

Vergaderjaar 2013–2014

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 205

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2013

Hierbij meld ik u de stand van zaken over het project NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer), waarvoor ik samen met de provincies en stadsregio's verantwoordelijk ben. Daarmee geef ik tevens invulling aan mijn toezegging uit het VAO spoor van 25 april 2013 (Handelingen II 2012/13, nr. 80, item 11, blz. 65–74) om u te informeren over de voortgang. Ik schets u de stappen die gezet zijn na mijn laatste voortgangsmelding van 10 april 2012 en geef de vervolgstappen aan.

In het kader van het project NDOV werken overheden en vervoerders ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheden, samen aan het creëren van de voorwaarden voor het beschikbaar stellen van gegevens voor reisinformatie. Immers voor OV-reizigers is actuele en juiste reisinformatie erg belangrijk vooraf en tijdens de reis.

De ontbrekende schakel is gerealiseerd en hiermee is een belangrijke stap gezet in de reisinformatieketen waardoor gegevens eenvoudig en eenduidig beschikbaar zijn voor de reisinformatiedienstverleners. Zij zijn daardoor in staat producten en diensten voor de reizigers te ontwikkelen. Twee partijen, OV9292 en stichting OpenGeo, hebben laten zien bereid en in staat te zijn de functie van een NDOV-loket uit te voeren. Inmiddels leveren de vervoerders de afgesproken gegevens aan beide loketten, die deze doorleveren aan afnemers (reisinformatiedienstverleners). De overheden zien daarmee geen noodzaak om zelf een loket te realiseren.

In de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 10 april 2012 (Kamerstuk 31 305, nr. 200) is de aanpak van het project beschreven. Hierin is naast een aantal no regret activiteiten de werkwijze aangekondigd om te toetsen of de markt bereid en in staat is een loket voor doorgifte van gegevens voor reisinformatie te realiseren conform de door de overheden opgestelde kaders (zie bijlage 1 voor het toetsingsproces). De overheden zien bij voorkeur dat een loket in de markt ontstaat.

Er is niet gekozen voor het aanbesteden van de loketfunctie door de overheden, noch voor een wedstrijd. Het gekozen proces van publicatie van de criteria door de overheden en vervolgens een onafhankelijke toets geeft de overheden inzicht of de marktpartijen zelf een loket gaan realiseren. Als dat het geval is, zien de overheden er vanaf om zelf een loket op te zetten.

De zogenaamde no regret activiteiten zijn vooral gericht op kwaliteitsverbetering en standaardisatie van de gegevens. Het resultaat hiervan is dat de door de vervoerders geleverde gegevens op dezelfde manier worden verstrekt waardoor minder bewerking nodig is bij reisinformatiediensten. Met vervoerders zijn afspraken gemaakt en is beschreven welke data en bijbehorende kwaliteit beschikbaar gesteld worden. Daarnaast hebben vervoerders aangegeven behoefte te hebben aan uniformering van gegevens en zijn bereid samen met de overheden te werken aan verbetering van de kwaliteit.

Er zijn in het platform Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON) twee nieuwe standaarden vastgesteld. Het gaat om een standaard voor de haltegegevens (o.a. uniek nummer en toegankelijkheid) en tarieven (reizen op saldo). Beide standaarden worden in 2013 en 2014 geïmplementeerd.

Vervolgstappen

Nu er twee loketten functioneren is het van belang de volgende stappen te zetten:

• Structurele samenwerking

Nu er twee loketten functioneren is de volgende stap om de projectmatige aanpak af te ronden en over te gaan naar een structurele samenwerking. Ons streven is dat dit vanaf 1 januari 2014 tussen overheden, vervoerders en loketten gebeurt. De gesprekken hierover lopen momenteel.

Alle partijen willen verdere invulling geven aan verdere optimalisatie van reisinformatie. Overheden en vervoerders werken aan een continue verdere kwaliteitsverbetering en het uniformeren van gegevens voor reisinformatie. Er zal worden samengewerkt in een organisatie, waarin overheden en vervoerders vertegenwoordigd zijn en de beide loketten een adviesrol krijgen. Hierbij wordt gezien of het Nationaal OV Beraad een rol kan spelen in de besluitvormingsstructuur.

Hiernaast werken de overheden vanuit hun verantwoordelijkheid verder aan:

- het opzetten van een kwaliteitssysteem, met aandacht voor monitoring van de kwaliteit van de geleverde gegevens en daaraan te verbinden acties en uniformering van brongegevens;
- haltedatabeheer.

Zij zijn voornemens de afspraken hieromtrent vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst.

Mijn ministerie heeft op de begroting middelen gereserveerd (Kamerstuk 33 400 XII, nr. 2) om bij te dragen aan (technische) aanpassingen. Onder andere zijn er middelen beschikbaar voor kwaliteitsverbetering (bijvoorbeeld in de vorm van verdere standaardisatie van brondata), het kwaliteitssysteem dat in opdracht van de overheden zal worden ontwikkeld en voor het inrichten van haltedatabeheer. Deze middelen zijn beschikbaar voor de jaren 2013, 2014 en 2015.

• Evaluatie na 1 jaar

Het is in het belang van alle partijen dat er een duurzame vorm van samenwerking ontstaat.

Met alle partijen is afgesproken om de werking van het gekozen model, waarin vervoerders, overheden en loketten elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid samenwerken aan de verdere verbetering van reisinformatie, na één jaar te evalueren.

Deze evaluatie zal zich onder andere richten op de samenwerkingsvorm, de kwaliteitsverbetering en uniformering van gegevens, de resultaten voor de markt (serviceproviders en app-bouwers), de werking van de loketten en of dit alles tot betere reisinformatiediensten voor de reizigers heeft geleid. Hierbij wordt ook het aanvullende advies van de partij die de loketten heeft getoetst meegenomen.

Deze partij doet aanbevelingen voor een robuuste organisatie en ziet een mogelijke discrepantie tussen de wens van de overheden voor laagdrempelige beschikbaarheid van data (vervat in het criterium van een maximum aan de verstrekkingskosten van 1.000 euro per jaar exclusief btw) en de verdienmodellen van de loketten.

Tot slot

Ik verwacht dat met de resultaten tot nu toe en de constructieve samenwerking van alle partijen de komende jaren steeds meer gegevens beschikbaar komen en dat deze van hogere kwaliteit zijn. Dit geeft de markt de kans om creatieve en innovatieve diensten voor de reizigers te ontwikkelen.

Hierdoor kunnen reizigers makkelijker een bewuste keuze maken voorafgaand en tijdens hun reis en dit geeft een impuls aan het openbaar vervoer in Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Op 31 augustus 2012 is het toetsingskader «kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer» gepubliceerd op www.rijksoverheid.nl. Dit document beschrijft de uitgangspunten en criteria voor marktpartijen die de functie van NDOV-loket willen uitoefenen.

De belangrijkste uitgangspunten en criteria zijn:

- De door overheden en vervoerders vastgestelde brongegevens moeten (onbewerkt) worden door geleverd aan afnemers (conform Bijlage 1 van het toetsingskader);
- De gegevens zijn gratis en worden tegen verstrekkingkosten (maximaal 1.000 euro per jaar exclusief btw) beschikbaar gesteld;
- De brongegevens zijn bedoeld voor reisinformatie (het plannen van de reis, actuele informatie op halte en station en begeleiding van de reis);
- Een loket levert brongegevens onder uniforme voorwaarden (voorbeeldlicentie / gebruiksovereenkomst) aan afnemers;
- Leveranciers zijn aanspreekbaar op de kwaliteit (inhoud, formaat, tijdigheid, volledigheid, documentatie en dergelijke) van brongegevens;
- Marktpartijen die een loket exploiteren, ontvangen voor deze activiteit geen financiële overheidsbijdrage.

Na publicatie van het toetsingskader hebben de twee bovengenoemde partijen zich aangemeld en aangegeven dat zij een loket realiseren. Vervolgens hebben de overheden een onafhankelijke partij opdracht gegeven om beide aanmeldingen te toetsen aan het toetsingskader. De onderzoekers geven aan dat beide partijen op het moment van toetsen voldoen aan alle criteria.