



Rapport

DE ANTIFILE-APP

Rapport over een klacht over de minister van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat)

Datum: 19 augustus 2015

Rapportnummer: 2015/125

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat een door hem bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu ingediend plan om files in en rond Amsterdam te beperken, zonder hem daar bij te betrekken in 2012 is uitgewerkt en sinds begin 2015 gebruikt wordt.

Bevindingen

Wat houdt verzoekers idee in?

Verzoeker ontwikkelde in 2010 een idee om files op de weg te verminderen. In het kort komt het er op neer dat weggebruikers via een applicatie voor de smartphone, de "antifile-app", zo snel en zo actueel mogelijk op de hoogte worden gebracht van de situatie op de wegen. Verzoekers bedoeling was om de weggebruiker een rol te geven in het minimaliseren van files en bij hem verantwoordelijkheidsgevoel te kweken. Files ontstaan doordat niet alle automobilisten met dezelfde snelheid rijden en met een groot aantal rond dezelfde tijdstippen een bepaalde route volgt. Verzoeker stelde dat door beïnvloeding van de factor 'tijd' ook filevorming kan worden beïnvloed. Wat betreft het actief gebruik van de app zag hij een rol voor bijvoorbeeld de gemeenten, die bedrijven kunnen assisteren bij het stimuleren van hun werknemers om de app te gebruiken. Werkgevers kunnen zo worden gestimuleerd om flexibeler om te gaan met werktijden.

Wat deed hij met zijn idee?

Verzoeker stuurde zijn idee op 6 juni 2011 in, via het daarvoor bestemde contactformulier op de website van de Rijksoverheid. Op deze website staat onder meer dat de Rijksoverheid is geïnteresseerd in meningen, ideeën en initiatieven vanuit de samenleving en dat de overheid met haar kennis en netwerk een initiatief wellicht een stap verder kan helpen. De website geeft verder een overzicht van lopende en afgeronde projecten. Degene met een idee op het terrein van onder meer het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I & M) kan via het online contactformulier zijn vraag voorleggen. Verzoeker schreef onder meer, dat hij voor zichzelf een rol als concept-ontwikkelaar en procesbegeleider zag en dat het ministerie van I & M als investeerder kon optreden. De vraag of hij instemde met het anoniem tonen van zijn idee op de website beantwoordde hij bevestigend.

Aan het slot van het vragenformulier staat, dat het ministerie het idee vertrouwelijk zal behandelen en dat de ontvanger en de indiener geen rechten kunnen ontleen aan het in behandeling nemen van het idee.

Hoe reageerde het ministerie op verzoekers idee?

Op 28 februari 2012 stuurde de projectleider van het Projectteam Idee van het ministerie van I & M verzoeker een e-mail. Hij bood daarin excuses aan voor de late reactie en schreef hem verder, dat het idee op zich paste in de huidige vraag naar nieuwe actuele en betrouwbare reisinformatie en dat bij een voldoende omvang een dergelijke antifile-applicatie effect zou kunnen hebben. De invoering van dit idee vond hij echter een activiteit die door de markt zou moeten worden opgepakt.

De projectleider stelde verzoeker voor om voor een initiële start van zijn idee aansluiting te zoeken bij nieuwe of lopende impulsen rondom de bereikbaarheid. In dit verband wees hij op de diverse projecten die in 2012 in het kader van het Programma Beter Benutten van start gingen en die verzoekers organisatie wellicht een mogelijkheid boden om mee te dingen in de aanbesteding. Ook kon de projectleider zich voorstellen dat verzoekers idee naast de al bestaande maatregelen een initiatief was waar de aannemerswereld op wilde inzetten om tijdens groot onderhoud of aanleg van wegen de overlast te verminderen. In verband hiermee verwees hij naar www.bouwendnederland.nl en de website van Rijkswaterstaat voor meer informatie over mogelijke partners en vergelijkbare projecten.

Welke informatie geeft Rijkswaterstaat over maatregelen voor beter weggebruik?

Op de website van Rijkswaterstaat wordt voor verkeerstechnische projecten onder meer verwezen naar het Platform Beter Benutten. Daarin werken Rijk, regio's en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid over de weg en het water te verbeteren. Op de website van het Platform verscheen op 11 september 2012 de oproep aan bedrijven om voorstellen te doen voor individuele verkeersinformatiesystemen, de zgn. in-car informatiediensten. Eén van die oproepen betrof een prijsvraag voor voorstellen om de doorstroming van wegverkeer rondom Amsterdam te verbeteren. De prijs bestond uit financiële ondersteuning voor de realisering.

Waarom diende verzoeker een klacht in?

Volgens verzoeker ontdekte hij op de website www.spitsopadam.nl, dat de daar aangeboden ADAM-applicatie (app) identiek is aan het concept dat hij in 2011 via de website van de Rijksoverheid had ingediend.

Op 2 februari 2015 diende verzoeker via de Landelijke Informatielijn van de Rijksoverheid een klacht in over het gebruik van zijn idee. Het zat hem dwars dat driekwart jaar nadat hij zijn idee had ingediend en van zijn idee was kennisgenomen een prijsvraag is uitgeschreven.

Wat is de ADAM-app?

De ADAM-app biedt spitsrijders in en rond Amsterdam via de smartphone persoonlijke verkeersinformatie over de meest gunstige route. Gebruikers van de app nemen daardoor deel aan de Praktijkproef Amsterdam (PPA), een grootschalige proef tot medio mei 2015 om files in de regio Amsterdam te verminderen. PPA is een initiatief van enkele overheidsinstanties, onder meer de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat. Binnen de PPA werken het verkeerstechnisch ingenieursbureau Arcadis en de Verkeersinformatiedienst samen onder de naam AmsterdamMobiel. Die samenwerking leidde tot onder meer de ADAM-app, waarmee weggebruikers onderweg direct informatie over de verkeerssituatie kunnen krijgen. Sinds de start begin 2015 zijn er inmiddels meer dan 10.000 gebruikers van ADAM.

Hoe reageerde de minister van I & M (Rijkswaterstaat) op de klacht?

De minister deelde verzoeker per brief van 13 maart 2015 mee, dat zij gelet op de resultaten van het onderzoek naar de kwestie, de klacht kennelijk ongegrond achtte.

Zij overwoog onder meer, dat in het kader van de PPA het bedrijfsleven via een prijsvraag was gevraagd om mee te denken over innovatieve informatievoorziening in de auto. De in september 2012 uitgeschreven prijsvraag In-car-informatiediensten betrof oplossingen voor doorstromingsproblemen. Er zijn twintig voorstellen ontvangen, waarvan er elf het reguliere verkeer betroffen. Een van die voorstellen betrof de inmiddels in gebruik genomen ADAM app. De app is ontwikkeld door het projectteam van Amsterdam Mobiel, dat bestaat uit medewerkers van particuliere ondernemingen en is een product van de markt en niet van Rijkswaterstaat of de Staat.

Verder overwoog de minister dat verzoeker op 6 juni 2011 een idee had ingediend, maar hij zich niet had ingeschreven voor de aanbesteding via de prijsvraag van september 2012. Ook heeft het idee, bewust noch onbewust, een rol gespeeld bij de ontwikkeling van de ADAM app. Volgens de minister konden ook vele van de ingezonden ideeën niet als uniek worden beschouwd.

Welke voorschriften zijn er voor het verlenen van opdrachten door de overheid?

De overheid dient zich bij het verlenen van opdrachten te houden aan de voorschriften van de Aanbestedingswet 2012. De wet is bedoeld om ondernemers een eerlijke kans te geven op het verkrijgen van een overheidsopdracht. Of, en zo ja op welke wijze er moet worden aanbesteed wordt bepaald door de totale waarde van de opdracht. Een aanbestedende dienst kan door middel van een prijsvraag bedrijven uitnodigen een plan of een ontwerp in te dienen. De inzendingen worden beoordeeld door een onafhankelijke jury.

Zijn er in de praktijk apps die vergelijkbaar zijn met de ADAM-app?

Sinds 2011 wordt in Groot-Brittannië gebruik gemaakt van WAZE app, een sociaal netwerk voor weggebruikers. Via de smartphone wordt door en voor automobilisten voorzien in actuele informatie over oponthoud op de weg en aanwijzingen voor het beste alternatief om oponthoud te beperken. Actieve gebruikers worden beloond met punten, waarmee prijzen kunnen worden gewonnen.

In Duitsland kan de automobilist beschikken over de ADAC-Stauscanner. ADAC is de 'Duitse "ANWB"'. Met de Stauscanner worden automatisch elke 30 seconden zogeheten Floating Car Data verzameld via de smartphone van de weggebruiker. Deze gegevens over de actuele positie en de snelheid van de auto worden verstuurd naar de ADAC, die op basis daarvan via de radio directe informatie geeft over de situatie op de weg.

Beoordeling

Het vereiste van transparantie houdt in dat de overheid open en voorspelbaar is in haar handelen, zodat het voor de burger duidelijk is waarom de overheid bepaalde dingen doet.

Dat houdt onder meer in, dat een burger die zich met een vraag of probleem tot de overheid wendt, wordt geïnformeerd over wat hij in redelijkheid van de overheid mag verwachten.

Een medewerker van het ministerie van Infrastructuur en Milieu reageerde op 28 februari 2012 op verzoekers inzending met een advies over wat hij zou kunnen doen. Zo gaf hij verzoeker concrete informatie over projecten in 2012 en verwees hij naar websites van organisaties die voor verzoeker bruikbaar konden zijn en het programma Beter Benutten.

De verwijzing naar het programma Beter Benutten is naar het oordeel van de Nationale ombudsman een duidelijk signaal geweest aan verzoeker. Daar had hij enige tijd later zijn idee kunnen inbrengen bij de prijsvraag. Maar dat heeft hij niet gedaan.

In januari 2015 is bij wijze van proef begonnen met de ADAM-app, waarmee automobilisten via de smartphone worden geïnformeerd over de verkeerssituatie rond Amsterdam. De ADAM-app is ontwikkeld door bedrijven die aan de prijsvraag hadden meegedaan. Ook verzoekers idee betreft het gebruik van een applicatie voor de smartphone voor informatie over files rond Amsterdam.

Volgens de minister is bij de ADAM-app niet bewust en niet onbewust gebruik gemaakt van verzoekers idee. De minister wees er verder op, dat vele van de ontvangen inzendingen niet uniek waren. De Nationale ombudsman kan de minister daar in volgen.

De Adam-app is in zoverre niet uniek dat ook in andere landen al gebruik wordt gemaakt van toepassingen voor de smartphone om actuele informatie over verkeerstromingen te verstrekken en daardoor files te beperken. Zo worden in bijvoorbeeld Duitsland en Groot-Brittannië al enkele jaren apps gebruikt (zie "BEVINDINGEN"), waarvan de functie vergelijkbaar is met de ADAM-app. en dus met verzoekers idee.

Er is dan ook onvoldoende grond om aan te nemen dat verzoekers idee leidend was bij de ontwikkeling van de ADAM-app. Hij kan daarom niet worden gevolgd in zijn stelling dat aan zijn idee met de ADAM-app toepassing is gegeven.

De onderzochte gedraging van de minister van Infrastructuur en Milieu is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de minister van Infrastructuur en Milieu is niet gegrond.

De Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen