

31305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 200 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2012

Hierbij bied ik u, mede namens de provincies en stadsregio's, een stand van zaken brief aan over het project ND-OV (Nationale Data Openbaar Vervoer). Deze brief is behandeld in het Bestuurlijk Koepel Overleg 26 maart jl.

Overheden (rijk, provincies, stadsregio's) en vervoerders werken vanaf 2008 samen op het terrein van OV-reisinformatie. De gezamenlijke overheden zetten zich in op verbetering van reisinformatie in het openbaar vervoer, zodat de reiziger op basis van goede informatie een bewuste keuze kan maken in 2015 (Aanpak multimodale reisinformatie Kamerstuk TK 31 305, nr. 143). Dat vraagt om een uitbreiding van benodigde statische data voor reisinformatie (m.n. de dienstregeling) naar real time/actuele informatie (dus rekening houdend met vertragingen en omleidingen etc.).

In het Algemeen Overleg met uw Kamer van november 2009 (Kamerstuk 31305, nr. 166) heeft de toenmalige Staatssecretaris van V&W aangegeven dat de overheden de regie nemen bij het realiseren van ND-OV. Immers de toen door de vervoerders aangeboden business case voldeed niet aan de wensen van de overheden. Tevens is afgesproken de ontwikkelingen in de markt te blijven volgen.

#### *Beter benutten*

Het huidige kabinet heeft bevestigd dat reisinformatie een belangrijk speerpunt is door het te benoemen in het programma Beter Benutten. Het Kabinet is van mening dat 'een adequate inzet van IT-toepassingen kan bijdragen aan het verbeteren van individuele en actuele reisinformatie.'

#### *Doel*

Het project NDOV creëert voorwaarden, zodat de belangrijkste (actuele) gegevens voor reisinformatie beschikbaar worden gesteld aan afnemers eind 2012.

De markt kan vervolgens aan de slag met deze data door reisadviezen te maken voor de reiziger.

Dit kan bijvoorbeeld door het maken van applicaties voor smartphones, waarmee de individuele reiziger altijd actuele en betrouwbare reisadviezen kan ontvangen. In de periode 2013/2014 zal nog een verdere kwaliteitslag worden gemaakt.

### *Resultaten*

Inmiddels zijn de volgende resultaten geboekt:

- Het Besluit Personenvervoer artikel 10 is aangepast per 1/1/2011, waardoor vervoerders vanaf dat moment verplicht zijn naast statische (dienstregeling) ook actuele/realtime reisinformatie door te geven aan degene die daarom vraagt ten behoeve van reisinformatie.
- Er is onderzoek gedaan naar hoe gegevens, onder regie van de overheden, het beste beschikbaar kunnen worden gesteld aan de hand van scenario's: 1) databank van ND-OV wordt nieuw gebouwd en aanbesteed; 2) bestaande databanken worden uitgebouwd tot ND-OV. Daarnaast bestaat een derde scenario: de markt bouwt ND-OV zonder overheidsbijdrage. Scenario 3 maakte geen deel uit van het onderzoek. Uit dit onderzoek is gebleken dat centrale opslag van data niet nodig is (scenario 1). Dat scheelt veel dubbel werk. Het uitbouwen van bestaande databanken (scenario 2) komt het best naar voren en is daarom uitgangspunt geweest voor vervolgonderzoek. Dit resulteert in lagere kosten en een kortere implementatietijd. Tijdens het onderzoek is gebleken dat er draagvlak is bij overheden, markt en vervoerders voor het uitwerken van scenario 2 boven scenario 1 en daarmee het benutten van bestaande gegevenssystemen (GOVI, 9292, Sabimos, Dreis, NS ea).  
Uit het onderzoek en gesprekken met vervoerders, overheden en markt komt de behoefte naar voren de concessievoorwaarden met betrekking tot reisinformatie te uniformeren. Uniformeren levert kostenbesparingen op voor vervoerders; dit is uiteindelijk in het belang van de reizigers, de vervoerders en de opdrachtgevende overheden.
- 9292 heeft in 2011 aangegeven te werken aan het beschikbaar stellen van gegevens voor reisinformatie.
- NS geeft inmiddels reisinformatie vrij via een API (Application Program Interface) aan de markt zodat vele ontwikkelaars voor reisinformatie actief zijn (via app en internet).

### *Aanpak 2012*

De initiatieven in de markt zijn duidelijk in ontwikkeling (zoals 9292, Google). Zij zijn in 2011 initiatieven gestart (zonder verzoek tot overheidsbijdrage) om gegevens voor reisinformatie aan andere marktpartijen beschikbaar te stellen. Deze partijen richten zich vooral nog op statische gegevens (de dienstregeling). Voor de actuele gegevens (vertragingen) geldt dat nog niet duidelijk is hoe en wanneer die beschikbaar gesteld worden. Daarom zal voorlopig ook gelden dat de overheden de regie houden op de resultaten zolang als dit wenselijk en nodig is.

De overheden werken in 2012 langs drie sporen, waardoor ruimte wordt geboden aan de markt om tot de gewenste resultaten te komen:

#### 1. No regret activiteiten

Deze activiteiten geven een benodigde impuls en zijn onafhankelijk van wie uiteindelijk de gegevens voor reisinformatie aan afnemers ter beschikking stelt om daar vervolgens via bijvoorbeeld apps diensten aan de reizigers te bieden:

- het opstellen van uniforme leveringsvoorwaarden tussen de concessieverleners en de vervoerders en definiëren van de benodigde kwaliteit van data. Dit vindt plaats in overleg tussen overheden en vervoerders. Deze voorstellen richten zich op beschikbaarheid, standaarden en kwaliteit van de benodigde gegevens. Dit kan worden vormgegeven in een separaat document met een verwijzing in de concessie. Dit wordt vervolgens vastgesteld door de openbaar vervoerautoriteiten. In dit vervolg zal tevens inzicht worden gegeven in de financiële gevolgen voor de partijen.
- Verder ontwikkelen van ontbrekende standaarden via het platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON).
- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft middelen gereserveerd om bij te dragen aan (technische) aanpassingen.

#### 2. Kaders voor marktinitiatieven en vinger aan de pols

Aan de hand van het op te stellen toetsingskader worden initiatieven van de markt, door een externe partij getoetst. De initiatieven dienen te passen binnen de volgende kaders:

- Voldoen aan de eisen die gesteld worden aan de beschikbaar te stellen gegevens (o.a. kwaliteit, functionaliteiten, standaarden,

- continuïteit en landsdekkend) zoals die worden beschreven in de bovengenoemde uniforme leveringsvoorwaarden;
- Level playing field. De voorwaarden waaronder partijen de gegevens kunnen afnemen dienen minimaal overeen te komen met de voorwaarden zoals die in de op te stellen licenties worden beschreven (bijv. data beschikbaar tegen verstrekingskosten);
  - De levering van de gegevens dient daadwerkelijk en volgens de bovengenoemde voorwaarden in ieder geval 3 maanden in praktijk te zijn gebracht door de marktpartij;
  - De initiatieven van de markt dienen in 2012 bekend te zijn;
  - De overheden zullen de marktpartijen voor de zomer informeren over de gestelde eisen binnen het toetsingskader;
  - Daarnaast zullen de overheden periodiek in overleg treden met marktpartijen om inzicht te krijgen in de voortgang van initiatieven.

### 3. Onder regie van de overheden

De overheden bieden de markt kaders, waarbinnen initiatieven kunnen worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Zolang dat niet gebeurt, houden de overheden de regie. Tot die tijd richten de overheden zich op:

- Vanuit efficiency en pragmatisme (doorlooptijd en kosten) worden de gegevens van stad- en streekvervoer gebundeld tot één loket en parallel worden de gegevens van spoor via één loket aan de markt aangeboden.
- De decentrale overheden nemen hierin het voortouw voor de realisatie van het loket voor stad/streekvervoergegevens.
- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt het voortouw voor de realisatie van het loket voor spoorgegevens. Dit zal in nauw overleg met alle spoorvervoerders gebeuren;
- Om de loketten in staat te stellen gegevens onder uniforme condities beschikbaar te stellen aan afnemers zal een licentieovereenkomst worden opgesteld.

Dat betekent voor de afnemer een licentie met het loket voor het stad- en streekvervoergegevens en één met het loket voor de spoorvervoergegevens. De loketten zien erop toe (passief) dat afnemers de voorwaarden zoals opgenomen in de licentieovereenkomst nakomen. Op hun beurt zien de openbaar

vervoerautoriteiten toe op het organiseren van het *level playing field* tussen service providers en de beide loketten.

- Om zekerheid aan de partijen te bieden die de gegevens willen gebruiken zullen de overheden, indien de markt in 2012 niet in staat is de gegevens te leveren, voor in ieder geval drie jaar te borgen dat de gegevens, onder regie van de overheden, beschikbaar zijn.

Dit geeft ons vertrouwen dat producten in de markt ontstaan, waarmee de reiziger zich makkelijker met het openbaar vervoer kan verplaatsen. Dit zal een positieve bijdrage hebben op het beter benutten van onze vervoerssystemen en de bereikbaarheid van onze economische centra.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus