

## 2012Z15920

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).

### 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?

### 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»?<sup>1</sup> Zo nee, op welke punten wijkt uw definitie af?

### 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?

### 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?

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

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 11

Is het waar dat de door NDOV voorgestelde dynamische gegevens neerkomen op wat de BISON standaard<sup>2</sup> 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?

<sup>2</sup> Platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland

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?

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)?

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?