

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

317

Vragen van het lid **Wiegman-Van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *open data in het openbaar vervoer* (ingezonden 17 september 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 oktober 2012).

Vraag 1

Kunt u aangeven welke vervoerders momenteel voldoen aan artikel 10 van het Besluit Personenvervoer 2000 met betrekking tot de plicht tot het leveren van statische én actuele reisinformatie, voor iedereen die daar bij een vervoerder om verzoekt, zonder beperkende voorwaarden? Is het waar dat door derden aan de vervoerders reeds meerdere malen is gevraagd om deze data en dat deze niet worden geleverd? Op welke manier handhaaft u deze bepaling?

Antwoord 1

Op dit moment leveren alle vervoerders conform bijlage 1 van het publicatiedocument statische gegevens aan derden. De meeste partijen leveren ook actuele gegevens. Per begin december 2012 zullen alle bedrijven voor in ieder geval de bus actuele gegevens leveren. Er wordt in het kader van het project NDOV aan gewerkt om dit ook voor de overige modaliteiten (tram en metro) te leveren. Het klopt dat door derden aan de vervoerders reeds meerdere malen is gevraagd om deze data. Aan een aantal partijen wordt momenteel geleverd (9292, GOVI, Sabimos, OpenOV). Aangezien de decentrale overheden in hun concessies afspraken hebben gemaakt met betrekking tot levering van gegevens, zie ik geen noodzaak op dit moment tot handhaving van de bepalingen uit het Besluit personenvervoer over te gaan.

Vraag 2

Is uw definitie van «open data» in het kader van de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV) dezelfde als de definitie die internationaal wordt gehanteerd conform de «Open Software Service Definition»?¹ Zo nee, op welke punten wijkt uw definitie af?

¹ <http://opendefinition.org/software-service/>

Antwoord 2

Onder «Open Software Service Definition» wordt verstaan open in relatie tot de software diensten die online staan. Het project ND-OV is niet gericht op «open data» volgens deze definitie, maar op het vrij beschikbaar stellen van brongegevens. In tegenstelling tot de «Open Software Services Definition» worden bij het project NDOV nadrukkelijk afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van gegevens inclusief afspraken over garantie, continuïteit, leveringszekerheid en dergelijke.

Vraag 3

Kunt u aangeven waarom, in de op 31 augustus voorgestelde leveringsvoorwaarden, niet is gekozen voor de gangbare licentie voor open data, namelijk Creative Commons Zero, die ook van toepassing is op de open data van Rijksoverheid.nl?

Antwoord 3

In tegenstelling tot «Creative Commons Zero» worden in de voorbeeldlicentie bij het project ND-OV nadrukkelijk afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van gegevens inclusief afspraken over garantie, continuïteit, leveringszekerheid en dergelijke. Dit komt de reisinformatie ten goede.

Vraag 4

Is in de nieuwe leveringsvoorwaarden wel gegarandeerd dat afnemers van de data bij een NDOV-loket deze data mogen hergebruiken en dat er geen beperkende voorwaarden zijn in het integraal doorleveren aan derden als zelfstandig product? Klopt het dat dit geen keiharde eis is, aangezien het alleen is opgenomen in een voorbeeldlicentie waarvan kan worden afgeweken? Zo ja, waarom worden de data niet volledig vrij gegeven?

Antwoord 4

Afnemers van gegevens bij een loket mogen gegevens hergebruiken en doorleveren aan derden onder dezelfde voorwaarden. Dat is opgenomen in de voorbeeldlicentie. Dit is een «harde» eis. In criterium zes wordt aangegeven dat aan de punten genoemd in de voorbeeldlicentie moet worden voldaan. Daar wordt een loket ook op getoetst. De voorbeeldlicentie is daarmee een minimum vereiste.

Vraag 5

Is een NDOV-loket met volledige open data gegarandeerd op 1 januari 2013 operationeel voor het hele OV? Deelt u de mening dat verder uitstel onacceptabel is, aangezien dit loket al op 1 januari 2011 operationeel zou zijn?

Antwoord 5

Het project NDOV zorgt voor de beschikbaarstelling van gegevens conform bijlage 1 van het publicatiedocument inclusief de genoemde criteria. De overheden streven ernaar begin 2013 een loket operationeel te hebben.

Vraag 6

Is het waar dat Nederlandse of Europese standaarden niet langer als randvoorwaarde voor het NDOV-project worden gezien, maar alleen als uitgangspunt? Klopt het dat NS en RET nog niet aan deze standaarden voldoen en kunnen volstaan met de levering van de huidige data? Bent u bereid van alle vervoerders te eisen dat alle data uiterlijk per 1 januari 2013 worden vrijgegeven, en met NS en RET af te spreken dat zij zo spoedig mogelijk aan de standaarden gaan voldoen?

Antwoord 6

Onderdeel van de no regretactiviteiten (zoals vermeld in TK brief 10 april jl, kamerstuk 31 305 nr. 200) is te werken aan uniformering van gegevens. Marktpartijen hebben verzocht de gegevens voor reisinformatie zo spoedig mogelijk beschikbaar te stellen en daarna verder te gaan met afspraken over de standaardisatie van gegevens.

Europese standaarden zijn uitgangspunt en beschreven in bijlage 1 van het publicatiedocument. Het platform BISON (Beheer Informatie Standaarden Openbaar Vervoer Nederland) heeft als functie het opstellen, beheren,

harmoniseren en bewaken van alle standaarden die de informatie-uitwisseling binnen het openbaar vervoer faciliteren. Overheden en vervoerders maken afspraken over standaarden waaraan men zich vervolgens committeert. RET en NS leveren net als alle andere vervoerders de gegevens conform de afspraken die geformuleerd zijn in bijlage 1 van het publicatiedocument. Bijlage 1 is een dynamische bijlage die op basis van vervolgspraken over standaardisatie wordt aangepast en wordt onderdeel van de uniforme leveringsvoorwaarden.

Vraag 7

Is het kwalificeren als NDOV-loket vrij voor elke partij die zich daarvoor aanmeldt en voldoet aan de criteria zodat er meerdere onafhankelijke NDOV loketten komen voor het toegankelijk maken van OV-data voor afnemers?

Antwoord 7

Ja, elke partij die aan de huidige criteria (d.d. 31 augustus) voldoet, dan wel een eventuele later te publiceren bijstelling, kan zich kwalificeren als loket. Er kunnen dus één of meerdere loketten ontstaan. De overheden zullen vervolgens toetsen of de partijen die zich aanmelden voldoen aan de criteria. Partijen kunnen zich aanmelden bij het project NDOV. Daar kunnen zij ook alle informatie verkrijgen over onder andere de gehanteerde standaarden, technische vereisten en de licentievoorwaarden.

Vraag 8

Is het waar dat Veolia en RET het standpunt hebben ingenomen dat alleen Reisinformatiegroep B.V. de dienstregelingen en actuele reisinformatie zal doorleveren? Zo ja, deelt u de mening dat:

- a. hieraan geen technische redenen ten grondslag liggen, aangezien Veolia deze gegevens ook levert aan GOVI (Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie);
- b. levering van data aan alleen de Reisinformatiegroep B.V. niet conform artikel 10 van het Besluit Personenvervoer 2000 is;
- c. een dergelijke situatie volgens de nieuwe criteria niet is toegestaan en dat alle vervoerders hun brongegevens via alle NDOV- loketten moet doorleveren?

Antwoord 8a t/m c

Veolia en RET hebben (identiek aan de andere vervoerders) afgesproken om de gegevens genoemd in bijlage 1 van het publicatiedocument beschikbaar te stellen aan een loket. RET en Veolia voldoen aan de afspraken zoals geformuleerd in bijlage 1. De vervoerder is verantwoordelijk voor de levering van de gegevens aan alle mogelijke loketten. Als een vervoerder daarvoor een derde partij inschakelt dan moet die partij onder dezelfde voorwaarden (namelijk «om niet») leveren aan een of meerdere loketten.

Vraag 9

Waar kunnen marktpartijen tariefinformatie verkrijgen voor een rit met de OV-chipkaart, dan wel de geldende tarieven voor een specifieke lijn, een stuk van een lijn, of abonnementsvormen, om deze te kunnen integreren in applicaties?

Antwoord 9

De tarieven zijn bekend bij overheden en vervoerders. In het kader van de no regret activiteiten werken vervoerders en overheden samen aan het implementeren van de standaard van het tarief «reizen op saldo» in het kader van BISON. De standaard is vastgesteld en er wordt gewerkt aan de implementatie van de standaard. Wanneer de vervoerder de tariefinformatie kan leveren, dan wordt dit opgenomen in bijlage 1 van het publicatiedocument en worden de gegevens beschikbaar gesteld aan de loketten.

Vraag 10

Waarom wordt in de door u gepubliceerde criteria van NDOV expliciet vastgelegd dat brongegevens niet geschikt zijn voor het interpreteren van Openbaar Vervoer prestaties? Als de NDOV gegevens inderdaad gegevens inzake zuivere planning en realisatie van de vervoerder betreffen, deelt u dan de mening dat deze juist bij uitstek geschikt zouden moeten zijn voor het

beoordelen van Openbaar Vervoer prestaties? Zo nee, kunt u inzicht geven in de discrepantie tussen deze gegevens en de gegevens waarmee de vervoersprestaties wel worden geïnterpreteerd door de concessieverleners?

Antwoord 10

Er is in de gepubliceerde criteria vastgelegd dat brongegevens niet geschikt zijn voor het interpreteren van OV-prestaties, aangezien brongegevens een onvolledig beeld kunnen geven van deze prestaties. Bij een technisch gebrek zijn er bijvoorbeeld geen gegevens beschikbaar en kan er geen uitspraak worden gedaan of een voertuig (op tijd) rijdt. Conform het hiervoor genoemde voorbeeld zijn de gegevens alleen dus niet geschikt voor het interpreteren van OV-prestaties. Daarnaast zijn de gegevens die de concessieverlener van de vervoerder vraagt, in het kader van de beoordeling van de prestaties, een zaak van de concessieverlenende overheid.

Vraag 11

Is het waar dat de door NDOV voorgestelde dynamische gegevens neerkomen op wat de BISON standaard² aanduidt als het «integratiemodel» (koppelvlak 6), waar voor het presenteren van reisinformatie nog een vertaalslag nodig is naar de verwachte actuele aankomst- en vertrektijden? Deelt u de mening dat een stroomafwaarts betrouwbare reisinformatie daarmee een vrijblijvende zaak wordt? Bent u bereid te bewerkstelligen dat uniforme reisinformatie van verschillende aanbieders beter gegarandeerd wordt, door ofwel het algoritme te standaardiseren dat deze tijden berekent, ofwel NDOV criteria uit te breiden tot het «presentatiemodel» volgens de BISON architectuur? Zo nee, waarom wilt u uniforme reisinformatie niet regelen? Zo ja, wanneer denkt u deze vervolgstap te realiseren?

Antwoord 11

De dynamische gegevens worden door verschillende vervoerders op verschillende wijze doorgegeven. De specificatie hiervan is gegeven in bijlage 1. Het in de vraag genoemde koppelvlak 6 is één van de mogelijkheden. Afnemers zullen op basis van de beschikbare gegevens verwachte aankomst- en vertrektijden bepalen en doorgeven aan reizigers. Uw mening dat stroomafwaarts betrouwbare reisinformatie een vrijblijvende zaak wordt, deel ik niet. We hanteren dezelfde werkwijze als voor weg- en weersinformatie, waarbij de service providers op basis van uniforme gegevens berekeningen maken. Uitgangspunt is dat iedereen dezelfde brongegevens gebruikt (net als bij de weg en het weer). De vertaling naar informatie is een zaak van marktpartijen. De markt kan op basis van het beschikbaar stellen van uniforme gegevens reizigers informeren zoals dit ook al gebeurt met weg- en weersinformatie. Ik ben niet bereid het algoritme te standaardiseren of het presentatiemodel voor te schrijven, omdat dit een marktactiviteit is, net als bij weg- en weersinformatie.

Vraag 12

Deelt u de mening dat het wenselijk is dat binnen afzienbare termijn al het OV, dat nog geen actuele reisinformatie verzendt, hiervan moet worden voorzien zodat de NDOV-data 100% dekkend worden? Bent u bereid hierover afspraken te maken met de decentrale concessieverleners?

Antwoord 12

De intentie van overheden is dat NDOV-gegevens 100% dekkend worden. Daar zijn de no regretactiviteiten van het project NDOV op gericht. Samen met decentrale overheden werk ik hier aan.

Vraag 13

Deelt u de mening dat aanvullende operationele data zoals uitgevallen lijnen, lijnen met uitgevallen GPS signaal, aantal instappers en aantal reizigerskilometers ook beschikbaar zouden moeten komen via open data, conform het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV)?

² Platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland

Antwoord 13

Ik beoog met de publicatie van «kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer» reisinformatie in een stroomversnelling brengen. Het kan dat bijlage 1 Publicatiedocument wordt uitgebreid met meer gegevens op termijn.

Ik spreek dan ook over een dynamische bijlage van gegevens. Dit gaat uiteraard in overleg met overheden en vervoerders. OV autoriteiten hebben in 2001 een informatieprofiel (MIPOV) laten opstellen voor het beheren en monitoren van de concessies, om te kunnen beschikken over informatie voor aanbesteding en om te kunnen beschikken over informatie voor de financiële verantwoording van publieke middelen.

Dit is bedoeld voor managementinformatie, en valt daarmee buiten de scope van project NDOV.

Vraag 14

Kunt u aangeven hoeveel van het oorspronkelijke budget van € 20 a 30 miljoen voor het NDOV de afgelopen jaren is besteed en waaraan dit is besteed, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in overhead en onderzoekskosten versus feitelijke systeemontwikkeling? Is er nog budget hiervan over op de begroting en waaraan zal dit worden besteed?

Antwoord 14

Voor de aanpak Multimodale reisinformatie (Mobiliteitsaanpak, kamerstuk 31700-A nr. 19) was een financieringsbehoefte van 30 mln euro in 2008, waarvan 12 mln euro ten laste van de begroting Verkeer en Waterstaat en voor 18 mln euro een aanvraag bij het Fonds Economische Structuurversterking (FES) zou worden gedaan. Bij het aantreden van het Kabinet Rutte in 2010 is het FES opgeheven (Kamerstuk 32 417 nr. 47) en is de aanvraag komen te vervallen.

Van het resterende bedrag (12 mln) zijn de afgelopen jaren geen kosten gemaakt voor overhead en systeemontwikkeling. Er is circa € 1 mln uitgegeven aan onderzoek en standaardisatie. Er is € 3 mln geprogrammeerd voor gerelateerde OV-activiteiten. In de begroting is voor de jaren 2012 t/m 2014 voor het project NDOV nog circa € 8 mln beschikbaar. Dit bedrag wordt ingezet voor de kwaliteitsverbetering en standaardisatie van de brongegevens als onderdeel van no regret activiteiten. Er is geen geld uitgegeven aan feitelijke systeemontwikkeling zoals het bouwen van een databank of software.