

PERSBERICHT NOTITIE 9

Mobiliteitsdata

**SPOORZOEKEN IN WEERBARSTIGE
MATERIE**

30 JANUARI 2023

Auteurs: Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Persbericht Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit

Ook mobiliteit ontkomt niet aan een grote transitie naar anders, duurzaam, rechtvaardig en klimaatbestendig. Die transitie wil je zo professioneel en verantwoord mogelijk vormgeven, op basis van zoveel mogelijk beschikbare gegevens. Daarom deze negende LVM-notitie over data voor mobiliteit., geschreven door Hans Jeekel.

Barrières voor het gebruik van mobiliteitsdata

Er zijn verschillende problemen rond data- aanwending, data- combinatie en datagebruik. We beschrijven er negen.

Samenwerking

Voor het krijgen van essentiële gegevens voor beleid of gebruikers zijn vaak data van verschillende bronnen nodig. Elk van die bronnen heeft eigen manieren van toeleveren en genereren. Een extra belemmering kan het ontbreken van langjarige samenwerkingsvormen zijn. Om deze barrière te slechten is er een kern-organisatie of een platform nodig die de aanbieders samenbrengt. Beleidsmakers, bedrijven, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en andere belanghebbenden moeten heel precies samenwerken om een waarde-uitwisseling te ontwikkelen. Hier ligt een grote taak, die echter vaak geen actor krijgt.

Standaarden en definities

Er zullen uniforme datastandaarden ontwikkeld moeten worden. Een datastandaard is een afspraak over hoe je gegevens structureert. Die afspraken zijn heel behulpzaam om je eigen organisatorische processen en systemen uniform te krijgen met anderen. Nu ontstaan er door gebrek aan standaarden soms nodeloos veel problemen. Ook dit werk, meestal startend op EU niveau (General Data Protection Regulation), vraagt een actor, die duidelijkheid gaat organiseren, ook over de regels. Nuttig in dit verband is ook het ontwikkelen van API' s, koppelstukken tussen data. Je kunt dan bestanden met elkaar laten praten, en zo uitwisselen. Zo is voor Mobility as a Service de zgn. TOMP-API ontwikkeld, die nu als een focuspunt voor verder werk kan dienen...

Privaat – publiek

De koppeling privaat en publiek is vaak lastig. In feite zou je willen dat er langjarig van beide kanten wordt geïnvesteerd in een goede data- infrastructuur. Echter; aanbestedingsregels kunnen dan in de weg staan. En private partijen moeten er zeker van kunnen zijn dat hun investeringen in data capaciteit rendement kunnen genereren. Dit vraagt om slimme samenwerkingsvormen.

Data- eigenaarschap

Van wie zijn de verschillende data eigenlijk? Wie heeft, of neemt governance? Dit speelt bijvoorbeeld rond gegenereerde autodata. Zijn die van de automobilist of van de autofabrikant? Het wordt essentieel dat hierover heldere en bindende uitspraken komen.

Concurrentie en bedrijfsinformatie

Veel data bijvoorbeeld van OV-bedrijven of van deelmobiliteit- aanbieders zijn niet vrij toegankelijk, zelfs geheime bedrijfsinformatie, maar ook een essentieel element in een dataketen.

Beleid en uitvoering stellen vaak niet de essentiële vragen

Veel voor de hand liggende vragen worden door beleid-makende en uitvoeringsgerichte organisaties niet of nauwelijks gesteld. En, geen vragen, geen data. Soms zijn deze data juist wel beschikbaar maar wordt er geen of nauwelijks gebruik van gemaakt omdat die vragen wordt gesteld. Dat roept het debat op wie in de publieke sfeer nu eigenlijk de datavragen stellen.

Kennis is bij overheden weggestroomd

Vroeger was er bij overheden (Adviesdienst Verkeer en Vervoer van RWS, diverse grote gemeenten) relatief veel kennis aanwezig over transportmodellen, en de datavoeding daarvoor. Nu is deze kennis grotendeels verdwenen of richting consultants gegaan. Dit betekent dat overheden hun professionele opdracht gevende rol maar beperkt kunnen invullen. Dit moet vanzelfsprekend snel weer veranderen.

Privacy en de – identificering

Er ontstaan problemen als datasets uiteindelijk herleidbaar zijn tot persoonsdata. Dan komt direct de privacy waakhond Autoriteit Persoonsgegevens in de weer. De- identificatie is altijd wel mogelijk maar kost soms een behoorlijke investering. Dat roept de vraag op wie deze investering gaat doen.

Digibeten

Ongeveer 20 % van de bevolking is min of meer digibeeet. Dit is een serieus probleem, waar gelukkig wel steeds meer aandacht voor komt.

Aanbevelingen

1. Er zijn in ons land veel ruwe databronnen aanwezig , maar het gaat vaak fout op het moment dat de data uit die bronnen bewerkt moeten worden in de richting van informatie voor beleid of uitvoering. Dat vraagt namelijk een stevig kader voor samenwerking tussen publieke instanties en private partijen, waarbij private partijen zien dat ze verantwoord data kunnen leveren zonder in concurrentiepositie in te moeten boeten, en waarin aanbestedingsregels langjarige samenwerking niet in de weg staan. Essentieel voor het goed gaan stromen van mobiliteitsdata wordt *werk in het vooronder*. Dat vraagt veel regelgeving en organisatiewerk te verrichten vanuit de EU en de nationale overheid. Het gaat om het ontwikkelen van standaarden, API' s, spelregels, afspraken tussen publieke en private partijen, gedecentraliseerde platforms.
2. *Goed opdrachtgeverschap* is even essentieel. Abstracte doelen van beleid en uitvoering moeten uitgewerkt worden in SMART uitwerkingsdoelen, waaraan goed gegevensvragen te koppelen zijn. Dan ontstaat er focus op welke gegevens je wilt krijgen. Nu blijft dat opdrachtgeverschap

vaak vaag en onduidelijk. Mobiliteitsbeleid mag nooit blijven steken in abstracte doelen, een paar akkoorden en een serie pilots. De volgorde moet zijn: *concretiseer je beleid en je uitvoering, dan kun je het datawerk richten en organiseren.*

3. Heel veel gegevens komen niet beschikbaar vanuit de behoefte aan geheimhouding en vanuit een soms overdreven strenge interpretatie van privacy en bescherming van persoonsgegevens. Deze barrières moeten geslecht worden.

In de volledige notitie meer over de vraag en aanbodkant van data, 10 datavragen gekoppeld aan de inhoud van acht eerdere LVM-notities en drie uitgewerkte datavraagstukken rond OV-data. Mobility as a service en data en beladingsgraad van vrachtauto's.

[Klik hier voor een samenvatting van de 9^e Notitie](#)

[Klik hier voor de integrale 9^e notitie](#)

Over het LVM

Het Laboratorium voor Verantwoorde Mobiliteit, LVM in kernpunten:

- Looptijd December 2021 - 1 Oktober 2023
- Aanleiding: De klimaatopgave bij mobiliteit stagneert. Elektrische aankopen groeien maar langzaam, terwijl 'mobiliteit' in reductie fors achterblijft bij andere maatschappelijke sectoren.
- Doel: Mobiliteit draagt op korte termijn volop bij aan de klimaatopgaven en garandeert daarbij nationale betaalbaarheid, - inclusiviteit en verantwoorde wereldmobiliteit.
- Aanpak: Studenten maken in een laboratoriumomgeving inspirerende notities over aspecten, thema's en inzichten die wél kunnen bijdragen aan versnelde emissiereducties. Deze notities worden aangeboden in de vorm van compacte persberichten voor de media en longreads voor beleid en politiek.
- Wie: Groep van masterstudenten, van verschillende masteropleidingen en universiteiten, met ondersteuning van een vakinhoudelijke deskundigen van onder meer TNO, I&W, Planbureau voor de Leefomgeving en Vos Logistics.
- Werkwijze: Studenten dragen ideeën aan. Zij werken die met een begeleidend hoogleraar en met betrokken professionals uit tot praktische onderzoeksvoorstellen. Deze studies resulteren in korte en langere praktische notities ten behoeve van een versnelde transitie naar verantwoorde mobiliteit.

Contact:

Voor meer informatie over het initiatief en de activiteiten van LVM kunt u contact opnemen met: Hans Jeekel, Telefoon / mail: 06-51551561 / J.F.Jeekel@outlook.com