



Samenwerkingsverband  
van decentrale  
OV-autoriteiten

# 9-maandsrapportage Samenwerkingsverband DOVA

januari-september 2019



## Voorwoord

Hierbij treft u de eerste 9-maandsrapportage van CV Samenwerkingsverband DOVA U.A. aan. Deze rapportage betreft een overzicht van onze werkzaamheden in de periode januari tot en met september 2019. Waar Samenwerkingsverband DOVA eind 2018 werd opgericht uit voormalig NDOV en voormalig DOVA, betrof deze periode dus echt de start van een nieuwe organisatie, met alle organisatorische vraagstukken van dien. En tegelijkertijd richt Samenwerkingsverband DOVA zich volledig op de diensten die voormalig NDOV en DOVA ook al leverden aan de gezamenlijke decentrale OV-autoriteiten, op landelijke dossiers op het gebied van data (OV-data) en beleidsafstemming (OV-netwerk).

Een financiële rapportage over dezelfde periode wordt separaat aangeboden.

De ALV van Samenwerkingsverband DOVA stelde eind 2018 de begroting en het jaarplan voor 2019 vast. De voorliggende rapportage maakt zichtbaar dat we op vrijwel alle onderdelen goede voortgang hebben geboekt, zowel bij OV-data als bij OV-netwerk. En dat de samenwerking in OV-campusverband (CROW-KpVV en Samenwerkingsverband DOVA) zich heeft geïntensiveerd. Dit werd voor de decentrale ov-autoriteiten (en de hele ov-sector!) het meest zichtbaar in het OV-campus-congres van 11 april in Den Haag. En verder in de vergaderingen van het OV Managersoverleg en ontwikkelingen op deelthema's als ov-betalen, ov-doorstroming, ov-component MaaS, ov-reisinformatie, sociale veiligheid, toegankelijkheid, spoorse zaken, etc. En via de digitale nieuwsbrieven van Samenwerkingsverband DOVA. Openbaar vervoer is een zeer levendig beleidsterrein als onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid. Naast de vele activiteiten die de ov-autoriteiten in hun regio of landsdelig vorm geven, is ook de agenda van nationale ov-dossiers omvangrijk, zo laat deze voortgangsrapportage zien.

Ook in organisatorische zin maakten we als Samenwerkingsverband DOVA grote stappen, in personele zin (collega's van OV-data, OV-netwerk en OV-basis kwamen in dienst bij Samenwerkingsverband DOVA), in facilitaire zin (ICT, huisvesting, etc.) en in financiële zin (werkend betaalsysteem uitgevoerd door administratiekantoor CAOP, ledencontributies, financieel 9-maandsoverzicht, etc.)

We liggen dus in vrijwel alle opzichten goed op schema, op weg om samen steeds beter de beoogde bijdragen en faciliteiten voor onze leden op ov-gebied te leveren!

Jan van Selm  
Directeur-bestuurder  
CV Samenwerkingsverband DOVA U.A.

Utrecht, 19 november 2019

## Inhoud

Voorwoord .....	1
1 OV-Basis.....	4
1.1 Huisvesting .....	4
1.2 Werkgeverschap.....	4
1.3 Financiën .....	5
1.4 ICT.....	5
1.5 Website en communicatie.....	5
1.6 ALV's .....	5
1.7 OV-campus .....	5
2 OV-Netwerk.....	6
2.1 Betalen en Tarieven.....	6
2.1.1 Nieuwe betaalwijzen .....	6
2.1.2 Toekomst LTK en Productpalet .....	7
2.1.3 FADOV .....	7
2.1.4 Werkgroep UC-LTK en (UC LTK, Indexatie, SOV, etc.) .....	7
2.1.5 Werkgroep Indexatie en LTK-tarieven.....	7
2.1.6 Landelijke ROCOV's .....	7
2.1.7 Studenten OV product (SOV).....	7
2.2 Data- en informatiemanagement.....	8
2.2.1 Algemeen.....	8
2.2.2 Informatiehuishouding.....	8
2.3 OV in de reisketen .....	9
2.3.1 MaaS en OV .....	9
2.3.2 ACM advies.....	9
2.3.3 Smart Mobility .....	9
2.4 Reisinformatie .....	9
2.5 Sociale veiligheid (SV).....	9
2.6 Toegankelijkheid.....	9
2.7 Ontheffingsbevoegdheid WP2000 (Lange Afstand Bussen).....	10
2.8 Doorstroming .....	10
2.9 Duurzaamheid (ZEB bijeenkomst en -discussie).....	10
2.10 Bekostiging en financiering van het OV .....	10
2.11 Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota) .....	11
2.12 Strategische werkgroep Spoor .....	11
2.13 Concessiebeheer en -ontwikkeling.....	11

3	OV-Data .....	12
3.1	Ketenbeheer en datakwaliteit.....	12
3.2	Drismelding.nl.....	12
3.3	Reisinfo bij verstoringen.....	12
3.4	Centraal Halte Bestand 2.0.....	13
3.5	Stationstopologie .....	13
3.6	BISON.....	13
3.7	Flexvervoer .....	13
3.8	Zonekaart.....	14
3.9	BOS .....	14
3.10	KAR-Geotool .....	14
3.11	Koppelvlak voertuigkenmerken.....	14
3.12	Sociale veiligheid .....	14
3.13	Centrale Distributieserver DRIS.....	14
3.14	OverOV .....	15
3.15	Vervangingsinvestering centrale server .....	15
3.16	National Access Point (NAP) Multimodale Mobiliteitsdata. ....	15

# 1 OV-Basis

De fundamenteën van elke werkorganisatie liggen in zaken als:

- een goed functionerend secretariaat
- goede werkfaciliteiten voor de medewerkers
- goed werkgeverschap
- goede boekhouding
- goede financiële control en kwaliteitsborging
- aandacht voor organisatievraagstukken (inclusief veiligheid en werkplezier)
- (interne en extern) communicatie

Voor de OV-campus (in Utrecht gevestigde werkeenheden van het Samenwerkingsnetwerk van decentrale OV-autoriteiten) komen daar nog specifieke zaken bij zoals:

- gastgeverschap voor tal van vakinhoudelijke bijeenkomsten in verband met de vergaderlocatie
- Utrecht/de OV-campus als ontmoetingsplek voor de leden en collega's in de OV-sector
- Tweewekelijks overleg met CROW-KpVV in de Regiegroep OV-campus

Tot slot zijn er ook een aantal zaken die geregeld moeten worden in het kader van de Coöperatieve vereniging Samenwerkingsverband DOVA:

- secretariaat voor de ALV van Samenwerkingsverband DOVA
- bijhouden ledenregister
- innen jaarlijkse contributie en daarmee gepaard gaande
- zorgdragen voor goede afhandeling van transparantiemethode (BTW)

Binnen het MT van Samenwerkingsverband DOVA is er voortdurende aandacht voor de borging en ontwikkeling van deze fundamenteën. En in operationele zin liggen deze taken bij het cluster OV-basis. Deze taken zijn in de loop van 2019 volledig ingevuld en er zijn op diverse deelterreinen (werkgeverschap, ICT, huisvesting en zalenmanagement, boekhouding en control, integriteit, communicatie) grote ontwikkelingslagen gemaakt. Noodzakelijk vanwege het samengaan van NDOV en DOVA in een zelfstandige organisatie en het daarmee gepaard gaande werkgeverschap en eigen financiële beheer. Met als uitgangspunt dat wij aansluiten bij de systematiek die 'moederorganisatie' MRDH hanteert op deze gebieden.

## 1.1 Huisvesting

Met verhuurder CROW zijn goede afspraken gemaakt over de huur (onderhuurovereenkomst), de kostendoorberekening van gezamenlijke faciliteiten binnen de OV-campus (SLA) en de bezetting van het secretariaat/de receptie.

## 1.2 Werkgeverschap

In de periode januari tot juli zijn in totaal 14 mensen in dienst gekomen van het Samenwerkingsverband. Grotendeels betreft het medewerkers die al jaren werkzaam waren voor DOVA of NDOV, zij het gedetacheerd vanuit een andere organisatie. Er zijn gesprekken gevoerd, arbeidsovereenkomsten opgesteld, een personeelsadministratie opgezet, VOG-verklaringen opgevraagd, een verlofregistratie ingevoerd en contracten afgesloten met een Arbo-arts en een Vertrouwenspersoon.

### 1.3 Financiën

Er is een bankrekening geopend, een financiële administratie opgezet, er zijn slagen gemaakt in het opstellen van een gezamenlijke (meerjaren)begroting en de contributies voor 2019 zijn geïnd. Er is een interne boekhouding opgezet alsmede een systeem voor het goedkeuren van facturen en er is een inkoopprocedure vastgesteld. Het inkoopbeleid van de MRDH is daarbij als voorbeeld genomen.

### 1.4 ICT

Er is een nieuwe partner gezocht voor de kantoorautomatisering, waarna de twee ICT-systemen van OV-data en OV-netwerk zijn samengevoegd. Op deze manier is het mogelijk om elkaars documenten in te zien, gezamenlijke documenten te maken, is het eenvoudiger om met elkaar afspraken te maken (agendabeheer), etc.

### 1.5 Website en communicatie

Vanwege het samengaan van NDOV en DOVA was het noodzakelijk om een nieuwe website te maken en een nieuwe huisstijl. Ook is gestart met het uitbrengen van een gezamenlijke Nieuwsbrief, die extern goed gelezen wordt.

### 1.6 ALV's

In december 2018 is de eerste ALV gehouden, in maart een extra ALV en in juni was er weer een reguliere ALV. Noodzakelijk om de leden goed te betrekken bij de ontwikkelingen van het Samenwerkingsverband en om tot een breed gedragen ledenovereenkomst te komen. Ook is een nieuwe verdeelsleutel goedgekeurd (geldend voor de komende 5 jaar) en een begroting op hoofdlijnen voor 2020.

### 1.7 OV-campus

De OV-campus is een centrale plek waar wordt samengewerkt (afstemming van beleid, leveren van data en ondersteuning op het gebied van kennis), waar ontmoetingen plaatshebben en waar de gelegenheid wordt geboden om op een prettige manier te vergaderen. Inhoudelijke afstemming met KpVV vindt plaats in de Regiegroep.

In april 2019 vond het eerste gezamenlijke congres van de '3 partijen' plaats, onder de vlag van de OV-campus. Een geslaagd (en goed bezocht en gewaardeerd) experiment.

## 2 OV-Netwerk

OV-netwerk heeft als hoofddoelstelling om de decentrale overheden te faciliteren in:

- hun onderlinge afstemming op (deelaspecten van) OV-gebied
- gezamenlijke inhoudelijke standpuntbepaling op landelijk spelende OV-dossiers
- vertegenwoordiging van de decentrale OV-autoriteiten in sectorbrede landelijke gremia

OV als beleidsterrein kent veel aspecten en relaties met aanpalende dossiers als fietsen, lopen, hubs, ruimtelijke ordening en smart mobility. Op sommige aspecten volstaat het in leven houden van een soort 'basis-netwerk': de collega's uit de verschillende OV-autoriteiten kennen elkaar voldoende om onderling af te stemmen als een deelaspect dat vraagt. Op andere dossiers spelen meer aandacht vragende landelijke vraagstukken, die daarom meer intensieve samenwerking vragen.

De inhoudelijke regie en coördinatie wordt gevoerd door het OV-managersoverleg, vanuit een begrotingskader zoals vastgesteld door de ALV van Samenwerkingsverband DOVA.

In onderstaande paragrafen wordt voortgang besproken over de deelaspecten voor de eerste 9 maanden van 2019.

### **Algemeen en sectorbreed: OV managersoverleg, NOVB en ROVB**

In 2019 zijn tot oktober 7 vergaderingen van het OV managersoverleg georganiseerd, waarin gemeenschappelijke onderwerpen zijn besproken en standpunten voorbereid. Waar aan de orde zijn in de vergaderingen van het (bestuurlijk) ROVB en NOVB deze standpunten van de provincies en vervoerregio's ingebracht. Samenhangend wordt met het ministerie van IenW afgestemd in een structureel voorbereidend opdrachtgeversoverleg en een structureel overleg Spoor. Het NOVB is geëvalueerd en er wordt een instellingsbesluit voorbereid voor het NOVB als meer generiek OV-overleg tussen de systeemverantwoordelijke, de concessieverleners en de concessiehouders in Nederland. In praktijk betekent dit een verbreding van de aandachtsvelden van het NOVB met onder meer de (landelijke dossiers van) Sociale Veiligheid, Toegankelijkheid en Marktordening.

### 2.1 Betalen en Tarieven

#### 2.1.1 Nieuwe betaalwijzen

In de loop van 2019 is in het bestuurlijk NOVB gefaseerd besloten over de overgang naar de nieuwe betaalwijzen, de daar aan gekoppelde voorwaarden en het bijbehorende afsprakenkader. De voorbereiding van de besluitvorming vond plaats in het managersoverleg OV Betalen, waarin vervoerders, consumentenorganisaties en overheden vertegenwoordigd zijn. Afstemming binnen de overheden vond maandelijks plaats in het netwerk betalen en tarieven en het OV Managersoverleg. Ook is er kennis gedeeld en het implementatieproces van de nieuwe betaalwijzen afgestemd in aparte bijeenkomsten van medewerkers van alle overheden.

Ondanks alle inspanningen van alle kanten dreigt het proces om per concessie tot goede implementatie-afspraken te komen te stagneren. De vervoerders zoeken momenteel een oplossing voor de overgang van apparatuur voor nieuwe betaalwijzen bij concessieovergangen die voor of in 2023 plaatsvinden. Daarnaast stellen de vervoerders een nieuwe landelijke businesscase op. De resultaten van de concessie-businesscases moet hiermee in verband gebracht kunnen worden, waaronder de verwachte reductie van de Total Cost of Ownership (TCO-reductie) van de nieuwe betaalwijzen. In het NOVB van 5/12/19 komen deze zaken bestuurlijk aan de orde.

### 2.1.2 Toekomst LTK en Productpalet

De tarievenwerkgroep onder leiding van Hans Schoen werkt een nadere invulling uit van de uitgangspunten van het nieuwe landelijke tarievenkader, zoals eind 2018 vastgesteld in het OV Managersoverleg. Belangrijkste hierbij is dat de backoffice van nieuwe betaalwijzen de gewenste (nieuwe) producten kan verwerken. Zo is een lijst van minimale technische eisen vastgesteld, die de verwerking van nieuwe producten in de backoffice mogelijk moet maken.

Er is opdracht verleend aan een gezamenlijke werkgroep met vertegenwoordigers van de Expertgroep Reizigers (concessiehouders) en van de werkgroep Toekomst LTK (concessieverleners) om een nieuw productportfolio voor het programma OV Betalen te ontwikkelen. De gezamenlijke werkgroep wordt bijgestaan door externe adviseurs.

### 2.1.3 FADOV

In het FADOV werden onderwerpen besproken die raakvlakken hebben met de financiële aspecten van het OV. Voorbeelden zijn onder andere het bepalen van het aandeel overheidsbijdragen, bespreking van het productvoorstel van vervoerders inzake Business collectief, ervaringen delen met vraagafhankelijk vervoer, LTI 2020 en bekostiging. Tot nu toe is één FADOV-overleg geweest, terwijl er meerdere waren gepland die zijn geannuleerd vanwege afmeldingen dan wel onvoldoende agendapunten. In dit licht is voorgesteld het FADOV op te laten gaan in het netwerk Betalen en Tarieven, waar een aantal onderwerpen van het FADOV ook al werd besproken.

### 2.1.4 Werkgroep UC-LTK en (UC LTK, Indexatie, SOV, etc.)

Ongeveer 6-wekelijks komt de zogeheten UC-LTK (Uitvoeringscommissie Landelijk Tarievenkader) bij elkaar. In het eerste trimester was een belangrijk onderwerp de wijze waarop fiscaal moet worden omgegaan met de verhoging van de BTW bij de afdracht van belasting. Hier is een pragmatische oplossing voor gevonden. De vervoerders hebben een nieuw product voorgesteld: Business Collectief. Dit is met een positief advies door het ROVB behandeld en de planning is om dit per 2020 in te voeren. Overige onderwerpen zijn regulier en omvatten met name opbrengstenverdelingen.

### 2.1.5 Werkgroep Indexatie en LTK-tarieven

De werkgroep indexatie is enkele malen bij elkaar gekomen. Belangrijk onderwerp was de herijking van de wegingsfactoren voor LTI en LBI. Het ROVB heeft de nieuwe wegingsfactoren inmiddels goedgekeurd. De werkgroep indexatie heeft voorts prognoses gemaakt voor de LTI 2020 en LBI's 2019/2020 en deze verspreid onder decentrale overheden en vervoerders. Ook is de definitieve LTI 2020 door de werkgroep berekend en goedgekeurd door het ROVB. Ten slotte is het reguliere proces doorlopen teneinde de vaststelling van de LTK-tarieven 2020. Het LTK is aangepast op deze wijzigingen en is gepubliceerd op de website van DOVA.

### 2.1.6 Landelijke ROCOV's

DOVA is lid van het Landelijke ROCOV's-overleg dat ieder kwartaal bij elkaar komt. Op deze wijze neemt DOVA kennis van wat er bij reizigers leeft en tegelijkertijd worden de Landelijke ROCOV's tijdig geïnformeerd over (met name) tariefontwikkelingen, wat een verplichting is uit de WP2000. DOVA heeft hiertoe onder meer twee adviesaanvragen voorgelegd aan de Landelijke ROCOV's.

### 2.1.7 Studenten OV product (SOV)

Ten aanzien van het SOV hebben ook in de eerste maanden van 2019 periodieke strategische gesprekken plaatsgevonden met OC&W en met de drie SOV-verenigingen VRS, VSV, en VSS. Deze gesprekken betreffen altijd naast strategische zaken ook actuele thema's. Hieronder een greep.



OC&W is bekend met het Nieuwe betalen, maar wil pas als de kinderziekten weg zijn gekoppeld worden aan het onderwerp. Een zorg is dat er (meer dan nu) misbruik kan worden gemaakt als er op verschillende dragers gereisd kan worden. OC&W heeft voorts afspraken gemaakt met vervoerders ten aanzien van de boete-gelden.

In 2019 vindt weer de driejaarlijkse herijking plaats van de gereisde km's met de SOV-kaart. Dit vindt op de oude manier (enquêtes) plaats, maar ook op basis van de nieuwe wijze (chipgegevens). De resultaten hiervan worden pas eind november 2019 bekend. Belangrijk hierbij is dat OC&W met de vervoerders heeft afgesproken dat er opbrengstneutraal wordt overgegaan naar de nieuwe wijze van meten (chipgegevens).

De Beheergroep Verdeling SOV opbrengst (BVS) is één keer bij elkaar gekomen om een aantal 'changes' door te nemen en alvast de eerste effecten van het herijkingsonderzoek door te spreken. Een verandering in concessies (door bijvoorbeeld gedeeltelijke overdracht naar een andere concessie) heeft invloed op de verdeelsleutels van de SOV-gelden. Belangrijk is dat de verdeling eerlijk verloopt. Dit wordt bewerkstelligd door de nieuwe sleutels te bepalen naar rato van reizigerskilometers, en andere sleutels hierdoor te beïnvloeden. Het herijkingsonderzoek SOV brengt een aantal (grote) mutaties met zich mee bij een aantal concessies: bij de Noordzuidlijn, Parkshuttle Rivium, Utrecht en Vlissingen-Breskens.

## 2.2 Data- en informatiemanagement

### 2.2.1 Algemeen

Op het gebied van data- en informatiemanagement heeft de heeft DOVA in OV-Campus-verband verschillende overleggen en activiteiten. Te noemen zijn bijvoorbeeld OverOV, dashboard Deur tot Deur, afstemming over concessievoorwaarden (databeschikbaarheid) en Managementrapportages, ontwikkeling MIPOV (IMOV), Lexicon (eenduidige definities en rekenregels), de staat van het OV en overleg in BISON-verband.

Er zijn 16 data- en informatie-experts geïnterviewd en er wordt een workshop georganiseerd om de data en informatiebehoefte in 2025 in te schatten. Van hieruit wordt in 2020 een netwerk en bijbehorende agenda 'Data- en informatiemanagement' opgebouwd.

### 2.2.2 Informatiehuishouding

De Toetsingscommissie Reispatronen van overheden en vervoerders, die informatieaanvragen beoordeelt op basis van gemeenschappelijke toetsingscriteria komt maandelijks bijeen. DOVA verzorgt het voorzitterschap en het secretariaat van deze door het NOVB ingestelde commissie. Vanuit de Toetsingscommissie is verschillende malen overlegd met Translink en het privacy-overleg van vervoerders (PCO) om het proces van aanvraag naar antwoord te versnellen. Vanuit DOVA is het NOVB elke vergadering geïnformeerd over de voortgang. Het NOVB heeft bevestigd dat kennisinstellingen aanvragen mogen indienen en het NOVB is recent gevraagd om ook verzoeken om open informatie te mogen behandelen. Hiertoe wordt door de vervoerders nu een Data Privacy Impact Analyse uitgevoerd en worden diverse formele documenten (bv. privacy statements) aangepast.

Vanuit het NOVB-werkspoor "Reispatronen vanuit betaald data" is dit voorjaar ook overlegd met het CBS om hun grote kennis en kunde op data- en informatiegebied te benutten. Met CBS hebben daarnaast een aantal gesprekken plaatsgevonden om te bezien of en hoe in samenwerking OV-informatie verrijkt kan worden.

Voorts is er door I&W een evaluatie gestart naar de werking van de informatiehuishouding en mogelijke verbeteringen. DOVA heeft input geleverd voor de onderzoeksopzet en neemt deel aan de

stuurgroep van het onderzoek door Deloitte. Tevens heeft DOVA deelgenomen aan door de betreffende Tweede Kamercommissie georganiseerde hoorzitting over dit onderwerp.

## 2.3 OV in de reisketen

### 2.3.1 MaaS en OV

Een NOVB werkgroep 'OV als onderdeel van MaaS' met vervoerders en overheden heeft een voorstel voorbereid om de open toegang van MaaS-diensten in het OV te borgen. Dit is door KpVV vertaald in (dynamische) besteisen (besproken in het OV-managersoverleg van november). Verwacht wordt dat de besteisen eind 2019 in het bestuurlijk NOVB worden besproken en daarna kunnen worden doorgevoerd. In NOVB-verband is afgesproken dat het streven is dat alle OV-concessies in Nederland vanaf 1/1/2022 Maas-waardig zijn.

### 2.3.2 ACM advies

Een werkgroep van do's heeft een advies aan het managersoverleg uitgebracht over non-discriminatoire toegang tot producten en diensten van concessiehouders. Dit advies heeft mede als input gediend voor de (concept) bestekteksten die KpVV heeft opgesteld in het kader van MaaS.

### 2.3.3 Smart Mobility

Namens de OV-autoriteiten is deelgenomen aan de bijeenkomsten van Smart Mobility en daarbij vooral voor het onderdeel MaaS en OV. De aandacht van de krachtenbundeling 'Smart Mobility' is sterk gericht op automobilititeit, maar ook OV en MaaS is een onderdeel. Ook is geparticipeerd in een netwerk van stedelijke ontwikkelaars die grote inbreidingslocaties met een lage parkeernorm voorbereiden. Gekeken wordt hoe OV past in de ontsluiting van deze nieuwe wijken.

## 2.4 Reisinformatie

De Ambtelijke Adviesgroep NDOV is in 2019 opgegaan in het netwerk Reisinformatie. Onderwerpen die hier een belangrijke rol spelen zijn het verbeteren van de reisinformatie bij verstoringen, de nieuwe koppelvlakken voor Flexvervoer en Toegankelijkheid en het proces om tot een gedragen concessiebijlage Reisinformatie te komen. Zie ook Hoofdstuk 3 OV-data.

## 2.5 Sociale veiligheid (SV)

Het hoofdonderwerp op het thema Sociale Veiligheid is in 2019 de ontwikkeling van een sectorbreed convenant Sociale Veiligheid. In 2019 is hieraan alle betrokken partijen hard gewerkt. Het nieuwe sectorbrede convenant Sociale Veiligheid 2020-2025, de opvolger van het eerdere decentrale convenant SV bleek in zijn uitwerking in 2019 wel een complexe opgave, ook voor de decentrale OV-autoriteiten (het netwerk Sociale Veiligheid, zowel inhoudelijk als juridisch. Naar verwachting kan eind 2019 na bestuurlijke bespreking een convenant worden vrijgegeven om voor te leggen aan alle colleges. Parallel hieraan wordt in het netwerk Sociale Veiligheid nagedacht over een bij het convenant behorende kennisagenda.

Vanuit OV-data is de dataset SV ingebracht en besproken in het netwerk. Tevens zijn actuele onderwerpen als het boerkaverbod en asielzoekersproblematiek terugkerende thema's.

## 2.6 Toegankelijkheid

Voor het thema Toegankelijkheid werkt het netwerk Toegankelijkheid momenteel met name aan kwaliteitsverbetering van data en definities, in samenwerking met CROW-KpVV en OV-data.

Dit dient om:

- de reisinformatie over toegankelijk OV te verbeteren,
- om factsheets Toegankelijkheid in OV-bestekken (i.s.m. CROW-KpVV) te formuleren t.b.v. het creëren van gelijklopende eisen aan vervoerders over in welke mate voertuigen, personeel, reisinformatie toegankelijk dienen te zijn, en
- een bijdrage te leveren aan de vernieuwing van regelgeving (i.s.m. IenW) t.b.v. het formuleren van een haalbare en gedragen landelijke scope en ambitie.

Deze processen lopen door in 2020, maar de eerste tussenproducten komen naar verwachting eind 2019 gereed, waarna deze via het netwerkoverleg ter vaststelling aan het managersoverleg worden voorgelegd. Hiernaast worden hieraan verbonden ontwikkelingen gevolgd, zoals de voortgang in de MaaS-pilots die keuzevrijheid bieden aan verschillende doelgroepen, realisatie van toegankelijkheid van stations en de openbare ruimte, en ontwikkelingen t.a.v. integratie OV en doelgroepenvervoer.

## 2.7 Ontheffingsbevoegdheid WP2000 (Lange Afstand Bussen)

Het coördinatiepunt LAB archiveert ontheffingsaanvragen en in geval van grensoverschrijdende situaties worden ook de betreffende overheden daarvan op de hoogte gebracht. De jaarlijkse bijeenkomst met alle decentrale overheden wordt ingepland voor eind 2019. De ontwikkelingen rondom herziening cabotageverordening wordt actief gevolgd.

## 2.8 Doorstroming

In 2018 is het netwerk Doorstroming weer geactiveerd. In 2019 is inmiddels het thema “meten en monitoren van snelheid / betrouwbaarheid van het OV” afgerond. Voor het onderwerp iVRI/ coöperatieve OV-prioriteit is in oktober i.s.m. het programma Smart Mobility een bijeenkomst gepland in Deventer, om de bewustwording van de decentrale overheden voor het onderwerp te vergroten. Die aandacht is nodig om voor het OV in de toekomst prioriteit te verbeteren, terwijl het Smart Mobility-programma zich met name focust op vrachtverkeer, hulpdiensten, fietsers en andere voertuigen die niet volgens dienstregelingen rijden.

## 2.9 Duurzaamheid (ZEB bijeenkomst en -discussie)

De uitvoerende taken voor het landelijk deel van het convenant/programma Zero Emissie Bus zijn begin 2019 overgedragen van IPO aan DOVA. Er is daarom extra capaciteit ingehuurd om het programma te actualiseren, in overleg met KpVV-CROW (kennisprogramma) en de werkgroep en de stuurgroep ZEB. Nadien zijn ook meerdere activiteiten opgestart. Zo zijn er met alle betrokken partijen vinden vervolgesprekken gehouden, waaronder het Platform Duurzaam OV en Spoor (PDOVS). En er zijn een informatieve bijeenkomst van Elaad en symposia bijgewoond. Daarmee groeien netwerk en kennis, nodig voor de verdere ontwikkeling van het landelijk programma Duurzaamheid OV voor de komende jaren.

## 2.10 Bekostiging en financiering van het OV

Bekostiging van gewenste investeringen in OV is een belangrijk landelijk vraagstuk op OV-gebied. Er is daarom vanuit de decentrale OV-overheden een werkgroep ingesteld, onder leiding van IPO, die het bekostigingsvraagstuk van de contourennota nader uitwerkt voor de DO's. Dit netwerk is één keer bij elkaar gekomen. Doel van deze bijeenkomst was om een gezamenlijk beeld te krijgen van de mogelijkheden die al zijn verkend en te bepalen of er decentrale overheden zijn die hiermee actief aan de slag willen. In het kader van bekostiging heeft daarnaast een inventarisatie gevonden van decentrale overheden naar ervaringen met EU-subsidies en geïnteresseerde decentrale overheden voor kennisuitwisseling. Deze informatie is verstrekt in het Managersoverleg.

### 2.11 Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota)

Sectorbreed is op 6 februari 2019 in het verband van de Landelijke OV- en spoortafel de zogeheten Contourennota OV 2040 vastgesteld. Het TBOV40 (waaronder ook de decentrale OV-agenda 'De Sprong' is opgenomen) vormt nu uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de acties. De stuurgroep Toekomstbeeld OV 2040 werkt nu waar nodig de actielijnen programmatisch uit. Ook over (dynamische) programmatische monitoring worden in Stuurgroepverband afspraken gemaakt. Parallel is in het NOVB een voorstel neergelegd om een aantal OV-acties op het werkprogramma te zetten.

In september is in een strategische werksessie met alle decentrale overheden gezien wat de mogelijke taak en rollen zijn van decentrale overheden voor het onderwerp Knooppunten. De werksessies van de werkgroep ketens en knopen zijn bijgewoond.

### 2.12 Strategische werkgroep Spoor

De decentrale werkgroep Spoor is in 2019 uitgebouwd tot 'Strategische werkgroep Spoor'. Het secretariaat hiervan wordt uitgevoerd vanuit het IPO. In een eerste bijeenkomst is geïnventariseerd welke onderwerpen aandacht behoeven. Daarnaast heeft er een sessie plaatsgevonden waar input is geleverd voor de midterm review van het HRN. In 2019 is het Ministerie van I&W gestart met een groot aantal onderzoeken in het kader van de vraag of men de HRN-concessie 2025 wil aanbesteden of inbesteden. In de volgende onderzoeken participeert DOVA als lid van de klankbordgroep en/of de werkgroep of heeft samen met IPO gereageerd met zienswijzen:

- Onderzoek 'Effect aanbesteden in het Openbaar Vervoer'
- Reactie IenW op QuickScan gelijk speelveld (ACM)
- Consequenties open toegang spoor
- Studie onderhands gunnen of aanbesteden vervoersconcessie HRN
- Eigendom en exploitatie stations
- Midterm review vervoersconcessie NS
- Besluit herziening capaciteitsverdelingsregels
- Consultatie economische evenwichtstoets open toegang spoor
- Modernisering spoorwegwet
- Publiekrechtelijke omvorming ProRail
- Implementatie 4<sup>e</sup> spoorwegpakket (bezoek EU delegatie)

DOVA heeft het ministerie van IenW gevraagd om ambtelijke en bestuurlijke afstemming met decentrale overheden over het HRN dossier, voor het formele traject van zienswijzen etc. wordt ingegaan.

### 2.13 Concessiebeheer en -ontwikkeling

Voor een nog te ontwikkelen netwerk van concessiebeheerders heeft een eerste verkenning plaatsgevonden. Er zijn daartoe interviews met concessiebeheerders gehouden, waarin is geïnventariseerd wat de gemeenschappelijke onderwerpen en bespreekpunten rondom concessiebeheer zijn. Een voorstel voor het Managersoverleg wordt voorbereid in de laatste maanden van 2019.

## 3 OV-Data

De focus van OV-data richt zich in 2019 naast de inhoudelijk project- en beheersmatige projecten op het reorganiseren van de relatief zelfstandige organisatie NDOV naar een cluster dat zich specifiek richt op:

- A. Het organiseren van de keten van brondata van leverancier tot loket. Hierbij spelen standaardisatie, databeheer en datakwaliteit de hoofdrol.
- B. Het organiseren van de historische data. Hierbij spelen data-opslag en het presenteren van data als informatie de hoofdrol.
- C. Het deels vernieuwen en deels reorganiseren van de relatief statische huidige centrale server naar een meer flexibel en efficiënter ICT systeem.

Het zwaartepunt van deze reorganisatie valt in de periode 2019-2020. Uitgangspunt is dat de lopende beheer- en ontwikkelingsactiviteiten hiervan geen hinder ondervinden. Onder worden de ontwikkelingen op de zestien huidige werkvelden van OV-data beschreven.

### 3.1 Ketenbeheer en datakwaliteit

OV-data controleert van alle vervoerders de reisinformatie datastromen op volledigheid en kwaliteit. Daarnaast wordt de complete keten van vervoerders t/m DIS-display op straat beheerd.

Er zijn 13 datakwaliteit KPI's die geautomatiseerd worden gemeten en met alle opdrachtgevers en vervoerders besproken. De KPI-gesprekken hebben ook de afgelopen maanden geleid tot meerdere verbeterpunten en acties. De datakwaliteit is stabiel goed. Uitzonderingen worden veroorzaakt door technische storingen en/of concessiewisselingen. Steeds vaker gaat het in de gesprekken over processen, bv wanneer stuur je welke informatie naar de reiziger, in plaats van alleen over de technische datastroom.

Extra aandacht is er in 2019 gekomen voor de reisinformatie bij verstoringen, nadat de KpVV-OV-klantenbarometer uitwees dat de al zeer lage klantwaardering nog verder was weggezakt. Analyses zijn gemaakt van grote verstoringen, bv stakingsdagen, en deze zijn afgestemd met vervoerders en opdrachtgevers. Doel is om continu te verbeteren.

Op 1 september 2019 zijn er 8000 DRIS-displays in het ketenbeheerproces bij OV-data opgenomen. Het ketenbeheer heeft in de periode januari t/m augustus 3800 meldingen/verstoringen afgehandeld. Opvallend is dat er veel verstoringen zijn door het wegvallen van verbindingen (totaal 708 tegen 291 storingen door het uitvallen van solar batterijen). Met de opdrachtgevers en DRIS-leveranciers is periodiek overleg over verbeterpunten gehouden.

### 3.2 Drismelding.nl

De ontwikkelde applicatie waarmee uiteindelijk OV-gebruikers respons kunnen geven op de kwaliteit van de DRIS-panelen, wordt momenteel overgedragen van ontwikkeling naar beheer. Er wordt nu een pilot voorbereid in Zuid-Holland met als doel vanaf januari 2020 via QR-codes de reizigers op een eenvoudige wijze de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over niet goed functionerende DRIS-panelen.

### 3.3 Reisinfo bij verstoringen

Zoals boven aangegeven heeft dit thema heeft als gevolg van de tegenvallende resultaten in de klantenbarometer, extra aandacht gekregen. Er is een Richtlijn overstapinformatie in voertuigen opgesteld, er wordt gewerkt aan een advies kleurcodering DRIS en als laatste ligt er een Schrijfwijzer voor vrije teksten. Overkoepelend wordt binnen het Netwerk Reisinformatie gewerkt aan een integraal plan van aanpak waarbij de datakwaliteit over de verstoringen, de informatie die daarvan wordt gemaakt door de reisplanners en de processen bij de vervoerbedrijven worden betrokken. In

de netwerkgroep Reisinformatie is dit plan van aanpak besproken. Afgesproken is dat er voor dit dossier een externe projectleider wordt aangetrokken. Deze projectleider zal vanaf januari 2020 starten.

### 3.4 Centraal Halte Bestand 2.0

Het huidige Centrale Halte bestand (CHB) is in 2019 geheel doorgelicht op volledigheid en consistentie. Er zijn KPI's ontwikkeld die hierover informatie geven. Parallel daaraan is de gebruiksvriendelijkheid van de haltebeheertool geëvalueerd. In juni 2019 is in de Netwerkgroep Reisinformatie een voorstel gepresenteerd hoe wegbeheerders, vervoerders en OV-data nog in 2019 een vervolgslag maken om de kwaliteit én de gebruiksvriendelijkheid van het CHB te verbeteren. Dit in nauwe samenhang met de discussie die momenteel wordt gevoerd in de netwerkgroep Toegankelijkheid over de aspecten die in het CHB relevant zijn om bij te houden. Nog dit jaar wordt een verbeteringslag ingezet in het CHB als het gaat om de inconsistente informatie. Deze verbeteringslag wordt vóór eind 2019 gecontroleerd door de OV-autoriteiten. Als deze kunnen instemmen met de verbeteringen zal het bestaande CHB met deze verbeteringen worden gewijzigd. Ook zal de toegankelijkheidsindicatie op basis van deze verbeteringslag een directe afgeleide zijn van de kenmerken van de halten en niet zoals nu op basis van een eigen interpretatie van de wegbeheerders.

### 3.5 Stationstopologie

Onder voorzitterschap van IenW is in 2018 het project Stationstopologie gestart. Dit project heeft als doel om informatie die relevant is voor het maken van een OV-reis, specifiek voor trein- en metro-stations, op een gestandaardiseerde wijze te organiseren, beheren en ter beschikking te stellen. In september 2019 zou gestart worden met een Proof of Concept (PoC) rond station Amersfoort. Deze PoC zou antwoord geven op de vraag hoe, door wie en tegen welke kosten deze informatie door de stationsbeheerders ter beschikking wordt gesteld. Als gevolg van het ontbreken van financiële dekking hiervoor, start deze pas december 2019. De dekking is ondertussen gevonden binnen BISON.

### 3.6 BISON

Op dit moment wordt binnen BISON-verband aan meerdere ontwikkelingen in de reisinformatie-standaarden gewerkt die gericht zijn op het beter verstrekken van reisinformatie bij verstoringen. In juni 2019 zijn verschillende standaarden door de Strategic Committee van BISON goedgekeurd; het Nederlandse profiel van NeTEx (v9.1) als opvolger van KV1, een nieuwe versie van KV17 waarmee het mogelijk is bij sneeuw en stakingen alle ritten van een lijn of regio met één commando op te heffen, waarbij ritten die wel worden uitgevoerd automatisch weer actief worden. De nieuwe versie van kv7&8 biedt de mogelijkheid om ritten die niet in de digitale haltevertrekstaat zijn opgenomen wel weer te geven op een DRIS-paneel. In december '19 zal de Strategic Committee naar verwachting het koppelvlak 'dagplan' vast stellen (SIRI PT). In een dagplan kunnen vervoerders bijv. een 'stakingsdienstregeling' doorgeven.

### 3.7 Flexvervoer

DOVA heeft in samenspraak met vervoerders en loketten een Concept Standaard opgesteld. Het doel van deze standaard is om reisinformatie over flexibel vervoer op te kunnen nemen in reisadviezen. Hiermee wordt het ook mogelijk om flexvervoer mee te nemen in het plannen van de first en last mile. Op dit moment wordt de Concept Standaard gevalideerd. Dit houdt in dat er samen met een aantal vervoerders getest wordt om reisinformatie volgens de nieuwe standaard vast te leggen. Om dit eenvoudig te maken wordt gebruik gemaakt van een invoertool. Naar verwachting is de validatie eind februari 2020 afgerond.

### 3.8 Zonekaart

De zonekaart voor het OV is overgenomen van DOVA-OV-netwerk en in beheer genomen. Er bestaat nu een actuele zonekaart die medio september 2019 in een gebruiksvriendelijke beheertool ter beschikking komt voor de gebruikers. Alle onzuiverheden zijn in overleg met de opdrachtgevers en de vervoerders gecorrigeerd.

### 3.9 BOS

De producten en tarieven die nu zijn opgenomen in de applicatie zijn handmatig ingevoerd op basis van de websites van de vervoerders, status november 2018. Bij keten/databeheer is een applicatie/databeheerder benoemd tbv BOS. Aan OV-data is gevraagd om deze handmatig aan te vullen aan de hand van de actuele productinformatie op de websites van de vervoerders. De eerste stap is dat overheden nu hun tariefbesluiten en gegevens over producten aanleveren aan OV-data van DOVA. De vervolgstap is dat vervoerders de tool zelf gaan gebruiken om de database te vullen en bij te houden. In een later stadium dient dit ook automatisch te kunnen vanuit de systemen van de vervoerders, voorwaarde hiervoor is een uniform koppelvlak. De tool wordt in de toekomst uitgebreid met de mogelijkheid voor OV-autoriteiten om wijzigingen in de producten te kunnen controleren. Onze inschatting is dat medio 2021 de gehele dataset aan zowel de kant van de vervoerder als OV-data, is geautomatiseerd. OV-data zal dit gehele proces met de betrokkenen faciliteren.

### 3.10 KAR-Geotool

In de provincies Utrecht, Gelderland, Flevoland en Overijssel worden de VRI's waar openbaar vervoer gebruik van maakt, geregistreerd in de KAR-Geotool. Ondertussen zijn van nagenoeg alle provinciale verkeersregelininstallaties van de provincies Gelderland en Overijssel de KAR punten geregistreerd. In totaal zijn er ongeveer 500 vri's in de KAR-Geotool ingevoerd. De KAR-Geotool wordt uitgebreid met een overzicht van alle kruispunten waar OV-lijnen gebruik maken van KAR ten behoeve van prioritering. Verwacht wordt dat er medio april 2020 een KPI beschikbaar is die aangeeft wat de status is van de VRI's per wegbeheerder wat betreft KAR prioriteit.

### 3.11 Koppelvlak voertuigkenmerken

Ten behoeve van de netwerkgroepen OverOV, Toegankelijkheid, Reisinformatie en Duurzaamheid is er behoefte aan een nieuw koppelvlak 'voertuigkenmerken'. Momenteel wordt dit koppelvlak in overleg met de toekomstige afnemers, uitgewerkt om een eerste versie medio mei 2020 aan de SC BISON te kunnen voorleggen ter bespreking.

### 3.12 Sociale veiligheid

Het nieuwe koppelvlak 'Sociale veiligheid' is vastgesteld in het OV-Managersoverleg. Momenteel wordt gewerkt aan een KPI die de datakwaliteit kan toetsen. Daarnaast wordt aan de vervoerbedrijven uitleg gegeven hoe ze deze dataset dienen te organiseren en aan OV-data aan te leveren.

### 3.13 Centrale Distributieserver DRIS

Door de provincie Utrecht is samen met Samenwerkingsverband DOVA de aanbesteding van de Centrale Distributieserver DRIS (CDD) opgepakt en is het bestek op de markt gebracht. De intentie van partijen is dat DOVA - nadat ter zake besluitvorming heeft plaatsgevonden door haar leden - uiteindelijk zal optreden als Opdrachtgever, zodat alle leden van de CDD gebruik kunnen maken. Eén van de inschrijvende partijen heeft na de gunning in juni bezwaar gemaakt tegen het gunningsbesluit en is een kort geding gestart. Alle bezwaren zijn in november 2019 door de rechtbank ongegrond verklaard, waarmee nu de weg open ligt om CDD te implementeren. Hierbij wordt OV-data als beoogd opdrachtgever, nauw betrokken.

### 3.14 OverOV

De in de klankbordgroep afgesproken 'roadmap' voor de ontwikkelingen van het dashboard 'OverOV' is hieronder weergegeven. In maart 2020 wordt formeel de eerste release van OverOV voor alle opdrachtgevers opengesteld. Tot dit moment worden de resultaten ge-audit door de afnemers.

Roadmap OverOV 2019		Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
		Klankbordgroep			Klankbordgroep			Klankbordgroep		Managersoverleg	Klankbordgroep		
Nieuwe dashboards	Ontwikkelen dashboard sociale veiligheid	x											
	Review klankbordgroep (doorontwikkeling)			x									
	Check splunk export (lijn 300)				x								
Doorstroming (snelheid en betrouwbaarheid)	Ontwikkelen dashboards snelheid en				x	x							
	Review klankbordgroep (doorontwikkeling)						x						
	Check klantenbarometer 2017 data			x									
Klantwaardering	Verzameling data 2016 / 2018			x									
	Ontwikkeling (trend)dashboard klantwaardering				x	x							
	Review klankbordgroep (doorontwikkeling)						x						
	Check klantenbarometer 2017 data								x	x			
Klachten	Koppelvlak klachten												
Milieuprestatie	Ontwikkelen dashboard zero emissie			x	x								
	Review klankbordgroep (doorontwikkeling)				x								
	Koppelvlak voertuigkenmerken			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Aanvraagproces TLS			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
In/uitstappers per halte per maand	Ontwikkeling vanaf beschikbaarheid dataset												

### 3.15 Vervangingsinvestering centrale server

In de afgelopen periode is in overleg met de systeemarchitecten, de leverancier InTraffic en de afnemers, een architectuurvoorstel uitgewerkt. Er ligt een voorstel hoe de huidige ICT architectuur van OV-data, zonder risico voor onder handen werk (zoals de aansturing DRIS), kan worden vervangen voor een meer eigentijdse architectuur, die recht dient te doen aan de nieuwe eisen die aan OV-data worden gesteld. Het projectplan is in het OV-managersoverleg besproken en vastgesteld. De reeds in onze begroting gereserveerde vervangingsinvestering van 812.000 euro, kan worden ingezet voor de ontwikkeling van een nieuw Centraal Informatie Systeem. Dit biedt de komende 10 jaar een goede basis voor de taken van OV-data. De bestaande softwareontwikkelaar en – beheerder InTraffic zal deze ontwikkeling vormgeven. In de 4-maandsrapportage 2020 volgt een eerste voortgangsrapportage van dit project.

### 3.16 National Access Point (NAP) Multimodale Mobiliteitsdata.

Samen met het NDW (Nationaal Database Wegverkeer) wordt door OV-data onderzocht in hoeverre het mogelijk is de "ladenkast" van OV-data te combineren met andere "ladenkasten" van wegverkeersdata en andere (multimodale) mobiliteitsdata. Dit als eerste stap in het realiseren van een (functioneel) Landelijk Datawarehouse Mobiliteitsdata. Deze integrerende ontwikkeling past ook in de Europese wens om te komen tot Nationale Acces Points per lidstaat. Het ministerie van IenW heeft in oktober 2019 het NDW aangewezen als "penvoerder" van het National Access Point, met dien verstande dat uitdrukkelijk de samenwerking met o.a. OV-data wordt bestendig en uitgebouwd.