

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,  
KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met het verstrekken van actuele gegevens ten behoeve van reisinformatiesystemen en enkele andere onderwerpen**

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 14, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000;  
De Raad van State gehoord (advies van , nr. );  
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van , nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

Het Besluit personenvervoer 2000 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, onderdelen b, f en l komen respectievelijk te luiden:

b. richtlijn nr. 2004/18/EG: richtlijn nr. 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (PbEU L 134),

f. passagiersschip: schip als bedoeld in de in artikel 1 van het Binnenvaartbesluit opgenomen definitie van passagiersschip,

l. veerboot: schip als bedoeld in de in artikel 1 van het Binnenvaartbesluit opgenomen definitie van veerboot,.

## B

In artikel 7a, eerste lid, wordt "10, eerste lid," vervangen door: 10, eerste lid, onderdelen a tot en met e en onderdeel g,.

## C

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het eerste lid, wordt "een exploitant van een reisinformatiesysteem op diens verzoek" vervangen door: degene die daarom verzoekt ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem.

2. In het eerste lid, onderdeel d, wordt "en" vervangen door een komma.

3. In het eerste lid, onderdeel e, wordt "en de daarbij behorende zone-indeling." vervangen door: of de informatie die nodig is om de prijs per reis met een of meer openbaar vervoersmodaliteiten te berekenen, .

3. Aan het eerste lid worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

f. de actuele informatie met betrekking tot de dienstuitvoering ten opzichte van de door hem gehanteerde dienstregeling en

g. de mate van toegankelijkheid voor reizigers met een handicap van haltes, stations en voertuigen die door de desbetreffende vervoerder worden gebruikt voor het verrichten van openbaar vervoer..

4. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Bij ministeriële regeling kan:

a. nadere invulling worden gegeven aan de aard van de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdelen e, f en g,

b. worden bepaald dat andere gegevens dan de gegevens, bedoeld in het eerste lid, worden verstrekt ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I. Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Het onderhavige besluit bevat een wijziging van artikel 10 van het Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000). Dat artikel bevat de gegevens die een vervoerder die openbaar vervoer verricht ten minste verstrekt aan degene die een reisinformatiesysteem wil exploiteren op diens verzoek. Die gegevens betroffen statische en dynamische gegevens. Zo behoefde alleen de gehanteerde, geldige dienstregeling en eventuele wijzigingen daarvan in verband met geplande werkzaamheden te worden verstrekt. Naast deze statische en dynamische gegevens moeten nu ook de actuele gegevens worden verstrekt. Dynamische en statische informatie betreffen gegevens die 24 uur of langer van tevoren bekend zijn. Actuele informatie betreft de informatie over afwijkingen van de in de dienstregeling gehanteerde vertrektijden die korter dan 24 uur van tevoren bekend zijn. Te denken valt bijv. aan een situatie waarin door weersomstandigheden of door een ongeval op de route, de desbetreffende openbaar vervoersdienst – tijdelijk – niet volgens de in de dienstregeling opgenomen vertrek- en aankomsttijden wordt uitgevoerd.

De hiervoor bedoelde beleidswijziging heeft in de eerste plaats een kwaliteitssprong voor reisinformatie tot gevolg. Tot dit moment waren de meeste reis- en routeplanners vooral gebaseerd op statische informatie. De wijziging van de te leveren gegevens maakt een sprong naar actuele informatie mogelijk en betekent tevens een kwaliteitsverbetering. Dit omvat de kwaliteit van de data zelf, die aan de informatie ten grondslag ligt. Door de data te standaardiseren wordt integratie van data van verschillende vervoerders eenvoudiger. In de tweede plaats leidt de beleidswijziging tot heldere en vergelijkbare voorwaarden voor het gebruik van de data. Feitelijk geldt dit al voor statische informatie en nu is dit ook voor actuele informatie formeel geregeld.

#### **2. Achtergrond van de wijziging**

Bij brief van 2 juli 2009 is de Aanpak multimodale reisinformatie aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2008/09, 31 305, nr. 143). Hierin is de aanpak voor reisinformatie tot 2015 uiteengezet. Voor reisinformatie voor het openbaar vervoer is de hoofdlijn dat reisinformatie zodanig ontsloten dient te worden dat met die data een reisinformatiesysteem kan worden samengesteld dan wel reisadviezen voor de reiziger kunnen worden gegenereerd, zodat uiteindelijk de reiziger met reisadviezen over openbaar vervoer ook gecombineerd

met informatie over de weg, fiets of P+R locaties een afgewogen keus kan maken over zijn of haar reis.

Artikel 10, eerste lid, onderdeel f, van het Bp2000 draagt bij aan de realisatie van de ambitie van de Aanpak multimodale reisinformatie. Met het besluit wordt de mogelijkheid gecreëerd dat er een breder en vernieuwend aanbod ontstaat van diensten en producten voor de reiziger. Dit aanbod kan variëren van actuele informatie op stations of haltes tot telefoondiensten of internetapplicaties op de computer of de mobiele telefoon. Hieruit kan de reiziger een keuze maken passend bij zijn persoonlijke voorkeur.

En gecombineerd met informatie over de weg via de nationale databank weggegevens (NDW) is het mogelijk multimodale reisinformatie te genereren. Immers, multimodale reisinformatie is informatie over de keten van openbaar vervoer, weg, voor- en natransport en mogelijke combinaties (via P+R of fiets).

## **2.1 Data beschikbaar**

Met het Bp2000 zijn de juiste voorwaarden gecreëerd die ervoor zorgen dat de reiziger voorzien wordt van actuele reisadviezen. Hiermee worden twee doelen gediend.

De reiziger kan uiteindelijk een juiste, efficiënte keuze voor een vervoermiddel maken op basis van actuele reisinformatie. En de wijziging draagt bij aan de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Met de wijziging wordt het mogelijk gemaakt dat de reiziger beter geïnformeerd wordt voor en tijdens de reis. Voor de reis kan dat bijv. via internet of telefoon en tijdens de reis kan dat via informatieborden op stations of haltes, telefoon of mobiel internet. Door deze mogelijkheden kan het openbaar vervoer een aantrekkelijkere reiswijze worden. Bestaande reizigers worden beter geïnformeerd en een betere informatievoorziening trekt mogelijk ook nieuwe reizigers aan. Het verstrekken van data wordt door vervoerders derhalve ook gezien als promotie en marketing van het eigen product.

Het verstrekken van actuele data impliceert dat die data snel beschikbaar zijn en verstrekt kunnen worden, zodat daadwerkelijk actuele reisinformatie verstrekt kan worden. Dat wordt gerealiseerd door het via uniforme standaarden verstrekken van de gegevens. Standaardisatie van de data zal naar verwachting tevens leiden tot meer aanbieders van reisinformatieproducten. De betrokken partijen, waaronder de concessieverleners en de vervoerders, hebben afspraken gemaakt over de standaardisatie van de levering van de gegevens. Het is dus aan de partijen om te komen tot een effectieve en efficiënte verstrekking van (actuele) gegevens.

Actuele reisinformatie was niet in het Bp2000 opgenomen, omdat het inwinnen van actuele data niet altijd mogelijk was of technisch ingewikkeld was. Deze situatie is inmiddels veranderd omdat de vervoerders inmiddels veelal voor hun eigen bedrijfsvoering actuele gegevens verzamelen. Daardoor wordt het eenvoudiger en goedkoper om actuele gegevens te verstrekken.

Het verstrekken van actuele reisinformatie is een aanvulling op de bestaande mogelijkheden om een reisinformatiesysteem op te bouwen en reisadviezen te geven conform de principes van artikel 14 van de Wet personenvervoer 2000. Het uitgangspunt is dat vervoerders de data ter beschikking stellen aan degene die daarom vraagt teneinde een reisinformatiesysteem op te kunnen bouwen dan wel reisadviezen te geven. Door de data op basis van afgesproken standaarden te verstrekken, wordt het eenvoudiger en goedkoper voor exploitanten van reisinformatiesystemen om een landelijk dekkend systeem te maken, omdat data van verschillende vervoerders zoveel mogelijk uniform worden aangeleverd. Daardoor kunnen die data gekoppeld worden op basis waarvan een reisadvies tot stand kan komen. Een exploitant van een reisinformatiesysteem zal meerdere vervoerders om het verstrekken van gegevens moeten verzoeken om over volledig landelijk dekkende data te kunnen beschikken. De concessieverleners gaan een faciliterende rol spelen en zijn voornemens een nationale databank voor openbaar vervoer (NDOV) op te (laten) zetten. Het doel van de NDOV is de vorming van een loket voor de data die benodigd zijn voor het geven van reisadviezen. Hiermee kan tevens een impuls worden gegeven aan de ontwikkeling van reisinformatieproducten en aan het aanbieden daarvan. In de toekomst kunnen de gegevens van de NDOV en van de NDW worden gecombineerd, zodat multimodale reisinformatie eenvoudiger kan worden gegenereerd.

In het nationaal mobiliteitsberaad (NMB), het overleg dat de Minister van Verkeer en Waterstaat voert met de bestuurders van de provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen, zijn in september 2007 en september 2008 afspraken gemaakt over de ontwikkeling en het beheer van standaarden als hiervoor bedoeld.

## **2.2 Data beschikbaar op een eerlijke manier**

In het Bp2000 is geregeld dat actuele data van vervoerders beschikbaar komen voor de exploitanten van een reisinformatiesysteem. Dit wordt gefaciliteerd door het opzetten van de hiervoor genoemde NDOV. Het uitgangspunt is en blijft dat de data alleen verstrekt worden ten behoeve van het voeden en actualiseren van een reisinformatiesysteem. Heldere gebruiks- en leveringsvoorwaarden vormen de garantie hiertoe. De vervoerder en de exploitant van een reisinformatiesysteem spreken deze

voorwaarden gezamenlijk af. De levering van de gegevens betreft de data die nodig zijn ten behoeve van een reisinformatiesysteem en het geven van reisadviezen. De hiervoor bedoelde voorwaarden zien dan ook op dat gebruik.

Verder kunnen vervoerder en concessieverlener gezamenlijk afspraken maken over het gebruik van data ten behoeve van de uitvoering van de desbetreffende concessie.

Belangrijk is dat vervoerders de data tegen redelijke en objectief gerechtvaardigde voorwaarden moeten verstrekken.

### **3. Bedrijfseffecten en markteffecten**

Het verstrekken van actuele gegevens heeft gevolgen voor vervoerders van openbaar vervoer en voor aanbieders van producten en diensten van reisinformatie. In Nederland zijn er gemiddeld 70 concessies voor openbaar vervoer verleend, verdeeld over negentien OV-autoriteiten. Er zijn momenteel acht vervoerbedrijven actief in Nederland.

De impact voor vervoerbedrijven van de verplichting om actuele gegevens beschikbaar te stellen, is afhankelijk van de huidige wijze waarop de ICT bij de vervoerders is georganiseerd en geïmplementeerd en van wat de nodige aanvullende aanpassingen zijn om aan de verplichting te kunnen voldoen. Overigens gaat het veelal om data die ook gebruikt worden voor reguliere werkzaamheden. De kosten die daarmee gemoeid zijn, worden geschat voor de bedrijfstak op een eenmalige investering van ongeveer €5 miljoen en een jaarlijks terugkerend bedrag om data overeenkomstig de standaarden te verstrekken van tussen de €1 - 2 miljoen.

Op basis van een grove schatting gaat het om ongeveer twintig bedrijven (inclusief vervoerbedrijven) die kunnen profiteren van de data die beschikbaar komen. Daarnaast heeft een marktconsultatie laten zien dat indien de actuele gegevens gestandaardiseerd beschikbaar komen, er meer aanbieders tot de markt van reisinformatieproducten zullen toetreden.

### **4. Administratieve lasten**

Dit besluit bevat noch voor het bedrijfsleven, noch voor de burgers administratieve lasten. Een concept van dit besluit is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten. Het college heeft aangegeven het ontwerpbesluit niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor administratieve lasten.

### **5. Overlegorgaan Personenvervoer en bestuurlijk overleg**

Een concept van dit besluit is overeenkomstig artikel 106 van de Wet personenvervoer 2000 voorgelegd aan het Overlegorgaan

Personenvervoer (OPV). Het OPV heeft op 18 januari 2010 zijn rapport uitgebracht. De reacties vanuit het OPV zijn positief over de grote lijnen van de wijziging. Het OPV geeft aan dat beschikbaarheid van actuele reisinformatie thuis en onderweg wenselijk is. Daarnaast heeft het OPV opmerkingen, de belangrijkste betreffen de inhoud van de aan te leveren informatie en rechten en plichten van betrokkenen. Een van de leden van het OPV merkte naar aanleiding van de nota van toelichting op dat daadwerkelijke vertrek- en aankomsttijden pas achteraf gegeven kunnen worden en dat dit tot onduidelijkheden kan leiden. Dit OPV-lid wilde graag in de nota van toelichting nader zien omschreven dat, na constatering van een afwijking van de dienstregeling, onder andere de oorzaak van de vertraging, de locatie van het voertuig en eventuele andere afwijkingen zoals de aankomst op een ander perron, worden verstrekt. Dergelijke informatie is voor reizigers nuttig om te weten. Het betreft echter geen informatie die nodig is voor het geven van een actueel reisadvies. De omschrijving van actuele informatie in deze toelichting is naar aanleiding van voorgaande opmerking verduidelijkt.

Een andere suggestie was in artikel 10 een omschrijving op te nemen van actuele informatie. In het besluit is voorzien in de mogelijkheid om daaraan bij ministeriële regeling nadere invulling te geven. Verder werd voorgesteld om een overlegorgaan en een controlerende instantie in het leven te roepen die toe zien op de daadwerkelijke verstrekking van de gegevens en de voorwaarden waaronder ze worden verstrekt. Het uitgangspunt van de Wet personenvervoer 2000 en het Bp2000 is dat het verschaffen van reisinformatie en het opzetten van reisinformatiesystemen bij de vervoerders en de exploitant van dergelijke systemen ligt. Wel bevat de genoemde wetgeving daartoe een aantal kaders. Er is op dit moment geen aanleiding om die kaders te wijzigen. Bovendien zullen de concessieverleners als opdrachtgever van de NDOV toezien op het verstrekken van data ten behoeve van het geven van reisadviezen. Een ander OPV-lid heeft aangegeven dat gezien de kosten die hij maakt om actuele informatie te genereren, in de tekst van het besluit opgenomen zou moeten worden dat de data tegen redelijke objectief gerechtvaardigde voorwaarden moeten worden verstrekt. Dit is reeds geregeld in artikel 14 van de Wet personenvervoer 2000.

Een concept van dit besluit is tevens voorgelegd aan het NMB. Het NMB stemt in met dit besluit.

## **II. Artikelsgewijs**

### *Artikel 1, onderdeel A*

Dit betreffen redactionele aanpassingen. In onderdeel b is verduidelijkt dat daarin een definitie is opgenomen van richtlijn nr. 2004/18/EG. In



de onderdelen f en l is de definitie van passagiersschip respectievelijk van veerboot verduidelijkt.

*Artikel I, onderdeel B*

Ingevolge artikel 7a, eerste lid, van het Bp2000 verstrekt de rederij die een veerdienst onderhoudt tussen het vaste land en Vlieland, Ameland, Terschelling of Schiermonnikoog gegevens ten behoeve van een reisinformatiesysteem. Dit betreft op dit moment in ieder geval de vertrek- en aankomsttijden dan wel de vaartijd. De rederij vermeldt die tijden op zijn website. Dergelijke veerdiensten varen rechtstreeks, zonder tussenstops. Vertraging heeft tussentijds dus geen gevolgen. Zoals hierboven beschreven, heeft de te leveren reisinformatie het doel om reizigers zodanige reisadviezen te geven dat deze een afgewogen keuze kan maken over zijn of haar reis. Gegeven het feit dat er voor de overtocht van het vaste land naar de hiervoor genoemde eilanden geen redelijke alternatieven zijn en zij dus met of zonder vertraging afhankelijk zijn van de veerdienst, ligt een verplichting voor het leveren van actuele informatie niet voor de hand. De mogelijkheden voor het bedoelde gebruik van dergelijke informatie zijn ten aanzien van de veerdiensten erg beperkt. Derhalve is in artikel 7a, eerste lid, alleen het eerste lid, onderdelen a tot en met e, en onderdeel g, van artikel 10 van het Bp2000 van overeenkomstige toepassing verklaard op het vervoer van en naar de genoemde Waddeneilanden.

Een reiziger die van of naar een van de Waddenveren reist, heeft bijna altijd een reservering voor een bepaalde datum en afvaart gemaakt. Hij kan de website van de desbetreffende rederij raadplegen of de rederij bellen om na te gaan of de boot waarvoor hij geboekt heeft, vertraging heeft. Uiteraard heeft een later vertrek en daarmee een latere aankomst wel gevolgen voor een aansluiting op andere vervoersmiddelen, waarvan dan wel actuele informatie (gestandaardiseerd) beschikbaar is.

*Artikel I, onderdeel C*

In een aantal onderdelen van het openbaar vervoer is het nationale vervoerbewijs vervangen door de OV-chipkaart. De prijs van een reis is met deze kaart, anders dan bij de strippenkaart, primair afhankelijk van het product dat op de OV-chipkaart is geladen. In dat product zit een tarief, of korting op een tarief, dat mede op basis van tijdstip, traject of gebied en lengte van de reis de uiteindelijke prijs bepaalt. Onderdeel e, van het eerste lid, van artikel 10 Bp2000 is hieraan aangepast.

In artikel 10, eerste lid, onderdeel f, Bp2000 is geregeld dat actuele gegevens verstrekt moeten worden. Daardoor kan de reiziger adequaat worden geïnformeerd. Het stelt tevens de reiziger in staat

om zijn reis goed te plannen, rekening houdend met de actuele situatie. Daarnaast kan de concessieverlener dan wel de vervoerder de actuele informatie op stations of haltes vermelden.

Zoals in de Aanpak multimodale reisinformatie is aangegeven, worden ten behoeve van reisinformatiesystemen en het geven van reisadviezen tevens gegevens verstrekt over de toegankelijkheid van haltes, stations en voertuigen voor reizigers met een handicap. Hierdoor wordt het voor die reizigers gemakkelijker om te beoordelen of hij met het openbaar vervoer kan reizen. De verplichting tot het verstrekken van die gegevens is neergelegd in artikel 10, eerste lid, onderdeel g, Bp2000.

Op grond van het derde lid van artikel 10 kan bij ministeriële regeling nadere invulling worden gegeven aan de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdelen e, f en g. Het kan noodzakelijk zijn dat deze gegevens op een meer gedetailleerd niveau invulling krijgen. Bij het verstrekken van de actuele informatie met betrekking tot de uitvoering van de gehanteerde dienstregeling valt bijv. te denken aan de aanlevertijd van een geconstateerde afwijking van de dienstregeling. Om reisadviezen te geven op basis van actuele gegevens, moet immers zo snel mogelijk over afwijkingen van de dienstregeling kunnen worden beschikt.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings