

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

82

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *mogelijke monopolievorming bij de nationale databank OV in relatie tot de recente DDoS-aanvallen* (ingezonden 27 augustus 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 september 2013)

Vraag 1

Kent u de berichten «Markt krijgt drie maanden voor start loket ov-data», «Beide NDOV-loketten naar volgende ronde» en «9292 doelwit van DDoS-aanvallen»?^{1 2 3}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 5, 6, 7, 8, 9 en 10

Klopt het dat op dit moment formeel geen van de twee getoetste marktpartijen een Nationale Data Openbaar Vervoer-(NDOV) loket is? Herinnert u zich de door u toegezegde deadline om op 1 januari 2013 een loket te kunnen tonen?⁴ Waarom is deze deadline inmiddels met bijna negen maanden overschreden?

In hoeverre is het wenselijk dat de eigenaar van dit distributie centrum «9292SSC», Reisinformatiegroep B.V., naast NDOV-loket (9292opendata.org), ook «service provider» is (9292.nl), en daarmee een directe concurrent is van zowel het andere NDOV-loket als van de service providers van beide loketten? Is deze bundeling van verschillende rollen getoetst door de Autoriteit Consument en Markt (ACM)?

¹ DDoS = distributed denial of service. OV-Magazine, 6 september 2012, <http://www.ovmagazine.nl/nieuws/markt-krijgt-drie-maanden-voor-start-loket-ovdata>

² OV-Magazine, 22 maart 2013, <http://www.ovmagazine.nl/nieuws/beide-ndovloketten-naar-volgende-ronde>

³ Treinreiziger.NL, 22 augustus 2013, http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/9292_doelwit_van_ddos-aanvallen-145541

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, Aanhangsel 317, 22 oktober 2012, Antwoorden Kamer-vragen Wiegman-Van Meppelen Scheppink en Kamerstuk 31 305, nr. 200, Brief minister Infrastructuur en Milieu 10 april 2012

Klopt het dat Reisinformatiegroep B.V. op dit moment naast het invullen van de rol van «service provider» aan consumenten ook conversiediensten tussen internationale en nationale standaarden voor de vervoerders RET en HTM verzorgt om vervolgens aan de NDOV-loketten te leveren?⁵ Hoe garandeert u hier de gelijke behandeling en gelijkwaardige informatiepositie van het andere loket en de overige aangesloten «service providers» bij de loketten, als 9292SSC claimt namens vervoerders op te treden? Deelt u de mening dat zij vanuit die communicatiepositie altijd in staat is om eerder strategische beslissingen te nemen en te beïnvloeden op zowel distributie- als presentatieniveau?

Kunt u aangeven hoe u akkoord kunt gaan met centrale aanlevering voor NDOV als dit de Nederlandse reisinformatie afhankelijk maakt van het wel en wee binnen één organisatie, die voor deze taak in 2010 nog 17,2 miljoen euro nodig dacht te hebben en het advies aan u was om dit openbaar aan te besteden?⁶

Is het waar dat dit distributiecentrum weigert om reisinformatie één op één en per vervoerder onafhankelijk door te leveren naar de NDOV-loketten maar de gegevens bundelt tot één nieuw product, wat vertragend werkt?

Deelt u de mening dat Reisinformatiegroep B.V. alleen een NDOV loket kan voeren als hij zich committeert aan alle criteria van het publicatiedocument?⁷

Klopt het dat dit op dit moment niet het geval is?

Kunt u aangeven waarom het criterium van een maximum van 1.000 euro aan verstrekingskosten per jaar, dat door u is bepaald⁸, niet terug is te vinden in de door 9292opendata.org gehanteerde datalicensevoorwaarden, maar dat hier alleen wordt gesproken over een maximum bedrag dat door overheden en vervoerders wordt vastgesteld?⁹ Wat is de reden dat de vervoerders volgens de datalicensevoorwaarden van 9292 iets te zeggen hebben over de tarieven van het NDOV-loket?

Antwoord 2, 5, 6, 7, 8, 9 en 10

In mijn brief over de voortgang van NDOV heb gemeld dat een belangrijke informatieketen is gerealiseerd. Dit is juist vanwege het feit dat 9292OV en OpenGeo een loket voor doorgifte van OV-gegevens uitvoeren.

De beide loketten hebben zich in september gemeld. Ze zijn getoetst aan de door de overheden opgestelde criteria in de eerste helft van 2013. Beide loketten waren eind maart op het moment van toetsing operationeel.

Afnemers kunnen dus sinds die tijd data halen bij beide loketten. De toetsing vond plaats na de publicatie van «kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer» 31 augustus 2012

De onderzoekers geven aan dat beide partijen op het moment van toetsen voldoen aan alle criteria. De toets was bedoeld om vast te kunnen stellen of marktpartijen bereid en in staat zijn om de functie van NDOV-loket te vervullen. Dat is gezien het resultaat van de toets het geval. Met de komst van de loketten is de laatste schakel ingevuld en is er een belangrijke stap gezet in de zogenaamde reisinformatieketen. Hierdoor zijn vervoerders, appbouwers en service providers beter in staat om actuele reisinformatiediensten aan te bieden aan de reizigers zodat deze een bewuste keuze kunnen maken. Het streven is dat er per 1 januari 2014 een duurzame vorm van samenwerking tussen de partijen wordt ingericht. Dit gekozen model wordt na één jaar geëvalueerd.

Vraag 3

Bent u er van op de hoogte dat de vervoerders niet twee datastromen naar twee loketten sturen, maar dat de ene NDOV-organisatie als bron van de andere fungeert?¹⁰ Is het vervoerdersoverleg, waar ook uw ministerie aan deelnam, akkoord gegaan met deze manier van aanleveren?

⁵ <http://9292.nl/archief/archief-2012-en-ouder/9292-vertaalt-actuele-reisinformatie>

⁶ Audit Business Case NDOV (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 374)

⁷ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-69857.pdf>

⁸ Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer

⁹ Criterium 15 en artikel 5 uit de voorbeeldlicentie in «Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer»

¹⁰ 9292 open OV datalicensevoorwaarden, artikel 4.1, <http://9292opendata.org/sla>, en <http://9292opendata.org/slafile/17/SLA%20KV6%20v1.1.pdf>

¹⁰ Verslag vervoerdersoverleg SKVV 2 juli 2013

Antwoord 3

Conform de bepalingen in het Besluit Personenvervoer 2000 zijn vervoerders verplicht data te leveren. In NDOV-verband is afgesproken dat zij de gegevens conform Bijlage 1 van het Publicatiedocument¹¹ aan alle NDOV-loketten leveren.

In het overleg van overheden en vervoerders is afgesproken dat vervoerders zelf bepalen op welke wijze zij de gegevens aanleveren, zolang de gegevens maar geleverd worden en dat dit onder dezelfde condities gebeurt voor een ieder die deze gegevens wenst. Een aantal vervoerders (Arriva, Veolia, RET en HTM) heeft daarvoor afspraken gemaakt met 9292SSC (shared service center) om hen te ontzorgen bij het leveren van deze data.

Vraag 4

Deelt u de mening dat als dit distributiecentrum uitvalt, bijvoorbeeld door een DDoS-aanval, zoals die afgelopen week langere tijd plaatsvond, alle afnemers van beide loketten geen data meer ontvangen en de aansturing van dynamische reisinformatie panelen op straat uitvalt, waarvan de reiziger altijd de dupe is?

Antwoord 4

Voorop staat dat de reizigers kunnen beschikken over goede reisinformatie. Daarom spreken de overheden hun vervoerder erop aan als data niet worden geleverd aan een loket. Het is vervolgens zaak dat vervoerders dit snel oplossen.

Vraag 11

Klopt het dat het loket spoordata nog niet is gerealiseerd? Klopt het dat 9292SSC tijdens de bespreking over dit loket heeft aangegeven dat zij ook als «shared service center» reisinformatie aan derden gaat leveren wanneer zij formeel door u niet tot NDOV wordt verklaard?¹² Hoe typeert u deze houding? Deelt u de mening dat spoorvervoerders gewoon op de kortst mogelijke termijn de spoordata aan beide NDOV-loketten moeten gaan aanleveren onder dezelfde voorwaarden, zodat een gelijk speelveld ontstaat?

Antwoord 11

De NDOV-loketten leveren alle OV-gegevens voor reisinformatie. Er is geen apart loket voorzien voor «spoordata». Overheden hebben afspraken met vervoerders over de levering van data en spreken zonodig hun vervoerders op de uitvoering van deze afspraken aan. De spoorvervoerders moeten net als alle andere vervoerders hun data leveren conform de gegevens in Bijlage 1 in het Publicatiedocument van 31 augustus 2013.

Vraag 12

Klopt het dat u de Waddeneilanden buiten de scope van NDOV wilt houden, maar deze informatie wel door de vervoerders aan 9292 beschikbaar wordt gesteld? Zijn er meer openbaar vervoerdiensten die niet binnen de kaders van NDOV vallen? Hoe verhoudt dit zich tot artikel 10 van het Besluit Personenvervoer 2000?

Antwoord 12

Ik wil de Waddeneilanden niet buiten de scope van NDOV houden. Bijlage 1 van het Publicatiedocument van 31 augustus 2012 is leidend. Bij de start zijn om praktische redenen niet alle vervoerders opgenomen zoals de veerdiensten. Het is wel de intentie dat Bijlage 1 op termijn wordt aangevuld met de veerdiensten.

Vraag 13 en 14

Klopt het dat op dit moment ook OV-chipkaarttariefinformatie in het TransLinkSystems-formaat SDOA/EOD exclusief door alle vervoerders beschikbaar wordt gesteld voor de website 9292.nl, maar de volledige

¹¹ Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer

¹² Verslag ND-OV implementatie overleg, 17 juli 2013

tariefinformatie (inclusief kortingsproducten) niet beschikbaar is en komt voor de afnemers van de loketten?¹³ Kunt u aangeven wat hiervan de reden is? Deelt u de mening dat in het kader van transparante OV-chipkaarttarieven en abonnementen naar de reiziger alle ruwe informatie rond deze tarieven zo spoedig mogelijk beschikbaar moet worden gemaakt voor de NDOV loketten, zodat er nieuwe en van vervoerders onafhankelijke diensten ontstaan zoals ovchipkaartabonnement.nl? Heeft u de vervoerders hierover al aangesproken? Welke mogelijkheden heeft u om dit bij de vervoerders af te dwingen conform het besluit personenvervoer 2000, artikel 10 lid 1 sub e? Kunt u garanderen dat deze informatie binnen een maand openbaar beschikbaar is voor alle dienstverleners die daar om hebben verzocht?

Antwoord 13 en 14

De OV-chipkaartdata zijn eigendom van de vervoerders. Zij kunnen bepalen of zij deze beschikbaar stellen, in welke vorm en aan wie. In het kader van NDOV zijn alleen afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van het tarief reizen op saldo. Mijn ambitie is dat er in de toekomst meer informatie over tarieven beschikbaar gesteld gaat worden. Dit is echter een traject dat de overheden samen met de vervoerders doorlopen. De hiervoor te ontwikkelen standaarden worden gezamenlijk opgesteld.

Vraag 15

Klopt het dat GOVI (Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie) als de grootste leverancier van reisinformatie op DRIS-panelen¹⁴ bij de haltes sinds kort haar gegevens niet meer direct aangeleverd krijgt van vervoerders, maar gedwongen is om data af te nemen van 9292SSC?

Antwoord 15

GOVI ontving tot voor kort gegevens rechtstreeks van vervoerders en krijgt nu de gegevens van een aantal vervoerders (Arriva, Veolia, RET en HTM) via 9292SSC. 9292SSC vervult voor deze vervoerders de rol van «shared service center». Het staat vervoerders vrij om de data zelf te leveren of om een partij te kiezen die ze ondersteunt bij de levering van data, zolang de data maar aan alle loketten geleverd worden onder dezelfde condities. De verantwoordelijkheid voor het leveren van data en het voldoen aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in de concessie-eisen blijft liggen bij de vervoerder.

Vraag 16

Bent u er mee bekend dat GOVI, op een klein deel van één vervoerder na, alle geplande en actuele data van alle vervoerders in Nederland kreeg? Klopt het dat GOVI tevens als kanshebber naar voren kwam in de «Audit Business Case» NDOV? Waarom heeft u niet gekozen voor uitbreiding van de functiebeschrijving van GOVI als loket van ruwe stad/streekinformatie?

Antwoord 16

GOVI krijgt van alle vervoerders actuele data, maar nog niet van alle regio's. De audit ging over juridische, technische en financiële aspecten van de door vervoerders aangeboden businesscase. De Businesscase bleek niet haalbaar. De overheden zien bij voorkeur dat het loket in de markt ontstaat. Zij hebben de markt de kans geboden om te laten zien of ze voldoen aan de door de overheden opgestelde criteria. Bij GOVI gaat het om een overheidsloket.

Vraag 17

Bent u bereid om in de Hoofdrailnetconcessie vast te leggen dat Europese standaarden voor de uitwisseling van dienstregelingen en tariefinformatie (NeTEx) worden gebruikt, zoals ook uw doelstelling is voor de uitwisseling van reisinformatie over bus, tram en metro?

¹³ Verslag bijeenkomst PPT standaard implementatie

¹⁴ Dynamisch Reizigers Informatie Systeem

Antwoord 17

Er wordt gestreefd om zoveel mogelijk gebruik te maken van standaarden. In de nieuwe Hoofdrailnetconcessie wordt gedacht aan een verwijzing om gegevens voor reisinformatie te leveren conform Bijlage 1 van het Publicatiedocument.

Vraag 18

Wanneer zullen de data van het NDOV loket geschikt zijn om MIPOV-rapportages¹⁵ van te maken zodat er werkelijk open data in het OV ontstaan en er niet alleen reisinformatieapplicaties kunnen worden gemaakt op basis van deze data, maar ook analyse-instrumenten over bijvoorbeeld vertragingen en uitval in het OV?

Antwoord 18

NDOV gegevens zijn bestemd voor reisinformatie en niet voor managementinformatie. Managementinformatie is een zaak tussen concessieverlener en concessiehouder. Dit valt daarmee buiten de scope van NDOV.

¹⁵ Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer