

Position Paper ten behoeve van het ronde tafelgesprek Toegang tot ov-data

10 september '19 – Tweede Kamer

Goed gebruik en ontsluiting van ov-data maakt de reis van de reiziger eenvoudiger. Daarom is dit een belangrijk onderwerp. Gelijktijdig is het onderwerp ook zeer breed. Daarom onderscheidt Reizigersvereniging Rover drie verschillende soorten data/informatie.

Basisinformatie: Reisinformatie

De reiziger heeft allereerst behoefte aan reisinformatie. Het betreft de dienstregeling, de actuele aankomsttijden, het type voertuigen, de prijs van een rit etc. Deze data is via de zogenaamde NDOV-loketten voor iedereen beschikbaar als open data. Bij deze basisinformatiestromen worden geen gegevens van de reiziger gedeeld. Het beschikbaar stellen van deze data heeft gezorgd voor het makkelijker plannen van de deur-tot-deurreis. Toepassingen die met de open data zijn ontwikkeld door een niet-OV-partij zijn steeds vaker terug te vinden in de apps van de vervoerders. Voorbeelden zijn de treinradar en informatie over toegankelijkheid van haltes. Over het algemeen is dit goed geregeld. Het is een doorlopend proces om nieuwe basisinformatiestromen open beschikbaar te maken. Grootste aandachtspunt is het verbeteren van de kwaliteit van de data bij verstoringen.

Beleidsinformatie: Rit- en reisgegevens

Voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer is het nodig om inzicht te hebben in de reizigersstromen. Hiermee kunnen door reizigers gemiste overstappen worden verbeterd en abonnementen worden ontwikkeld die beter aansluiten bij de wens van de reiziger. Voor deze operationele vraagstukken is het nodig om gegevens van verschillende vervoerders aan elkaar te koppelen om zo te komen tot reisgegevens. Daarnaast zijn deze gegevens nodig voor beleidsmatige keuzes. Het geeft namelijk inzicht waar infra-uitbreidingen nodig zijn en gecombineerd met data van andere modaliteiten, waar de modal split achterblijft. Alle informatie moet er voor zorgen dat de reiziger makkelijker en vaker kan reizen. Het is bij het delen van rit- en reisgegevens evident dat privacy gewaarborgd wordt door data alleen beschikbaar te stellen op een geaggregeerd niveau.

Dergelijke informatie kan verkregen worden via TransLink Systems door een informatieverzoek in te dienen. Daarmee is er echter nog geen sprake van open data. Bovendien is de data altijd een momentopname. Om een actueel beeld te houden is het wenselijk om een deel van de 'beleidsdata' automatisch als open en actuele data beschikbaar te stellen. Omdat is afgesproken dat rit- en reisdata alleen beschikbaar kan zijn nadat het informatieverzoek is getoetst, is het noodzakelijk dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat haar regierol pakt en een flink aantal aanvragen doet om deze informatie beschikbaar te maken. Hierdoor kan het hele stelsel van openbaar vervoer worden verbeterd.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*



MaaS-data

Mobility as a Service (MaaS) brengt plannen, boeken en betalen van vervoer bij elkaar. MaaS-aanbieders kunnen vervoersdiensten van verschillende vervoerders verkopen. Daarvoor is het noodzakelijk dat er informatie wordt gedeeld tussen deze partijen. Een reiziger mag van die uitwisseling geen last ondervinden. Het is vooral een technische oplossing die niet zichtbaar is voor de reiziger.

Regievoering vanuit de overheid is noodzakelijk op de volgende punten:

- Dwing **standaardisatie** van de technische laag af, al dan niet via regelgeving. Zonder regie van de overheid op deze technische laag ontstaat bovendien een ongelijk speelveld. Het ontwikkelen van een dergelijke technische laag in een vrije markt kan namelijk als effect hebben dat een grote partij een technische standaard opdringt aan andere partijen. Gebrek aan standaardisatie maakt het voor de reiziger bovendien onoverzichtelijker en kan overstappen tussen MaaS-aanbieder bemoeilijken.
- De reiziger blijft **eigenaar** van de data. Een reiziger is producent van data. Middels check-in en outs wordt data over het gebruik van een specifieke reiziger geproduceerd. Het is logisch en vanzelfsprekend dat de producent ook eigenaar van de data is en blijft. Een van de gedachten achter MaaS is dat persoonlijke aanbiedingen worden gedaan op basis van reisgedrag. De app waar de reiziger klant is, heeft altijd een voordeel. Zij kennen immers het reisgedrag het beste. Wil een reiziger wisselen dan staat de andere aanbieder altijd achter omdat deze geen inzage heeft in het reisgedrag. Een reiziger moet zijn data daarom mee kunnen nemen naar een andere MaaS-aanbieder. Deze controle over de eigen data zou uitgangspunt moeten zijn bij MaaS. Een reiziger zou ook, zodra de betaling is gedaan, het recht moeten hebben al zijn eigen data te laten verwijderen bij de MaaS-aanbieder. Dit moet op een toegankelijke manier worden aangeboden.
- Garandeer de **privacy** van de reiziger. De data die de reiziger aan een MaaS-aanbieder toevertrouwd, mag alleen in dat kader gebruikt worden. De reiziger die zijn reisdata levert aan een MaaS-partij krijgt daar een reismogelijkheid voor terug. Het is echter zaak dat de reiziger te beschermen tegen uitwassen van grote databedrijven waarbij het verzamelen van data voorop staat in plaats van de reis van de reiziger.