand. In verband met het na-ijlen van de transactiegegevens worden alle bestanden van het profielthema Reizigers & Opbrengsten circa tien weken na afloop van de maand nogmaals geleverd om zowel een snel als een compleet beeld te kunnen geven.

De eerste zes attributen zijn voor alle bestanden gelijk en beschrijven de concessie conform de standaardenumeraties van DOVA en BISON [6], de startdatum van de concessie en de aanmaakdatum van het bestand:

- 1) Concessiegebied (bijvoorbeeld IJssel-Vecht)
- 2) Concessieverlener (bijvoorbeeld samenwerkingsverband OV-Oost [7])
- 3) Concessienemer (bijvoorbeeld EBS)
- 4) Concessiedeel (bijvoorbeeld Flevoland)
- 5) Concessiedatum (bijvoorbeeld 11 december 2022)
- 6) Bestandsdatum (bijvoorbeeld 15 februari 2026)

Alle (bus-tram-metro-veer) haltes en (trein) stations worden weergegeven volgens de codering van het Centraal Halte Bestand (CHB) zodat de MIPOV-bestanden eenvoudig gekoppeld kunnen worden.

3.1 Planning & Aanbod

Onder het eerste profielthema vallen twee bestanden: dienstregeling en voer/vaartuigen.

Dienstregeling (1)

Het eerste bestand geeft voor alle dagen van de betreffende maand een overzicht van zowel de geplande als de gepubliceerde dienstregeling. De geplande dienstregeling betreft het jaarlijkse aanbod van de concessiehouder aan de concessieverlener zoals opgenomen in het vervoerplan dat vaak ook bestuurlijk wordt vastgesteld. De gepubliceerde dienstregeling betreft het dagelijkse aanbod van de vervoerder aan de reizigers. Om dit bestand geschikt te maken voor alle modaliteiten is niet alleen de zitplaatscapaciteit opgenomen maar ook de capaciteit voor fietsen en auto's. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer, richting en type
- Modaliteit
- Vertrektijd van de eerste en de laatste voertuigrit
- Aantal geplande en gepubliceerde voertuigritten
- Aantal geplande en gepubliceerde dienstregelingskilometers en -uren
- Totale reizigerscapaciteit van de geplande en gepubliceerde voertuigritten
- Totale fiets- en autocapaciteit van de geplande en gepubliceerde voertuigritten

Voorbeeld toepassing:

Met dit bestand kan beoordeeld worden of het gepubliceerde OV-aanbod overeenkomt met hetgeen de concessieverlener en concessiehouder bij aanvang van het dienstregelingsjaar in het vervoerplan hebben afgesproken.

Voer- en Vaartuigen (2)

Het tweede bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van alle voor de betreffende concessie beschikbare voer- en vaartuigen inclusief de meest relevante kenmerken. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Modaliteit
- Bouwjaar
- Kenteken of wagennummer
- Brandstof en emissie
- Eigendom en toegankelijkheid
- Merk, model, type en huisstijl
- Aantal zit-, sta-, rolstoel-, fiets- en autoplaatsen

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of de in het concessiecontract beloofde vloot volledig beschikbaar is, en of deze voldoet aan de vastgelegde eisen zoals emissie, toegankelijkheid en leeftijd.

3.2 Realisatie & Uitvoering

Onder het tweede profielthema vallen vier bestanden: volledig gerealiseerde voertuigritten, niet volledig gerealiseerde voertuigritten, punctualiteit en aansluitingen.

Volledig Gerealiseerde Ritten (3)

Het eerste bestand geeft voor alle dagen van de maand een overzicht van alle volledig gerealiseerde voertuigritten conform de gepubliceerde dienstregeling. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer, richting en type
- Modaliteit
- Aantal volledig gerealiseerde voertuigritten
- Aantal volledig gerealiseerde dienstregelingskilometers en -uren

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of de concessiehouder de geplande en gepubliceerde ritten (zie 3.1) ook daadwerkelijk (volledig) uitvoert.

Niet volledig Gerealiseerde Ritten (4)

Het tweede bestand geeft voor alle dagen van de maand een overzicht van alle niet volledig gerealiseerde voertuigritten inclusief de initiële oorzaak. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijn- en ritnummer
- Initiële oorzaak van de (gedeeltelijke) uitval
- Aantal uitgevallen dienstregelingskilometers en -uren
- Percentage uitgevallen dienstregelingskilometers en -uren

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener analyseren welk probleem ten grondslag lag aan een niet volledig gerealiseerde rit. Hiermee wordt het dus eenvoudiger om op zoek te gaan naar maatregelen die de kans op uitval in de toekomst kan verkleinen.

Vertrek- en Aankomstpunctualiteit (5)

Het derde bestand geeft voor de betreffende maand voor alle begin-, eind- en tijd/meethaltes de vertrek- en aankomstpunctualiteit. Omdat de begrippen "op tijd" en "te vroeg" of "te laat" per concessie kunnen verschillen, werken we met intervallen van meer dan twee minuten te vroeg tot meer dan vijftien minuten te laat om de benodigde flexibiliteit te kunnen bieden. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort/type
- Lijnnummer en richting
- Haltetype (begin, eind, tijd/meet) en code
- Totaal aantal voertuigritten
- Vertrek- of aankomstpunctualiteit
- Aantal voertuigritten dat xx seconden voor of na de geplande tijd is vertrokken

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of de concessiehouder zich houdt aan de punctualiteitseisen die vastgesteld zijn in het concessiecontract. Ook is het mogelijk om te analyseren bij welke lijnen en/of haltes de problemen het grootst zijn, zodat er gericht maatregelen genomen kunnen worden ter verbetering van de OV-prestatie.

Gegarandeerde Aansluitingen (6)

Het vierde bestand geeft een overzicht van de mate waarin de in het vervoerplan overeengekomen gegarandeerde aansluitingen in de betreffende maand zijn gehaald. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Uitstaphalte/station en aankomende lijn
- Instaphalte/station en vertrekkende lijn
- Aantal overeengekomen, gehaalde, niet gehaalde en onbekende aansluitingen

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of de concessiehouder in staat is geweest om de beloofde aansluiting te halen. En in hoeveel en welke gevallen (bij welke aansluiting of aansluitingen) de concessiehouder dit (vaak) niet is gelukt.

3.3 Reizigers & Opbrengsten

Onder het derde profielthema vallen zes bestanden: in/uitstappers, overstappers, bezetting, reizigersritten, reizen en opbrengsten. In deze bestanden worden alleen reizigers opgenomen die met een geldig vervoerbewijs reizen en waarvan de herkomst en/of bestemming bekend is. Transacties zonder verplaatsing (zoals passanten) en reizigers zonder vervoerbewijs (zoals zwartrijders) worden niet meegenomen. Incomplete transacties worden zoveel als mogelijk compleet gemaakt en transacties van poortjes/palen op haltes/stations worden zo goed als mogelijk vertaald naar de gebruikte lijnen/voertuigen.

In- en Uitstappers (7)

Het eerste bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van het aantal in- en uitstappers per halte/station. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort en dagdeel of uurblok
- Haltecode
- Modaliteit
- Aantal instappers en aantal uitstappers

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener het aantal reizigers per halte monitoren, ook om hierin trends te ontdekken zoals rond (en vooral na) de covid-periode. Ook kunnen analyses worden uitgevoerd, bijvoorbeeld om veranderingen te bestuderen op het niveau van uurblok of halte, of beide. Hierdoor kunnen ook meer specifieke veranderingen zichtbaar worden, die bijvoorbeeld voortkomen uit veranderingen in demografie of OV-aanbod.

Overstappers (8)

Het tweede bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van het aantal overstappers per combinatie van haltes en lijnen (van-naar). Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort en dagdeel of uurblok
- Uitstaphalte/station en aankomende lijn
- Instaphalte/station en vertrekkende lijn
- Aantal reizigers dat binnen 35 minuten is overgestapt

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener beter zicht krijgen op waar en wanneer reizigers overstappen, en tussen welke lijnen en haltes. Met deze informatie kunnen vervoerders overwegen om een lijn door te trekken, om zo het aantal overstappers (en de wachttijd) te reduceren, en daarmee het OV-aanbod te verbeteren en de reizigerstevredenheid te vergroten.

Bezetting (9)

Het derde bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van zowel de in- en uitstappers als de bezetting per lijn voor alle opeenvolgende haltes. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort en dagdeel of uurblok
- Lijnnummer, richting en route
- Haltecode, volgnummer en afstand tot de volgende halte
- Instappers, uitstappers en bezetting tot de volgende halte
- Minimale en maximale bezetting en spreiding van de bezetting

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of het OV-gebruik en OV-aanbod goed met elkaar in evenwicht zijn. Moet er bijvoorbeeld op bepaalde lijnen of trajecten meer (of juist minder) capaciteit aangeboden worden?

Ritten (10)

Het vierde bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van de herkomst en bestemming van alle gemaakte reizigersritten per lijn. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort en dagdeel of uurblok
- Lijnnummer, richting en route
- In- en uitstaphalte op de lijn met de bijbehorende afstand en rijtijd
- Aantal reizigersritten met de totale, minimale en maximale rijtijd en spreiding

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener per lijn analyseren bij welke halte reizigers instappen en bij welke halte ze weer uitstappen. Zo kan goed inzicht opgebouwd worden in het gebruik van de lijnen door de reizigers en de reispatronen.

Reizen (11)

Het vijfde bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van de herkomst en bestemming van alle gemaakte reizen binnen de concessie. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Dagsoort en dagdeel of uurblok
- Eerste instaphalte en laatste uitstaphalte binnen de concessie
- De bijbehorende afstand en reistijd
- Aantal reizen met de totale, minimale en maximale reistijd en spreiding
- Gewogen gemiddeld aantal overstapbewegingen van deze reizen

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener een beeld krijgen van de herkomst en bestemming van reizigers binnen het concessiegebied. Dit beslaat de gehele reis, die dus uit meerdere ritten kan bestaan als een reiziger overstapt. Zo ontstaat een helder beeld van de reisbehoefte binnen de concessie, maar ontstaat geen zicht op hoe reizigers overstappen naar bijvoorbeeld de treinen van NS of naar voertuigen van aangrenzende concessies.

Opbrengsten (12)

Het zesde bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van de reizigersritten, reizigerskilometers en reizigersopbrengsten per lijn. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer
- Productdrager, productfamilie en productsoort
- Aantal reizigersritten, reizigerskilometers, reizigersopbrengsten

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener inzicht opbouwen in de reizigersopbrengsten, en in het aantal reizigersritten en reizigerskilometers per lijn en per productsoort. Ook kunnen analyses worden uitgevoerd om meer zicht te krijgen op de 'kwaliteit van de opbrengst', bijvoorbeeld door de 'reizigersopbrengsten per reizigersrit' of 'reizigersopbrengsten per reizigerskilometer' te berekenen. De reizigersopbrengsten en -kilometers kunnen ook vergeleken worden met de aangeboden dienstregelingsskilometers (zie 3.1).

3.4 Veiligheid & Service

Onder het vierde profielthema vallen vier bestanden: incidenten en calamiteiten, klantreacties overzicht, klantreacties afhandeltijd en vervoerbewijscontroles. Voor incidenten en calamiteiten wordt onderscheid gemaakt tussen sociale, digitale en verkeersveiligheid. Voor de klantreacties onderscheiden we vragen/verzoeken, complimenten/tips en klachten/bezwaren.

Incidenten en calamiteiten (13)

Het eerste bestand geeft voor de betreffende maand een overzicht van alle incidenten en calamiteiten per lijn. Het betreft hier zowel de sociale als de digitale en verkeersveiligheid. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer
- Rubriek, omschrijving en aantal incidenten

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener alle incidenten en calamiteiten monitoren. Het is dan bijvoorbeeld mogelijk om te verifiëren of afwijkingen van de dienstregeling een externe oorzaak kennen (incident of calamiteit). Dit kan immers als 'overmachtige' oorzaak aangegeven zijn door een concessiehouder, maar moet dan wel getoetst kunnen worden door de concessieverlener. Met dit bestand is deze toets mogelijk.

Klantreacties overzicht (14)

Het tweede bestand geeft een overzicht van de vragen, klachten en complimenten van de reizigers voor de betreffende maand. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer
- Type, rubriek, omschrijving en aantal ontvangen klantreacties

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener een beeld krijgen van de klachten en complimenten van OV-gebruikers, zowel qua aantal als qua inhoud. Hiermee ontstaat inzicht in trends en (on)tevredenheid, ook per lijn. Hierdoor kunnen concessieverlener en -houder, wanneer en waar nodig, gerichte acties ondernemen, bijvoorbeeld wanneer het gevoel van sociale onveiligheid op een bepaalde lijn of lijnen stelselmatig toeneemt.

Klantreacties afhandeltijd (15)

Het derde bestand geeft een overzicht van de afhandelingstijd van alle klantreacties die in de betreffende maand zijn afgehandeld. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Type en rubriek klantreactie
- Doorlooptijd van de afgehandelde klantreacties

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener inzicht krijgen in de kwaliteit van de klantenservice van de concessiehouder, door de doorlooptijd van de klachtafhandeling te monitoren en te beoordelen of deze voldoet aan het concessiecontract.

Controles en boetes (16)

Het vierde bestand geeft een overzicht van het aantal uitgevoerde controles met de bijbehorende resultaten voor de betreffende maand. Het bestand bestaat uit de volgende attributen:

- Lijnnummer
- Aantal uitgevoerde controles en het bijbehorende aantal reizigers
- Aantal reizigers zonder (geldig) vervoerbewijs
- Aantal uitgedeelde waarschuwingen, uitgeschreven vervangende vervoerbewijzen en opgelegde boetes

Voorbeeld toepassing:

Hiermee kan de concessieverlener monitoren of de concessiehouder zich voldoende inzet om het gevoel van sociale veiligheid te verbeteren met behulp van controle op en boetes voor zwartrijden.

4. Pilot

Ter ondersteuning van de besluitvorming en de implementatie van het nieuwe MIPOV hebben we in samenwerking met drie vervoerders een pilot uitgevoerd. Vooraf hebben we als doelstelling vijf hoofdvragen geformuleerd:

- 1) Is de nieuwe opzet uitvoerbaar en toepasbaar?
- 2) Levert de nieuwe opzet plausibele en consistente resultaten?
- 3) Voldoet de nieuwe opzet aan de wet- en regelgeving?
- 4) Kan de nieuwe opzet ook met terugwerkende kracht worden toegepast?
- 5) Welke definities en rekenregels hebben we nodig voor de nieuwe opzet?

Afgelopen zomer hebben Arriva, EBS en Transdev voor in totaal twaalf concessies (vier per vervoerder) vijftien proefbestanden opgeleverd. Deze bestanden zijn vervolgens beoordeeld door de betrokken OV-autoriteiten. Tijdens de pilot zijn er naar aanleiding van zowel het maken als het beoordelen van de proefbestanden aanpassingen gedaan in de opzet van het nieuwe MIPOV. Zo zijn er bijvoorbeeld attributen toegevoegd, aangepast of verwijderd. Ook is er als gevolg van voortschrijdend inzicht nog een zestiende bestand toegevoegd.

Voor een aantal (specifieke) onderwerpen hebben we drie marktpartijen gevraagd om ons te adviseren; Hooghiemstra & Partners met betrekking tot de wet- en regelgeving, MuConsult met betrekking tot de toepasbaarheid voor aanbestedingen en personenvervoer over water en tot slot Zight BI voor de technische specificaties en ondersteuning van de werkgroep MIPOV.

Omdat de pilot in september volledig wordt afgerond, kunnen we de resultaten hier nog niet opnemen. Uiteraard zullen we deze tijdens het congres in november wel meenemen in onze presentatie. De pilot heeft ons in elk geval op alle onderdelen voldoende informatie opgeleverd om door te kunnen gaan met de besluitvorming over de implementatie van MIPOV2025.

5. Implementatie

In september wordt de nieuwe opzet, tezamen met de resultaten en bevindingen, ter consultatie voorgelegd aan de vertegenwoordigers van alle OV-autoriteiten die inhoudelijk betrokken zijn bij de toepassing van het MIPOV. Daarna zal de nieuwe opzet in oktober ter besluitvorming worden voorgelegd aan de directeurs en managers van alle OV-autoriteiten zodat vervolgens de technische specificaties ten behoeve van de Concessiebijlage Datasets OV [4] opgesteld kunnen worden. Met de vaststelling van de geactualiseerde concessiebijlage in december wordt MIPOV2025 officieel in gebruik genomen per 1 januari 2026.

Alle OV-autoriteiten gaan vervolgens met hun vervoerders afspraken maken over de implementatie van MIPOV2025 en de uitfasering van MIPOV2008. Hierbij zal naar alle waarschijnlijkheid onderscheid worden gemaakt tussen nieuwe en lopende concessies. Daarnaast zullen de drie streekvervoerders die in het kader van de pilot proefbestanden hebben gemaakt, het nieuwe MIPOV sneller kunnen implementeren dan de andere vijf stad- en streekvervoerders. Bij zowel de OV-autoriteiten als bij de streekvervoerders bestaat in elk geval de wens om gezamenlijk en gelijktijdig over te stappen op het nieuwe MIPOV. Alle streekvervoerders hebben immers te maken met meerdere concessieverleners en alle OV-autoriteiten met meerdere concessiehouders. Voor de drie stadsvervoerders in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is de implementatie met name afhankelijk van de geldende afspraken met de betreffende OV-autoriteit.

In 2026 zal er in elk geval sprake zijn van een overgangsjaar waarin het oude en het nieuwe MIPOV nog naast elkaar zullen bestaan en de OV-autoriteiten de nieuwe gegevens kunnen gaan beoordelen en waar nodig vergelijken met de oude. Het is in principe de bedoeling om de nieuwe opzet met terugwerkende kracht toe te gaan passen op alle maanden van januari 2025 zodat er direct al een tijdreeks ontstaat, wat de beoordeling en vergelijking ten goede zal komen.

Verder gaan we in 2026 ook aan de slag met het opstellen van voorwaarden en het maken van afspraken om uiteindelijk alle MIPOV-bestanden centraal te gaan verzamelen en ontsluiten. Het moet immers vooraf voor iedereen duidelijk zijn wie toegang krijgt tot welke MIPOV-bestanden en voor welke doeleinden deze gegevens gebruikt en/of gepubliceerd mogen worden. Zo werken we gezamenlijk toe naar het, voor het verder verbeteren van het openbaar vervoer in Nederland, onmisbare MIPOV-platform.

Tot slot starten we in september ook met de uitvoering van het in april vastgestelde Programma IGW dat alle OV-autoriteiten gaat helpen om met behulp van de nieuwe MIPOV-bestanden de benodigde informatie af te leiden waarmee relevante kennis wordt opgedaan die via gerichte acties tot de gewenste resultaten gaat leiden. Zo gaan we onder andere aan de slag met de thema's doorstroming en betrouwbaarheid. Tijdens het congres in november komen we met concrete voorbeelden om te laten zien hoe MIPOV en IGW ons de weg kunnen wijzen naar beter openbaar vervoer voor alle reizigers.

Literatuur en Referenties

- [1] Zie <https://www.crow.nl/kennisproducten/standaard-hoofdstukindeling-aanbestedings-en-concessiedocumenten/>
- [2] Zie https://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/paper_search/2024/cvs_294_vernieuwing_model_informatie_profiel_openbaar_vervoer_mipov.pdf
- [3] Zie <https://datapact.co/>
- [4] Zie <https://dova.nu/document/concessiebijlagen>
- [5] Zie <https://www.crow.nl/actueel/ov-lexicon-definities-voor-ov-beleid/>
- [6] Zie <https://bison.dova.nu/>
- [7] Samenwerkingsverband van de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel