

- Voors en tegens van open data
- ND-OV van databank naar project
- Ook Haaglanden bij GOVI
- Vrije teksten van Connexxion

Sesam, open uw data!

Een kraantje aan een databank waarmee andere partijen gegevens kunnen aftappen die ze veredelen en verspreiden. Dat is de gedachte achter 'open data'. Die open data beginnen nu te stromen, ook van actuele reisinformatie. De stand in het land.

Laten we beginnen met de voordelen van open data. Bedrijfsjes, programmeurs en studenten kunnen tegen lage kosten aan de slag om voor smartphones (telefoons met internet) app's (programmaatjes) te bouwen. Gebruikers kunnen die voor een habbekrats downloaden. De beste app's komen vanzelf bovendrijven. Iedereen blij: reizigers krijgen betere reisinformatie, vervoerders winnen klanten en de app-bouwers pikken een graantje mee.

Het argument is dat die reisinformatie er toch al ligt bij partijen als 9292 (vervoerbedrijven) en GOVI (ov-autoriteiten), dus waarom zou je de kraan niet opendraaien om ontwikkelaars en gebruikers daarvan te laten meeprofiteren?

De Stadsregio Amsterdam is de eerste ov-autoriteit die de kraan opent. Aanleiding is de oproep van minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie aan overheden om met open data innovaties te stimuleren. In het kader van de wedstrijd 'Apps for Amsterdam' geeft de stadsregio actuele gegevens vrij van bus- en tramlijnen, zowel van GVB als Connexxion. Daarmee zijn de werkelijke vertrektijden of eventuele vertragingen te herleiden. De gegevens zijn te krijgen via <http://api.openov.nl> van OpenGeo, een stichting die informatie wil ontsluiten. De vervoerders leveren hun actuele gegevens aan de databank van GOVI, en OpenGeo kan daaruit putten door middel van een API (application programming interface). Een API is een vraag- en antwoordspel waarmee een app kan communiceren met een databank.

GOVI is klaar voor open data



Open data vereisen dat GOVI technisch in staat is om grote hoeveelheden data efficiënt te verspreiden. Bij de proef met de app 'BusMobiel' in Brabant bleek vorig jaar dat het te lang duurde voordat de data waren vertaald in de actuele vertrektijden van de eerste vijf bussen. Met de nieuwe release verspreidt GOVI de benodigde data compacter en sneller en is GOVI klaar voor open data.

Proef NS

NS biedt bij wijze van proef al meer informatie aan via een API: stations, tarieven, reisadviezen, actuele vertrektijden, werkzaamheden en storingen. Helemaal open zijn deze data niet, ze voldoen niet aan de negen internationale principes voor open data (zie kader). Zo moet je toegang aanvragen en is het aantal brokjes informatie dat je per dag kunt aanvragen beperkt tot 50.000 per dag. Ook biedt NS geen ondersteuning. Wel is er een forum: <http://groups.google.com/group/ns-api/topics>. Er zijn intussen honderden afnemers en vele app's. Een mooi voorbeeld van een programma op basis van de NS-gegevens is de digitale spoorkaart met actuele treinposities op <http://kubus.mailspool.nl>.

9292 volgt dit najaar. Eerst met alle statische data (dienstregelingen) van de vervoerders, later ook met actuele data (werkelijke tijden) van bus, tram, metro, trein en ferry. Het bedrijf vraagt nu aan open-dataclubs, vervoerders, overheden, juristen en andere experts hoe dat het beste kan. 9292 hoopt vooral op app's voor multimodale reisinformatie, dus gecombineerde reisadviezen voor auto, fiets én openbaar vervoer.

Ook hier nog geen volledig open data. Partijen die zich aan het kraantje van 9292 willen laven, moeten – net als Google Maps – een licentie sluiten en 'verstrekkingkosten' betalen. "De data zijn gratis, de 'ophaalkosten' zijn voor rekening van de afnemer," antwoordt minister Schultz van Infrastructuur en Milieu op Kamervragen van Kees Verhoeven (D66).

Zorgen van vervoerders

Als de drempels om gegevens af te mogen tappen in de praktijk te hoog zijn, dan noemen we dat 'strategisch gedrag': net doen alsof je data open zijn terwijl ze in feite onbereikbaar zijn. Daarmee komen we op de nadelen van open data en de zorgen van vervoerders.

Ten eerste: de concurrent kijkt mee. Een collega-vervoerder kan open data gebruiken voor een concurrerend aanbod in een aanbesteding van een nieuwe concessie. De kwaliteit van de gegevens verschilt per vervoerder. Het beste jongetje van de klas (in dit geval Connexxion) zou dan het meeste nadeel ondervinden van open data.

Negen principes voor open data

1. Alle data zonder beperkingen rond privacy of veiligheid zijn openbaar.
2. Open data komen rechtstreeks van de bron, dus zonder bewerkingen.
3. Open data komen zo snel mogelijk beschikbaar, dus zonder oponthoud.
4. Open data staan open voor zo veel mogelijke mensen en toepassingen.
5. Open data zijn te lezen en automatisch te verwerken door computers.
6. Open data staan open voor iedereen, dus zonder je eerst te registreren.
7. Open data zijn beschikbaar in open standaarden, dus geen monopolies.
8. Open data zijn vrij van licenties, dus zonder beperkingen als copyright.
9. Er is een contactpersoon die vragen en klachten van gebruikers behandelt.

Zorg twee: reizigers kijken jou aan op verkeerde informatie. De angst van vervoerders en 9292 is dat er app's op de markt komen die onjuiste reisinformatie geven. In het ergste geval spreken gedupeerde reizigers hen daarop aan. Vervoerders willen dus controle houden op de kwaliteit. Mede om die reden verbiedt NS gebruikers van z'n API het NS-logo te gebruiken en gaat 9292 blokkades opwerpen tegen overenthousiast aftappen.

Zorg drie: anderen verdienen eraan. Vervoerders zien dat ontwikkelaars van app's geld kunnen verdienen met gegevens die ze gratis aftappen. Zie de succesvolle app 'Trein' voor de iPhone. Vervoerders willen óók geld kunnen verdienen aan hun gegevens door zelf app's op de markt te brengen. Zie de 'Reisplanner Xtra' van NS.

Eén standaard & één kanaal

GOVI stelt zich op het standpunt dat actuele data in principe open zijn als een opdrachtgever dat wil. Zo zijn alle statische gegevens en veel actuele gegevens van de vervoerders in de Stadsregio Amsterdam nu al via GOVI te raadplegen. Het Bestuur Regio Utrecht en de provincies Utrecht en Noord-Brabant overwegen dat voorbeeld te volgen. Ook vervoerders hebben voordeel bij kloppende actuele reisinformatie via app's op smartphones. Dat vergroot de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De ontwikkelaars van app's geven aan dat ze de data van alle regio's het liefst via één standaard en één kanaal ontvangen, zoals GOVI.

Meer weten?

<http://api.openov.nl>

<http://openov.nl/overons/overons.html>

www.appsforamsterdam.nl

www.ns.nl/api



Week van de reisinformatie

De Haagse HTM heeft deze zomer de 'Week van de reisinformatie' georganiseerd. Die stond in het teken van drie ontwikkelingen: snellere processen en systemen, actuele vertrektijden op alle haltes en nieuwe media voor nieuwe reizigers. Zo gaat de vervoerder door met actuele reisinformatie via Twitter. "Goede reisinformatie is geen

verleider," zegt hoofd marketing & vervoerontwikkeling bij HTM Joep ten Brink. "Maar geen verleiding zonder goede reisinformatie. Zeker nu we het moeten gaan doen met minder geld van de belastingbelater en meer geld van de reiziger."

ND-OV gaat voor reisadvies, actuele info en reisbegeleiding

Het streven van het Rijk om één 'Nationale Databank Openbaar Vervoergegevens' te ontwikkelen is het afgelopen jaar omgevormd tot een gezamenlijk project van Rijk, provincies en stadsregio's om zoveel mogelijk bestaande actuele gegevens voor afnemers te ontsluiten. Het project heet daarom nu 'Nationale Data Openbaar Vervoer'.

De eerste helft van 2011 stond in het teken van het 'wat'. ICT-bureau Collis onderzocht welke gegevens je nodig hebt voor de drie onderdelen: reisadviezen, actuele informatie op haltes en reisbegeleiding onderweg. In juni verscheen het rapport 'Deelproject ND-OV architectuur'. Daarin staat een lijst met 21 soorten gegevens (functionaliteiten) die nodig zijn voor reisadviezen, actuele reisinformatie en reisbegeleiding.

Bureau Movensis beschreef in het 'Rapport kwaliteitscriteria ND-OV' aan welke minimale én haalbare eisen van juistheid en tijdigheid die 21 soorten gegevens moeten voldoen. Bijvoorbeeld dat elke halte een

uniek nummer heeft en de coördinaten van elke halte vastliggen met een nauwkeurigheid van drie meter.

De tweede helft van 2011 staat in het teken van het 'hoe'. Bureau Boer & Croon onderzoekt in opdracht van Rijk, provincies en stadsregio's tot eind november hoe je het 'gat' overbrugt tussen de gegevens die je straks nodig hebt voor reisadvies, actuele reisinformatie en reisbegeleiding en de gegevens die er nu al zijn bij koepelpartijen – zoals GOVI (ov-autoriteiten), 9292 (ov-sector), Sabimos (Twente) en dREIS (Rotterdam) – vervoerders en wegbeheerders. Als het overbruggen van dat gat niet te veel geld, tijd en techniek kost, adviseert Boer & Croon over zowel de architectuur van het systeem als de rollen en verantwoordelijkheden van de partijen. Op basis van dat advies in december besluiten de overheden hoe ze verder gaan.

De overheden hebben afgesproken het controleren van vervoerders – bijvoorbeeld of ze wel punctueel genoeg rijden en niet te veel ritten uitvallen – buiten de ND-OV te houden. "Want dat gaat niet over actuele reisinformatie, maar is een zaak tussen opdrachtgever en opdrachtnemer," zegt projectleider Michiel Beck van de ND-OV.

Haaglanden sluit zich aan bij GOVI

Stadsgewest Haaglanden is toegetreten tot GOVI. Dat betekent dat nu twaalf van de negentien ov-autoriteiten zich hebben aangesloten bij 'Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie'. Max Lamb, beleidsmedewerker verkeer en vervoer bij het stadsgewest, noemt twee redenen voor Haaglanden. "Ten eerste beheert GOVI de hele keten van reisinformatie, van de ontvangst van data van bijna alle vervoerbedrijven tot de distributie van actuele vertrektijden op de halteschermen. Als er ergens iets niet goed gaat, weten ze waar de fout zit en spreken ze de juiste mensen aan om het probleem op te lossen. En ten tweede vanwege onze DRIS-projecten." Hiervoor gebruikt Haaglanden de koppelvlakken van het platform BISON. GOVI ondersteunt die en is leverancier van de data. De komende drie maanden rolt Haaglanden 900 kleine halteschermen uit voor actuele vertrektijden.

Ook volgen er aanbestedingen voor grotere schermen op 500 abri's en 70 knooppunten. Haaglanden heeft de Rotterdamse vervoerder

RET – die met RandstadRail Den Haag binnenkomt – verzocht om de data ook volgens de standaarden van BISON aan te leveren, zodat GOVI ook die gegevens kan verwerken in Haaglanden.



Connexxion eerste met infoteksten bij haltes



Connexxion is het eerste vervoerbedrijf dat via GOVI zelf informatieve teksten op alle beeldschermen bij bus- en tramhaltes kan laten tonen. Dat kan dankzij de volledige invoering van de koppelvlakken 15 (vrije tekst van de verkeersleiding) en 17 (ingrepen van de verkeersleiding, zoals 'rit vervallen'). Deze nieuwe standaarden zijn vastgesteld door het platform BISON (Beheer Informatiestandaarden OV Nederland).

“Hiermee kunnen we onze reizigers beter informeren,” zegt informatiemanager Marc Diepenmaat van Connexxion. “Als je vroeger bij een halte stond te wachten en er waren geen gegevens over de positie van de bus, dan toonde het beeldscherm gewoon de vertrektijd volgens de dienstregeling. Het ontbreken van positiegegevens kan liggen aan de boordcomputer, de verbinding tussen de bus en de wal of omdat de rit is vervallen. In dat laatste geval staat er nu ‘rit vervallen’ op de schermen. Die belangrijke mededeling is niet leuk, maar wel duidelijk.”

Bij stakingen, extreem weer of wegoopbrekingen kan de verkeersleiding van Connexxion nu ook zelf teksten invoeren. Net als bij ‘rit vervallen’ kan dat voor één halte gelden, voor één lijn of zelfs voor een heel vervoergebied en een vooraf ingestelde tijdsduur. De teksten kunnen allerlei soorten informatie bevatten, zoals ‘halte vervallen wegens kermis’.

Reizigers kunnen de beeldschermen bij de Connexxion-haltes ook raadplegen via (mobiel) internet. Zie bijvoorbeeld <http://haltepagina.connexxion.nl/home/index?halte=58515010> voor de actuele vertrektijden vanaf bushalte Bussum Station.

Hulman: 9292 de data en GOVI de afspraken



Stefan Hulman

9292 de data en GOVI de normen en afspraken daarover van overheden met vervoerders. Zo ziet Stefan Hulman (45) van 9292 de ideale taakverdeling tussen 9292 (vervoerders) en GOVI (overheden). De voormalig verkeerswethouder van Rotterdam en burgemeester van Den Helder is op 1 juli begonnen als nieuwe directeur van 9292. Hij is de opvolger van

Gert Staal. Die stopte in september 2010. Op weg naar de Nationale Data Openbaar Vervoer wil Hulman graag samen optrekken met GOVI.

Colofon

inhoud GOVI (meldpunt@govi.nu) en Marc Maartens
abonnement Angelique Beelen, a.beelen@govi.nu

Deze nieuwsbrief is een uitgave van Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie, een gezamenlijk project van twaalf ov-autoriteiten. Doel van GOVI: actuele reisinformatie van ov-bedrijven samenvoegen en op een standaard manier beschikbaar te stellen aan partijen die deze reisinformatie via verschillende kanalen verspreiden onder reizigers.