Advies CDS-M pilots deelmobiliteit 23 september 2021

Vervoer wordt steeds slimmer en infrastructuur, vervoersvormen en burgers staan door technische toepassingen meer met elkaar in verbinding. Data-uitwisseling is integraal onderdeel geworden van de mobiliteitsketen. Gemeenten, provincie en Rijk vragen data aan mobiliteitsaanbieders om te monitoren, te leren en om de openbare ruimte te beheren. Maar er bestaat geen uniforme standaard voor de uitwisseling van die data: verschillende overheden stellen verschillende eisen aan mobiliteitsaanbieders. Dat kan effectiever en efficiënter door één uniforme data standaard voor mobiliteit (CDS-M) te ontwikkelen. De CDS-M legt vast hoe en langs welke standaarden de uitwisseling van data tussen mobiliteitsaanbieders en overheid verloopt. De CDS-M wordt gebruikt in samenwerkingsafspraken tussen mobiliteitsaanbieders en gemeenten. Op langere termijn wordt toegewerkt naar een Europese datastandaard.

De gemeente Amsterdam wil een pilot uitvoeren over het gebruik van deelscooters. Met gebruiksgegevens van mobiliteitspartijen wil de gemeente kijken of de mobiliteit met deze gegevens te sturen is langs de digitale weg. De data worden onomkeerbaar gepseudonimiseerd en geaggregeerd op postcodeniveau van de vier cijfers. De
data komen dan rechtsreeks van de transportoperators, maar soms ook van een derde partij die geaggregeerde gegevens aanlevert.

De vraag aan de CPA is of die aggregatie op postcodeniveau voldoende anoniem is als daar ook nog veel aanvullende informatie bij wordt meegenomen én of er alsnog geen sprake kan zijn van heridentificatie aan de hand van andere bekende gegevens. Daarnaast vraagt men zich af of gemeenten een DPIA moeten uitvoeren als deze gemeenten de dataverwerking uitbesteden of uitsluitend anonieme geaggregeerde data van een derde verwerkende partij ontvangen.

Advies

De CPA dankt de aanwezigen voor hun toelichting. De commissie onderschrijft het belang van een adequate DPIA voor Smart Mobility projecten. De commissie start einde van dit jaar met een onderzoek naar standaarden voor DPIAs met daarnaast een inventarisatie van best practices. De CPA vindt het nuttig om daarover met elkaar contact te houden en ook de ontwikkelingen binnen het Europese netwerk van CDS-M te volgen.

Wat betreft de aanpak wil de commissie benadrukken dat het lastig is om in algemene termen aan te geven wat een persoonsgegeven is en wat niet. Het hangt iedere keer van de context af. De CPA adviseert om ervan uit te gaan dat elke gegeven in combinatie met andere gegevens wel tot personen te herleiden valt en dus dat er sprake is van een persoonsgegeven. Daarvoor moet men dan ook goede maatregelen treffen. De commissie stelt voor dat in een volgende vergadering enkele concrete casussen wordt besproken, zodat zij gericht advies kan geven.
Kortheidshalve verwijs ik verder naar de notulen van de vergadering over het betreffende agendapunt.

Openbare vergadering Commissie Persoonsgegevens Amsterdam 23 september 2021

CDS-M pilots deelmobiliteit (Cluster Ruimte& Economie) De City Data Standaard - Mobiliteit (CDS-M) is een format dat op basis van een DPIA is opgesteld om datauitwisseling over mobiliteit uit te wisselen tussen aanbieders en gemeenten. Op nationaal niveau wordt bij de ontwikkeling samengewerkt met de G5 en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het

streven is er ook de Europese standaard van te maken en daar zijn ook al stappen voor gezet. Uit een onderzoek bleek wel dat in alle Europese gemeenten nog verschillende interpretaties zijn en geworsteld wordt met dezelfde vragen die ook in Amsterdam spelen over wat wel en niet mag bij het uitwisselen van gegevens. Daar is dus nog een hele weg te gaan, maar de contacten zijn er, evenals de wens te komen tot gestandaardiseerde datasets die vergelijkingen mogelijk maken.

Dit alles heeft zijn oorsprong in de smart-cities-strategie voor koppelingen tussen de fysieke en digitale openbare ruimte. Amsterdam wil nu een pilot doen over het gebruik van deelscooters. Met gebruiksgegevens van mobiliteitspartijen wil men kijken of de mobiliteit met zulke gegevens is te sturen langs digitale weg. De data worden onomkeerbaar gepseudonimiseerd en geaggregeerd op postcodeniveau van de vier cijfers. De data komen rechtstreeks van de transportoperators, maar soms ook van een derde partij die geaggregeerde gegevens aanlevert. Het systeem is vergelijkbaar met dat van MAAS (Mobility As A Service) dat eerder hier in de CPA op de agenda stond, zij het dat in dit geval geen betaalgegevens en dergelijke meegenomen worden. De vraag aan de CPA is of die aggregatie op postcodeniveau voldoende anoniem is als daar ook nog veel aanvullende informatie bij wordt meegenomen. Een eerste sondering bij het CBS, dat ook op dit niveau aggregeert, leverde als antwoord op dat er een kans bestaat op heridentificatie aan de hand van andere bekende gegevens. Amsterdam heeft nu een DPIA uitgevoerd, maar dat is een arbeidsintensieve aangelegenheid. De vraag is of er niet een standaardtemplate voor DPIA's kan komen zodat ook kleinere gemeenten die kunnen uitvoeren. Er komen veel vragen uit andere gemeenten naar de Amsterdamse DPIA en het zou helpen als die openbaargemaakt kan worden. De vraag is bovendien of gemeenten wel een DPIA moeten uitvoeren als ze dedataverwerking uitbesteden of uitsluitend anonieme geaggregeerde data van een derde verwerkende partij ontvangen.

De CPA zegt net zelf besloten te hebben een onderzoek naar standaarden voor DPIA's te gaan doen met een inventarisatie van best practices. Het lijkt nuttig daarover met elkaar contact te houden gezien het Europese netwerk van CDS-M. Er is binnenkort een bijeenkomst van dat Europese netwerk over het thema privacy. Wellicht kan de CPA daarbij betrokken worden.
De CPA merkt verder op dat het lastig is in algemene termen aan te geven wat een persoonsgegeven is en wat niet. Dat is erg afhankelijk van de context en er zullen steeds weer discussies over gevoerd worden. Het beste is ervan uit te gaan dat elk gegeven in combinatie met andere gegevens wel tot personen is te herleiden en dus een persoonsgegeven is, en vervolgens daarvoor goede maatregelen te treffen. Bij discussies speelt vaak ook mee dat de belangen van derde, particuliere partners niet samenvallen met die van de gemeente als publieke overheid. De CPA zou wel advies kunnen uitbrengen over een concrete, uitgewerkte casus, waarmee men dan bij andere casussen zijn voordeel kan doen.

De indieners zijn bereid volgende keren uitgewerkte casussen aan te leveren ter advisering. In alle steden worstelt men met deze vraagstukken en daarom wil men werken aan een Europees project. Er is wel een Amerikaanse standaard, die ook in Europa wel gehanteerd wordt, maar de vraag is of dat wel kan. Voor de burger is het van belang dat de openbare ruimte leefbaar blijft. Die komt in de knel omdat er steeds meer mobiliteitsmiddelen beslag leggen op die ruimte. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden in de mobiliteit. Het idee achter MAAS is nieuwe vormen van mobiliteit en ketens daarin te regelen zonder dat men eigenaar hoeft te zijn van een vervoermiddel. Daarom is het nodig data over feitelijk gebruik van vervoermiddelen te verzamelen, zodat men de infrastructuur en voorzieningen goed kan inrichten op de mobiliteit van de toekomst. Het autovrij maken van binnensteden is een maatregel die binnen dit streven past. Daarom is het nuttig te

zorgen dat de data van verschillende steden op een gestandaardiseerde wijze verzameld worden om betrouwbare vergelijkingen
mogelijk te maken. Het begint nu met een stekker om het gebruik van huurscooters in kaart te brengen. Maar er zullen legio meer toepassingen komen die nu al technisch haalbaar zijn. Elke keer zal dat vragen rond privacy en ethiek oproepen.

De voorzitter concludeert dat de volgende stap zal bestaan uit het voorleggen van enkele concrete casussen waarde CPA dan een gericht advies over kan geven. Daarnaast zal men contact met elkaar onderhouden vanwege het Europese netwerk en het eigen DPIA-onderzoek. Zij bedankt de indieners voor hun inbreng.