Gemeente Amsterdam

Retouradres: Postbus 94652, 1090 GR Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Commissie Persoonsgegevens

Aan:
De heer 5.1 5.1, 2, e, CTO
De heer 5. 5.1, 2, e, IV Manager Dienstverlening & Informatie
De heer D 5.1, 2, e, IV manager Ruimte & Economie
C.c: De heer J. Flippo (CIO)
C.c. De heer M. Crooymans
Stedelijk Directeur Dienstverlening & Informatie
C.c. mr. 5.1, 2, 5.1, 2, e privacy officer Ruimte & Economie
Mr. P 5.1, 2, e, privacy officer Dienstverlening & Informatie
C.c.mw. 5.1, 2, e , programma manager Smart Mobility

Datum	11 december 2017
Ons kenmerk	U17080
Behandeld door	Mw. 5.1, 2, e
Doorkiesnummer	
Faxnummer	nvt
E-mail	5.1, 2, e amsterdam.nl
Bijlage	1
Onderwerp	Advies Commissie Persoonsgegevens Amsterdam over Smart Mobility

Geachte heer 5.1, 2, e ,

Op de vergadering van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA) van 09 november 2017 waren namens de gemeente Amsterdam aanwezig: Mevrouw 5.1, 2, e (programma manager Smart Mobility), de heer 5.1, 2, e .1, 2, e (CTO office), mr. 5.1, 2, 5.1, 2, e (privacy officer Ruimte & Economie).

Bij het agendapunt "Smart Mobility" is het volgende besproken.

U hebt de CPA geïnformeerd over het actieprogramma Smart Mobility 2016-2018 dat moet zorgen voor schone en slimme mobiliteitsoplossingen voor Amsterdam en om advies gevraagd. Voor het goed anticiperen op mobiliteitsvragen heeft de gemeente veel data nodig over de mobiliteitspatronen en afwegingen van burgers hierbij.

Doel van het actieprogramma
Het actieprogramma inventariseert het huidige en het te verwachten mobiliteitsgedrag en probeert daar richting aan te geven. De doelstellingen van het actieprogramma zijn in lijn met de doelstellingen van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de Agenda Duurzaamheid (UAM): het verbeteren van de veiligheid, bereikbaarheid, luchtkwaliteit, levenskwaliteit en aantrekkelijkheid van Amsterdam. Het is nodig om in te spelen op technologische ontwikkelingen. Met de UAM zijn belangrijke maatregelen in gang gezet om Amsterdam op korte en lange termijn Amsterdam bereikbaar te houden. De maatregelen uit het actieprogramma zijn ondergebracht in vier thema's, die anticiperen op kansen en bedreigingen van (technologische) innovaties:

1. Het Internet of Things (IoT);
2. Meer real- time inzicht door data;
3. Mobility as a Service (MaaS);
4. Zelfrijdende voertuigen.

Internet of Things (IoT)
De nadruk voor parkeren ligt op het verminderen van zoekverkeer en beter benutten van de ruimte door slim te handhaven op foutparkeren in de openbare ruimte. Een andere gerichte aanpak om in te spelen op de technologische ontwikkelingen is het investeren in de digitale infrastructuur om mobiliteitstoepassingen te verbeteren.

Real- time inzicht door data
Door meer zicht te krijgen op wat er (real time) gebeurt in de stad kan de ruimte slimmer en flexibeler worden gebruikt. Door het vergaren van meer databronnen en deze te koppelen aan bestaande data en gegevens kunnen analyses worden uitgevoerd en inschattingen gemaakt over de dagelijkste situatie of bij evenementen.

Mobility as a Service (MaaS)
De ambitie is het gebruik van mobiliteit als service te versnellen. Het verminderen van het bezit van vervoersmiddelen levert ruimte op en het verhogen van de bezettingsgraad van vervoer zorgt voor het beter benutten van de capaciteit en daarmee ook voor ruimte in de stad.

Zelfrijdende voertuigen
De ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen is niet op korte termijn te voorzien. Echter, om op tijd richting te kunnen geven aan de implicaties hiervan is het nodig om nu al meer informatie te vergaren.
De CPA is om advies gevraagd over de vraag hoever men hierin kan gaan met inachtneming van alle privacywetgeving. Alle projecten hebben de Verkorte Risico Analyse (VRA)

aangeboden gekregen. Hierdoor moet duidelijk worden of een Privacy Impact Assessment noodzakelijk is.

Advies

De CPA stelt vast dat bij veelomvattende programma's zoals Smart Mobility, waarin verschillende projecten worden ondernomen, het de voorkeur heeft om te komen tot een algemeen kader met guiding principles. Van belang hierbij zijn de grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens, dataminimalisatie en transparantie. Er kan vervolgens per pilot worden getoetst aan de guiding principles. De CPA hecht groot belang aan het opstellen van een dergelijk kader en zal graag over alle aspecten hiervan advies uitbrengen. Voor kleinere projecten kan vervolgens worden volstaan met een overleg met de secretaris van de CPA. Specifieke plannen met hoog risico zullen getoetst dienen te worden door middel van een Privacy Impact Assessment (PIA). Deze PIA's kunnen aan de secretaris worden voorgelegd zodat deze geagendeerd kunnen worden.

De CPA benadrukt dat telkens niet alleen moet worden vastgelegd wie de formeel verantwoordelijke is voor de verwerking van de persoonsgegevens bij projecten maar ook wie belast is met het feitelijk beheer en toezicht op de verwerking is, m.a.w. wie de proceseigenaar is. Deze proceseigenaar is verantwoordelijk voor het treffen van passende organisatorische en technische maatregelen en verantwoordelijk voor het afsluiten van goede bewerkersovereenkomsten.

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 concept-verslag van de openbare vergadering op donderdag 9 november 2017

5. Smart Mobility (Ruimte & Economie en CTO)

De heer 5.1, 2, e vertoont een film over de trends in mobiliteit (zie https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/innovatie-o/mobiliteit/o. Er is een grote groei in mobiliteit en het aantal voertuigen. Amsterdam heeft niet de infrastructuur om al die groei op te vangen en daarom zoekt het project Smart City naar oplossingen die aansluiten bij nieuwe technologische mogelijkheden en het digitaal bestellen van vervoer op het moment dat men het nodig heeft zonder eigendom van het vervoermiddel. Het actieprogramma is twee jaar geleden van start gegaan. Het inventariseert het huidige en het te verwachten mobiliteitsgedrag en probeert daar richtingen aan te geven. Het gaat niet om extra investeringen in een nieuw aanbod, maar om het sturen van mobiliteit op basis van gedrag. Er wordt gewerkt met vier thema's: het Internet of Things (IoT), zicht op de stad, mobiliteit als service en zelfrijdende voertuigen. Er wordt samengewerkt met TNO en AMS voor projecten als de zelfsturende bootjes en een visualisatiemodel om de effecten van maatregelen en ontwikkelingen in beeld te brengen op basis van onderliggende tekenmodellen voor verkeer, planologische ontwikkelingen, economie en meer.
Waar het om gaat, is dat men voor het goed anticiperen op mobiliteitsvragen veel data nodig heeft over de afwegingen en mobiliteitspatronen van burgers. Dat is vergelijkbaar met de profielen van klanten die grote bedrijven aanleggen op basis van big data. De vraag is hoever men hierin kan gaan met inachtneming van alle privacywetgeving. Daarom wendt men zich tot de CPA. Men gaat in ieder geval alle projectleiders vragen een VRA in te vullen, ook al omdat raadsleden daarom gevraagd hebben.

De CPA zegt dat alle nieuwe gemeentelijke plannen die gevolgen hebben voor persoonlijke gegevens, in beginsel eerst langs de CPA moeten komen voor advies. Dat moet bij voorkeur in een vroeg stadium gebeuren zodat nog tijd rest voor bijsturing en aanvullende maatregelen. Bovendien heeft het bij veelomvattende programma's als dit, waarin verschillende projecten worden ondernomen, de voorkeur om te komen tot een algemeen kader zodat men niet daarna voor elk deelproject weer een volledige procedure bij de commissie moet doorlopen. Het advies is dan ook eerst te kijken of men tot een algemeen kader kan komen. Dan hoeven daarna alleen nog specifieke grotere plannen de commissie te passeren. Het is de vraag of men elke keer een PIA moet doen. Voor de kleinere projecten kan men, als er eenmaal een kader is, veelal volstaan met een kort overleg met de secretaris van de commissie. Verder moet men zorgen dat in die hoeveelheid van projecten wel voor elk project van meet af aan formeel vastgelegd wordt wie er verantwoordelijk is voor de hele gang van zaken. Dit om te voorkomen dat gaandeweg een Bermudadriehoek ontstaat waarin niet meer duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is. Dat wil nog wel eens gebeuren bij dergelijke omvangrijke projecten waar meer diensten en wethouders bij betrokken zijn. Ook moeten er goede bewerkersovereenkomsten afgesloten wordenEen verdere suggestie is om bij elk project ook tegenspraak te organiseren door vanuit het gebruikersperspectief naar de modules te laten kijken. Zo kan men voorkomen dat

ontwerpers in al hun enthousiasme een technologisch hoogstandje ontwerpen waar de beoogde gebruikers in de praktijk niet goed mee weten om te gaan. Bovendien kan het geen kwaad de commissie nu en dan uit te nodigen voor een werkbezoek.