Advies telematica in dienstvoertuigen 5 november 2020

Uittreksel van het verslag van de openbare vergadering op donderdag 5 november 2020. Telematica in dienstvoertuigen (personeelsvolgsysteem) (Cluster Interne dienstverlening, directie facilitair bureau).

De voorzitter vraagt of er al iets gedaan is met de opmerkingen van de FG bij de DPIA. Namens de FG wordt gemeld dat op de meeste zaken net een antwoord is binnengekomen. Enkele zaken moeten echter nog opgehelderd worden, zoals het ontbreken van een onderbouwing voor het opsplitsen van bewaartermijnen en het vertekend beeld dat ontstaat door in de baseline minder persoonsgegevens te benoemen dan in de DPIA. De noodzaak van enkele elementen blijft twijfelachtig.

De projectleider zegt dat de eerste aanbesteding in 2016 plaatsvond om de rittenregistratie van gemeentelijke voertuigen door middel van een pasje te laten voldoen aan de eisen van de Belastingdienst voor de scheiding van zakelijke en privé kilometers. Daarover moet per voertuig en per functionaris gerapporteerd worden aan de Belastingdienst zodat die de aangiftes daarop kan toetsen. De eerste overeenkomst loopt nu af en daarom gaat er nu een nieuwe aanbesteding uit waarbij de opdracht niet wezenlijk is veranderd. De rollen en rechten zijn in 2016 al helemaal ingericht. De technische eisen zijn niet veel veranderd. Op verzoek van de gemeente worden nu wel optioneel enkele duurzaamheidscriteria en onderhoudsaspecten toegevoegd. Die kan men dan centraal in het systeem inlezen. Het gaat om gegevens die gekoppeld zijn aan het voertuig en niet om een mensenvolgsysteem.

De CPA kijkt naar de regisserende rol die de gemeente kan spelen op basis van track&trace-systemen. Die gegevens worden dan weliswaar geregistreerd per voertuig, maar kunnen via de registratiepas teruggeleid worden naar personen en vormen dan persoonsgegevens. Er worden nu in het nieuwe systeem allerlei zaken meegenomen zoals rijstijl en rijgedrag. Dat zijn uitbreidingen ten opzichte van de vorige aanbesteding. De bedoeling is kennelijk individueel rijgedag te monitoren maar de ratio om daar meer grip op te krijgen is niet helder. Een vergelijkbaar iets speelde hier in de commissie bij de bespreking van het volgsysteem voor vuilophaalwagens.

Het college wil daar gegevens over hebben om op een hoger abstractieniveau de duurzaamheid van het wagenpark te kunnen toetsen. Het gaat hier om voertuigen die eigendom zijn van de gemeente, vaak poolauto's waarbij voor iedere gebruiker apart het feitelijk gebruik moet worden geregistreerd door de gemeente. Ook de dienstritten van burgemeester en wethouders worden per functionaris geregistreerd. Ook de media hebben veel belangstelling voor de maandelijkse rapportages van het dienstautogebruik door collegeleden. Het gaat hier dus niet om individuele leaseauto's.

De CPA zegt dat naast fiscale verplichtingen ook zaken als gerechtvaardigd belang en de AVG in het geding zijn. Transparantie naar burgers en media vormt geen grondslag. De gemeente moet aantonen dat de gegevens noodzakelijk zijn en van groter belang dan de privacy van de werknemer. De vraag is of die afweging gemaakt is. Het gaat niet om twijfel aan de goede bedoelingen van de gemeente, maar om het feit dat het systeem individuele controle van medewerkers mogelijk maakt, ongeacht of de gemeente die mogelijkheid al dan niet wil benutten. Het is voor medewerkers een ongemakkelijk gevoel te weten dat de baas met ze kan meekijken

zonder dat ze weten wat er vervolgens met die gegevens gebeurt. Daarom is het raadzaam ook de medezeggenschap goed te consulteren rond dit voornemen. Wettelijk is een advies van de OR nodig bij dit soort plannen. Als men dat niet vooraf doet en ook geen goede afwegingen maakt, kan men naderhand voor onaangename verrassingen en vragen komen te staan. Het verdient aanbeveling ook bij de aanbesteding zelf al de bescherming van privacy in de eisen op te nemen.

Bij de vorige aanbesteding is de ondernemingsraad geconsulteerd. Daar is ook gevraagd in het systeem de mogelijkheid in te bouwen om rechten en rollen instelbaar te maken.

De CPA merkt op dat het dan gaat om maatregelen aan de achterkant. Daaraan dient de afweging aan de voorkant aan vooraf te gaan of het gerechtvaardigd en noodzakelijk is deze gegevens te registreren en of die rechtvaardiging zwaarder moet wegen dan het privacybelang van de werknemer. In het algemeen is het goed te streven naar minimalisering van het gebruik van persoonsgegevens. De CPA adviseert ook goed te kijken naar andere mogelijkheden om de gewenste informatie op hoger abstractieniveau te verwerven zonder daarbij te hoeven kijken naar individuele gebruikers. In de huidige gepresenteerde vorm is het een personenvolgsysteem waarin het lijkt of de gemeente zich weer eens overal mee wil bemoeien. Het zou kunnen helpen om een panel van kritische medewerkers te vormen die vanuit hun praktijkervaring zaken tegen het licht kunnen houden en wellicht een aantal praktische suggesties voor afspraken aan de hand kunnen doen. In de DPIA worden nu te weinig risico's onderkend. Door het organiseren van tegenspraak, bijvoorbeeld van kritische meelezers onder toekomstige gebruikers, kan men zaken op het spoor komen die anders naderhand rechtgezet moeten worden. Het risico bestaat anders dat de aanbieder die de minste privacy-schotten in zijn systeem opneemt, de aanbesteding wint. De huidige technologie maakt het immers mogelijk bijna alle gegevens te verzamelen via een kastje en dan ongefilterd door te leveren aan een server.

De CPA vraagt of het mogelijk is de registratie uit te zetten als de berijder privé naar bijvoorbeeld een dokter gaat.

Een werknemer moet altijd toestemming vragen aan zijn leidinggevende als hij tijdens diensttijd een bedrijfsauto wil gebruiken voor privédoelen. Maar niemand kan vervolgens zien of registreren waar het voertuig zich bevindt of heengaat. Die functionaliteit is in het systeem niet opgenomen en is ook niet nodig voor de fiscale plichten. Men kan wel zien welke voertuigen op een bepaald moment niet in gebruik zijn.

De CPA adviseert dat dan ook expliciet te vermelden in de DPIA. Bovendien is het advies de bewaartermijnen te relateren aan het doel en niet aan de Archiefwet. De CPA constateert verder dat in de privacyregeling voor het wagenpark nog verwezen wordt naar het inmiddels verouderd privacyreglement van Amsterdam.

De betrokkenen geven aan dat Informatiebeheer de hele regeling nog moet controleren op deze aspecten. Men vraagt of de ondernemingsraad eerst geraadpleegd had moeten worden voordat men naar de CPA kwam.

De CPA zegt dat de keuze voor een volgorde aan de indieners zelf is. Waar het om gaat is dat men zich ervan bewust is dat die raadpleging nodig is. De vorming van een panel is een advies. De CPA is beschikbaar als de indieners op een later moment nog een advies willen over een meer gerijpt systeem. Belangrijk is dat het op orde komt en aan de voorkant niet verder gaat met het verzamelen van persoonsgegevens dan strikt noodzakelijk is. Er dient te worden uitgegaan van

privacy by design wat leveranciers in hun aanbod dienen waar te maken. De DPIA dient te worden aangescherpt met onderkenning van de risico's.

De voorzitter bedankt de indieners voor hun toelichtingen.

Bijlage: brief Telematica in dienstvoertuigen (directie facilitair bureau)

Tijdens de vergadering is de aanbesteding van voertuigtelematica besproken. Ten behoeve van verschillende processen wordt een telematicakastje in alle dienstvoertuigen van de gemeente geplaatst. Hierbij wordt real time informatie gebruikt, waardoor de dienstvoertuigen, en daarmee de bestuurders van de gemeente, live kunnen worden gevolgd. Op verzoek van de gemeente worden nu, in vergelijking met de eerste aanbesteding, wel optioneel enkele duurzaamheidscriteria en onderhoudsaspecten toegevoegd. Die kan men centraal in het systeem inlezen. Het gaat om gegevens die gekoppeld zijn aan het voertuig.

Advies

De CPA dankt de aanwezigen voor hun toelichting. De commissie wil graag op een aantal punten advies geven. Allereerst kijkt de CPA naar de regisserende rol die de gemeente kan spelen op basis van track- en trace systemen. Die gegevens worden weliswaar geregistreerd per voertuig, maar kunnen via de registratiepas teruggeleid worden naar personen en vormen dan persoonsgegevens. Wat hier van belang is het feit dat dit systeem individuele controle van werknemers mogelijk maakt. De CPA adviseert om af te wegen of het gerechtvaardigd en noodzakelijk is om deze gegevens te registreren en of deze factoren zwaarder moeten wegen dan het privacybelang van de werknemer. De commissie benadrukt het belang van het streven naar minimalisering van het gebruik van persoonsgegevens en adviseert daarom om andere mogelijkheden te onderzoeken om de gewenste informatie op hoger abstractieniveau te verwerven zonder directe informatie te verzamelen van de werknemers.

Ten tweede merkt de CPA op dat in de DPIA te weinig risico's onderkend worden. Door het organiseren van tegenspraak, bijvoorbeeld van kritische meelezers onder toekomstige gebruikers (vorming van een panel), kunnen zaken op het spoor komen die anders naderhand rechtgezet moeten worden. Er moet voor worden gewaakt dat de aanbieder die de minste privacy-schotten in zijn systeem opneemt, de aanbesteding wint. De CPA adviseert ook om in de DPIA expliciet op te nemen dat er gezien kan worden welke voertuigen op een bepaald moment niet in gebruik zijn, een onderbouwing voor het opsplitsen van de bewaartermijnen op te nemen en uitleg te geven waarom in de baseline minder persoonsgegevens worden benoemd dan in de DPIA.

Tenslotte adviseert de CPA om de Ondernemingsraad te consulteren over deze aanbesteding.

Kortheidshalve verwijs ik verder naar de notulen van de vergadering over het betreffende agendapunt.