Retouradres: Postbus 94652, 1090 GR Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Commissie Persoonsgegevens

Aan: Directeur directie V&OR, mevrouw XXX
C.c: Manager IV Ruimte& Economie, de heer XXX
C.c: Stedelijk directeur Ruimte& Economie, de heer XXX
C.c: CIO, de heer XXX
C.c: Privacy Officer Ruimte & Economie en Stadsdelen, mevrouw XXX en namens Actieprogramma Smart Mobility: de heer XXX en mevrouw XXX

Datum	20 juli 2018
Ons kenmerk	U18056
Behandeld door	5.1, 2, e
E-mail	5.1, 2, e @amsterdam.nl
Bijlage	1
Onderwerp	Mobility as a Service in Amsterdam (Cluster Ruimte& Economie, directie V&OR)

Geachte mevrouw XXX,

Op de vergadering van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA) van 5 juli 2018 waren namens u aanwezig: mevrouw XXX (Privacy Officer Ruimte& Economie en Stadsdelen), de heer XXX (Actieprogramma Smart Mobility) en mevrouw XXX (Actieprogramma Smart Mobility).

Bij het agendapunt "Mobility as a Service in Amsterdam" is het volgende besproken.

Mobility as a Service Amsterdam
De schaarste aan fysiek beschikbare ruimte is een uitdaging voor Amsterdam. Hierdoor zijn nieuwe oplossingen nodig. Eén van de nieuwe oplossingen is Mobility as a Service (MaaS) Amsterdam. Dit programma staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument betaalt voor gebruik van mobiliteit, in plaats van te investeren in bezit van eigen transportmiddelen. Daarbij worden op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform, bijvoorbeeld een mobiele applicatie, met real-time informatie aan reizigers aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties. MaaS Amsterdam is vanwege drie grote uitdagingen van start gegaan, namelijk het verminderen van de luchtvervuiling, technologische innovatie en een goede omgang met de schaarse ruimte met het oog op de leefbaarheid.

De intentie is om samen met de Vervoerregio Amsterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met de markt en reizigers ervoor te zorgen dat de

totstandkoming van de MaaS- diensten worden versneld en dat er geleerd wordt van de effecten van MaaS.

Dit programma betreft vier projecten en drie thematisch georiënteerde werkstromen. Deze verschillende projecten hebben als doel zich te richten op verschillende doelgroepen.
De vier projecten betreffen:

- Het project MaaS Zuidas*:* beoogt de mobiliteitsvraag van grote werkgevers in en om Zuidas te bundelen, en de markt uit te dagen om in een aanbesteding een dienst te ontwikkelen die de betrokken werkgevers zullen aanbieden aan hun personeel.
- Het project MaaS bewoners*:* richt zich op het verkennen van de voorwaarden voor het in beweging brengen van de vraag. Er wordt onderzocht onder welke voorwaarden Amsterdamse bewoners bereid zijn hun parkeervergunning in te leveren, in ruil voor een MaaS-probeeraanbod.
- Het project Doelgroepenvervoer: beoogt met de samenwerking tussen het programma Smart Mobility en het programma Doelgroepenvervoer om te laten zien dat MaaS een veelbelovende ontwikkeling is die een wenkend perspectief kan zijn voor huidige reizigers in het doelgroepenvervoer.
- Het project Leraren (opstartfase): richt zich op leraren die in Amsterdam werken, maar niet wonen. Zij ontvangen nu een parkeervergunning voor de stad en worden gestimuleerd om in de spits met de auto te reizen.

De drie verschillende thema's betreffen:

- Monitoring en evaluatie: onderzoeken hoe het gedrag van MaaS-reizigers afwijkt van dat van andere reizigers en wat de drijfveren en beweegredenen zijn van gebruikers. Daarmee brengen we in kaart wat MaaS kan bijdragen aan het bereikbaar houden van de stad en regio.
- Interoperabiliteit: samen met aanbieders van (deel)mobiliteit en andere overheden verkennen welke barrières er zijn op het vlak van onderlinge samenwerking, wet- en regelgeving en hoe we kunnen zorgen voor een gezond mobiliteitslandschap dat bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen, goede initiatieven ondersteunt en dat monopolie vorming tegengaat.
- Community of Practice (marktordening): hier wordt samen met andere overheden onderzocht wat MaaS betekent voor onze rol als beleidsmaker, gebiedsontwikkelaar, wetgever en/ of concessieverlener.

Het eerste experiment
In het eerste experiment gaan 100 Amsterdammers de uitdaging aan om twee maanden hun auto niet te gebruiken. In ruil hiervoor krijgen zij een reisbudget en doen zij mee aan het onderzoek. Deelnemers kunnen zichzelf opgeven via een formulier op de website. Het experiment duurt twee maanden, waarbij de auto's van de deelnemers in een parkeergarage van de gemeente gestald worden. De deelnemers krijgen ieder 500 euro aan vervoerscredits om het gebruik van andere vormen van vervoer te bekostigen gedurende twee maanden. Op het moment dat een auto wordt ingeleverd krijgt de deelnemer toegang tot het budget via een applicatie, waarmee de deelnemer in staat is de OV- kaart op te kunnen waarderen en andere vervoermiddelen kunnen inschakelen.

Persoonsgegevens
De persoonsgegevens die voor het experiment verwerkt moeten worden bestaan uit: naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres, kenteken van de auto, het aantal credits, en van welke aanbieder van alternatief vervoer gebruik is gemaakt.

Doel verwerking persoonsgegevens
Het doel is om in een tijdelijk proef-aanbod Amsterdammers mee te nemen in de verandering van bezit van een auto naar gebruik van vervoersaanbod en daarbij hun persoonlijke transitie van bezit naar gebruik te versnellen. Ook probeert men inzicht te krijgen in het gebruik en de waardering van de alternatieven voor de auto. Daarnaast beoogt men het aanjagen van de markt om de vraag naar deelmobiliteit te bundelen.

Grondslag voor het verwerken van de persoonsgegevens
Het verwerken van persoonsgegevens vindt plaats op grond van artikel 45, tweede lid, van de parkeerverordening 2013 (2017 nr. 421/1595). Dit wetsartikel geeft de gemeente Amsterdam toestemming om experimenten te houden mits het past bij het gemeentelijk beleid, in dit geval op het gebied van leefbaarheid.

Advies
De CPA bedankt de aanwezigen voor de vertoonde film en de bijbehorende uitleg. Met betrekking tot het programma MaaS Amsterdam merkt de CPA op dat er een verschil tussen de deelname aan het programma op vrijwillige basis en aan een opgeschaald programma met generieke voorwaarden is. De grondslag van artikel 45, tweede lid, van de parkeerverordening 2013 is geen dwingend juridisch recht in de zin van artikel 6 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De CPA adviseert daarom om te gaan werken met contracten, waarin de voorwaarden en regelingen moeten worden opgenomen. De keuze voor contracten als grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens is als rechtmatig en behoorlijk aan te merken, nu wezenlijk sprake is van vrijwilligheid bij de deelnemers.
De CPA adviseert ook om overeenkomsten op te stellen met de vervoerders aangaande hun omgang met de persoonsgegevens die door middel van het gebruik van de applicatie binnen hun systemen geregistreerd worden.

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

Ik vertrouw er op u aldus voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

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 5 juli 2018

5. Mobility as a Service in Amsterdam (Directie V&OR, cluster R&E en CTO, cluster D&I)

Het project is gestart vanwege drie grote uitdagingen voor de stad: het verminderen van de luchtvervuiling, technologische innovatie en een goede omgang met de schaarse ruimte met het oog op de leefbaarheid. Er wordt een filmpje vertoond dat laat zien welke kansen de huidige technologie biedt om mobiliteit van bezit naar gebruik van vervoermiddelen om te buigen. Bij de Zuidas wordt een platform ontwikkeld, maar nu gaat het om een proefproject om te kijken hoe men bewoners kan stimuleren alternatieven voor een eigen auto te gaan gebruiken voor hun mobiliteit.
In de proef krijgen honderd deelnemers die op vrijwillige basis meedoen een probeeraanbod. Gedurende twee maanden dienen ze hun eigen auto in een parkeergarage van de gemeente te stallen zodat ze die gedurende de proefperiode niet kunnen gebruiken. Zij krijgen voor 500 euro vervoerscredits om andere vormen van vervoer mee te bekostigen gedurende die periode. Belangstellenden kunnen zich via de website melden en krijgen dan een vragenlijst en een telefonisch consult. Als ze hun auto inleveren, krijgen ze toegang tot het budget via een app waarmee ze hun Ov-kaart kunnen opwaarderen en andere vervoermiddelen kunnen inschakelen.
Het project krijgt toegang tot persoonsgegevens – naam, adres, mailadres, telefoonnummer, kenteken – en inzicht in de besteding van de credits, maar niet in de reisbestemmingen. De lijst gaat naar de Dienst Parkeren om na te gaan of er een parkeervergunning van kracht is. Die wordt dan twee maanden opgeschort.

De CPA adviseert dan ook in de teksten voor deelnemers op te nemen dat de parkeervergunningsgegevens verwerkt worden. Verder is de vraag of de afschrijvingskosten van de auto en de motorrijtuigenbelasting op de een of andere manier verrekend worden. Ook wil de CPA weten of de gemeente de gegevens van de ingeschakelde vervoerders – GVB, Uber etc. – krijgt.

Het antwoord is dat nog in onderzoek is of met de credits voldoende tegemoetgekomen wordt aan alle doorlopende vaste lasten van de auto. Met de HvA wordt nog een vragenlijst ontwikkeld die een onderzoeker aan het begin van de proef met de deelnemers zal doornemen. Het gaat dan om het achterhalen van het mobiliteitsgedrag vóór de proef.
Daarnaast komt er nog een proef voor het organiseren van collectieve mobiliteitsvoorzieningen, bijvoorbeeld voor leraren een budget in plaats van een parkeervergunning bij school.
Men zou wel het liefst zo veel mogelijk reisgegevens van de vervoerders krijgen, maar er wordt nog op gestudeerd welke gegevens dan precies. De CPA zal advies gevraagd worden over de toelaatbaarheid. Ook met het ministerie wordt daar nog over gesproken. Het gaat om het doel van het onderzoek, namelijk inzicht te krijgen hoe mensen reizen en wat dat betekent voor oplossingen die de overheid moet bedenken voor de toegankelijkheid van steden, aanleg van wegen en andere infrastructuur. Het gaat erom te achterhalen welke factoren van belang zijn voor de motivatie om te kiezen voor een bepaald vervoermiddel. Voor het onderzoek zelf zouden die gegevens verder zo verwerkt kunnen worden dat ze niet

meer naar personen te herleiden zijn. Op dit moment kan men alleen maar zien wie zijn digitale kluis bezocht heeft en bij welke instantie transacties zijn geweest.
De bedoeling is in september met de proef te starten. Het voorstel wordt volgende week in het college besproken. De werving van deelnemers moet nog beginnen. Na de evaluatie kan men dan kijken of opschaling wenselijk is en of men dat moet gaan werken met financiële prikkels of andere middelen om mensen te bewegen af te zien van autobezit.
De projectleiding wil graag van de CPA weten waar op gelet moet worden als de gemeente Amsterdam te zijner tijd een opschaling wil doen en daarom inzicht wil krijgen in de vervoersbewegingen van inwoners. Uiteraard zal dan een DPIA uitgevoerd worden, maar wellicht ziet de CPA nog andere aandachtspunten. Verder is men benieuwd of deze aanpak volledig voldoet aan de AVG en of het conform de maatstaven van het behoorlijkheidsbeginsel wel kan om mensen een prikkel van 500 euro te bieden in ruil voor persoonsgegevens.

De CPA merkt op dat er een verschil kan zijn tussen de deelname aan een proef op vrijwillige basis en aan een opgeschaald programma met generieke voorwaarden. De vraag is dan ook welke juridische grondslag men dan gaat hanteren. De proef vindt plaats op basis van artikel 45 van de parkeerverordening dat de gemeente toestaat experimenten te houden die passen bij het gemeentelijk beleid, in dit geval op het gebied van leefbaarheid. Het is geen dwingend juridisch kader in de zin van artikel 6 van de AVG. Waarschijnlijk is het beter te gaan werken met contracten met burgers zolang er geen dwingende wetgeving op dit gebied is. In het contract zouden alle voorwaarden en regelingen - ook die rond gegevensverzameling - moeten worden opgenomen en men kan er ook het algemeen gemeentebelang benoemen, maar niet als juridische grondslag. Het valt niet uit te sluiten dat er bij opschaling na een jaar of tien dwingendere omstandigheden gelden. Ook moet er rekening gehouden worden met spijtoptanten binnen de proefperiode.

Het is nu de bedoeling is auto twee maanden lang echt helemaal te laten staan. Uitzonderingen kunnen pas na overleg met de projectleiding toegestaan worden.

De CPA denkt dat er hoe dan ook afspraken met vervoerders gemaakt moeten worden over hun omgang met gegevens die via het gebruik van deze app binnen hun systemen geregistreerd worden. Het gaat hier om de aanleg van een nieuwe nutsvoorziening door de gemeente. Dan moeten er, net zoals indertijd bij de aanleg van het kabelnet het geval was, door de gemeente ook voorwaarden vastgelegd worden.

Het project noemt dit interoperabiliteit. Daar wordt nu samen met andere deelnemende gemeenten over gesproken onder de paraplu van het ministerie. Er moeten daar goede afspraken gemaakt worden over het met elkaar delen van gegevens.
Men kondigt aan bij de CPA terug te komen als het overleg met het ministerie is afgerond en met het projectvoorstel voor de Zuidas. Het is nog niet helemaal duidelijk of er een PIA zal worden uitgevoerd. Men zal wel het bestuursconvenant en het raamwerk nog toezenden.

De CPA ziet hier een gouden kans om in een vroeg stadium na te denken over *privacy by design* in een openbare voorziening waar ook private partijen bij betrokken zijn. Het is zaak de bevolking niet uit te leveren aan commerciële instellingen. Er zullen zich ook partijen

aandienen die graag gebruik willen maken van die gegevens. Ook werkgevers zullen belangstelling hebben voor de mobiliteitsgegevens van hun personeel. Het is goed te anticiperen op zulke mogelijkheden. Dit soort informatie kan waardevol zijn voor veel branches.

De voorzitter concludeert dat er vast een grote markt is voor dit soort gegevens. Hij wenst het project veel succes en nodigt uit vooral weer langs te komen als er behoefte is aan afstemming. De vorm van een contract met de burger op vrijwillige basis kan gezien worden als een faire vorm die voldoet aan het behoorlijkheidsbeginsel, maar als juridische grondslag is het onvoldoende. In het contract moet duidelijk zijn dat de gemeente contractpartner is. Vervolgvoorstellen ziet de CPA bij voorkeur in het voorstadium, zodat adviezen nog verwerkt kunnen worden.