

Aan : Leden Tweede Kamer, commissie I&W

Van : Jan van Selm, directeur Samenwerkingsverband DOVA
(decentrale OV-autoriteiten: VRA, MRDH, 12 provincies, OV-bureau Groningen Drenthe)

Betreft : Inbreng hoorzitting OV-data

Datum : 10 september 2019

Geachte dames en heren Kamerleden

Mijn naam is Jan van Selm, ik ben als directeur van Samenwerkingsverband DOVA verantwoordelijk voor ontwikkeling en beheer van de OV-data voor de gezamenlijke OV-overheden, en ben onder andere vanuit mijn rol ook voorzitter van de toetsingscommissie van de Informatiehuishouding OV-verplaatsingen. Hartelijk dank voor uw uitnodiging! Gegeven uw convocatie wil ik namens Samenwerkingsverband DOVA als aftrap graag 5 punten naar voren brengen.

1. **OV-data in brede zin: mens / voertuig / weg & real-time-gebruik / gebruik historische data**

Ten eerste ziet u op de achterkant van dit A4tje een overzicht van OV-data in brede zin, zoals wij daar naar kijken. Wij maken enerzijds onderscheid tussen OV-data over infrastructuur, over voertuigen en over reizigers, en anderzijds het gebruik daarvan, real time en beleidsmatig. Zoals u ziet zijn in Nederland 4 van de 6 vlakken gevuld en werkend. Kan altijd beter overigens, maar toch... Vandaag is het vlak rechtsboven aan de orde, dus het streven tot inzichten in reispatronen te komen. Overigens linksboven, reisdata real time gebruiken, is echt nog een wensbeeld.

2. **Bestuurlijk uitgangspunt OV-overheden mbt OV-data: alles open!**

Ons standpunt als decentrale OV-overheden is bekend en eenvoudig: alle data op het gebied van OV dienen open beschikbaar te zijn, betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig. Dat geldt in beginsel voor het hele schema. Dus ook voor data inzake verplaatsingen van reizigers.

3. **Reispatronen en OV-chipkaartdata: nodig voor beter OV**

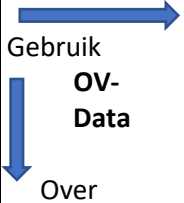
De reden hiervoor is niet alleen omdat we het beginsel van open data an-sich onderschrijven, maar ook omdat we ervan overtuigd zijn dat er verdere verbeteringen van het OV mogelijk zijn als we reispatronen goed in beeld hebben. Informatie over ritten binnen een concessie is daarvoor ook noodzaak, maar niet voldoende, we hebben zicht op reizen nodig, juist ook als die zich in meerdere concessies afspelen. Vandaar onze jarenlange inzet richting deze informatiehuishouding OV-verplaatsingen.

4. **Proces tot op heden: zoeken en leren**

Wij gingen er in 2009 van uit dat dit type data met de komst van de OV-chipkaart direct beschikbaar zou komen. De praktijk bleek echter heel anders. Er bleken technische obstakels, vraagstukken over privacy en mededinging en waren dit soort data nu juist niet het kapitaal van de concessiehouder? Na veel gedoe kwamen we in 2017 tot een intentieverklaring tussen vervoerders en overheden. Jaren verloren tijd, maar goed, het is nu wel aan de gang. Iedereen wil nu en ziet inmiddels de meerwaarde. Ik zit er nu erg dicht bij, er komen resultaten maar het is in alle opzichten een zoekproces en een leerproces. Doordat deze data geen voertuigen maar reizigers betreffen is privacy echt een ding, AP en ACM kijken terecht scherp mee, dat maakt het proces soms wel echt trager en voor vervoerders meer onzeker dan nodig.

5. **Reflectie vervolg: regelgeving maakt het gemakkelijker**

Het beschikbaar hebben van reispatronen moet gewoon worden. Honderden analyses per jaar. Dat kunnen we zo meteen technisch goed, de evaluatie zal dat uitwijzen. Beleidsmatig gaat dit vruchten afwerpen. Maar hoezeer we momenteel ook vorderen en stappen zetten, met name privacy zal voor vervoerders altijd een reëel risico blijven, en dus een belemmerende of vertragende factor. Tenzij we aanvullend specifiek wettelijk regelen dat alle OV-reispatronen (geaggregeerd als informatie, dus met behoud van privacy) openbaar beschikbaar moeten zijn.

	Real Time	Toekomstig gebruik vanuit historische data
<u>Mens</u> (OV-reiziger)	Momentele drukte <u>Verkenningen mogelijkheden</u>	Reispatronen <u>Opgestart/Werkend</u> Translink
<u>Voertuig</u> (trein) (bus)	Punctualiteit nu <u>Werkend</u> NDOV/NS	Punctualiteit algemeen <u>Werkend</u> NDOV/NS
<u>Weg</u> (asfalt) (spoor) (knooppunt)	Waar zijn nu problemen? <u>Werkend</u> NDW/Prorail	Waar zijn er bottlenecks? <u>Werkend</u> NDW/NWD/Prorail