REDERIJ AMSTERDAM

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

Bestuursdienst / Programma varen

Postbus 202

1000 AE Amsterdam

Per e-mail aan: programmavaren@amsterdam.nl

Amsterdam, 19 april 2021

Betreft: Wob-verzoek de Digitale Gracht

Aan de behandelend ambtenaren van Programma Varen,

Op de website https://www.winnovatie.nl/innovatie/de-digitale-gracht is het volgende te lezen: *"De digitale gracht is een dashboard waarop alle informatie wordt samengebracht die sensoren en slimme camera's verzamelen over het Amsterdamse waterverkeer"*.

Op dezelfde pagina staat eveneens welke bronnen worden gebruikt om bedoelde informatie te verzamelen: *"De digitale gracht brengt een groot aantal verschillende soorten data samen. Het gaat om data van het Automatic Identification System (AIS), een systeem voor de veiligheid van de beroepsvaart, data afkomstig van RFID-detectie van de binnenhavengeld-vignetten, geluidsmetingen, beelddata en administratieve data. De data worden omgezet in bruikbare informatie, die wordt verrijkt met kennis van de medewerkers en met kunstmatige intelligentie voor de voorspelling van hotspots voor toezicht en handhaving."*

Hierbij wordt met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur verzocht om:

a) een 'dump' van alle over het kalenderjaar 2018 en het kalenderjaar 2019 verzamelde data ten behoeve van de Digitale Gracht.
b) alle spreadsheets waar deze data/informatie in is verwerkt.

c) alle analyses en rapportages die zijn gemaakt aan de hand van de verzamelde gegevens voor zover deze betrekking hebben op het aantal vaarbewegingen in totaal alsook gespecificeerd per passagiersvaartuig.

Hoogachtend,

[redacted]

Bestuurder

Gemeente Amsterdam

Programma Varen
Team Juridische zaken
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

Telefoon 14 020
amsterdam.nl/varen

Retouradres: Programma Varen, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Amsterdam Boats
[redacted]

Datum	14 oktober 2021
Ons Kenmerk	NT2021-001285
Uw kenmerk	-
Behandelaar	[redacted]
E-mail	[redacted]
Telefoonnummer	[redacted]
Bijlage	1. Wettelijk kader
	2. Dataverwerking in een dynamisch verkeersmodel de Digitale Gracht
	3. Excelbestand: overzicht proefanalyses/niet afgeronde analyses digitale grachten

Onderwerp Tweede en tevens laatste deelbesluit op het Wob-verzoek van 19 april 2021

Geachte heer [redacted],

Op 19 april 2021 hebt u een verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob) ingediend. Wij hebben uw verzoek geregistreerd met zaaknummer **NT2021-001285**.

Op 29 juni 2021 is een eerste deelbesluit genomen ten aanzien van **onderdelen b en c** van het Wob-verzoek.

Voor wat betreft **onderdeel a** is besproken dat het verzoek te ruim omvattend is om daadwerkelijk tot een inventarisatie van documenten te kunnen komen. Wij hebben met u afgesproken om hier separaat een besluit op te nemen en te starten met een inventaris van bestaande bronnen waarin de data van de digitale grachten is verwerkt. Het college heeft op 2 juli 2021 u een inventaris met toelichting gestuurd, de zogenoemde verwerkingstoelichting **[bijlage 2 - Dataverwerking in een dynamisch verkeersmodel Digitale Gracht].**

Op 5 juli 2021 hebt u schriftelijke gereageerd op het dataverwerkingsdocument. In uw reactie hebt u diverse vragen gesteld. Deze vragen hebben wij in behandeling genomen en zoals besproken ook verder behandeld als de inhoud van het Wob-verzoek.

Wettelijk kader
Uw verzoek valt niet onder de reikwijdte van de Wob. Voor de relevante artikelen verwijzen wij u naar **bijlage 1.**

Besluit
In dit besluit wordt voor zover dat mogelijk is antwoord gegeven - ondanks dat de Wob daartoe het college niet verplicht - op de door u gestelde vragen. Dit doen wij buiten het bestek van de Wob en daarmee dit Wob-besluit.

Tevens is een overzicht van onderwerpen bijgevoegd die onderdeel zijn geweest van proefanalyses maar niet tot rapporten/onderzoeksdocumenten hebben geleid. Uit het oogpunt van transparantie delen wij welke proefanalyses met de verzamelde data van de digitale grachten gedeeltelijk zijn uitgevoerd **[bijlage 3 - Excelbestand: overzicht proefanalyses/niet afgeronde analyses digitale grachten]**.

Alle verwerkingsdocumenten - voor zover daar al om is verzocht - gelet op de daarin vermelde bedrijfs- en fabricagegegevens zoals bedoeld in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob en de persoonsgegevens of andere herleidbare persoonsgegevens zoals bedoeld in artikel 10, aanhef en tweede lid, onder e, van de Wob (persoonsgegevens) en artikel 10, aanhef en tweede lid, onder g, van de Wob (onevenredige benadeling) niet openbaar te maken.

Voor de motivering verwijzen wij naar onderdeel '**Overwegingen**' van dit besluit.

Overwegingen
In beginsel is overheidsinformatie openbaar en daarmee voor eenieder beschikbaar, tenzij een bijzonder belang aan openbaarheid in de weg staat. Uitgangspunt van de Wob is namelijk dat overheidsinformatie openbaar moet zijn, vanuit het belang van transparant bestuur en controle op de goede en democratische bevoegdheidsuitoefening en taakvervulling van bestuursorganen. De Wob kent verder geen beperkte vorm van openbaarmaking, in die zin dat openbaarmaking van de gevraagde documenten uitsluitend aan u op grond van de Wob wordt verstrekt.

Artikel 2 van de Wob regelt verder nog de verhouding tussen de Wob en andere wetten. Uit de Memorie van Toelichting bij dit artikel blijkt hoe de wetgever die verhouding ziet. 'Met de zinsnede in artikel 2 "onverminderd het elders bij de wet bepaalde" wordt aangegeven dat de Wob als algemene openbaarheidsregeling wijkt voor bijzondere openbaarheidsregelingen in wetten in formele zin.[1] De Afdeling heeft in haar uitspraken dit verder ingevuld. Het in de Memorie van Toelichting gehanteerde criterium dat alleen uitputtende regelingen derogeren aan de Wob wordt in de jurisprudentie nog steeds gehanteerd, maar dan gaat het niet om elke zelfstandige, van de Wob afwijkende, regeling inzake openbaarheid. Dat is in de ogen van de Afdeling alleen het geval indien de andere openbaarheidsregeling als uitputtend kan worden aangemerkt.[2]

[1] *Kamerstukken II* 1986/87, 19 859, nr. 3, p. 2 en *Kamerstukken II* 1986/87, 19 859, B, p. 1-2.

[2] *Kamerstukken II* 1986/87, 19 859, nr. 3, p. 18 e.v. Zie bijvoorbeeld: ABRvS 18 september 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1183; ABRvS 14 september 1999, ECLI:NL:RVS:1999:AE8211.

Ingevolge artikel 3, vijfde lid, van de Wob, wordt een verzoek om informatie dan ook ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11 van de Wob, voor zover geen sprake is van een uitputtende regeling die aanvullende of derogerende werking heeft aan de Wob.

Tot slot is het uitgangspunt dat het recht op openbaarmaking op grond van de Wob uitsluitend het publieke belang van een goede en democratische bestuursvoering moet dienen. Het komt iedere burger in gelijke mate toe. Daarom kan ten aanzien van de openbaarheid geen onderscheid worden gemaakt naar gelang de persoon of de bedoelingen respectievelijk de belangen van de verzoeker. Bij het toepassen van een belangenafweging wordt dan ook het algemene belang bij openbaarmaking van de gevraagde informatie betrokken en de door de weigeringsgronden te beschermen belangen, maar niet het specifieke belang van de verzoeker.

<u>Informatieve vragen</u>
De hoofdregel is dat indien een informatieverzoek wordt ingediend met een beroep op de Wob, dit verzoek moet worden opgevat als een Wob-verzoek. De Afdeling heeft op deze hoofdregel wel enkele uitzonderingen geformuleerd. Een van de uitzonderingen is dat wanneer er enkel vragen worden gesteld, dan valt het verzoek niet onder de Wob.[3]

Wij hebben geconstateerd dat uw verzoek om die reden ook deels buiten het bereik van de Wob valt. Dit onderdeel van uw verzoek is geen verzoek zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid van de Wob. Het antwoord van het college op uw informatieve vragen is geen besluit als bedoeld in artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Beantwoording van de vragen

1. *We hebben hiervan doen met een systeem dat neerkomt op permanente overheidssurveillance op burgers. De vraag is welke gegevens de overheid over haar burgers verzameld, met welk doel, of elk van de verzamelde gegevens gerechtvaardigd is en of zij worden bewaard en gebruikt overeenkomstig de eisen die de wet hieraan stelt.*

Het systeem van de digitale gracht verzamelt en verwerkt gegevens ter ondersteuning van het uitvoeren van verkeersmanagement op de grachten, een taak van algemeen belang, ten behoeve van een vlotte en veilige doorvaart. De grondslag voor het verzamelen en verwerken van de gegevens is dus een "uitvoering van een taak van algemeen belang". Meer specifiek is dit geregeld in artikel 6 lid 1 onder e van de AVG, artikel 40 van de Binnenvaartwet juncto artikel 10.3 van de Binnenvaartregeling. Op basis hiervan zijn provincies, gemeenten en andere openbare instanties verantwoordelijk voor bepaalde vaarwegen. Als vaarwegbeheerder van diverse vaarwegen heeft de gemeente Amsterdam allerlei bevoegdheden en taken, waaraan het meten van vaarbewegingen bijdraagt.

[3] ABRvS 20 mei 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1268.

Het systeem van de digitale gracht is primair gericht op verkeersmanagement op de grachten. Hiervoor meten we vaartuigen en objecten (hierna: objecten) in de openbare ruimte. In bepaalde omstandigheden (AIS-transponder en BHG-vignet) zijn deze objecten in theorie wel te herleiden tot mogelijke persoonsgegevens. Daar waar dit mogelijk zo is, zijn daarom extra waarborgen ingesteld om de persoonsgegevens te beschermen. Persoonsgegevens van bijvoorbeeld de houder van een BHG-vignet worden apart opgeslagen en zijn alleen met gegronde reden door handhavers in te zien. Wanneer sprake is van een verleende exploitatievergunning aan een eenmanszaak zou de schipper met behulp van AIS-data mogelijk vereenzelvigd kunnen worden met de eigenaar van de exploitatievergunning. Zijn of haar locatie zou daardoor meer nauwkeurig door een derde kunnen worden bepaald. Uit voorzorg wordt daarom de AIS-data binnen 72 uur automatisch gepseudonimiseerd.

Enige uitzondering op de termijn van 72 uur is wanneer handhaving (THOR) om een specifieke reden een deel van de brondata overhevelt naar de City Control omgeving. Dit kan alleen met een gemotiveerde en specifieke handhavingsreden en dient zoals hiervoor aangegeven binnen 72 uur te gebeuren (anders is de brondata gepseudonimiseerd). Daarnaast moet de data beperkt zijn in tijd en locatie.

De Gemeente Amsterdam verwerkt de gegevens volgens de geldende privacywetgeving. Hiervoor verwijs ik u naar de privacyverklaring van de digitale gracht. Daarin is alle informatie die wettelijk verplicht verstrekt moet worden in opgenomen. Zie verder: https://www.amsterdam.nl/privacy/specifieke/privacyverklaring-parkeren-verkeer-bouw/verkeersmanagement-gracht-privacy/

2. *Het is nu duidelijk dat de gemeente gebruik maakt van de volgende systemen die data verzamelen ten behoeve van de Digitale gracht: AIS-antennes, RFID- sensor/vignetlezer, PIR-sensoren, slimme camera's en AllSense-sensoren. Nu is het van belang dat de gemeente - per systeem afzonderlijk - aangeeft:*

    a) *wie de leverancier is van de hardware en wie de leverancier is van de gebruiktesoftware behorend bij deze hardware;*
    b) *[beantwoord] welke data dat systeem verzameld;*
    c) *waar deze data naartoe wordt verzonden (waar wordt de data opgeslagen). Een antwoord als ".. wordt verzonden naar een dashboard" volstaat als vanzelfsprekend niet;*
    d) *of en zo ja hoe deze verzending is beveiligd;*
    e) *of en zo ja hoe de opslag is beveiligd;*
    f) *of er back-ups zijn;*
    g) *of en zo ja hoe de back-ups zijn beveiligd;*

h) wie bij de verzamelde data (w.o. de eventuele back-ups) kunnen en met welke waarborgen dit is omkleed;
i) met welk doel elk afzonder data-element wordt verzameld;
j) of er toestemming nodig is deze data te verzamelen;
k) tot welke informatie de verkregen data wordt verwerkt, en
l) *waar deze informatie in is/wordt verwerkt.*

a) De Leverancier van de hardware is Portpay BV en de leverancier van de software is Global Guide Systems BV
b) Reeds beantwoord.

De gestelde vragen onder c tot en met h kunnen gelet op het bepaalde artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob en artikel 10, tweede lid, aanhef en onder g, van de Wob niet worden beantwoord. De gemeente heeft met de leveranciers verwerkingsovereenkomsten opgesteld. In de verwerkingsovereenkomsten zijn waarborgen opgenomen omtrent de dataopslag en de beveiliging. Uit deze informatie kunnen wetenswaardigheden worden afgelezen over de bedrijfsvoering van de verwerkingsverantwoordelijke en de betrokken (sub)verwerkers.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling dient artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob naar zijn aard restrictief te worden uitgelegd. Van bedrijfs- en fabricagegegevens is slechts sprake, als en voor zover uit die gegevens wetenswaardigheden kunnen worden afgelezen of afgeleid met betrekking tot de technische bedrijfsvoering of het productieproces dan wel met betrekking tot de afzet van de producten of de kring van afnemers en leveranciers.[4]

In het onderhavige geval betekent dat bij openbaarmaking van informatie over de dataopslag en de beveiliging daarvan partijen in een (financieel)nadelige situatie kunnen worden gebracht en de bescherming van persoonsgegevens in gevaar wordt gebracht.

Het is voorts vaste jurisprudentie dat de weigeringsgrond die is neergelegd in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob, bedoeld is om te voorkomen dat bedrijfsgegevens die bedrijven genoodzaakt zijn aan een bestuursorgaan te verstrekken openbaar worden gemaakt.[5] Van een 'vertrouwlijk mededelen' is niet alleen sprake wanneer de betreffende informatie is gegeven met de uitdrukkelijke vermelding dat die informatie vertrouwelijk wordt verstrekt, maar ook wanneer de informatieverstrekker erop mag vertrouwen dat geheimhouding is gewaarborgd vanwege het kader waarin die informatie is gegeven. Partijen hebben over en weer afspraken gemaakt over de verwerking van persoonsgegevens en de opslag daarvan. Nu het hier gaat om de verwerking en

[4] Zie bijvoorbeeld ABRvS 11 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4174; ABRvS 22 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1675, ABRvS 6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1873, ABRvS 29 april 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD07171.
[5] Zie bijvoorbeeld ABRvS 11 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4174. *Kamerstukken II* 1986/87, 19859, nr. 3, p. 33.

met name ook de beveiliging daarvan kan openbaarmaking van deze informatie tot beveiligingsrisico's en (bijkomende) schade leiden.

Wij zijn van oordeel dat de verwerkingsovereenkomsten per document afzonderlijk bezien en ook in samenhang bezien zijn aan te merken als bedrijfs- en fabricagegegevens als bedoeld in artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob. De documenten zijn verder vertrouwelijk verstrekt en uit de documenten kunnen wetenswaardigheden worden afgelezen, c.q. afgeleid met betrekking tot het verwerkingsproces en de beveiliging van gevoelige informatie.

Nu artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob een zogenoemde absolute weigeringsgrond betreft, besluiten wij gelet op het voorgaande de gestelde vragen niet te beantwoorden. Voor zover al verzocht zou worden om afschriften van de verwerkingsovereenkomsten is naar ons oordeel aannemelijk dat door toezending en publicatie van de genoemde documenten derden op een eenvoudige wijze bedrijfsgegevens- en/of fabricagegegevens kunnen aflezen met als gevolg dat de gemeente en andere betrokken partijen in een onevenredige positie worden gebracht.

Wij zijn verder van oordeel dat het beantwoorden van de vragen en/of verstrekken van verwerkingsovereenkomsten de betrokkenen onevenredig kunnen schaden in hun financiële- en bedrijfspositie. Zoals hiervoor overwogen bevatten de documenten gevoelige financiële informatie over de verwerking en beveiliging van gegevens. Deze informatie is in vertrouwen medegedeeld en zijn afspraken over gemaakt. Het is niet uitgesloten dat de betrokken partijen worden benadeeld bij openbaarheid van de overeenkomsten. Niet alleen de gemeente Amsterdam, maar ook de betrokken derden worden benadeeld in het effectief verwerken en het zorgvuldig beveiligen van informatie. Ook om die redenen zijn wij van oordeel dat het belang van openbaarmaking niet opweegt tegen de belangen van het college en derden-belanghebbenden bij geheimhouding van de informatie. Dit betekent dat in gevolge artikel 10, tweede lid, onder g, van de Wob de vragen niet kunnen beantwoorden en voor zover daarom is verzocht ook de verwerkingsovereenkomsten niet kunnen verstrekken.

Volledigheidshalve volgt hieronder een korte inventarisatie van de betrokken partijen:

- Ecorys (oktober 2018)
- Waternet (mei 2019)
- Eden McCallum (mei 2019)
- EY Transaction Advisory Services (augustus 2019)
- Global Guide Systems (oktober 2020). Voorheen liep dit via Waternet.
- Port Pay (oktober 2020). Voorheen liep dit via Waternet.

i) Deze vraag wordt beantwoord bij het antwoord op vraag 3
j) Deze vraag wordt beantwoord bij het antwoord op vraag 1
k) De metingen van de sensoren worden verwerkt tot tellingen van passages en rapportages over

drukte, snelheid, geluidsoverlast, ligplaatsgebruik en vermoedens van illegale passagiersvaart.

l) De informatie wordt in analyses verwerkt tot rapportages en ambtelijke notities. Dit volgt uit onderdeel b en c van het eerste deelbesluit op uw Wob-verzoek. Daarnaast wordt de informatie gevisualiseerd in een dashboard ten behoeve van verkeersmanagement en informatie-gestuurd handhaven.

3. *Er wordt niet voor niets gevraagd om een specificatie per bron en per data-element. Als een afzonderlijk data-element volstaat om het beoogde doel te bereiken is het niettoegestaan zonder gerechtvaardigd doel meer data te verzamelen. Het volstaat niet om in een inleiding een algemene opsomming te maken van algemeen geformuleerde doelen zonder deze te koppelen aan het verzamelen van specifieke data-elementen –per bron –. Immers, het registeren van data kan gerechtvaardigd/toegestaan zijn voorhet ene doel, maar niet voor het andere.*

Ter ondersteuning van verkeersmanagement op de binnenwateren van Amsterdam geeft de digitale gracht inzage in de verkeersbewegingen op die wateren. De selectie van geplaatste sensoren is tot stand gekomen in een afweging tussen geschiktheid van de sensoren, gewenste dekking en de kosten van sensoren. Optimalisatie binnen de financiële kaders heeft geleid tot het netwerk van sensoren. Dit netwerk geeft een bruikbaar inzicht in het gebruik van het binnenwater. Het doel van algemeen belang is, zoals eerder aangegeven, verkeersmanagement op het water, waaronder de vlotte en veilige doorvaart. Daarnaast ondersteunt de digitale gracht het toezicht op het binnenhavengeld.

Het doel van de Digitale Gracht is onder te verdelen in 4 subdoelen:

1. monitoren van vaarwegverkeersstromen ten behoeve van het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer op vaarwegen waar de gemeente Amsterdam als vaarwegverantwoordelijke is aangewezen; en - indien nodig -
2. beïnvloeden, ingrijpen en handhaven in de vaarwegverkeersstromen, treffen van vaarwegverkeersmaatregelen,
3. het betalen van Binnenhavengeld (BHG), en
4. Vaarwegverkeersmanagement in het geval van grootschalige evenementen op het water (Prinsengrachtconcert, Amsterdam Light Festival), Pride Amsterdam, SAIL Amsterdam) in het kader van:
    - Een goede bereikbaarheid van publieksfuncties en goede doorstroming van het verkeer in een groter gebied (bereikbaarheid en doorstroming);
    - Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waarin verkeersdeelnemers zich welkom, veilig en comfortabel voelen (kwaliteit en comfort);
    - Vermijden en beheersen van onveilige verkeerssituaties door het beboeten van vaarweggebruikers die zich niet aan de regels houden (veiligheid en tegengaan overlast);

- Bijdragen aan goede informatie voor schippers/personen op vaartuigen.

De gegevens worden ook (beperkt) gebruikt voor beleidsontwikkeling, statistiek, analyse en onderzoek in het kader van Verkeersmanagement op de grachten.

Per type dragen de sensoren bij aan een of meerdere van deze doelen:

- AIS-antennes: doel 1, 2 en 4.
- PIR-sensoren: doel 1,2 en 4.
- Slimme camera's: doel 1, 2 en 4.
- RFID-sensor: doel 1-4.
- AllSense: doel 1-4.

Voor het proces verkeersmanagement op de grachten en BHG is een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uitgevoerd. In de DPIA is onder meer doelbinding van de data, proportionaliteit, subsidiariteit, dataminimalisatie en wettelijke grondslag beoordeeld. Deze DPIA is naar de Functionaris Gegevensbescherming (intern toezichthouder) verzonden en hierover is door de FG advies uitgebracht. Daarnaast is de Digitale Gracht besproken tijdens een openbare bijeenkomst van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam (CPA). De CPA is een onafhankelijke commissie die het college gevraagd én ongevraagd van advies voorziet op het gebied van bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

4. *Ik wijs er voor de goede orde op dat de heer* 10.2.e *in ons telefoongesprek duidelijk heeft gemaakt dat gegevens eerst moeten worden geanonimiseerd alvorens ze aan ons zouden kunnen worden verstrekt. Dat betekent dat ten minste de heer* 10.2.e *(of collega('s)) toegang heeft/hebben tot on-geanonimiseerde data.*

In het gesprek waaraan u refereert werd gedoeld op het anonimiseren van potentieel bedrijfsgevoelige informatie en niet op persoonsgegevens. De persoonsgegevens worden immers automatisch na 72 uur gepseudonimiseerd en vervolgens na een jaar geanonimiseerd, zoals vermeld onder 1. Deze data kan echter nog wel potentieel bedrijfsgevoelige informatie bevatten of juist na een analyse opleveren. Deze informatie kan daardoor onder een van de uitzonderingsgronden van de Wet openbaarheid van bestuur vallen, meer specifiek artikel 10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wob (fabricage- en bedrijfsgegevens) en artikel 10, aanhef en tweede lid, onder g, van de Wob (onevenredige benadeling). Met enige kennis van de markt kan immers inzicht worden verkregen in de bedrijfsvoering van reders en mogelijk ook van specifieke reders.

Dit betekent dat ook geanonimiseerde data niet zomaar openbaar gemaakt kan worden. Informatieverzoeken worden daarom altijd getoetst op onder andere het aspect van potentieel bedrijfsgevoelige informatie. Indien nodig moet de data dan voor verstrekking ook op het punt van bedrijfsinformatie voldoende geanonimiseerd worden.

5. *Het document maakt voorts duidelijk dat de data wordt verzameld door een derde partij en een onderaannemer. In dat kader vernemen wij graag onderbouwd met alle relevante bij de gemeente aanwezige stukken:*
   a. *welke waarborgen er zijn er ten aanzien van leverancier die betrekking hebbenop toegang tot de data, de eventuele back-ups, het downloaden van data, het verspreiden van data, het bewerken van data en/of het verwijderen van data, en*
   b. *welke waarborgen er zijn er ten aanzien van de onderaannemer die betrekking hebben op toegang tot de data, de eventuele back-ups, het downloaden van data, het verspreiden van data, het bewerken van data en/of het verwijderen van data.*

Zoals hiervoor is aangegeven is de Gemeente Amsterdam verwerkingsverantwoordelijke voor alle data in de Digitale Gracht. Voor de uitvoering van de werkzaamheden maakt de gemeente gebruik van leveranciers, ook wel verwerkers genoemd. De Gemeente Amsterdam heeft met alle verwerkers van de Digitale Gracht verwerkersovereenkomsten gesloten. In een verwerkersovereenkomst worden afspraken gemaakt op het gebied van privacy en informatiebeveiliging.

Een vast onderdeel van deze verwerkersovereenkomsten is dat het verwerkers niet is toegestaan meer of andere zaken uit te voeren dan waartoe de gemeente Amsterdam opdracht heeft gegeven. Deze verwerkers/leveranciers mogen de gegevens dus absoluut niet voor eigen doeleinden gebruiken.

Zie ook verder de beantwoording onder vraag 2.

6. *Een belangrijk feit dat niet(!) naar voren wordt gebracht in de Verwerkingstoelichting is dat de gemeente de data verstrekt aan derden, zowel in de zin van afdelingen binnende gemeente buiten het 'Digitale gracht'-team als aan derden in de zin van entiteiten buiten de gemeente. Bijvoorbeeld voor het doen van onderzoek of het maken van (advies)rapporten (zoals Eden McCallum en Brolsma). In dit licht wordt verzocht om onderbouwd met alle relevante bij de gemeente aanwezige stukken:*

   a) *een compleet overzicht te geven van alle derden binnen de gemeente aan wie de data op wat voor manier dan ook is verstrekt;*
   b) *een compleet overzicht te geven van alle derden buiten de gemeente aan wie de data op wat voor manier dan ook is verstrekt;*
   c) *een kopie van alle informatie die aan deze derden is verstrekt, gespecificeerd per derde partij;*
   d) *of er toestemming nodig was om deze informatie aan (deze) derden te verstrekken;*
   e) *welke waarborgen er zijn er ten aanzien van alle derden die betrekking hebben op toegang tot de data, de eventuele back-ups, het downloaden van data, het verspreiden van data, het bewerken van data en/of het verwijderen van data.*

a) Bij het verstrekken van de data aan andere afdelingen van de gemeente Amsterdam is geen sprake van derden. Het gaat om data die noodzakelijk zijn voor de goede uitvoering van de taken waarmee deze medewerkers door de gemeente Amsterdam zijn belast.
b) In het geval van onderzoek is eveneens geen sprake van een verstrekking in zin van de algemene verordening gegevensbescherming. De Gemeente Amsterdam heeft met deze onderzoeksbureaus verwerkersovereenkomsten gesloten. In een verwerkersovereenkomst worden afspraken gemaakt op het gebied van privacy en informatiebeveiliging. Vast onderdeel van deze verwerkersovereenkomsten is dat het verwerkers niet is toegestaan meer of andere zaken uit te voeren dan waartoe de gemeente Amsterdam opdracht heeft gegeven. Deze verwerkers/onderzoeksbureaus mogen de gegevens dus absoluut niet voor eigen doeleinden gebruiken. Zie ook verder de beantwoording onder vraag 2.

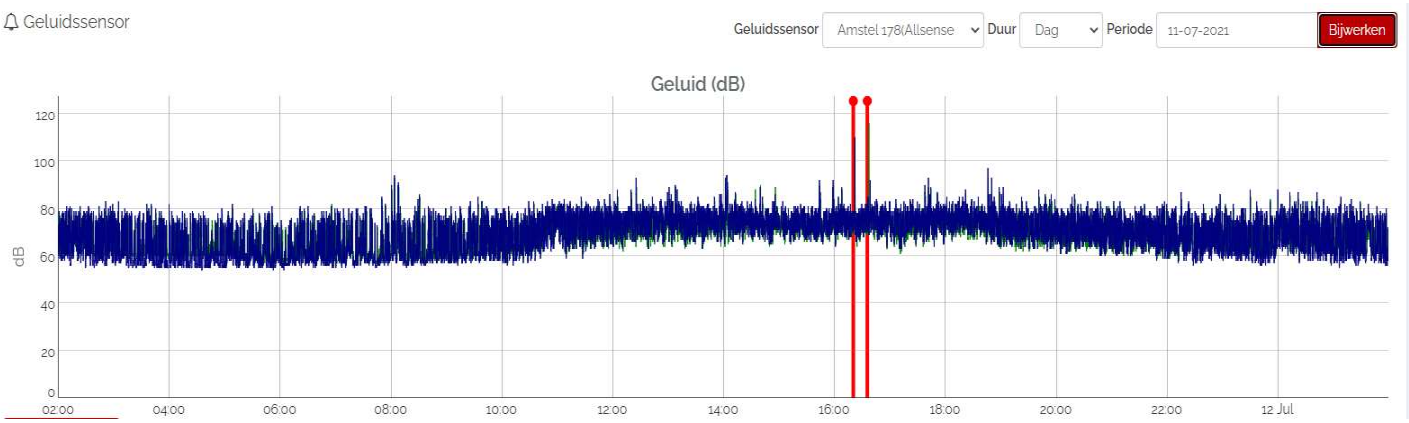
Voor de beantwoording van de vragen c tot en met e verwijs ik u naar de beantwoording onder 5 en 6b.

7. *Specifiek ten aanzien van de Allsense sensoren het volgende. Deze worden ingezet voor "detectie van geluidsoverlast". 'Geluidsoverlast' is een kwalificatie. Uit de Verwerkingstoelichting blijkt niet hoe tot de meting of de data wordt gekomen, laat staan hoe de kwalificatie tot stand komt. Mede in dit licht wordt verzocht om onderbouwd met alle relevante bij de gemeente aanwezige stukken te verstrekken:*
   a) een voorbeeld van alle data die deze sensoren registreren;
   b) hoe de sensoren zijn gekalibreerd;
   c) hoe het geluid afkomstig van een vaartuig wordt gescheiden van geluid vanandere bronnen;
   d) hoe het geregistreerde geluid wordt gekoppeld aan een vergund passagiersvaartuig;
   e) welke richtwaarden in decibels in welke omgeving zijn gehanteerd gespecificeerd per type omgeving en de daarvoor én aldaar gehanteerde richtwaarden;
   f) hoe de positie/afstand van de sensor tot plek waar een richtwaarde op van toepassing is (bijvoorbeeld de gevel van een woning) in de metingen/calculaties is verwerkt;
   g) hoe de positie/afstand van de sensor tot de geluidsbron in de metingen/calculaties is verwerkt;
   h) op welke manier rekening is gehouden met het langtijdgemiddeldbeoordelingsniveau en het maximaal geluidniveau, en
   i) een bevestiging dat het geluid zelf niet wordt opgenomen.

Allereerst is het goed om te vermelden dat het systeem van geluidsregistratie nog in ontwikkeling is. Drempelwaarden en bruikbaarheid van geluidsregistratie zullen de komende tijd in de praktijk getest worden.

a) Hieronder is een voorbeeld opgenomen van de datastroom die de geluidssensoren registreren. Elke 5 seconden wordt de gemiddelde geluidssterkte van de afgelopen 5

seconden bepaald (de LAeq, equivalent A-weighted level) en verstuurd naar de server. De data is van 11 juli 2021 van een sensor aan de Amstel ter hoogte van de Stopera. In groen het geluidsniveau in dB dat aan de voorzijde van de sensor wordt geregistreerd, in blauw het geluidsniveau aan de achterzijde. Wanneer het geluidsniveau aan de voorkant een drempelwaarde overstijgt en het verschil ten opzichte van de meting aan de achterzijde ook een drempelwaarde overstijgt wordt een geval van 'mogelijk geluidsoverlast' geconstateerd (zie ook antwoorden b t/m h), dit is te zien als rode staven in de onderstaande grafiek. Wanneer een dergelijk event plaatsvindt wordt beeldmateriaal opgenomen, dit wordt samen met de nummers van de op dat moment gedetecteerde vignetten naar de server gestuurd. Deze data zijn alleen door bevoegde handhavers op te vragen en worden na 72 uur verwijderd.



b) De microfoons worden off-site gekalibreerd met een geluidsmeter, en ter plekke wordt er een locatie specifieke geluidsdrempel ingesteld.

c) Er zitten twee microfoons op het apparaat, één die naar het water gericht is en één naar de straat. Om verkeerde positieve resultaten uit te sluiten, wordt een gebeurtenis enkel geregistreerd indien het geluidsniveau van de microfoon vóór 1-2 dB hoger is dan aan de achterkant.

d) Dit wordt niet gedaan: alleen een lijst met RFID-chipnummers die in de buurt zijn ten tijde van een gebeurtenis wordt doorgestuurd naar de server.

e) De apparaten worden op locatie ingesteld op een specifieke geluidsdrempel op basis van de afstand en positie ten opzichte van het water. In eerste instantie gaan we uit van 90 dB.

f) De waarde wordt niet berekend maar experimenteel bepaald op elke locatie door geluid te genereren van een testboot, en de grenswaarde van de microfoon daarnaar bij te stellen.

g) Experimenteel op elke locatie.

h) Zoals eerder genoemd wordt er een LAeq berekend over intervals van 5 seconden.

i) Geluid wordt alleen opgeslagen indien er geluid boven een bepaald niveau plaatsvindt en er daadwerkelijk beweging is op het water. Deze opname wordt na 72 uur automatisch verwijderd en kan alleen door handhaving worden opgevraagd en ingezien.

8. Voorts verzoeken wij om per data-element aan te geven of deze wordt gekoppeld aan:
a) het gegeven of de registratie afkomstig is van een vergund passagiersvaartuig, en
b) of de registratie wordt gekoppeld aan een segment waar dit passagiersvaartuig toe behoort.

a) de AIS-data zijn voor 72 uur gekoppeld aan een passagiersvaartuig, daarna wordt de koppeling gepseudonimiseerd. Geen van de andere data-elementen zijn gekoppeld aan vergunde passagiersvaartuigen.
b) De AIS-data zal mogelijk aan aanvullende informatie gekoppeld worden die niet te herleiden is tot een individueel passagiersvaartuig, zoals segment, PAX-categorie, lengte-categorie, type aandrijving en, indien een reder meer dan vijf exploitatievergunningen heeft, ook de reder. Geen van de andere data-elementen zijn gekoppeld aan vergunde passagiersvaartuigen en dus ook niet aan het segment waar een passagiersvaartuig toe behoort.

9. Uit de combinatie van de in de Verwerkingstoelichting genoemde bronnen en de datadie wordt verzameld enerzijds en tot nu toe aangeleverde informatie zoals bedoeld in onderdeel b en c anderzijds lijkt te volgen dat de beantwoording van het Wob verzoek op deze onderdelen onvolledig is. Ik wijs in dit kader op de verantwoordelijkheid van de gemeente, mede in het kader van de Wob, en verzoek hierbij om – alle – documenten/informatie zoals bedoeld in de onderdelen b en c.

Deze brief is beperkt tot een reactie op de Verwerkingstoelichting zelf met uitzondering van het onderdeel 'Dataopslag en verwerking' en de privacyverklaring waarnaar wordt verwezen. Enerzijds om dit onderwerp overeenkomstig het verzoek van de gemeenteonderdeel voor onderdeel af te pellen, anderzijds omdat de privacyverklaring nieuw voor ons is en deze nog en we ons nog moeten beraden over eventuele vragen hieromtrent.

Naast de verstrekte rapporten zijn er geen andere definitieve rapportages/onderzoeksdocumenten opgesteld. Wel zijn er enkele proefanalyses uitgevoerd. Deze analyses hebben dus niet tot een rapportages/onderzoeksdocumenten geleid. Dit betekent dat alle onderzoeksdocumenten zijn verstrekt. Volledigheidshalve verwijzen wij u voor de onderzoekdocumenten naar het eerste deelbesluit.

In het kader van openheid/transparantie kunt u uit **bijlage 3** verder opmaken welke proefanalyses zijn uitgevoerd. Dit document is – onverplicht - ten behoeve van uw Wob-verzoek opgesteld. Het college beschikt verder niet over andere deels uitgevoerde (proef)onderzoeken.

Het slot van uw brief bevat geen vraag en behoeft dan ook geen verdere beantwoording.

Slot
Het college beschikt verder niet over andere informatie dan hetgeen met dit besluit en het reeds eerder genomen deelbesluit openbaar is gemaakt.

Wij hopen dat met de beantwoording van deze vragen meer duidelijk is geworden. Indien gewenst lichten wij de inhoud van het besluit nog telefonisch of via een MSTeams bijeenkomst toe. De heer 10.2.e zal binnen **zeven** werkdagen na verzending van deze brief contact met u opnemen.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,
namens hen,

10.2.e

10.2.e

Rechtsmiddelen
U kunt bezwaar maken tegen dit besluit binnen zes weken na de bekendmaking.

Uw bezwaarschrift moet in elk geval het volgende bevatten:
- uw naam, adres en telefoonnummer;
- de datum;
- het kenmerk en een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt*;
- de gronden voor uw bezwaar.

* U kunt in plaats hiervan ook een kopie van het besluit toevoegen aan uw bezwaarschrift.

Online bezwaar maken
Ga hiervoor naar www.amsterdam.nl/bezwaar/jb. U logt in met eHerkenning of uw DigiD.

Bezwaar maken per post
U kunt uw ondertekende bezwaarschrift sturen naar:
Het Juridisch Bureau
Postbus 483
1000 AL Amsterdam

Voorlopige voorziening
De uitkomst van dit besluit geldt ook tijdens de bezwaarperiode. U kunt naast uw bezwaarschrift een voorlopige voorziening aanvragen bij de Rechtbank Amsterdam. Kijk voor meer informatie op www.rechtspraak.nl.

Bijlage 1 - Relevante artikelen uit de Wob

Artikel 1

In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. document: een bij een bestuursorgaan berustend schriftelijk stuk of ander materiaal dat gegevens bevat;
b. bestuurlijke aangelegenheid: een aangelegenheid die betrekking heeft op beleid van een bestuursorgaan, daaronder begrepen de voorbereiding en de uitvoering ervan;
c. intern beraad: het beraad over een bestuurlijke aangelegenheid binnen een bestuursorgaan, dan wel binnen een kring van bestuursorganen in het kader van de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een bestuurlijke aangelegenheid;
d. niet-ambtelijke adviescommissie: een van overheidswege ingestelde instantie, met als taak het adviseren van een of meer bestuursorganen en waarvan geen ambtenaren lid zijn, die het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren adviseren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd. Ambtenaren, die secretaris of adviserend lid zijn van een adviesinstantie, worden voor de toepassing van deze bepaling niet als leden daarvan beschouwd;
e. ambtelijke of gemengd samengestelde adviescommissie: een instantie, met als taak het adviseren van één of meer bestuursorganen, die geheel of gedeeltelijk is samengesteld uit ambtenaren, tot wier functie behoort het adviseren van het bestuursorgaan waaronder zij ressorteren over de onderwerpen die aan de instantie zijn voorgelegd;
f. persoonlijke beleidsopvatting: een opvatting, voorstel, aanbeveling of conclusie van een of meer personen over een bestuurlijke aangelegenheid en de daartoe door hen aangevoerde argumenten;

Artikel 3

1. Een ieder kan een verzoek om informatie neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf.
2. De verzoeker vermeldt bij zijn verzoek de bestuurlijke aangelegenheid of het daarop betrekking hebbend document, waarover hij informatie wenst te ontvangen.
3. De verzoeker behoeft bij zijn verzoek geen belang te stellen.
4. Indien een verzoek te algemeen geformuleerd is, verzoekt het bestuursorgaan de verzoeker zo spoedig mogelijk om zijn verzoek te preciseren en is het hem daarbij behulpzaam.
5. Een verzoek om informatie wordt ingewilligd met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 10 en 11.

Artikel 7

1. Het bestuursorgaan verstrekt de informatie met betrekking tot de documenten die de verlangde informatie bevatten door:

a. kopie ervan te geven of de letterlijke inhoud ervan in andere vorm te verstrekken,
b. kennisneming van de inhoud toe te staan,
c. een uittreksel of een samenvatting van de inhoud te geven, of
d. inlichtingen daaruit te verschaffen.

2. Het bestuursorgaan verstrekt de informatie in de door de verzoeker verzochte vorm, tenzij:
a. het verstrekken van de informatie in die vorm redelijkerwijs niet gevergd kan worden;
b. de informatie reeds in een andere, voor de verzoeker gemakkelijk toegankelijke vorm voor het publiek beschikbaar is.

Artikel 10

1. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft achterwege voor zover dit:
[…]
c. bedrijfs- en fabricagegegevens betreft, die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld;
2. Het verstrekken van informatie ingevolge deze wet blijft eveneens achterwege voor zover dit niet opweegt tegen de volgende belangen:
[…]
e. […]
f. het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokken natuurlijke personen of rechtspersonen dan wel van derden.

Dataverwerking in dynamisch verkeersmodel de Digitale Gracht

Inleiding

De Digitale Gracht is een netwerk van sensoren waarmee de vaarbewegingen op het Amsterdamse binnenwater gemeten kunnen worden. De metingen worden gedaan ter ondersteuning van de volgende doelen:

- Het monitoren van vaarwegverkeersstromen t.b.v. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer op vaarwegen waar de gemeente Amsterdam als vaarwegverantwoordelijke is aangewezen.
- Het vermijden en beheersen van onveilige verkeerssituaties.
- Het in stand houden van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waarin verkeersdeelnemers zich welkom, veilig en comfortabel voelen.
- Het kunnen meten wat verkeersmaatregelen voor effect hebben op de drukte, overlast en verkeersstromen.
- Het ondersteunen van Toezicht en Handhaving in haar handhavingstaken, door informatie gestuurd handhaven en bij incidenten mogelijk als aanvullend bewijs.

De Digitale gracht wordt ontwikkeld en beheerd door de Gemeente Amsterdam in samenwerking met de leverancier Global Guide Systems B.V. en hun onderaannemer Portpay B.V..

Het netwerk bestaat uit meerdere types sensoren die samen het Amsterdamse binnenwater dekken. Hieronder wordt per type sensor beschreven welke data worden verzameld. Daarna wordt beschreven hoe de data worden opgeslagen en verwerkt.

Types sensoren

AIS-antennes

Met behulp van AIS-antennes (Automatisch identificatie systeem) worden locatie-gegevens verzameld die periodiek worden uitgezonden door vaartuigen die een AIS-transponder aan boord hebben. Deze data bestaan uit de volgende gegevens:

- Datum en tijd
- MMSI-nummer (Maritieme Mobile Service Identiteit)
- Geografische locatie (lengte- en breedtegraad)
- Snelheid
- Richting
- Navigatiestatus (wordt niet gebruikt bij binnenvaart)
- Antenne-ID waar de meting is gedaan

Met minder hoge frequentie wordt tevens periodiek aanvullende informatie over het schip verzonden door de AIS-transponder. Deze gegevens worden niet opgeslagen.

De MMSI-nummers in deze data zijn gekoppeld aan een specifiek vaartuig en kunnen onder bepaalde omstandigheden privacygevoelige informatie bevatten. De MMSI-nummers worden daarom binnen een afgesproken bewaartermijn (zie Dataopslag en verwerking) gepseudonimiseerd en vervolgens binnen een jaar geanonimiseerd.

Pseudonimisering houdt in dat de MMSI-nummers door middel van een versleuteling onherkenbaar veranderd worden; gedurende een kalenderjaar wordt steeds dezelfde versleuteling toegepast waardoor de vaarbewegingen vaan één vaartuig gedurende dit jaar anoniem gevolgd kunnen worden.

Na een jaar worden de data geanonimiseerd: er wordt een nieuwe versleuteling gebruikt waardoor vaarbewegingen van een vaartuig over verschillende jaren niet aan elkaar te relateren zijn. Bij de ingebruikname van een nieuwe sleutel wordt de voorgaande sleutel vernietigd, het is vanaf dan onmogelijk om de data van het voorgaande jaar van versleuteling te ontdoen.

RFID-sensor/vignetlezer

Met behulp van RFID-sensoren kunnen de binnenhavengeld (BHG) vignetten gedetecteerd worden. BHG-vignetten bevatten een RFID-chip (RFID = radiofrequentie-identificatie) die het chipnummer uitzendt. Dit signaal wordt gedetecteerd wanneer het vignet binnen het bereik van een RFID-sensor is.

Het chip-nummer is niet gelijk aan het vignet-nummer dat leesbaar is op het vignet en niet automatisch gekoppeld aan de NAW-gegevens over de boot en gebruiker. De data bestaan uit de volgende gegevens:

- Datum en tijd
- ID van de sensor die de meting heeft gedaan
- Chip-nummer
- Segment waarin het vignet is uitgegeven, voor zover bekend (regulier, abonnement, milieu, onbekend)

Passage-sensoren**:**

PIR-sensoren

Passagesensoren meten passages door middel van een PIR-sensor (passieve infrarood). Deze sensoren kunnen vanaf korte afstand beweging meten. Ze zijn per paar geplaatst zodat ook de passagerichting kan worden vastgesteld. Het is niet mogelijk om met deze sensoren meer te meten dan de detectie van objecten.

Slimme camera's

Passages kunnen ook gemeten worden door middel van analyse van camerabeelden. Op een aantal locaties wordt gebruik gemaakt van camera's voor brug- of sluisbediening die al aanwezig zijn, op andere plakken zijn camera's geplaatst voor passagedetectie. Met software voor videoanalyse kan de aanwezigheid van vaartuigen en hun vaarrichting bepaald worden.

De videoanalyse gebeurdt op locatie bij de camera. Gedetecteerde passages en hun richting worden verzonden naar de Digitale Gracht database. Het videomateriaal wordt niet opgeslagen of verzonden.

De data voor beide types sensoren bestaan uit de volgende gegevens:

- Datum en tijd
- ID van de sensor die de meting heeft gedaan
- Passagerichting

AllSense sensoren

De AllSense is ontwikkeld voor gebruik in op het Amsterdamse binnenwater en bestaat uit de combinatie van een aantal sensoren: microfoons, een vignetlezer en een camera. De sensor heeft twee functies: de detectie van vignetten (identiek aan de gewone vignetlezer) en de detectie van geluidsoverlast.

Geluidsoverlast-incidenten worden gedetecteerd wanneer het gemeten geluidsvolume op het water voor de sensor boven een drempelwaarde uitstijgt. Bij detectie verzameldt de camera een kort beeldfragment. De combinatie van de geluidsoverlastdetectie met het beeldmateriaal en de gedetecteerde vignetten kan door Toezicht en Handhaving gebruikt worden om gericht te kunnen handhaven. Hiervoor gelden strikte afspraken (zie Dataopslag en verwerking).

De data voor vignetdetectie komen overeen met de standaard vignetlezer (zie boven). De geluidsmetingen leveren aanvullende data op.

Geluidsniveau:

- Datum en tijd
- Volume in decibel aan de voorzijde van de sensor
- Volume in decibel aan de achterzijde van de sensor

Het geluidsvolume wordt elke 5 seconden opgeslagen.

Detectie van geluidsoverlast:

- Datum en tijd
- ID van de sensor die de meting heeft gedaan
- Beeld

Het verzamelde beeldmateriaal is alleen beschikbaar voor handhavers, onder voorwaarden die vastgelegd zijn in de Privacyverklaring Verkeersmanagement op de gracht en binnenhavengeld (zie Dataopslag en verwerking).

Dataopslag en verwerking

De data zoals hierboven beschreven worden beheerd door de leverancier en zijn op een aantal manieren toegankelijk voor de Gemeente Amsterdam:

1. Het Digitale Gracht dashboard waarin de metingen gevisualiseerd worden. Hierin worden de locaties van vaartuigen met AIS, de tellingen van gedetecteerde vignetten en passages en de geluidsniveaus weergegeven. Tevens zijn hierin een aantal rapportages te zien over de drukte per rak, overschrijdingen van de maximumsnelheid, detectie van mogelijke illegale ligplaatsen en detectie van mogelijke illegale passagiersvaart.
2. Het binnenwatertoezicht (BWT) dashboard laat overlappende visualisaties en rapportages zien die toegespitst zijn voor informatie-gestuurd handhaven door Toezicht en Handhaving. Wanneer overtredingen geconstateerd worden hebben handhavers toegang tot aanvullende informatie zoals NAW-gegevens die aan een BHG-vignet gekoppeld zijn.
3. De data worden gepseudonimiseerd of geanonimiseerd opgeslagen en zijn in die vorm toegankelijk voor analyse door de gemeente Amsterdam. Deze data worden onder andere gebruikt als toetsing en ondersteuning van beleid en voor de ontwikkeling van nieuwe functionaliteiten die ondersteunend zijn voor de doelen van de Digitale Gracht.

Om de privacy van vaarweggebruikers te waarborgen zijn conform de wetgeving bewaartermijnen vastgesteld voor privacygevoelige data. Hiervoor is een privacyverklaring opgesteld die openbaar beschikbaar is op de website van de Gemeente Amsterdam: https://www.amsterdam.nl/privacy/specifieke/privacyverklaring-parkeren-verkeer-bouw/verkeersmanagement-gracht-privacy/.

1	Diverse bestanden over in/uitvaart bij A-locaties	Aantal vaarbewegingen in/uit een gebied voor inschatting van drukte in juni 2019 (uitgevoerd door leverancier) en het hele jaar 2019	Vraag om te toetsen of groei van aantal vaarbewegingen op deze locaties mogelijk is	Verkenning, resultaten intern gedeeld
2	Rapportage A-locaties 2019	Rapport over drukt op A-locaties in 2019, uitgevoerd door leverancier	Vraag om inzicht in drukte, uitgevraagd aan Global Guide Systems door waternet	Verkenning, resultaten intern gedeeld
3	Bootbewegingen 2018	Master bestand van alle stops van vaartuigen met AIS in de RPA in 2018 dat voor beprijzingsonderzoek is gebruikt (+ aantal excels met deelresultaten). Tot stand gekomen in samenwerking met Eden McCallum	Bronbestand om beprijzingsonderzoek op te baseren	Uitgevoerd en rapport gedeeld met programma Varen en reders
4	Diverse heatmaps - Rapportage op en afstapplekken 2018	Heatmaps van stops per type boot en per reder (+ percentage stops per reder), op basis van "Bootbeweginngen 2018" -bestand (bestand 3)	Inzicht verkrijgen in gebruik van op/afstaplocaties per type bedrijfsvoering/reder als ondersteuning van op-en afstapbeleid	Als verkenning gebruikt voor beprijzingsonderzoek en conceptnotitie
5	Exclusief gebruik locaties opafstapstatistieken	Analyse van gebruik openbare op- en afstaplocaites (o.b.v. "Bootbeweginngen 2018"-bestand)	Als ondersteuning van conceptnotitie openbare op- en afstaplekken	Verkenning zonder concreet resultaat
6	Op- en afstap statistieken per vaartuig 2018	Analyse aantal vaartuigen HOHO-gedrag vertonen op basis van AIS 2018 (o.b.v. bestand 3)	Als ondersteuning van voor beleid rondom hop-on, hop-off als onderdeel van de concept notitie op-/ afstaplocaties	Verkenning op basis waarvan een inschatting is gemaakt van het aantal HOHO-vaartuigen en een karakterisering van hun vaargedrag
7	Gebruik F-steiger	Analyse van aantal momenten waarop meer dan 1 boot tegelijk aanlegt bij de F-steiger	Vraag vanuit ProRail om voor onderhoud tijdelijk opheffing F-steiger te onderzoeken	Verkenning, resultaten intern gedeeld
8	Vaartuigen in jachthaven	Analyse van hoeveelheid vaartuigen in de RPA een ligplaats hebben in jachthavens	Vraag vanuit ligplaatsen-coordinator naar aantal RPA-voertuigen dat in jachthavens ligt.	Verkenning zonder duidelijk resultaat
9	Bootbewegingen 2019 & 2020	Lijst met alle stops van alle vaartuigen met AIS in 2019/2020	Voorbewerkingen data voor beantwoording toekomstige vragen, zoals validatie van aannames op basis van beprijzingsonderzoek	Voorbewerking zonder verder gebruik, verdere ontwikkeling gepland
10	Casussen beprijzing Op/Afstappen Salonboten & HOHO	Uitwerking van een aantal casussen van wat beprijzing voor effect zou hebben op omzet reders, in het bijzonder voor ospitality en hop-on, hop-off	Gevraagd om inzicht te krijgen in de mogelijke consequenties van beleid op- en afstaplekken en beprijzing voor reders	Verkenning zonder duidelijk resultaat, verder uitwerking gepland
11	Diverse bestanden	Analyses van activieit vloot van G4-reders als input voor 3e gesprekronde op/afstappen	Analyse individuele reders om inzicht te geven in eigen vaargedrag in relatie tot voorgestelde nieuwe beleid	Uitgevoerd en gedeeld met reders
12	Activiteit boten per type per tranche	Analyse van het aantal vaartuigen in de RPA dat heel weinig actief was in 2018 (o.b.v. "Bootbewegingen 2018"-bestand)	Verkenning om te bepalen wat de consequenties zouen zijn van het instellen van een ondergrens aan gebruik van een exploitatievergunning	Verkenning zonder duidelijk resultaat
13	Inschattingen vaarbewegingen Dijksgracht	Op basis van vaargedrag van grote rondvaartboten van en naar ligplaatsen is inschatting gemaakt van het aantal vaarbewegingen dat op de Dijksgracht verwacht kan worden na oplevering van ligplaatsen daar.	Vraag vanuit projectleider naar verwachtte drukte bij ontwikkeling ligplaatsen Dijksgracht	Uitgevoerd en intern gedeeld
14	Passages op Geldersekade 2019	Analyse van aantal passages (met AIS) per uur op de Geldersekade	Vraag naar indicatie drukte op Geldersekade voor mogelijke pilot voor transport over water	Verkenning, resultaten intern gedeeld
15	Notitie openbare op en afstaplocaties	Hierin worden aantal stops in 2018 per locatie gerapporteerd (komt overeen met "Bootbewegingen 2018"-bestand gebruikt in beprijzingsonderzoek)	Data-ondersteuning van huidig gebruik van openbare op/afstaplocaties	Onderdeel van conceptnotitie
16	Drukte per uur 2019	Drukte per rak per uur in 2019	Onderzoek om inzage te krijgen in hoe de drukte verdeeld is over de stad en de dag. Op basis hiervan kan een inschatting worden gemaakt van de capaciteit en de knelpunten in het vaarwegennetwerk.	Verkenning zonder duidelijk resultaat, verdere ontwikkeling gepland
17	Rapportage vaarbewegingen overleg programma Varen & THOR" + onderliggende databestanden	Indicatie van drukte in juni 2021 op basis van vignetlezers, geluidsoverlast en AIS data 2019	Vraag om inzage huidige drukte voor overleg tussen THOR en programma Varen	Verkenning, resultaten intern gedeeld
18	Lijst intensief gebuikte locaties buiten officiele op- en afplekken	Locatieaanduiding van plekken buiten officiële op/afstaplocaties waar veel gestops wordt door vaartuigen met AIS (2019)	Verkenning van gebruik om inzage te krijgen in (1) behoefte aan extra op/afstaplocaties en (2) mogelijke noodzaak voor maatregelen	Verkenning, resultaten intern gedeeld