



Position paper t.b.v. Rondetafel Tweede Kamer 10-9-2019

Data in het OV

De beschikbaarheid en het delen van ov-data is een belangrijk thema, dat al langer leeft en waarin de sector belangrijke concrete stappen heeft gezet. Er is de afgelopen periode al veel gerealiseerd. Zo hebben de openbaarvervoerbedrijven en TLS een Open Informatiehuishouding opgezet en is er een NDOV-loket. Hierdoor heeft iedereen toegang tot de real time OV-data en deze via allerlei eigen platforms en apps ter beschikking stellen aan de reiziger. Beide zijn uniek in Europa, en worden continu doorontwikkeld.

Het gesprek over OV-data vindt plaats in een breder kader: de digitalisering en ontwikkeling van de platformeconomie op de mobiliteitsmarkt, en de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Door deze ontwikkeling ontstaan nieuwe mobiliteitsdiensten, die worden aangeboden door zowel bestaande als nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt. De openbaarvervoerbedrijven ontwikkelen zichzelf op die terreinen, en ondersteunen de komst van nieuwe serviceproviders die het OV aantrekkelijker kunnen maken.

Nieuwe spelers op de markt geven aan behoefte te hebben aan OV-data. OV-data is een alomvattend en abstract begrip. Bij het maken van afspraken over het delen van informatie is het van belang om duidelijk te maken over welke data we het hebben. Vooral omdat de openbaarvervoerbedrijven zorgvuldig willen en moeten omgaan met reizigers- en transactiedata, aangezien met name hier gevoeligheden kunnen liggen met de privacy / AVG, mededingingsregels en de bedrijfsvertrouwelijkheid. In het vervolg van dit memo lichten we toe welke soorten data er zijn, wat er al aan data wordt gedeeld en hoe de openbaarvervoerbedrijven tegen de huidige ontwikkelingen aankijken.

Soorten data

Een nuttig onderscheid is dat tussen 1) generieke / maatschappelijk relevante informatie, 2) commerciële informatie / klantinformatie, en 3) informatie over prestaties. Een voorbeeld van de eerste categorie is de dienstregelingsinformatie en de real time informatie, kort gezegd de NDOV-informatie (zie hieronder). Voor wat betreft commerciële /klantinformatie is binnen TLS de Open Informatiehuishouding opgezet, wat er op gericht is om binnen de genoemde kaders informatie te kunnen delen, maar wel op een zorgvuldige manier – de brondata, maar op een hoger geaggregeerd niveau - die in overeenstemming is wet- en regelgeving. Momenteel vindt een evaluatie plaats van dat proces, en de lessen die daaruit naar voren komen, worden gebruikt om het proces verder te optimaliseren

Er kunnen drie soorten data worden onderscheiden:

Data gerelateerd aan:	Beschermd of vrij	EU-regelgeving	Hoe data beschikbaar stellen:
1.Reisinformatie Informatie over de beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten	Open data	MMITS	Maak gebruik van verrijkte en nieuwe data onder de volgende voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> – Gelijke toegang – Adequate licenties Deel zoveel mogelijk data voor een drempelloos vervoer. Vervoerders zijn zelf ook belangrijke gebruikers van deze informatie.
2.Klant informatie (persoonskenmerken) Informatie over reizigers/ reizigersstromen	Hoog niveau van bescherming	GDPR (AVG)	Ontwikkel gepersonaliseerde diensten, op basis van opt-in (overeenkomst met de reiziger) Zorg ervoor dat beheer en verwerking op een onafhankelijke, betrouwbare en zorgvuldige wijze plaatsvindt.
3.Uitvoering van mobiliteitsdiensten Operationele en commerciële informatie (asset performance etc.)	Publieke data vs. bedrijfsvertrouwelijke gegevens	PSI/ Mededinging	Sluit zinvolle en gebalanceerde contracten tussen publieke en private partijen, voor: <ul style="list-style-type: none"> – Nieuwe diensten – Nieuwe verdienmodellen Creëer strategische partnerschappen, deel data zorgvuldig.

We zien dus dat er verschillende soorten data zijn. Daarnaast is het ook van belang dat er een verschil is tussen real-time en detailniveau enerzijds en geaggregeerd anderzijds, afhankelijk van het doel waarvoor deze data gebruikt worden. Real time data is bijvoorbeeld nodig ten behoeve van service en dienstverlening aan reizigers. Tot informatie geaggregeerde data kunnen worden gebruikt ten behoeve van beleidsanalyse, netwerkoptimalisering, vervoersontwikkeling, etc.

Heel veel ov-data is al beschikbaar

NDOV-standaarden in het openbaar vervoer

1. Dienstregelingen	
BISON KV1	Dienstregeling voor Bus, Tram en Metro in Nederland
IFF	Dienstregeling voor het Nederlandse spoor
BLTAC	Dienstregeling formaat van België in gebruik bij TEC
GTFS	Dienstregeling voor internationale verbindingen zoals Flixbus, De Lijn en MIVB
DINO	Dienstregeling formaat van Mentz voor AVV en VRR
2. Actuele Reisinformatie	
BISON KV6	Voertuig locaties (GPS) en punctualiteit voor Bus, Tram en Metro in Nederland
BISON KV15	Halte berichten voor Bus, Tram en Metro in Nederland
BISON KV17	Afwijkingen op het operationeel proces voor Bus, Tram en Metro in Nederland
AR-NU Ritinfo 1.3	Documentatie voor doorkomsttijden per rit op het spoor
InfoPlus DVS-PPV	Publicatieregels voor InfoPlus Dynamische Vertrek Staten versie 4 voor vertrektijden op het spoor
InfoPlus RITinfo	WSDL, XSD, XML en publicatie document voor InfoPlus RITinfo voor actuele passeertijden op het spoor
InfoPlus VI	Publicatieregels voor InfoPlus Verstorings Informatie
3. Tarieven	
BISON PPT	Producten, Prijzen en Tarieven fase 1 voor Bus, Tram en Metro in Nederland
NS Tarieven	Publicatiedocument NS Tarieven
Business rules LAK	Business rules van Lange Afstand Korting

Deze informatie is beschikbaar via: <https://ndovloket.nl/documentatie.html>

OV-data wordt al gedeeld

Translink beheert het loket waar informatieverzoeken, die het doel hebben om het OV te optimaliseren of de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren, kunnen worden ingediend. Na een toets wordt informatie beschikbaar gesteld. Er wordt getoetst op de volgende criteria:

- Doel van het gebruik: verbeteren van de dienstverlening aan de reiziger
- Privacy
- Mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid
- Verkeerd gebruik

Informatie-aanvragen kunnen worden ingediend bij Translink:

<https://www.translink.nl/diensten/dataanalyse>. Op deze site vinden aanvragers ook een gebruiksvriendelijk kompas ten behoeve van het indienen van een verzoek.

Zoals aan de Tweede Kamer per brief d.d. 2 juli 2019 is gemeld, hebben Translink en CBS in april 2019 een intentieverklaring gesloten voor samenwerking op het gebied van statistische toepassingen van OV-chipkaartdata voor maatschappelijk belang, privacybescherming en dataverwerkingsmethoden.

Het ministerie van IenW meldt dat in 2021 data over toegankelijkheid van OV-voorzieningen en het proces van updaten en kwaliteit van deze data op orde zijn en dat overheden en OV-organisaties dezelfde taal hierover spreken (tekst Kamerbrief 'Optimaliseren van het mobiliteitsstelsel via MaaS', d.d. 11 juli 2019).

Nieuwe ontwikkelingen

In de markt zien we twee belangrijke ontwikkelingen die elkaar versterken. Aan de ene kant zien we nieuwe vormen van mobiliteit ontstaan die in toenemende mate voorzien in mobiliteitsbehoeftes van reizigers. Denk hierbij aan deelfietsen en elektrische scooters. Aan de andere kant zien we dat er over de hele mobiliteitsketen heen nieuwe diensten worden aangeboden, bijvoorbeeld eenvoudig multimodaal reizen met behulp van een app van een MaaS-aanbieder. Het gevolg hiervan is dat de behoefte tot het delen van data zich verruimt.

Alle ov-bedrijven zijn aangesloten bij de Mobiliteitsalliantie. De Mobiliteitsalliantie heeft op 12 juni 2019 het Deltaplan 2030 gepresenteerd, met de ambitie om de reiziger in 2030 een drempelloze, duurzame, veilige en comfortabele reis te bieden. Eén van de ambities uit dit Deltaplan is om in de komende twee jaar een afsprakenstelsel te ontwikkelen voor Mobility as a Service (MaaS). Een basisvoorwaarde voor drempelloos reizen betreft de ontwikkeling van een afsprakenstelsel met daarin standaarden voor het ontsluiten van data (toegang tot, gebruik delen), die in overeenstemming zijn met de eisen op het gebied van privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid.

Het belang van de reiziger vraagt er om, dat het beheer van noodzakelijke data niet bij een of meerdere individuele vervoerders zou moeten komen te liggen, maar bij een onafhankelijke partij (een zogenaamde 'trusted third party'). De data wordt verzameld en gedeeld door deze partij. Omgekeerd moeten ook alle aangesloten partijen data leveren. Voor de reiziger is dit van belang, omdat wanneer de informatie niet voor iedereen op deze wijze toegankelijk is, reizigers kunnen worden beperkt in hun keuze van diensten. Voor de huidige en nieuwe aanbieders vertaalt deze constructie zich in de mogelijkheid overal hun diensten aan te bieden. Dit in tegenstelling tot een situatie waar een gemonopoliseerde omgeving ontstaat, doordat andere aanbieders niet de mogelijkheid hebben om te concurreren.

De wijze van beheer van data in deze nieuwe mobiliteitsomgeving moet nog verder worden vormgegeven, in afstemming met alle marktpartijen en de overheden. Hiervoor kunnen de bestaande (organisatie)structuren en afspraken rond het delen van OV-data als basis dienen.

Het is een logisch moment om de datahuishouding nu vorm te geven, juist omdat vanuit de MaaS-pilots van het ministerie van IenW data binnenkort beschikbaar komt en wordt gekeken naar de effecten van het ontsluiten van deze data.

Wij vinden dat de overheid het voortouw zou moeten nemen voor de inrichting van dit stelsel, zoals dat eerder ook gebeurd is met de OV-chipdata. Wij roepen Uw Kamer dan ook op om - samen met de staatssecretaris, OV-bedrijven en MaaS-aanbieders - snel werk te maken van de noodzakelijke datadeling en de instelling van de bijbehorende TTP.

Het KNV MaaS Lab, een samenwerkingsverband tussen alle partijen uit het bedrijfsleven gefaciliteerd door Koninklijk Nederlands Vervoer, richt zich ook op het uitwerken van het datadelen in de nieuwe mobiliteitswerkelijkheid. Doel is het creëren van de juiste randvoorwaarden voor gezonde en optimale MaaS-diensten die aansluiten op het maatschappelijke belang en de wensen van de reiziger en zo, uiteindelijk, het mobiliteitsgedrag in Nederland positief te beïnvloeden. Het MaaS Lab zet zich om een afsprakenstelsel voor MaaS tot ontwikkelen, in samenwerking met het ministerie van IenW in het kader van de ontwikkeling van een MaaS-ecosysteem met bijbehorende API definities.

Samengevat:

- Via het NDOV en het OV-chipkaartsysteem is al veel ov-data beschikbaar, uiteraard binnen de wettelijke kaders van privacy en mededinging.
- Ten behoeve van de ontwikkeling van commerciële MaaS-diensten vinden op dit moment verschillende MaaS-pilots plaats, waarbij juist ook ervaring wordt opgedaan met het delen van data.
- Via het NOVB is een project gestart om uiterlijk eind 2021 al het openbaar vervoer beschikbaar te maken via MaaS.
- Alle vervoerders hebben de ambitie uitgesproken om binnen twee jaar een afsprakenstelsel voor MaaS-diensten te ontwikkelen, zoals aangegeven in het Deltaplan van de Mobiliteitsalliantie. De verdere uitwerking van dit afsprakenstelsel wordt nu via het MaaS Lab verder verkend. Hierbij zal met name ook verkend moeten worden onder welke voorwaarden welke data gedeeld kunnen worden, waarbij ook de wederkerigheid van de uitwisseling van data relevant is. Ook dient de onafhankelijkheid en betrouwbaarheid van databeheer gewaarborgd te zijn.

Namens alle openbaar vervoerbedrijven
OV-NL



P. G. Peters
Voorzitter

