Advies digitale gracht 10 december 2020

Uittreksel van het verslag van het openbare agendapunt van de vergadering op donderdag 10 december 2020. Digitale gracht (cluster Ruimte & Economie).

Digitale gracht (cluster Ruimte & Economie)

De aanleiding voor dit model is de toenemende druk op de openbare ruimte in Amsterdam, ook op binnenwateren. Die leidt op het water tot overlast vanwege geluid, vaarsnelheden en illegale passagiers op niet geregistreerde rondvaartboten. Daarom is een project opgebouwd ter beheersing van die overlast dat wordt doorontwikkeld naar een dynamisch verkeersmodel met plaatsing van hardware en het ontwerp van een digitaal dashboard dat inzicht moet bieden in de (actuele) drukte en bewegingen op vaarwegen. Dat moet voordeel gaan opleveren door bijvoorbeeld gerichte inzet van toezichthouders en handhaving. Bij calamiteiten kan men booteigenaren beter instrueren over onder meer vluchtroutes. Er worden verschillende bestaande digitale instrumenten betrokken bij dit model, zoals de Vaar-app (eerst van Waternet en nu weer terug naar de gemeente), sensoren van rioolbeheer en bruggenbeheer. Waternet, het Waterschap en de gemeente werken hierin samen.

Met dit project De Digitale Gracht is Amsterdam pionier onder de smart cities. Global Guide Systems/Portpay is na een aanbesteding de uitvoerende partner van de gemeente met welke ook een verwerkersovereenkomst is afgesloten.

Er volgt een presentatie met de onderdelen: doelstellingen, opdracht, sensoren en verwerking persoonsgegevens. Doelstellingen en opdracht zijn hiervoor al toegelicht.

Het eerste type sensoren is aangebracht rond en in grachten en registreert passages van objecten en geluidsoverlast, Die data worden opgeslagen en verwerkt in dashboard. Het gaat om verder niet identificeerbare kwantitatieve gegevens die een beeld geven van de drukte en geluidsoverlast op de plek van de betreffende sensoren. Sensoren kunnen ook camera's zijn omdat die gemakkelijk te plaatsen zijn, maar de software geeft dan geen beelden door, maar analyseert ter plekke de aard van het passerend object en verstuurt die zodat alleen passages van die objecten en hun vaarrichting worden doorgegeven.

Een tweede type sensor leest de chip uit die in het vaarvignet zit waarmee de pleziervaart vergunning krijgen voor het varen door Amsterdamse binnenwateren. De scanner registreert het elektronisch nummer, maar dan losgekoppeld van tot personen traceerbare gegevens. Eventueel zou men in de backoffice via de administratie van binnenhavengelden (BHG) een relatie kunnen leggen met persoonsgegevens, maar het zijn in beginsel gescheiden systemen. Een derde type zijn sensoren die een combinatie van geluid, vignetchip en camera registreren. Die detecteren bijvoorbeeld het geluid zoals dat op het water zelf te horen valt. Dat valt anders lastig te scheiden van het geluid dat op de kade veroorzaakt wordt. Er wordt enkele seconden geluid per keer vastgelegd en dat wordt maximaal 72 uur bewaard en daarna vernietigd. Het wordt voornamelijk gebruikt voor statistische doeleinden om te bepalen op welke plekken veel en vaak sprake is van geluidsoverlast. De registratie van vignetgegevens dient hier alleen om te kunnen zien of er een relatie tussen de aanwezigheid van bepaalde vignetten en het optreden van overlast.

Daarnaast worden signalen opgevangen van het Automatisch Identificatie Systeem, een soort radiozender die ontwikkeld is voor de beroepsscheepvaart om schepen in de buurt via

radiosignalen kenbaar te maken dat er een ander schip in de buurt is. Er zijn antennes geplaatst om die signalen van elk passerend beroepsschip (dus ook geregistreerde rondvaartboten) op te vangen en zo hun route te kunnen volgen. Elk schip heeft een uniek nummer dat dus kan worden beschouwd als een persoonsgegeven. Die gegevens worden 72 uur opgeslagen – met het oog op handhaving - daarna gepseudonimiseerd en na een jaar geanonimiseerd voor statistische doeleinden en beleidsontwikkeling. Bij de pseudonimisering krijgt elk schip elke keer dezelfde code, dus als daar in uitzonderlijke gevallen een noodzaak toe zou ontstaan kan men één bepaald schip alsnog traceren.

De CPA vraagt of de gemeente in dit wettelijk voorgeschreven AIS genoemd wordt als doelgroep.

Het AIS is bedoeld om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te bevorderen Op basis van de Binnenvaartwet mogen Rijkswaterstaat en gemeenten rechtmatig over die gegevens beschikken in het belang van veilig verkeer op het water. Het doel van de gemeente is niet elk vaartuig precies te volgen, maar het detecteren van drukte. Het is een bestaand signaal dat die schepen toch al uitzenden en het maakt fijnmazigere waarneming op alle vaarroutes mogelijk. Bij bepaalde zaken kan informatie die belangrijk is voor handhaving overgebracht worden naar een speciaal systeem van City Control met zijn eigen wettelijke bewaartermijnen. Handhaving gaat De Digitale Gracht gebruiken ter ondersteuning van zijn handhavingstaken.
Er is geen relatie tussen het e-nummer dat een pleziervaartuig krijgt in dit volgsysteem met het werkelijke vignetnummer. Het valt dus niet te traceren naar een individueel vaartuig, tenzij er een fysieke koppeling bekend is. In dat opzicht is het vergelijkbaar met de registraties van de Ov-kaart. Als een object zonder vignet passeert, is daar verder ook niets over bekend. Op grond van de registratie kan men wel een inschatting maken van het aandeel vaartuigen zonder vignet.

Op dit moment is het dashboard gereed, net als de infrastructuur en kan men dus gaan opereren. In het komende seizoen worden de sensoren verder uitgerold en wordt de functionaliteit van het systeem getest.

De CPA is benieuwd hoe dit systeem zich verhoudt met het adagium van dit college dat de burger zich onbespied moet weten. Men vindt het bovendien ingewikkeld te overzien wie in dit samenspel verantwoordelijk is voor de onderdelen. Zo is er in de loop der tijd bijgekomen dat het systeem ook te maken krijgt met de inning van havengelden.

Er zijn inderdaad zaken aan elkaar gekoppeld. Portpay was al betrokken bij de ontwikkeling van het vignet voor ligplaatsen en daar komt nu het doorvaartvignet bij. De inning van haven- en doorvaartgelden is een gescheiden circuit bij BHG, maar er ligt een relatie met het registeren van passerende vaartuigen. De tender is gewonnen door Global Systems in partnerschap met Portpay dat als subverwerker optreedt. De (sub)verwerkersovereenkomst maakt zaken controleerbaar.

De inning van de havengelden volgt een afzonderlijk traject. Eerst deed de gemeente, daarna is het overgeheveld naar Waternet, maar het gebeurt nu weer via de dienst belastingen van de gemeente. De gegevens zijn weliswaar afkomstig van Portpay, maar die dienst regelt het betalingsverkeer.

Het vignet kost twintig euro en is drie jaar geldig. Het is geen belasting, die prijs is de kostprijs, maar dient alleen ter regulering van het verkeer op het water. Met het systeem zijn de

Bijlage: brief Digitale gracht

Tijdens de vergadering is het project Digitale Gracht besproken. De aanleiding voor dit project is de toenemende druk op de openbare ruimte en de binnenwateren in Amsterdam. Die leidt op het water tot overlast vanwege geluid, vaarsnelheden en illegale passagiers op niet geregistreerde rondvaartboten. De doelstellingen van dit project zijn dan ook het krijgen van een beter inzicht in drukte en overlast op het Amsterdamse binnenwater, het kunnen meten wat verkeersmaatregelen voor effect hebben op de drukte en het ondersteunen van handhaving in haar handhavingstaken. Amsterdam neemt maatregelen op drie gebieden:

1. Een dynamisch verkeersmodel en informatie gestuurde handhaving;
2. Ieder pleziervaartuig een vignet;
3. Het heffen van Binnenhavengeld (BHG).

Een dynamisch verkeersmodel en informatie gestuurde handhaving

De gemeente zet de komende jaren in op regulering van het vaarverkeer via de ontwikkeling van een dynamisch verkeersmodel en door intensivering van de aanpak van overlast via informatie gestuurde handhaving. In dat kader is 'De Digitale Gracht' ontwikkeld. Het voorzien van alle vaartuigen met een vignet, het installeren van meetapparatuur langs de vaarroutes en de ontwikkeling van een digitaal dashboard zijn hiervan de essentiële onderdelen. Deze ontwikkelingen maken het enerzijds mogelijk, dat de gemeente als vaarwegbeheerder beter geïnformeerd en gerichter verkeersmaatregelen kan treffen in geval van grote drukte, evenementen en bij calamiteiten. Anderzijds maken de ontwikkelingen het mogelijk om efficiënter en informatie gestuurd te handhaven en zodoende overlast effectiever te bestrijden. Daarnaast kan de gemeente meer vaartuigen traceren waarvoor te weinig of geen binnenhavengeld is betaald en de eigenaar een naheffing opleggen.

Ieder pleziervaartuig een vignet

Ook in 2020 is elke booteigenaar verplicht een vignet te plaatsen op een pleziervaartuig dat een ligplaats inneemt of afmeert op het Amsterdamse binnenwater. Daarvoor is men binnenhavengeld verschuldigd. Conform het nieuwe beleid is niet alleen een vignet vereist als een pleziervaartuig een ligplaats wil innemen of wil afmeren op het Amsterdamse binnenwater, maar ook als een pleziervaartuig alleen wil (door)varen op het Amsterdamse binnenwater. Alleen op deze manier is het voor de gemeente mogelijk om het totale scheepvaartverkeer in beeld te brengen en efficiënt te handhaven.

Het heffen van Binnenhavengeld

Tot 1 januari 2020 inde Waternet het Binnenhavengeld voor het structureel of incidenteel afmeren van vaartuigen in Amsterdam. Vanaf 1 januari 2020 voert de gemeente die taak uit. De gemeente heeft voor het registratie- en inningsproces het bedrijf Portpay opdracht gegeven een nieuwe functionaliteit te bouwen. De uitvoerende taken (klantcontacten e.d.) die hiermee samenhangen zijn ondergebracht bij de directie Dienstverlening.

Tijdens de vergadering werden sensoren en systemen besproken die door de gemeente Amsterdam ingezet gaan worden. De Boatcounters zijn aangebracht rond en in grachten en registreren passages van objecten en geluidsoverlast. Het gaat om niet identificeerbare

kwantitatieve gegevens die een beeld geven van de drukte en geluidsoverlast op de plek van de betreffende sensoren. Die data worden opgeslagen en verwerkt in dashboard. De Slimme camera's analyseren ter plekke de aard van het passerend object. De camera's worden gebruikt voor het tellen van passages. Dan zet de gemeente ook Vignet lezers in. Deze sensor leest de chip uit die in het vaarvignet zit waarmee de pleziervaart vergunning krijgt voor het varen door Amsterdamse binnenwateren. De scanner registreert het elektronisch nummer, maar dan losgekoppeld van tot personen traceerbare gegevens. Vervolgens heeft men de AllSense sonsoren. Deze zijn een combinatie van vignetlezer, geluidssensor en camera. Er wordt enkele seconden geluid per keer vastgelegd en dat wordt maximaal 72 uur bewaard en daarna vernietigd. Deze AllSense sensor wordt voornamelijk gebruikt voor statistische doeleinden om te bepalen op welke plekken veel en vaak sprake is van geluidsoverlast. De registratie van vignetgegevens dient hier alleen om te kunnen zien of er een relatie tussen de aanwezigheid van bepaalde vignetten en het optreden van overlast. Ten slotte, zijn er ook de AIS ontvangers sensoren. Deze sensoren zijn antennes op verschillende plekken in de stad. Deze antennes zijn ontwikkeld voor de beroepsscheepvaart om schepen in de buurt via radiosignalen kenbaar te maken dat er een ander schip in de buurt is. Er is geen relatie tussen het e-nummer dat een pleziervaartuig krijgt in dit volgsysteem en het werkelijke vignetnummer. Het signaal kan dus niet worden getraceerd naar een individueel vaartuig.

Advies

De commissie dankt de aanwezigen voor hun heldere presentatie. Allereerst wil de CPA het belang van transparantie benadrukken. Niet alleen voor burgers, maar ook schippers moeten op de hoogte worden gesteld welke gegevens worden verzameld en hoe de gemeente Amsterdam aan de gegevens komt. De commissie vindt dit project een intensieve methode om de drukte op de Amsterdamse grachten te meten. Zij vraagt zich af of er niet kan volstaan met het inzetten van camera's en vraagt zich af hoe dit systeem zich verhoudt met het adagium van dit college dat de burger zich onbespied moet weten. De commissie wijst erop dat dat het moeilijk te overzien wie in dit samenspel verantwoordelijk is voor de onderdelen. Ook wordt er een koppeling gemaakt de nieuwe wijze van inning van havengelden.

Er zijn inderdaad zaken aan elkaar gekoppeld. Portpay was al betrokken bij de ontwikkeling van het vignet voor ligplaatsen en daar komt nu het doorvaartvignet bij. De inning van haven- en doorvaartgelden is een gescheiden circuit bij BHG, maar er ligt een relatie met het registeren van passerende vaartuigen. Het gebruik van persoonsgegevens zal hierbij onvermijdelijk zijn, maar is onvoldoende uitgewerkt.

Tenslotte werd tijdens de vergadering het belang benadrukt dat in de aanloop naar de invoering er een communicatiecampagne komt. De rederijen maken dan al gebruik van het systeem om hun eigen boten te monitoren. De commissie merkt hierbij op dat het van belang is ook in de gaten te houden of rederijen zich in dit kader aan de regels met betrekking tot he gebruik van persoonsgegevens houden.

Verder verwijs ik u naar de notulen van de vergadering over het betreffende agendapunt.