Gemeente Amsterdam

Retouradres: Postbus 94652, 1090 GR Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Commissie Persoonsgegevens

Aan: Directeur Verkeer& Openbare Ruimte, mevrouw E. Schieven
C.c. Stedelijk directeur Ruimte& Economie, de heer H. Jagersma
C.c. IV- Manager Ruimte& Economie, de heer 5.1, 2, e
C.c. (CIO), de heer J. Flippo
C.c. Privacy Officer Ruimte& Economie, mevrouw 5.1, 2, e 5.1, 2, e namens Open Beacon Network: de heer 5.1, 2, e en de heer 5.1, 2, e

Datum	30 april 2018
Ons kenmerk	U18037
Behandeld door	5.1, 2, e
Doorkiesnummer	
Faxnummer	
E-mail	5.1, 2, e amsterdam.nl
Bijlage	1
Onderwerp	Open Beacon Network

Geachte mevrouw Schieven,

Op de vergadering van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA) van 19 april 2018 waren namens u aanwezig: mevrouw 5.1, 2, e , de heer 5.1, 2, e en de heer 5.1, 2, e .

Bij het agendapunt "Open Beacon Network" is het volgende besproken.

U heeft de CPA geïnformeerd over het Open Beacon Network (OBN) van de gemeente Amsterdam, met het oog de verhouding tussen dit netwerk en het uitgangspunt van het college van B&W dat elke Amsterdammer zich in principe onbespied door de openbare ruimte moet kunnen begeven.

Open Beacon Network (OBN)
OBN is één van de projecten uit het Actieprogramma Smart Mobility. Gemeente Amsterdam onderzoekt de mogelijkheden van een OBN in de stad. De focus bij de gemeente Amsterdam ligt op de toepassing van OBN in het openbaar vervoer. Het doel is om een "naadloze" reis met het openbaar vervoer aan te bieden aan burgers. Een voorbeeld hiervan is dat app- ontwikkelaars de reizigers nauwkeurige aanwijzingen geven over de route en haltes. Zo kunnen er voor specifieke doelgroepen speciale apps worden ontwikkeld. Te denken valt aan visueel gehandicapten. Het is van cruciaal belang dat op locatie gebaseerde diensten op het juiste moment op de juiste plaats kunnen worden aangeboden. Om dit mogelijk te maken moet de precieze locatie van de reiziger bekend zijn. De Gemeente Amsterdam investeert zelf niet in deze locatie gebaseerde diensten, maar zendt alleen de

signalen via de beacons. Dit zou door derden gedaan moeten worden. Voorbeeld van zulke derden zijn winkels waar men bijvoorbeeld kan kijken hoe vaak en hoelang bepaalde zaken de aandacht krijgen van potentiële klanten. De Gemeente investeert wél in een OBN infrastructuur die voor iedereen toegankelijk is. Het gaat derhalve om de aanleg van een openbare infrastructuur waarmee derde partijen aan de slag kunnen gaan. De applicaties kunnen echter wel door derde partijen worden verbonden aan systemen om gerichte reclame te verzenden.

De Beacons zelf zijn een zender die een specifiek signaal afgeven om de geografische locatie te bepalen. Een burger hoeft niets te doen om via zijn telefoon een beacon signaal op te vangen. De telefoon vangt, door middel van een operating system (OIS of Android) een signaal op en geeft dit signaal vervolgens door aan Apple en/of Google. Hiermee wordt vastgelegd waar gebruikers zich exact bevinden. Op het moment dat een gebruiker gebruik maakt van een applicatie die dit signaal opvangt dan geeft de gebruiker toestemming om gebruik te maken van dit soort signalen. Het signaal wordt dan omgezet in een locatiebepaling door de applicatie.

Privacyaspecten OBN
De privacyaspecten liggen bij de applicaties die door de ontwikkelaars gekoppeld kunnen worden aan systemen om gericht advertenties te versturen en/ of voor profilering. De beacon legt echter zelf nooit data, informatie of persoonsgegevens vast. Wél genereert de beacon data in mobiele apparaten, bijvoorbeeld mobiele telefoons.

Advies
De CPA dankt de aanwezigen voor de toelichting. De CPA meent dat het de acceptatie ten goede zal komen indien het publiek op de hoogte is van het feit dat hun exacte locatie in de stad wordt bepaald, ook al wordt deze zonder nadere actie niet gedeeld met sociale netwerken, zoals Apple en/ of Google. In de AVG wordt aangegeven dat locatiebepalingen onder omstandigheden als persoonsgegevens kunnen worden aangemerkt. Echter, het zenden van signalen maakt nog niet dat de gemeente persoonsgegevens verwerkt. Wel zet deze ontwikkeling het uitgangspunt van het college dat dat elke Amsterdammer zich in principe onbespied door de openbare ruimte moet kunnen begeven verder onder druk. Dit standpunt gaat namelijk voorbij aan de talloze volgsystemen die door of namens de gemeente inmiddels in de openbare ruimte zijn of worden ingezet of – zoals met beaconso straks worden gefaciliteerd. Een algemene inventarisatie van en bezinning op de operationele systemen en de samenhang daartussen is op zijn plaats.

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

Ik vertrouw er op u aldus voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend 5.1, 2, e

5.1, 2, e

De heer mr. dr. U. van de Pol
Voorzitter Commissie Persoonsgegevens Amsterdam

Commissie Persoonsgegevens Amsterdam
Uittreksel van het verslag van de openbare vergadering op donderdag 19 maart 2018

6. Open Beacon Network (Ruimte & Economie, RVE V&OR)

De projectleider presenteert de beacon als een klein zendertje dat net als een vuurtoren een specifiek signaal afgeeft om de geografische positie te bepalen. Het signaal kan opgevangen worden door mobiele telefoons en andere mobiele apparatuur waarvan de bluetooth-ontvanger is ingeschakeld. Verder moet de eigenaar van het betreffende apparaat hebben aangevinkt dat zijn apparaat door andere bluetooth-apparaten in de omgeving mag worden ontdekt. De beacon is een zender en slaat niets op. De telefoon vangt het signaal op en herkent via internet de locatie aan het patroon van het signaal. Door een app te gebruiken die gebruikmaakt van dit signaal, geeft een gebruiker toestemming om dit soort signalen te gebruiken. In algemene zin is dit systeem vergelijkbaar met gps, waar de meeste telefoonbezitters voor diverse doeleinden gebruik van maken. Het verschil is dat de beacon werkt met bluetooth, een kleiner bereik heeft, maar veel nauwkeuriger is in de positiebepaling en ook werkt op plaatsen waar geen bereik is van gps of wifi. Daarom is het idee ontstaan om bij wijze van proef in Amsterdam een openbaar beacon-netwerk aan te leggen in het openbaar vervoer, met name in de metro. Ontwikkelaars van apps kunnen daar dan gebruik van maken om reizigers nauwkeurige aanwijzingen te geven over de route en haltes. Het gaat dus om de aanleg van een openbare infrastructuur waarmee derde partijen aan de slag kunnen gaan. Zo kan men bijvoorbeeld voor specifieke doelgroepen speciale apps ontwikkelen. Te denken valt aan visueel gehandicapten die nauwkeurige aanwijzingen moeten krijgen. Omdat de beacon erg nauwkeurig is, kan men ook voor het algemene publiek aanwijzingen geven aan welke kant van de halte men zich moet opstellen voor de beoogde bestemming, waar men kan overstappen of rekening kan houden met actuele stremmingen.
Beacons worden ook commercieel gebruikt, bijvoorbeeld in winkels waar men dan bijvoorbeeld kan kijken of, hoe vaak en hoelang bepaalde zaken de aandacht krijgen van potentiële klanten. De infrastructuur als zodanig heeft geen privacyaspecten, maar de apps kunnen door ontwikkelaars wel gekoppeld worden aan systemen om gerichte advertenties te versturen of voor profilering, net zoals dat nu al met gps gebeurt. Het is misschien niet algemeen bekend, maar apps als Buienradar worden nu al voor dit soort doelen gebruikt.

De CPA vraagt waarom de gemeente hier een taak voor zichzelf in ziet en iets dergelijks niet overlaat aan een derde partij als KPN en dergelijke. De vraag is ook of de gemeente ongewenst commercieel gebruik wil en kan gaan ontmoedigen.

Vanuit het project is het antwoord dat het gaat om een openbaar net zonder verdienmodel. Als de aanleg aan een commerciële partij zou worden overgelaten, zou die de prioriteiten bepalen of zou iedereen beacons gaan ophangen op plekken waar men daar direct voordeel van verwacht. Deze pilot in het openbaar vervoer wordt ook opgezet om de ontwikkeling van geavanceerd openbaar vervoer te stimuleren. Het gaat nu om een bescheiden pilot die is opgezet vanuit het innovatieteam om te bekijken of er toepassingen ontwikkeld worden door gemeentelijke diensten en particulieren. Na de proef kan men beter beoordelen of hier een gemeentelijke taak ligt. De vraag is of en in hoeverre de gemeente verantwoordelijk is voor het gebruik van deze infrastructuur door applicaties.

De CPA vraagt of het denkbaar is dat de gemeente een soort tussenschakel wordt tussen de positiegegevens en de potentiële gebruikers van die data, zoals Translink dat doet voor de passagiersgegevens van ov-kaarten. De gemeente zou daarmee bij de levering van deze openbare dienst een soort garantie kunnen geven dat de gegevens niet voor commerciële doeleinden misbruikt worden. Als de gemeente belastinggeld investeert in dit soort ontwikkelingen, acht men het niet onredelijk ook te kijken naar de mogelijke nadelige effecten en manieren om die te voorkomen. Het zou de acceptatie ten goede komen als het publiek weet dat ze met een gerust hart hun exacte positie in de stad kunnen bepalen zonder dat die meteen bekendgemaakt wordt aan de Googles en Apples van deze wereld. Ook is men benieuwd of bekend is of wordt gemaakt waar in de stad beacons komen te hangen.

De ontwikkelaars merken op dat de gemeente werkt aan een openbaar register van alle IT-apparaten waarin ook de gemeentelijke beacons zullen worden opgenomen. Er bestaat voor particulieren, anders dan bij camera's, geen meldplicht voor het plaatsen van een beacon. Het zou technisch waarschijnlijk mogelijk zijn als gemeente voorwaarden te stellen aan ontwikkelaars voordat ze gegevens van gemeentelijke beacons mogen verwerken in hun apps.

De voorzitter concludeert dat een afgewogen advies van de CPA nu niet aan de orde is, maar dat de CPA wel enkele overwegingen kan meegeven. Hij bedankt voor de toelichtingen en nodigt het innovatieteam uit de commissie vooral op de hoogte te blijven houden van dit soort prikkelende ontwikkelingen.