

SAMENVATTING NOTITIE 9

Mobiliteitsdata

**SPOORZOEKEN IN WEERBARSTIGE
MATERIE**

30 JANUARI 2023

Auteurs: Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Inleiding

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 keer een notitie over data voor mobiliteit.

Er zijn al zeer veel data beschikbaar. Het combineren van data levert inzicht in patronen, waarop investeringen, uitvoeringspraktijken en beleid kunnen worden gebaseerd. En ook nieuwe diensten aan reizigers kunnen worden aangeboden. Dit is het positieve verhaal over data.

Kijk je naar de praktijk, bijvoorbeeld naar de informatie voor reizigers dan is er zeker al het nodige ontstaan. Apps bieden de reiziger steeds betere en actuelere informatie over de snelste route, flitsers, incidenten, evenementen, parkeerplaatsen, scooters, goedkope tankstations, et cetera.

Daarentegen is de praktijk rond beleid en uitvoering nog echt anders. Op dit vlak is er eigenlijk veel gedoe rond data en heel weinig regie. De basisinformatie is vaak nog wel vindbaar, zoals bij de NDW Nationaal Dataportal Wegverkeer ¹, de RDW Open Mobiliteitsdata², het RDC ³ of het NDOV ⁴. Sterker, er is een site met maar liefst 467 datasets gekoppeld aan mobiliteit⁵. Verwarrend is wel dat organisaties hun data vaak mobiliteitsdata noemen, terwijl het bijna steeds gaat om een heel specifieke subset. En met alleen die basisdata in één sector kun je nog niet veel. Aan de andere kant zijn er de grote generieke statistische mobiliteitsbestanden zoals Statline van het CBS of het ODIN⁶.

Fragmentatie

Ook is er sprake van een fragmentatie in publieke, publiek- private en private data. Data vormt altijd een thema 'ergens aan het eind'. In de hele Wet Personenvervoer komt het begrip data niet voor. Waar het meestal mis gaat is in het koppelen van al die data en in het verdiepen ervan. Ook komt een uitwisseling van essentiële data in veel gevallen niet van de grond. Veel data die in beginsel wel beschikbaar zijn worden dus om vele redenen niet ontsloten. Daarentegen komen in steden elke dag weer vele terabytes aan mobiliteitsdata beschikbaar over auto, ov, fiets, luchtkwaliteit, enzovoorts. Dat is mooi, maar die data zijn pas bruikbaar als ze op de juiste wijze zijn te verwerken en analyseren.

Hoe komt dat? Wat zijn de knelpunten? Wat hebben we in de voorgaande LVM al geschreven over data? We selecteren er 10 vragen uit die data behoeven.

¹ www.ndw.nu, vooral verkeersdata wegverkeer

² www.opendata.rdw.nl, vooral technische voertuiginformatie

³ www.rdc.nl, autoaankopen in meer technische zin

⁴ www.ndovloket.nl, basisdata voor openbaar vervoer

⁵ www.data.overheid.nl/communities/mobiliteit

⁶ www.cbs.nl/rapportages/2022/onderweg-in-nederland--odin---2018-2020

De grote barrières voor gebruik van mobiliteitsdata

Er zijn verschillende problemen rond data- aanwending, data- combinatie en datagebruik. We gaan er hier een aantal beschrijven.

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.

Op dit punt is er overigens wel iets gaande. Rond logistieke data is er een al goedgekeurd groot project⁷. Essentieler nog wordt een nu ingediend initiatief, *DMI-ecosysteem voor mobiliteitsvernieuwing en slimme, duurzame verstedelijking*.

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.

⁷ www.nationaalgroefonds.nl/projecten-ronde-2/digitale-infrastructuur-en-logistiek

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 & 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 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.

10 datavragen uit acht LVM-notities

We hebben de acht gepubliceerde notities van ons Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit (LVM) bekeken op vragen waarvoor extra informatie nodig is om een goede beleids- of uitvoeringsaanpak te realiseren. Per vraag gaan we kijken of de data beschikbaar zijn, zo ja waar, en zo ja of ze openbaar beschikbaar zijn. Zo ontstaat een reëel beeld van het datalandschap.

Vraag 1: Weten we redelijk exact welke kopers (kenmerken) wat voor soort voertuigen aanschaffen en waarom precies? En in het verlengde daarvan; voor welke huishoudens is een subsidie op aanschaf essentieel omdat die hen net het zetje de goede kant op geeft?

Er zijn wel een aantal noties, zoals ouderen die auto's met hoge instap prefereren. En op de website van de BOVAG is ook wel wat materiaal te vinden. Maar het laatste openbare onderzoek van aangeschafte auto's naar kopers- kenmerken dateert van 2016, en daarover hebben we in onze eerste notitie gerapporteerd. Kantar heeft een autobezit-panel, en heeft daaruit wel informatie, die echter gekocht moet worden. De RAI Vereniging heeft wel veel data, maar geven die niet zomaar vrij, annex bestaat het RDC, maar daar weet men weinig over de kopers. En vanuit het beleid wordt eigenlijk niet naar dergelijke gegevens gevraagd. Als je min of meer permanent deze data zou hebben kun je veel gericht met subsidies omgaan.

Vraag 2: Welke bronnen van mobiliteit dragen nu het meeste bij aan de CO2 productie? Waar staan hierover de algemeen aanvaarde gegevens?

Het blijkt bij het realiseren van de klimaatopgave steeds ingewikkeld te zijn om eenheid in de te gebruiken data te krijgen. Het lijkt van groot belang dat hierover nu uiteindelijk één set definities en onderverdeling (personenvervoer, goederenvervoer etc.) wordt gehanteerd. De vraag is hier; waarom gebeurt dat eigenlijk niet? Wie is verantwoordelijk voor een duidelijke set definities en benaderingswijzen?

Vraag 3: Weten we welke steden per hoofd van de bevolking veel CO2 emitteren via hun mobiliteit en welke weinig?

Er zijn steden die een goede prestatie neerzetten als het gaat over het reduceren van hun CO2 productie uit mobiliteit, en er zijn steden die fors achterblijven. Voor het stedelijk mobiliteitsbeleid zou het van groot belang kunnen zijn om inzicht te krijgen in de prestaties van steden. In beginsel zijn deze gegevens in ons land beschikbaar, per stad, en per jaar, en voor de verschillende modaliteiten, namelijk in het NVP (Nederlands Verplaatsing Panel). Echter, omdat beleid nooit een dergelijke vraag stelt, en niet een dergelijk frame van denken hanteert, leiden deze gegevens een eenzaam bestaan. Meer algemeen is er sprake van een grote mismatch tussen wat er hier allemaal al wel aan gegevens is, en de mate waarin deze gegevens echt gebruikt worden voor beleid en uitvoering.

Vraag 4: Weten we per snelweg oprit/afrit in generieke zin wat de bestemming en herkomst van de voertuigen is?

Dit is vanzelfsprekend een nuttige vraag als je congestie wilt tegengaan. En we weten het inmiddels ook redelijk goed. Grote vraag is, waarom gebeurt dit dan niet, behalve soms incidenteel zoals bij Spitsmijden- projecten?

Vraag 5: Hebben we verklaringen en data beschikbaar voor de grote verschillen in de mate van OV gebruik per stad?

Je zou eigenlijk graag zien dat deze ongetwijfeld gevoelige bedrijfsinformatie gedeeld kan worden. Per slot moet er bij OV altijd gemeenschapsgeld bij, en je wilt de best presterende bedrijven belonen en de minder presterende eerst straffen en vervolgens aanzetten tot verbetering van prestaties.

Vraag 6: Hebben we goed in beeld hoe groot de deelmobiliteit is, en op welke wijze deze wordt gefinancierd? Hebben we een goed inzicht in de verdienmodellen en bedrijfsresultaten van alle nieuwe mobiliteit- aanbieders en kunnen we dus hun keuzes volgen?

Er zijn erg veel websites van aanbieders van deelmobiliteit, maar die bieden niet de informatie die we zoeken; welke vormen van deelmobiliteit worden nu in welke locaties aangeboden en in welke aantallen, en onder welke condities draagt deelmobiliteit nu echt bij aan duurzaamheidsdoelen? Het is net alsof niemand het antwoord op deze simpele datavragen heeft. Het KiM (2020) en het CROW Dashboard Autodelen komen nog het dichtste bij. Hoe kun je sturen als je zelfs de basisgegevens niet hebt?

Vraag 7: Hebben we een goed zicht op hoe, waar en door wie de 50 % verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer gemaakt worden?

Wat zou het mooi zijn als een relatief groot deel van deze ritten vervangen zou kunnen worden door een fietsverplaatsing of door OV-gebruik. Je moet dan wel data hebben over de verplaatsingen. Die data zijn beschikbaar bij voorbeeld via het NVP en deels ontsloten via de Fietsmonitor. Vervolgens is van belang hoeveel van deze verplaatsingen inderdaad relatief eenvoudig via een andere wijze van mobiliteit zou kunnen plaatsvinden. Dit is een kwalitatieve vraag, die zowel in dit NVP als in het Mobiliteitspanel Nederland aan de orde zou kunnen komen.

Vraag 8: Is er een goed overzicht van parkeerdata in relatie tot de tarieven, eerst per stad en vervolgens over de steden heen?

Over parkeren is veel bekend. Echter achter parkeergarages en grotere terreinen bevinden zich private aanbieders, die geen behoefte hebben aan het delen van data. Iets wat ook nog niet van de grond komt is het gericht inzetten op het verminderen van zoeken naar een parkeerplaats.

Vraag 9: Hebben we inzicht hoeveel % van de afgelegde autokilometers stad-stad verplaatsingen nu 1. stad- suburb, 2. stad – landelijke gebied, 3. suburb- landelijk gebied, 4. suburb naar suburb, of 5. binnen landelijk gebied zijn? En daarmee hoeveel % van de afgelegde autokilometers in beginsel vervangbaar zijn?

Voor deze vraag – de vraag of internet- winkelen en bezorgen inderdaad meer CO2 produceert dan het winkelpatroon zoals dat tot voor een decennium gebruikelijk is kan het best met simulaties gewerkt worden. Ook hier weer; er zullen wel veel ruwe data nodig zijn. Tenzij er hier gewerkt zou kunnen worden met een aantal gerichte onderzoeken.

Vraag 10: Hoeveel CO 2- reductie kan optreden als pakjes niet langer worden thuisbezorgd maar rechtstreeks naar afhaalpunten worden gebracht?

Deze vraag leidt terug naar onze LVM notitie over de laatste kilometer. Het antwoord is niet zo eenvoudig omdat je natuurlijk moet kijken hoe de verplaatsing naar het ophaalpunt gemaakt gaat worden. Voor deze vraag – de vraag of internet- winkelen en bezorgen inderdaad meer CO2 produceert dan het winkelpatroon zoals dat tot voor een decennium gebruikelijk is kan het best met simulaties gewerkt worden. Ook hier weer; er zullen wel veel ruwe data nodig zijn. Tenzij er hier gewerkt zou kunnen worden met een aantal gerichte onderzoeken.

Samenvattend

Wat dit tiental vragen ons leert is dat zelfs voor relatief eenvoudige vragen het goed beschikbaar krijgen van data niet erg eenvoudig is. Soms zijn de data er wel, maar is er geen vraag naar. In een aantal gevallen zijn er wel data maar is er sprake van geheimhouding, omdat het om cruciale bedrijfsinformatie gaat. In veel gevallen zal er betaald moeten worden voor de data.

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 het werk in het vooronder. Dat vraagt kortom 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. Het DMI voorstel is nuttig in dit verband. Het gaat om dat soort werk.
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 vaag en onduidelijk. Mobiliteitsbeleid mag nooit blijven steken in abstracte doelen, een paar akkoorden en een serie pilots. Uitwerking van beleid is net zo essentieel in mobiliteit als in infrastructuur, waar dagelijks duizenden RWS'ers mee bezig zijn! De volgorde moet zijn; concretiseer je beleid en je uitvoering, dan kun je het datawerk richten en organiseren.
3. Uit de oefening met de 10 vragen komt tot slot naar voren waar er echte leemten zijn in datavoorziening. Ook hier is een investering nodig. Die kan ook gaan in de richting van creëren van een incubatie- omgeving voor data innovaties.

4. 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 en drie uitgewerkte datavraagstukken rond OV-data. Mobility as a service en data en beladingsgraad van vrachtauto's

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