

## 2013Z16125

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).

### 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»?<sup>1 2 3</sup>

### Vraag 2

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?<sup>4</sup> Waarom is deze deadline inmiddels met bijna negen maanden overschreden?

### 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?<sup>5</sup> Is het vervoerdersoverleg, waar ook uw ministerie aan deelnam, akkoord gegaan met deze manier van aanleveren?

### 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

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

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

<sup>3</sup> Treinreiziger.NL, 22 augustus 2013, [http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/9292\\_doelwit\\_van\\_ddos-aanvallen-145541](http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/9292_doelwit_van_ddos-aanvallen-145541)

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> Verslag vervoerdersoverleg SKVV 2 juli 2013

dynamische reisinformatie panelen op straat uitvalt, waarvan de reiziger altijd de dupe is?

Vraag 5

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)?

Vraag 6

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?<sup>6</sup> 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?

Vraag 7

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?<sup>7</sup>

Vraag 8

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?

Vraag 9

Deelt u de mening dat Reisinformatiegroep B.V. alleen een NDOV loket kan voeren als hij zich committeert aan alle criteria van het publicatiedocument?<sup>8</sup> Klopt het dat dit op dit moment niet het geval is?

Vraag 10

Kunt u aangeven waarom het criterium van een maximum van 1.000 euro aan verstrekingskosten per jaar, dat door u is bepaald<sup>9</sup>, niet terug is te vinden in de door 9292opendata.org gehanteerde datalicensievoorwaarden, maar dat hier alleen wordt gesproken over een maximum bedrag dat door overheden en vervoerders wordt vastgesteld?<sup>10</sup> Wat is de reden dat de vervoerders volgens de datalicensievoorwaarden van 9292 iets te zeggen hebben over de tarieven van het NDOV-loket?

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?<sup>11</sup> Hoe typeert u deze houding? Deelt u de mening dat spoorvervoerders gewoon op de kortst

<sup>6</sup> <http://9292.nl/archief/archief-2012-en-ouder/9292-vertaalt-actuele-reisinformatie>

<sup>7</sup> Audit Business Case NDOV (bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr.374)

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

<sup>8</sup> Kaders voor een loket voor brongegevens reisinformatie openbaar vervoer

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

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

<sup>11</sup> Verslag ND-OV implementatie overleg, 17 juli 2013

mogelijke termijn de spoordata aan beide NDOV-loketten moeten gaan aanleveren onder dezelfde voorwaarden, zodat een gelijk speelveld ontstaat?

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?

Vraag 13

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 tariefinformatie (inclusief kortingsproducten) niet beschikbaar is en komt voor de afnemers van de loketten?<sup>12</sup> Kunt u aangeven wat hiervan de reden is?

Vraag 14

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?

Vraag 15

Klopt het dat GOVI (Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie) als de grootste leverancier van reisinformatie op DRIS-panelen<sup>13</sup> bij de haltes sinds kort haar gegevens niet meer direct aangeleverd krijgt van vervoerders, maar gedwongen is om data af te nemen van 9292SSC?

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/streek informatie?

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?

Vraag 18

Wanneer zullen de data van het NDOV loket geschikt zijn om MIPOV-rapportages<sup>14</sup> 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 vertragen en uitval in het OV?

---

<sup>12</sup> Verslag bijeenkomst PPT standaard implementatie

<sup>13</sup> Dynamisch Reizigers Informatie Systeem

<sup>14</sup> Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer