

## **Bijlage 2: Uitwerking Utrechtse Smart City trajecten**

Hier staat een omschrijving van de Utrechtse Smart City trajecten die in bijlage 1 genoemd staan. Het is van belang vooraf te melden dat voor projecten van vóór september 2016 geen Privacy Impact Assessment (PIA) is opgesteld. In de Privacyverordening van de gemeente Utrecht van september 2016 is de verplichting opgenomen om een PIA uit te voeren voor nieuwe verwerkingen van persoonsgegevens en bij wijziging van bestaande verwerkingen. Daarnaast speelt de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) die op 25 mei 2018 van kracht wordt. Hierin is de verplichting opgenomen om een Data Protection Impact Assessment (DPIA) uit te voeren voor alle verwerkingen met een hoog risico. De DPIA en de PIA zijn vergelijkbare instrumenten om een inschatting te maken van de risico's voor de verwerking van persoonsgegevens en de daaraan te verbinden maatregelen om deze risico's te beperken. De internationale adviescommissie van toezichthouders adviseert om DPIA's elke drie jaar te actualiseren.

### **1. Slimme fietsroutes**

Door middel van optische sensoren in fietsenstallingen, meet slimme software of een fietsparkeerplaats bezet is. De verzamelde data betreft het gebruik van fietsparkeerplaatsen (bezet/vrij), niet van personen. Om die reden is een PIA niet aan de orde. De gemeente Utrecht is opdrachtgever en eigenaar van het systeem. Het bedrijf LumiGuide is leverancier van het systeem en verzamelt de data voor de gemeente Utrecht. Alle afspraken over verzamelen, opslaan, analyseren waren onderdeel van de aanbesteding.

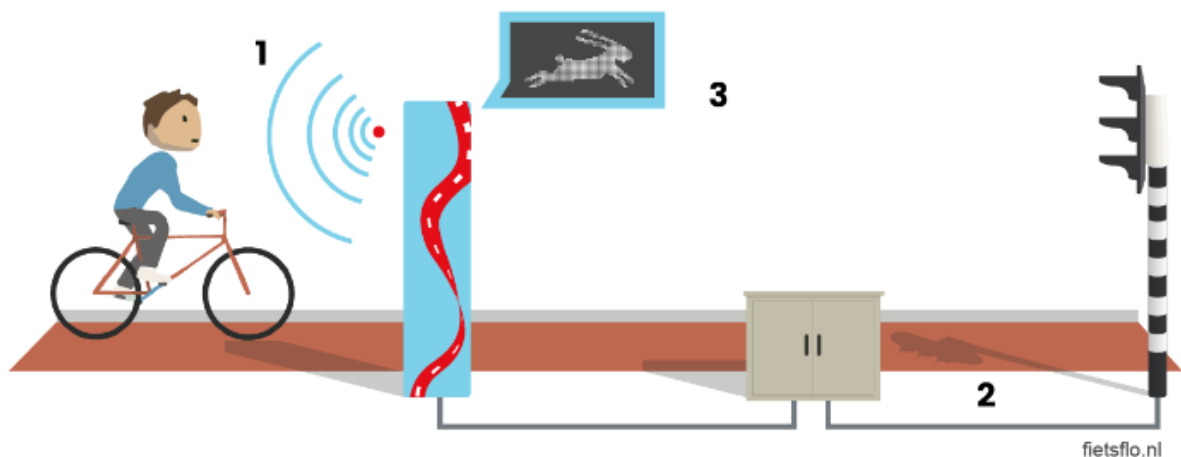
De centrale servers zijn ondergebracht bij een erkend datacentrum in Duitsland (Hetzner). De servers in het datacentrum worden onderhouden door LumiGuide. Bepaald is dat de data gedurende de overeenkomst (2015–2019) beschikbaar dienen te blijven en tot twee jaar na afloop van de overeenkomst nog opvraagbaar dienen te zijn (2021).

De gemeente Utrecht gebruikt de data – via informatieborden op straat, website, app, borden bij de entree van de stallingen en in de stallingen zelf – om fietsers kenbaar te maken hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en waar deze zijn te vinden. De gemeente Utrecht gebruikt de data ook om beleidsdoelstelling te monitoren en/of aan te passen. In opdracht van de gemeente Utrecht heeft LumiGuide van de data ook open data gemaakt. Zo krijgen externe partijen de mogelijkheid zelf analyses uit te voeren en/of de data te integreren in bijvoorbeeld een routeplanner. Zie: <https://utrecht.dataplatform.nl/dataset/p-route-fietsparkeren>.

### **2. Slimme verkeerslichten + Flo**

Slimme verkeerslichten zijn verkeerslichten die data uitzenden naar en kunnen ontvangen van voertuigen en fietsers, en op grond daarvan de verkeersregelingen kunnen aanpassen. Om de eerste ervaring op te doen met slimme verkeerslichten wordt in 2018 een 50-tal slimme verkeerslichten in Utrecht geïnstalleerd.

Op termijn kunnen slimme verkeerslichten ervoor zorgen dat de bestaande wegcapaciteit beter benut wordt. De aanbesteding voor plaatsing van de verkeerslichten is nog niet afgerond, waardoor de installateur en de hiermee gemoeide kosten nog niet bekend zijn. Wanneer bij de dataflow persoonsgegevens in het geding zijn, zal een PIA worden opgesteld. Flo is een groene golf voor fietsers, zie ook [www.fietsflo.nl](http://www.fietsflo.nl). De visualisatie hierna verbeeldt de werking van Flo. Flo meet alléén de snelheid van fietsers. Er worden geen data opgeslagen.



1. De radar van Flo detecteert iedere fietser op twintig meter voor Flo en meet de fietssnelheid.
2. Flo is gekoppeld met de verkeerslichten en ‘weet’ wanneer het verkeerslicht op groen springt en hoe lang het op groen blijft staan.
3. Op basis van de gemeten fietssnelheid en de data uit het verkeerslicht, geeft Flo een persoonlijk snelheidsadvies, waarmee de fietser zonder te stoppen ‘groen licht’ kan halen.

### 3. Slimme fietsenstalling

Wie wel eens een openbare fietsenstalling in Utrecht gebruikt, weet dat hij/zij de barcode op de fiets én die op het losse label moet laten scannen. Exploitant U-stal Holding bv is eigenaar van dit digitale in- en uitchecksysteem. De gemeente Utrecht gunde in 2015 de aanbesteding ‘beheer fietsenstallingen’ aan U-stal. Het bedrijf werkt daarin samen met Wilmar en kennisorganisatie CROW/Fietsberaad. Wilmar levert de scanners om barcodes te lezen én het bedrijf levert een koppeling naar het Fiets Management Systeem (FMS) van CROW/Fietsberaad.

WilMar verzamelt de data ter plaatse en geeft de data door naar het FMS. WilMar vraagt omgekeerd data op uit het FMS om te controleren of iemand een abonnement heeft. De abonnementsinformatie haalt het FMS van de website [www.veiligstallen.nl](http://www.veiligstallen.nl), waar Utrechters een abonnement kunnen afsluiten of verlengen voor een openbare fietsenstalling, buurtstalling of fietstrommel. Deze website is ontwikkeld door CROW/Fietsberaad.

Bij de incheck worden beide barcodes, datum en tijd geregistreerd. Deze gegevens blijven beschikbaar in het FMS, totdat de tweewieler wordt uitgecheckt of bij een opschoning wordt aangemerkt als 'niet aanwezig'. De gegevens worden daarna permanent uit het FMS verwijderd.

De brondata van de abonnementen is het FMS. Deze data worden verwijderd wanneer het abonnement is verlopen én wanneer er geen tweewieler met een incheckdatum binnen de abonnementsperiode meer in de stalling staat. Als dat wel het geval is, worden de abonnementsgegevens enige tijd bewaard, zodat de stallingsmedewerker bij discussie een klant helderheid kan verschaffen over de datum waarop zijn/haar abonnement is verlopen. Als er stallingskosten zijn berekend die niet gedekt worden door een abonnement, dan wordt een kassabon gemaakt met daarop de kosten, betaalmethode, duur van de stalling en de tweewieler-barcode. De bewaartermijn is zeven jaar, wat de eisen van bewaartermijnen voor financiële transacties volgt.

In het FMS worden nog twee cruciale data-tabellen bijgehouden. Ten eerste een tabel met alle bekende tweewielerbarcodes en het soort tweewieler: fiets, bromfiets, etc. Ten tweede een tabel met de kosten, zoals die in de stalling worden berekend. De gegevens worden bewaard, zolang ze relevant zijn voor de werking van het in- en uitchecksysteem.

Tenslotte is er nog een aparte database met generieke bezettingsgegevens per stalling: het totaal aantal ingecheckte tweewielers, het aantal in/uitchecks sinds de laatste inventarisatie, datum, tijd en status van de inventarisaties.

Ten tijde van de gunning in 2015 was de PIA nog onbekend. Op dit moment is op de website veiligstallen.nl een privacy-statement gepubliceerd. Daarnaast bestaat er een privacy statement VeiligStallen/FMS.

#### **4. Slimme afvalcontainers**

Slimme ondergrondse afvalafvalcontainers worden uitgerust met vulgraadsensoren. Een aanbesteding wordt momenteel doorlopen, met als verwachting dat de opdracht voor de zomer kan worden gegund. Het bedrijf dat de aanbesteding heeft gewonnen en de gemoeide kosten zijn op moment van schrijven nog niet bekend.

In 2018 heeft de gemeente Utrecht stapsgewijs ingevoerd dat de route van de vuilnisauto's voor het legen van ondergrondse containers bepaald wordt op basis van de vulgraad van de containers.

De vulgraadsensoren verzamelen middels sonar uitsluitend het afvalniveau van de ondergrondse containers. Er zijn geen persoonsgegevens mee gemoeid, waardoor een PIA niet aan de orde is.

#### **5. Afvalpasjes**

Voor de werking van het pasjessysteem voor restafval, verwijs ik naar de commissiebrief van 8 november 2016. Hierin staat de dataverwerking uitgebreid beschreven. Sinds verschijnen van deze brief is de werking van het pasjessysteem niet meer gewijzigd. De brief vindt u hier:

<http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=41b35454-6329-4f11-b803-d7e5a6141085&ReportId=31567b82-03fd-4833-94012270e0e8ad6b&EntryId=82a2865d-90b0-44c8-a6cf-226c7afb7270&searchtext>

## **6. Woninginbraakvoorspeller en hotspotaanpak**

De gemeente Utrecht ontvangt dagelijks van de politie een overzicht met de adresgegevens van gepleegde woninginbraken (geslaagde inbraken en pogingen tot inbraak) waarvan aangifte is gedaan, inclusief informatie over de gehanteerde inbraakmethode. Deze informatie wordt gebruikt om de gezamenlijke inzet te bepalen van politie en de gemeentelijke afdeling Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte. Daartoe is een voorspellend model ontwikkeld, waarbij de politiegegevens worden verrijkt met gemeentelijke data, zoals meldingen en kenmerken over de openbare ruimte (vernieling, zwerfvuil).

Daarnaast worden gegevens toegevoegd over de bevolkingssamenstelling, zoals doorstroming, dichtheid en leeftijdsgroepen en samenstelling van de woningvoorraad naar eigendomsverhouding. In combinatie met de historische inbraakgegevens over de afgelopen jaren, worden gebieden van 100x100 meter vastgesteld, waar een verhoogde kans is op woninginbraken.

Op basis van deze gegevens en het aangiftebeeld in relatie tot de delicten autokraak, fietsdiefstal en vernielingen wordt de tweewekelijkse inzet van het flexteam gezamenlijk bepaald door politie en de gemeentelijke afdelingen Veiligheid en Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte.

Naast deze hotspotaanpak worden politiegegevens ook gebruikt in de handhavingsoverleggen in elk van de tien wijken, waar onder regie van de gebiedsmanager veiligheid met politie en Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte afspraken worden gemaakt over een breed pallet aan preventieve acties, waaronder voorlichtingscampagnes. Doel is het versterken van de preventieve aanpak, om daarmee de criminaliteit op genoemde delicten af te remmen. De afspraken rondom de gegevensuitwisseling met de politie zijn vastgelegd in een convenant met politie eenheid Midden-Nederland, dat de burgemeester van Utrecht (mede) heeft ondertekend. Een PIA was niet aan de orde, omdat de uitwisseling feiten en objectgegevens betreft en geen persoonsgegevens.

## **7. Kenteken-parkeren**

De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor het kenteken-parkeren in de stad. De gemeente Utrecht vraagt verschillende leveranciers om gegevens te verzamelen in het kader van de parkeerhandhaving. Voor de werking van kenteken-parkeren in Utrecht is bijgaande visualisatie gemaakt.

# Kenteken parkeren

## Betrokken organisaties



### Gemeente Utrecht – VTH

1. Het verlenen van vergunningen
2. Verantwoordelijk voor parkeerhandhaving door parkeercontroleurs en scanauto's
3. Exploiteur van parkeerautomaten



### Belproviders parkeren

Applicaties waar klanten via mobiele telefoon parkeerrechten kunnen kopen.



### Rijksdienst voor wegverkeer (RDW)

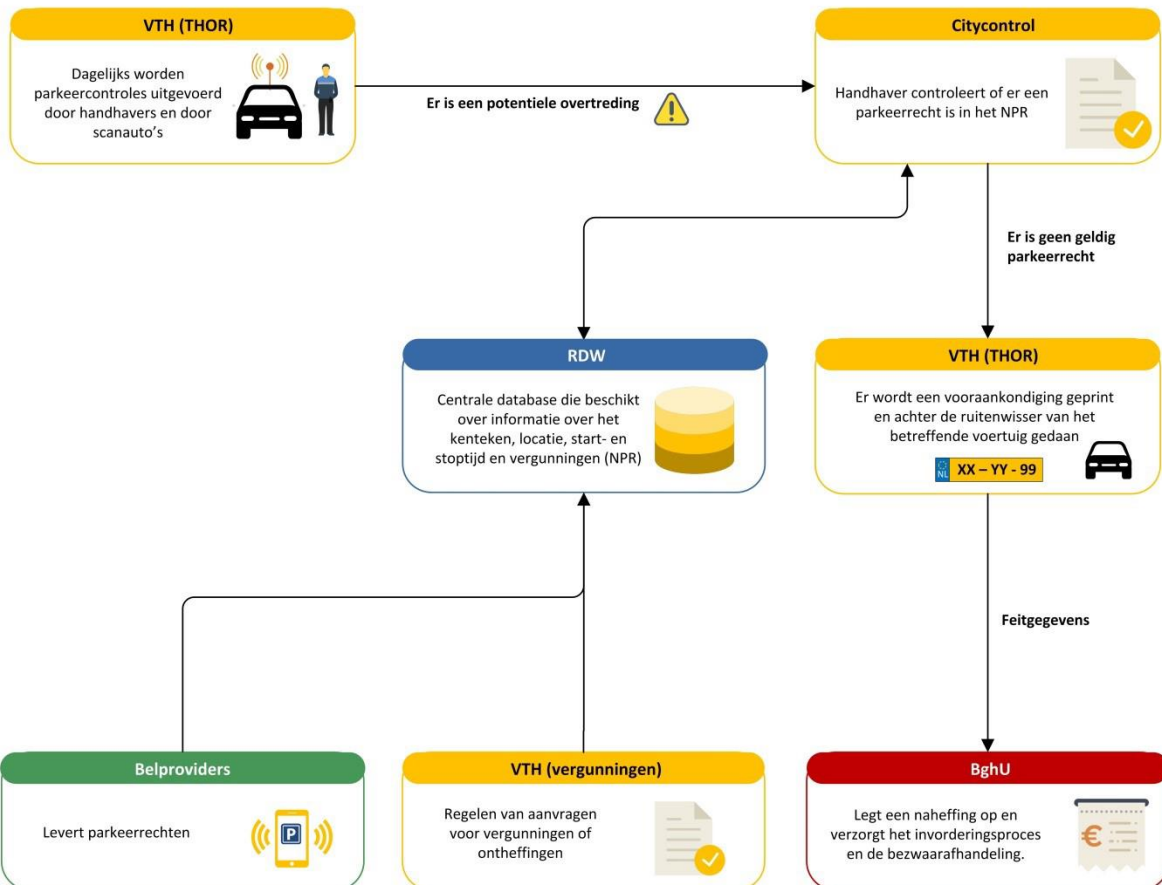
Centrale database (NPR) waar vergunningen geregistreerd worden. Leveren informatie over kenteken, locatie, start- en stoptijd



### Belastingen Gemeente Utrecht en hoogheemraadschap Utrecht (BghU)

Het verzenden van naheffingen naar eigenaren van voertuigen die de regels overtreden

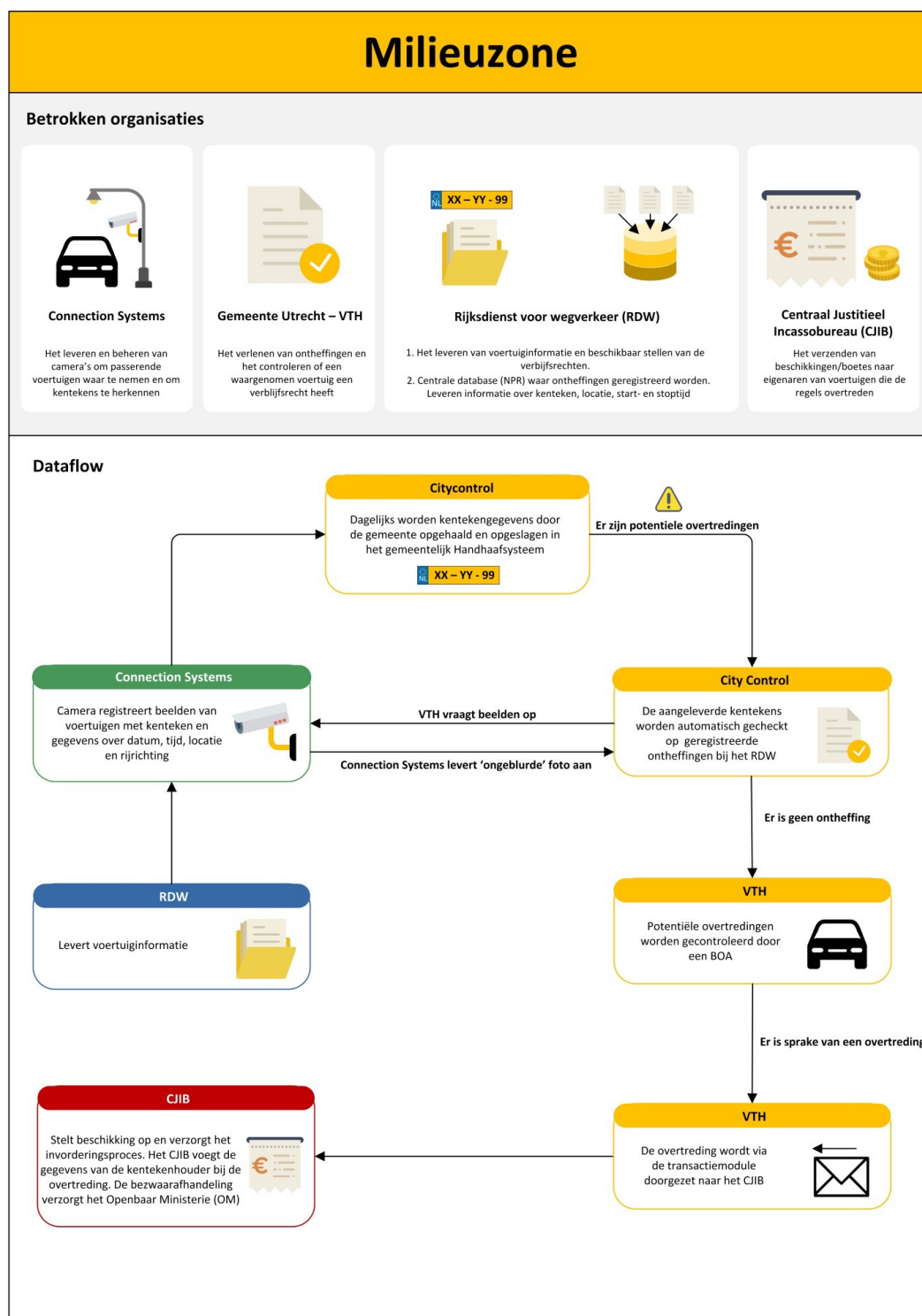
## Dataflow



De totale kosten om het nieuwe handhavingssysteem te bouwen tot aan oplevering bedragen eenmalig 340.000 euro en daarna jaarlijks 95.000 euro in de gebruiksfase en worden gedekt uit de parkeeropbrengsten.

## 8. Milieuzone

Voor de werking van de handhaving milieuzone is bijgaande visualisatie gemaakt.



In het kader van de Handhaving Geslotenverklaring Domplein en Verbetering Handhaving Voetgangersgebied is een PIA opgesteld in 2017. Omdat opzet en uitvoering van het systeem identiek is aan het systeem dat voor de handhaving van de milieuzone wordt gebruikt, is deze PIA ook toepasbaar voor de handhaving van de milieuzone. Eén van de uitkomsten van de PIA was het ontbreken van de bewerkersovereenkomst met Connection Systems. Deze is inmiddels opgesteld en geldt zowel voor de camera's Domplein als voor de camera's in de milieuzone.

## **9. Cameratoezicht**

Voor handhaving van de openbare orde – inclusief het voorkomen van strafbare feiten die invloed hebben op de orde en rust in de samenleving – maakt de gemeente Utrecht gebruik van 78 openbare orde-camera's. Naast handhaving, leidt het gebruik van camera's tot efficiëntere inzet van politie en andere diensten (bijzonder opsporingsambtenaren, brandweer etc), heeft het een preventieve werking en bevordert het hiermee het gevoel van veiligheid. Naast de 78 OOV-camera's hangen in en rond het stationsgebied 17 CTOV-camera's (Camera Toezicht Openbaar Vervoer).

Op grond van artikel 151c lid 6 Gemeentewet worden de met de camera's gemaakte beelden gedurende maximaal vier weken bewaard. De software is ingesteld op een bewaartermijn van 28 dagen, waarna de desbetreffende data automatisch worden overschreven. Alleen als er een concrete aanleiding is te vermoeden dat de gegevens noodzakelijk zijn voor de opsporing van een strafbaar feit, mogen de beelden die hierop betrekking hebben langer worden bewaard. Opslag van de data gebeurt in het gemeentelijke datacentrum.

Het verwerken van de beelden gebeurt op grond van de Wet Politiegegevens. Op grond van deze wet mag de politie in opdracht van het Openbaar Ministerie opgenomen beelden verstrekken aan andere opsporingsdiensten. De gemeente en de politie hebben een privacyreglement afgesloten waarin hierover afspraken zijn vastgelegd.

Ons cameraregister is beschikbaar als open dataset en als visualiatie op de kaart. Daarnaast kunnen ondernemers een camera aanmelden en daarmee bijdragen aan een totaaloverzicht van camera's in Utrecht. Via deze link vind je het cameraregister en het meldformulier:

<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/privacy/cameras>

## **10. Slimme lantaarnpalen**

Het traject Slimme lantaarnpalen is onderdeel van het Iris project. In het Europese Iris-project wordt met meerdere partijen samengewerkt aan verschillende aspecten van de energietransitie. In totaal doen 43 organisaties mee uit tien Europese landen. Partners in Utrecht zijn: de gemeente Utrecht, Bo-Ex, Universiteit Utrecht, Utrecht Sustainability Institute, LomboxNet, Eneco, HKU, Stedin, QBUZZ, KPN, Civity. Het project zal worden gedemonstreerd in de Utrechtse wijk Kanaleneiland.

Bij het traject van slimme lantaarnpalen zijn we in de beginfase om openbare verlichting aan te besteden. Daarbij is de gedachte dat een lantaarnpaal voor meer gebruikt zou kunnen worden dan alleen openbare verlichting. Het zou bijvoorbeeld ook kunnen dienen om luchtkwaliteit, hittestress of geluid te kunnen meten. Binnen de gemeente wordt momenteel een brede verkenning gedaan of voor welk doel de lantaarnpaal nog meer zou kunnen dienen. Op het moment dat deze verkenning gedaan is en er sprake zou zijn van sensoriek in de lantaarnpaal zal een DPIA worden uitgevoerd.

## 11. Lomboxnet

Lomboxnet is één van de partners waarmee wordt samengewerkt aan de energietransitie in Utrecht. Lomboxnet is een private partij die de dienst smart solar charging heeft ontwikkeld. In dit concept kan via een laadpaal niet alleen een elektrische auto voorzien worden van zonne-energie, maar kan ook stroom terug geleverd worden aan huishoudens. Dit concept is gekoppeld aan een elektrisch deelautoconcept – we drive solar – waarmee meer impact op de transitie van het energiesysteem kan worden gerealiseerd.

Persoonsgerelateerde data spelen op twee momenten een rol. Ten eerste bij het laden.

Alleen de laadpas wordt gezien door de eigenaar van de laadpalen – Smart Solar Charging BV – en niet de bijbehorende NAW-gegevens. De laadpas dient om de betaling van de afgenomen energie te verrekenen.

Ten tweede bij het gebruik van de we drive solar-auto's. Data is hier alleen zichtbaar voor de deelauto-operator – Ecarshare – voor support, beheer en facturatie van de ritten. Ook hier is het laden anoniem: een eigenaar van een willekeurige laadpaal kan niet zien wie op welk tijdstip heeft geladen. Alleen het laadpasnummer is zichtbaar.

Het anonimiseren is met een het OCCP-protocol van Elaad gerealiseerd. Voor meer technische informatie over dit protocol: <https://www.elaad.nl/research/interoperability> en tevens de open charge alliance: <http://openchargealliance.org>.

## 12. Slim melden

Met de toepassing Slim melden kunnen inwoners meldingen over hun leefomgeving aan de gemeente Utrecht doorgeven. Slim melden registreert gegevens over de melding zelf (onderwerp, locatie, foto) en contactgegevens, indien de melder deze invult. Deze contactgegevens zijn van belang t.b.v. de afhandeling van de melding via de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht slaat de slim melden-data op in een eigen datacenter.

Meldingen worden in Utrecht vijf jaar bewaard. Deze termijn is gebaseerd op de VNG selectielijst-2017 die de basis vormt voor bewaren en vernietigen van informatie, conform de Archiefwet en regelgeving. De gemeente Utrecht gebruikt de meldingendata om analyses te kunnen maken t.a.v bijvoorbeeld handhaving in en beheer van de openbare ruimte. Bij de gemeente Utrecht worden de data opgeslagen in het zaaksysteem. Op het zaaksysteem is een penetratie-tests door ethische hackers uitgevoerd, om de beveiliging te testen.

Leverancier Civity bewaart alle data zeven dagen, waarna deze worden vernietigd. Dit is gedaan, zodat er nooit data-verlies optreedt als er onverhoopt problemen ontstaan bij het overbrengen van data van Civity naar de gemeentelijke omgeving. Het aantal dagen is vrij instelbaar. Leverancier Civity slaat de data beveiligd op in het KPN-datacenter in Almere. De afspraken tussen Civity en de gemeente Utrecht liggen vast in een dienstverleningsovereenkomst en in een algemene bewerkersovereenkomst. Civity gebruikt de meldingendata – zonder de persoonsgegevens – om deze om te zetten in open data voor hergebruik via het Utrechtse open dataplatform. De volgende data worden als open data gepubliceerd: zaaknummer, status, locatie, datum melding, categorie en beschrijving. Zaken die niet worden gepubliceerd als open data zijn: informatie van overlastmeldingen en contactgegevens van de melder, nl. naam, emailadres, telefoonnummer.



worden, is conform Telecom-eisen voor openbare telecomnetwerken geregeld. In de overeenkomst is expliciet afgesproken dat de data niet voor andere trajecten ingezet mag worden. Momenteel wordt er conform de AVG gewerkt aan een bewerkersovereenkomst.

### **13. Wifi-tracking binnenstad**

Het bedrijf Citytraffic heeft passantentellingen uitgevoerd in de binnenstad van Utrecht. Het bedrijf heeft de gemeente hiervan indertijd niet op de hoogte gesteld. Er bestaat geen wettelijke bepaling die een bedrijf verplicht om de gemeente van het doen van passantentelling of tracking in kennis te stellen.

T.a.v. wifi-tracking in de binnenstad verwijs ik verder naar de commissiebrief van 8 juli 2016. Hierin staat beschreven wat de relatie is van de gemeente Utrecht t.a.v. een dergelijk initiatief in de marktsector. Zie voor de brief, als antwoord op schriftelijke vragen:

<https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=utrecht&id=c7dfb116-5d4d-40f7-8285-d3a735c427a5>

### **14. Smart stadium Galgenwaard**

FC Utrecht, Stadion Galgenwaard, Huawei, Tele2 en de gemeente Utrecht hebben de ambitie om stadion Galgenwaard te ontwikkelen tot een 'healthy phigital experience', een plek waar de fysieke wereld en de digitale wereld in elkaar vloeien, ten gunste van de gezondheid, plezier, beleving en gemak van bezoekers.

In 2017 is door betrokken partijen een netwerk met supersnelle internet connectiviteit gerealiseerd en zijn 3380 zonnepanelen in gebruik genomen. Het stadion is daardoor energieneutraal én levert energie voor bijna 300 Utrechtse huishoudens. Stadion Galgenwaard is daarbij de verwerkingsverantwoordelijke partij mbt persoonsgegevens en de gemeente Utrecht is deelnemer aan het traject. De gemeente Utrecht heeft op geen enkele wijze een verantwoordelijke rol bij dit traject.

### **15. Survey mobiliteit Westplein**

De gemeente Utrecht heeft, naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad, verkend op welke manier het aantal motorvoertuig-bewegingen over het Westplein gereduceerd kunnen worden. Daarbij wilden we onderzoeken welke vormen van mobiliteitsmanagement en smart mobility maatregelen het meest effectief zijn om het mobiliteitsgedrag van reizigers te beïnvloeden. Hiervoor heeft de gemeente Utrecht advertenties geplaatst op social media en in lokale kranten en dagbladen, waarbij mensen worden uitgenodigd mee te doen aan een survey. Voor de nieuwe aanpak zal op korte termijn ook een DPIA uitgevoerd.

### **16. Kentekenherkenning parkeerterreinen en -garages**

De gemeente Utrecht heeft bij haar parkeervoorzieningen (parkeergarages en P+R) gebruik gemaakt van het zogenaamde kenteken parkeren. Het doel hiervan is het verbeteren van haar bedrijfsvoering 'exploitatie parkeervoorziening', maar vooral voor het gemak van haar klanten. De parkeervoorzieningen zijn uitgerust met kentekenregistratiecamera's bij de in- en uitrit van de parkeervoorziening. Deze camera's registreren alleen kentekens van voertuigen die de parkeervoorziening in- en uitrijden en leggen geen personen vast. In de

bijbehorende DPIA staat de aard van de verwerking van persoonsgegevens nader toegelicht.

## **17. Havenmeester**

Bij het Smart City traject Havenmeester zijn we nog in de beginfase maar wel voornemens om op korte termijn een DPIA uit te voeren. Vanwege die reden hebben we dit traject wel opgenomen in ons overzicht. Hieronder een korte omschrijving:

Bij het traject Havenmeester gaat het om het ontwikkelen en onderhoud van een applicatie die het innen van havengelden, uitgifte van vergunningen voor woonarken en uitgifte vergunningen voor recreatieboten mogelijk maakt. Deze applicatie digitaliseert tevens de papieren handelingen uit het huidige proces van de inning van havengelden zodat de havenmeester een meer faciliterend i.p.v. controlerende rol kan vervullen. Met de ontwikkeling en het onderhoud van de bovenstaande applicatie streven we naar een transparante en volledige inning van havengelden én een transparant en volledig overzicht van vergunningen van woonarken en recreatieboten realiseren. Met de huidige applicatie is dat niet mogelijk. In principe zullen burgers vanuit een eigen profiel een bezoek aanmelden/ vergunning aanvragen, komt dit verzoek bij de gemeente binnen en kan er direct via iDeal worden betaald bij goedkeuring. De gegevens die zij in hun profiel invullen hebben betrekking op wie zij zijn, hun boot/ woonark en afhankelijk van de betalingsmethode die gekozen wordt zijn dit ook facturatiegegevens.

## **18. Taxibewegingen Stationsgebied**

Dit project is in 2018 afgerond. Er is gebruik gemaakt van laag resolutie camera's en ANPR camera's om de taxibewegingen in het Stationsgebied te kunnen analyseren. Het doel was een definitieve keuze voor het aantal taxistand- en bufferplaatsen en de routing van taxi's in het Stationsgebied te kunnen onderbouwen.



Er is bewust gekozen voor cameraonderzoek omdat dit een zeer betrouwbaar en valide onderzoeksresultaat geeft en daarbij onveilige situaties voor de tellers en de omgeving voorkomen worden.

### **19. Verkeerstellingen voetgangersgebied binnenstad**

Gezien de snelle groei van het aantal bezoekers in de binnenstad heeft het college aangekondigd eind 2018 de ontwikkeling te evalueren. Het tellen van het aantal voetgangers en fietsers staat hierin centraal en vormt te basis voor het bepalen van trends en ontwikkelingen op dit gebied.

Begin januari 2018 hebben we een drietal bureaus gevraagd om een aanbieding te doen. Het bureau dat onze voorkeur had (Vinotion) bood aan om voetgangers en fietser te tellen met camera's in plaats van dit handmatig te doen. In 2018 hebben we een antal keer voor een periode van enkele weken op twee locaties in de binnenstad het aantal voetgangers en fietsers geteld. De tellocaties waar de camera's tijdelijk zijn geplaatst zijn gelegen aan de Oudegracht 140 (ter hoogte van café Flater) en de Vismarkt 4 (ter hoogte van Coffee Company).

Werkwijze Vinotion: De teldata worden verzameld door middel van camera's die zijn voorzien van beeldanalyse software. Deze software genereert real-time data ('enen en nullen') over de activiteiten in beeld. De software is in staat om de volgende zaken te detecteren:

- aantallen fietsers en voetgangers
- richting aangeven
- snelheden van de objecten aangeven
- dichtheidsdata van de objecten aangeven

Real-time data genereren betekent dat het niet nodig is de camerabeelden uit te kijken. Zowel de opdrachtnemer als opdrachtgever zien de beelden in principe niet. Het opslaan van de camerabeelden is niet nodig; de beelden kunnen direct na het omzetten naar data worden vernietigd. Ook met het oog op eventuele controles of trainings-/leeractiviteiten vanuit de

opdrachtnemers worden de camerabeelden voor dit project niet opgeslagen. De werkwijze van Vinotion wordt geïllustreerd in een document met toelichting op referentieprojecten dat als bijlage bij dit document is gevoegd. Voor het garanderen van de privacy van personen bij het uitvoeren van de tellingen heeft Vinotion een Privacy Statement opgesteld op basis van het principe privacy-by-design dat als bijlage bij dit document is gevoegd.

Vereisten overeenkomst gegevensverwerking: doordat de camerabeelden niet worden opgeslagen in het kader van het tellen van fietsers en voetgangers is een overeenkomst op dit punt niet nodig. Wel dient de opdrachtnemer een afdoende beveiliging tegen het stelen of inzien van de camerabeelden door derden aannemelijk te maken. Zie ook het bijgevoegde protocol tegen het ongewenst stelen of inzien van de camerabeelden. In het kader van het controleren van de correcte werking van de camera's en software zijn controles uitgevoerd. Gegevens die in het kader van de controle tijdelijk worden opgeslagen dienen na afloop van de controle direct te worden vernietigd. Omdat er tijdens de controle wel persoonsgegevens worden verwerkt (camerabeelden) hebben we hiervoor een DPIA opgesteld.

## **20. Zwembaden cameratoezicht**

Wij maken bij het beheer van Zwembaden gebruik van toezicht van camerabeelden. Het doel hiervan is op meerdere niveaus:

### **1. Vooraf & preventief:**

- Het doel is potentiële veroorzakers van overlast of plegers van criminaliteit hun gedrag aan te laten passen
- Afschrikken mogelijke daders en overlastgevers

### **2. Veiligheidsgevoel verbeteren**

- Rechtstreeks & proactief
- Door rechtstreeks toezicht kunnen incidenten vroegtijdig worden gesignaleerd waarna er een reactie kan worden gegeven waardoor het incident niet (verder) escaleert

### **3. Beheer openbare ruimte, leefbaarheid**

- Hulpverlening
- Noodhulp

### **4. Conflict- en crisishantering**

- Achteraf & repressief
- Door beelden op te nemen kunnen deze achteraf worden gebruikt, bijvoorbeeld als bewijsmateriaal in een rechtszaak of voor een automatische boete
- Opsporing strafbare feiten

## **21. Slimme laadpalen en sensoren wegdek**

We analyseren de gegevens over het gebruik van laadpalen om te beoordelen of en hoe uitbreiding van het netwerk van laadpalen moet plaatsvinden. We gebruiken de gegevens om de bezetting en gebruik van de laadpalen te meten. Hiermee kunnen we de prestatieafspraken met de exploitant van laadpalen meten en financieel afhandelen. We gebruiken de gegevens ook voor onderzoeksdoeleinden samen met de Hogeschool van Amsterdam. We gebruiken (versleutelde) Laadpasnummers, Connectietijden (waar en hoe lang heeft een pasnummer gebruik gemaakt van een laadpaal), Hoeveelheid geladen stroom, Locatie van de laadpaal, gebruikte vermogens tijdens het laden. De gemeente verwerkt

hierbij alleen gepseudonimiseerde gegevens en herleidt de gegevens niet naar personen. De exploitant van de laadpalen is verantwoordelijk voor de verwerking van de persoonsgegevens van de laadpalen. Binnenkort kunnen we bij een deel van de nieuwe laadpalen met een aanvullende sensor in het wegdek ook zien hoe lang een auto een laadplek bezet heeft gehouden, ook als er niet geladen wordt. Deze gecombineerde data zal gebruikt worden in een pilot ‘laden zonder bord’ waar onderzocht zal worden of het gebruik van parkeerplaats in overeenstemming met het beleid tav elektrisch laden is. In 2017 is een DPIA opgesteld voor deze verwerking, die echter per abuis niet formeel aan de FG is voorgelegd. Voor de nieuwe situatie met de aanvullende sensor wordt een nieuwe DPIA opgesteld.

## **22. Sensoren gehandicaptenparkeerplaatsen**

De gemeente Utrecht is een pilot gestart mbt gebruik van sensoren bij 50 openbare gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij zijn geen persoonsgegevens gemoeid gezien het feit dat de sensor alleen weergeeft of een gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar is. Een ieder kan middels een openbare app (On wheels) inzien welke gehandicaptenparkeerplaats op dat moment beschikbaar is en van daaruit een keuze maken.

## **23. Slimme meters flatgebouw**

De gemeente Utrecht werkt samen met een aantal organisaties binnen het Iris project om slimme meters in een flatgebouw te realiseren. De betrokken partners zijn Bo-ex, Stedin Eneco, de gemeente Utrecht en het Utrechts Sustainability Institute. Bij dit traject zijn er 12 appartementen van het flatgebouw geïsoleerd en opgeknapt en hierbij wordt aan bewoners de slimme thermostaat Eneco Toon gratis aangeboden. Daarbij gaat het alleen om het kastje zelf, niet het verbruik van de energie. Als je als bewoner hiervoor in aanmerking wil komen, dan worden de data van jouw energieverbruik gedeeld met partijen: Eneco krijgt toegang tot de ruwe data en de gemeente Utrecht krijgt toegang tot geaggregeerde data. Hierbij worden persoonsgegevens van de bewoners nadrukkelijk niet gedeeld met deze partijen.

Bewoners zijn vrij om te kiezen of ze hieraan willen deelnemen. In november 2019 zal een PRA worden gestart en op basis van deze uitkomsten worden besloten of een DPIA noodzakelijk is. De focus van de PRA zal liggen op welke data dan worden gedeeld via de Toon naar de energieleverancier en de gemeente.

## **24. Verkeersonderzoeken**

Voor verkeersonderzoeken waar de standaard methode wordt toegepast met het gebruik van Automatic Numberplate Recognition camera's (ANPR) Camera's, wordt geen PIA opgesteld. De standaard methode is conform hoofdstuk IIb “Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten” van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

## **25. Damplein**

De Privacy Impact Analyse (PIA) richt zich op de digitale handhaving van de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer over het Damplein door middel van het inzetten van handhaafcamera's met automatische kentekenherkenning. Deze PIA legt mogelijke risico's bloot die te maken hebben met privacy en informatiebeveiliging en draagt bij aan het vermijden of verminderen van deze privacy en informatiebeveiligingsrisico's. Het voorkeursstelsel voor digitale handhaving van de geslotenverklaring van het Damplein is opgebouwd uit bekende en bewezen onderdelen: camerasysteem met bijbehorende software en backoffice, ontheffingensysteem en de bestaande handhaafapplicatie bij het organisatie onderdeel VTH van de gemeente Utrecht. Dit stelsel sluit al aan op het kentekenregister van de RDW, het sanctioneringssysteem bij het CJIB en het bezwaarafhandelingsstelsel van het CV-OM. Invoering van de digitale handhaving vergt geringe aanpassingen van systemen en werkprocessen die nu operationeel zijn bij het Openbaar Ministerie Midden Nederland en bij de gemeente Utrecht.

Het voorstel is om bij beide in- en uitgangen van het Damplein een ANPR-handhaafcamera te installeren. Alleen beelden met mogelijke kentekens worden vastgelegd. Zowel de beelden van het voertuig als het kenteken met bijbehorende gegevens zoals datum, tijd, locatie, rijrichting, betrouwbaarheidspercentage worden versleuteld in het camerasysteem opgeslagen. De gegevens zijn alleen na inloggen met een wachtwoord op het camerasysteem bereikbaar. De gegevens blijven maximaal 48 uur in de camera opgeslagen. De (mogelijke) kentekens (inclusief locatie en datum/tijd) worden dagelijks vanuit het camerasysteem via een beveiligde mobiele dataverbinding naar het backoffice-systeem van de leverancier van de camera's verzonden. (De beelden blijven dus achter in de opslag van de camera). Na 48 uur worden de kentekengegevens uit het backoffice-systeem stelsel verwijderd.

Het verwerken van de potentiële overtredingen is een taak van de gemeente Utrecht. VTH/THOR verwerkt de aangeleverde kentekens met behulp van de handhaafapplicatie die automatisch de vergelijking tussen waargenomen kentekens en geregistreerde ontheffingen uitvoert. Dagelijks worden alleen de "mismatches" door de applicatie ter controle aangeboden aan BOA's van VTH. Zij controleren alleen potentiële overtredingen door interactief de onderliggende beelden op te vragen bij de leverancier van het camerasysteem. De leverancier haalt pas dan het beeld van de overtreding op bij de camera op en levert aan de BOA om dit beeld visueel te controleren.

De overtredingen worden door de gemeente Utrecht via de transactiemodule doorgezet naar het CJIB. Daar worden deze feiten verrijkt met de kentekenhoudergegevens en de beschikking wordt opgesteld. Het CJIB verzorgt het invorderingsproces en de bezwaarafhandeling. Ten behoeve van de bezwaarafhandeling kan men aanvullende informatie (bv. de beelden) opvragen bij de gemeente.

## **26. Camera analyse Musicallaan**

Anderhalf jaar geleden (net voor de AVG) is er door middel van cameraobservatie gekeken naar verkeersgedrag op het kruispunt Musicallaan – Rijnkennemerlaan (de 0-meting). Aan de hand van de observaties is het kruispunt heringericht. Na de herinrichting komen er veel klachten en meldingen binnen over verkeersonveiligheid op het kruispunt. Daarom wil er een 1-meting worden gehouden met dezelfde methode voor het verrichten van

verkeersonderzoek naar gedragingen op het kruispunt Musicallaan–Rijnkennemerlaan, met als doel inzicht in (bijna-)conflicten en stopgedrag van verkeersdeelnemers. De methode is camera-observaties 1 volledige week, 24 uur per dag, waarna de beelden daarna handmatig worden geanalyseerd door een extern bureau. De resultaten van de analyse zullen daarna worden gerapporteerd aan de gemeente.

## **27. Snuffelfiets**

De gemeente Utrecht is deelnemer aan het Snuffelfiets traject, waarbij 500 vrijwilligers een jaar lang al fietsend fijnstof in de buitenlucht meten. Het doel van het project is kennis vergroten over het gebruik van sensoren op fietsen en de luchtkwaliteit op fietsroutes te bepalen. De verzamelde gegevens kunnen bijvoorbeeld helpen bij de verbetering van de infrastructuur. En ook bij de ontwikkeling van meer groene fietsroutes.

Dit project is een samenwerking tussen de provincies Utrecht en Gelderland, verschillende gemeenten, fietsorganisaties, de bedrijven SODAQ en Civity en het RIVM. Provincie Utrecht is de verwerkingsverantwoordelijke partij en de gemeente Utrecht faciliteert bij het verkrijgen van deelnemers. De provincie is verantwoordelijk voor het project en de gegevensverwerking ervan. 75 mensen melden zich bij de gemeente Utrecht aan voor het project. De gemeente Utrecht verzamelt alleen de naam, mailadres en woonplaats van de 75 deelnemers die deelnemen aan het project, om de kastjes namens de provincie uit te reiken. Wij houden zelf contact met de 75 deelnemers over voortgang van het project en voor bijeenkomsten. De registratie voor het gebruik van de kastjes verloopt via de provincie. De meetgegevens van het Snuffelfiets traject komen beschikbaar via [www.snuffelfiets.nl](http://www.snuffelfiets.nl). Daarnaast zullen ze ook terug te vinden zijn op ons Samen Meten dataportaal.

## **28. MAAS**

Bij het Mobility as a Service (MAAS) zijn we een van de betrokken deelnemers. Hierbij werken we samen met de regio's Amsterdam Zuidas, Eindhoven, Groningen–Drenthe, Limburg en Rotterdam–Den Haag. We voeren een pilot uit in de Utrechtse wijk Leidsche Rijn en hieronder staat informatie over het traject:

In één app een reis plannen, boeken, reizen en betalen, dat is Mobility as a Service (MaaS). Of het nu gaat om je reis naar Schiphol, naar werk, 's avonds na de bioscoop naar huis of bezoek aan familie. De te ontwikkelen dienst helpt mensen met kiezen tussen verschillende mogelijkheden om van A naar B te reizen en bevat informatie over alle modaliteiten (OV, (deel)auto's, (deel)fietsen, taxi's, veerboten, etc.). Hierdoor zijn losse kaartjes voor verschillende onderdelen van een reis of het betalen via een aparte app (bijvoorbeeld voor een deelauto) niet meer nodig. Het actuele reisadvies dat via Goedopweg aangeboden zal worden voor inwoners van Vleuten, Leidsche Rijn en De Meern is gebaseerd op persoonlijke voorkeuren van reizigers. Ook worden reizigers tijdens hun reis ondersteund met extra informatie, bijvoorbeeld over eventuele wijzigingen of vertragingen in hun reis en alternatieven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met de betrokken regionale en lokale overheden maximaal € 20 miljoen beschikbaar voor de cofinanciering van de opstartkosten van de te ontwikkelen reisdiensten in de pilots. De overheid investeert dus niet direct in een app.

Door het ministerie van I&W is een raamoverkomst gesloten met leveranciers van een Maas oplossing waarbij de "leidraad omgaan met persoonsgegevens" als bindend is opgenomen.