

Vergaderjaar 2015–2016

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 623

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2016

Inleiding

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 19 mei 2016 heb ik toegezegd uw Kamer vóór het zomerreces van 2016 op de hoogte te brengen van de mogelijkheid Openbaar Vervoer (OV)-chipkaartdata breder te gebruiken ten behoeve van de reiziger. Dit heb ik toegezegd naar aanleiding van de discussie over de beschikbaarheid van open OV data. Naast deze brief ontvangt u separaat ook de antwoorden op de Kamervragen van mevrouw Van Veldhoven (D66) over het beschikbaar stellen van actuele geografische posities van voertuigen door NS (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2867).

Omdat open data binnen het OV een terugkerend onderwerp is in mijn overleggen met uw Kamer hecht ik eraan om met deze brief tevens duidelijkheid te scheppen over welke soorten OV data er zijn, wat hiervan al open beschikbaar is en wat (nog) niet en welke acties worden ondernomen om dat doel te bereiken. Kort samengevat komt het erop neer dat actuele reisinformatie voor iedereen beschikbaar is. Sinds deze maand zijn, onder voorwaarden, *rit*gegevens beschikbaar. Aan het beschikbaar stellen van *reis*gegevens wordt gewerkt. Het NOVB heeft een model met waarborgen ter bescherming van de persoonsgegevens ontwikkeld. Dat model ligt op dit moment ter beoordeling voor bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

Ik ben van mening dat data over het reizen in het OV zo veel als mogelijk open moet zijn, omdat met de data nieuwe diensten ontwikkeld kunnen worden zoals automatisch geld terug bij vertraging of vergeten uitcheck en een persoonlijk reisadvies (tijden, tarieven en reisproduct). Maar ook kunnen innovaties plaatsvinden, OV netwerken verbeterd worden en kunnen investeringen beter afgewogen worden op hun effectiviteit. OV data geheel als open data beschikbaar stellen is niet mogelijk vanwege met name het publieke belang van de bescherming van de privacy. Veel

gegevens zijn al open beschikbaar, zoals de gegevens over dienstregelingen etc. Bij die gegevens waar dat niet zomaar kan, wordt samen gekeken met vervoerders en decentrale overheden of en hoe dat wel kan.

Open Data zijn data die digitaal beschikbaar worden gesteld aan afnemers zodat deze hier gebruik van kunnen maken voor allerlei toepassingen. Vanuit (combinaties van) deze data kunnen nieuwe diensten ontwikkeld worden. Vaak zal dit in de vorm van apps voor smartphones en tablets zijn, maar ook voor pc-gebruik of andere apparaten zijn toepassingen goed mogelijk. Overheden en onderzoeksinstituten hebben de data nodig voor analyses van reispatronen en reizigersstromen en het (laten) ontwikkelen van nieuwe lijnvoeringen en vervoersproducten. Er is sprake van open data wanneer data zonder voorwaarden beschikbaar wordt gesteld. De afnemers mogen de data zonder beperkingen gebruiken. Bij data in het OV gaat het om actuele reisinformatie en inzicht in de verplaatsingen van reizigers per rit en per reis (chipkaartdata).

Reisinformatie

Sinds maart van dit jaar zijn de NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) gegevens beschikbaar als open data. De landelijke brongegevens voor reisinformatie zijn dus *realtime* beschikbaar zonder voorwaarden of restricties. Een wereldprimeur, volgens NDOV. Deze reisinformatie gaat over zaken als dienstregelingen, actuele vertrek- en aankomsttijden, tarieveninformatie en informatie over toegankelijkheid van haltes. Overheden en vervoerders hebben in het NDOV in 2012 afspraken gemaakt over het onder voorwaarden beschikbaar stellen van gegevens over de dienstregeling en gegevens over de actuele uitvoering van de dienstregeling. Om dit proces efficiënt te laten verlopen is er voor gekozen dat gegevens van alle vervoerders via de NDOV-loketten loopt. Een NDOV loket fungeert als een geautomatiseerd doorgeefluik en verstrekt de gegevens aan de afnemers. Er zijn twee partijen die deze loketfunctie gratis vervullen: Stichting Open Geo en de Reisinformatiegroep BV (9292). Afnemers hoeven maar bij 1 loket de gegevens op te vragen en ook de vervoerders hoeven de gegevens alleen aan de loketten aan te leveren. Er komen steeds meer marktpartijen die reizigers van reisinformatie voorzien en daartoe de data van de loketten van OpenGeo en 9292 gebruiken. Daarnaast nemen ook overheden, vervoerders, academici en adviesbureaus rechtstreeks data af. Technische ontwikkelingen hebben inmiddels het vergaren van meer en specifiekere informatie mogelijk gemaakt. Bijvoorbeeld de actuele geografische posities van voertuigen.

Ritgegevens

Per juni 2016 zijn geaggregeerde (anonieme) OV-chipkaartdata uit 2013, 2014 en 2015 beschikbaar. Deze data helpen bij *fact based* beleidsontwikkeling, onderbouwing van investeringsbeslissingen en (beleids)evaluaties. De volgende gegevens zijn, onder voorwaarden, beschikbaar voor vervoerders, overheden en «overheidgerelateerde» kennisinstellingen:

- Aantallen ritten, totaal en uitgesplitst naar
 - Saldoreizen, kortingsproducten en afgekocht reisrecht
 - Uurblokken op werkdagen, zaterdag en zondag (gemiddeldes)
 - Spoor, bus, tram, metro
 - En gemiddeld per product in een samengestelde categorie
- Reizigerskilometers, totaal en uitgesplitst naar
 - Saldoreizen, kortingsproducten, afgekocht reisrecht en overige kaartjes
- Reizigersopbrengst, totaal en uitgesplitst naar
 - Saldoreizen, overig OV-chipkaart en overig

- Saldoreizen, kortingsproducten, afgekocht reisrecht en overig

Deze gegevens zijn dus niet openbaar beschikbaar, maar mijn inzet in het NOVB is die vervolgstap op een verantwoorde wijze ook te nemen.

Op dit moment is de privacy governance van het OV-chipkaartsysteem er op gericht dat de vervoerders, ieder als afzonderlijke verantwoordelijke voor de gegevensbewerking, alleen voor eigen doeleinden de transactiegegevens van hun eigen reizigers verwerken.

Reisgegevens

Om analyses te kunnen doen op OV-transacties van deur tot deur dienen transactiegegevens van verschillende vervoerders aan elkaar gekoppeld te kunnen worden. Dit is technisch mogelijk door transacties bij verschillende vervoerders te matchen aan de hand van het chip-ID, het interne kaartnummer van de OV-chipkaart. Met de analyses kan het gemak van de OV-reiziger geoptimaliseerd worden. Ook kan bewaakt worden dat het overheidsgeld binnen het OV- en mobiliteitsdomein op een goede, efficiënte en passende wijze wordt besteed en leidt tot verbeteringen van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden.

Persoonsgevoelige data mogen niet open beschikbaar worden gesteld. Bescherming van de persoonlijke levenssfeer is een grondrecht. De Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) geeft aan dat een persoonsgegeven elk gegeven is over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon. De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) heeft eerder aangegeven OV-chipkaartgegevens te kwalificeren als persoonsgegevens, niet alleen wanneer het chip-ID is verwerkt, maar ook omdat het betrekkelijk eenvoudig zou zijn om een persoon te identificeren aan de hand van zijn locatiegegevens. Omdat voor concessiegrensoverschrijdende analyse verwerking van transactiegegevens met chip-ID (of een andere identifier) noodzakelijk is om gegevens te kunnen matchen en de AP de transactiegegevens als privacy gevoelig heeft bestempeld, moet er een nieuwe privacy governance ontwikkeld worden.

Binnen het NOVB project informatievoorziening is een model met waarborgen ter bescherming van de persoonsgegevens opgesteld. Het NOVB heeft de AP om een zienswijze gevraagd op de opzet van het stelsel van waarborgen bij analyse van reisgegevens in het OV-domein. Vooruitlopend op de reactie van de AP start de projectgroep met de uitwerking van het stelsel.

Opt-in voor individuele reizigers

Maatwerk adviezen voor reizigers op basis van hun historisch reisgedrag is mogelijk. Serviceproviders bieden aanvullende diensten op het vervoer met als doel de klant (reiziger, bedrijven of andere organisaties) te ontzorgen. Voorbeelden van serviceproviders zijn vervoerders, mobiliteitskaartaanbieders en aanbieders van app-diensten. Voorwaarde voor maatwerkadvies is dat de reiziger expliciet toestemming geeft (zgn. opt-in) aan een serviceprovider om gebruik te mogen maken van de transactiegegevens van de reiziger. Op die manier is er geen privacy issue en kan de reiziger bijvoorbeeld advies voor haar deur tot deur reis krijgen, of alternatieven om comfortabel of sneller langs de drukste momenten van de dag te reizen. Dergelijke service app's bestaan en kunnen gecombineerd worden met andere services zoals www.uitcheckgemist.nl, vervoerder specifieke spaarsystemen voor acties zoals de OV Miles van de RET of stallingsmogelijkheden voor je fiets op stations.

Ik vertrouw erop met deze brief uw Kamer inzicht te hebben gegeven in welke data beschikbaar zijn, waar we met elkaar aan werken en wat mijn inzet daarbij is.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma