

## **BIJLAGE: samenvatting verkenning mogelijkheden voor wetgeving**

### *Algemeen*

- Over de wenselijkheid en mogelijkheid om gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer beschikbaar te stellen, lopen de meningen uiteen.
- Enerzijds zijn er de vervoerbedrijven die behoedzaam omgaan met het delen van informatie om strijdigheid met bestaande regelgeving te vermijden. Anderzijds zijn er partijen die menen dat in het gesubsidieerde concessiestelsel OV-data in principe onbeperkt en zo actueel mogelijk beschikbaar moet worden gesteld.
- De bedrijfsvertrouwelijkheid van informatie kan in het geding zijn in situaties waarin de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is. Er is geen goede maatstaf om vast te stellen waar de bedrijfsgevoeligheid van informatie begint of eindigt. Wel is het zo dat wanneer gegevens over opbrengsten of winsten ontbreken (en dat is het geval bij het beschikbaar stellen van alleen OV-data) het argument van bedrijfsvertrouwelijkheid in betekenis afneemt.
- Als het om concurrentieverhoudingen gaat, leidt het beschikbaar stellen van informatie eerder tot meer dan minder concurrentie, met name onder mobiliteitsdienstverleners.
- Er zijn omstandigheden denkbaar waarin de zittende vervoerder met een concurrentienadeel te maken kan krijgen bijvoorbeeld bij open toegang op het spoor of bij cabotage in het kader van een internationale busverbinding. Hiervoor gelden beschermingsconstructies voor de zittende vervoerder (in de vorm van economische evenwichtstoetsen) om een onevenredige inbreuk op de concessie te voorkomen.
- De Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) stelt hoge eisen aan de verwerking van persoonsgegevens. Verwerking van persoonsgegevens is slechts onder een beperkt aantal voorwaarden rechtmatig, waarvan het voldoen aan een wettelijke verplichting die op een verwerkingsverantwoordelijke rust, er één is.
- Binnen het kader van de AVG zijn de vervoerders verwerkingsverantwoordelijk voor de verwerking van transactiegegevens van de reiziger.

### *Wet Personenvervoer 2000*

- De Wet Personenvervoer 2000 biedt in artikel 30c een grondslag om regels te stellen aan het beschikbaar stellen van geanonimiseerde, niet op personen herleidbare informatie uit vervoerbewijzen.
- Het anonimiseren van persoonsgegevens is een verwerking die onder de regels van de AVG valt. Eenmaal volledig geanonimiseerd vallen gegevensbestanden niet meer onder de werking van de AVG.

### *Wet op het Centraal Bureau voor de Statistiek*

- Op grond van de wet op het Centraal Bureau voor de Statistiek kunnen vervoerders in beginsel bij algemene maatregel van bestuur verplicht worden om gericht en specifiek bepaalde informatie op persoonsniveau te delen met het CBS.
- De minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK) is verantwoordelijk voor het CBS en beheert de CBS-wet.
- De minister van EZK kan een algemene maatregel van bestuur op basis van de CBS-wet overwegen als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan: het moet gaan om werkzaamheden die passen binnen de wettelijke taak van het CBS, de informatie moet noodzakelijk zijn voor het CBS om een bepaalde statistiek te maken (uitvoering wettelijke taak) en het publieke belang van de extra informatie weegt op tegen het treffen van een wettelijke regeling (aantonen van nut, noodzaak en proportionaliteit) vanwege de last die het verplicht leveren van informatie op de sector legt.
- Voor de uitvoering van taken zal het CBS zich altijd eerst tot de sector richten voor informatie.

### *Conclusie*

- Op grond van het vorenstaande is de eerste prioriteit het uitwerken van wetgevingsopties op grond van de Wet personenvervoer 2000.
- Wetgeving op basis van de Wet Personenvervoer 2000 zou een aantal met elkaar samenhangende problemen kunnen oplossen:
  - o er kan een leveringsplicht worden ingesteld. Die ontbreekt nu, zodat vragende partijen, er niet zeker van kunnen zijn dat zij de gevraagde informatie ook inderdaad krijgen;

- er kan een afweging worden gemaakt tussen enerzijds publieke belangen (behoefte aan informatie) en anderzijds bescherming van commerciële belangen van concessiehouders. Deze commerciële belangen zijn in het concessiestelsel met hun exclusieve rechten weliswaar beperkt, maar ze zijn er wel;
- er kan een norm worden geïntroduceerd die bepaalt welke informatie direct via een website, loket of portaal beschikbaar kan worden gesteld (generiek, aanbodgericht) en welke informatie op aanvraag beschikbaar wordt gesteld en onder welke voorwaarden (specifiek, vraaggericht);
- het kan vervoerders voldoende zekerheid te bieden dat zij bij het verstrekken van informatie binnen de wettelijke kaders blijven met name die van de AVG omdat er dan een wettelijke verplichting op hen rust om informatie beschikbaar te stellen.

#### *Hoofdpijnennotitie*

Voordat definitief tot wetgeving wordt besloten zal eerst een hoofdpijnennotitie worden opgesteld waarin volgens het stramien van het integraal afwegingskader voor de regelgeving (IAK nut, noodzaak en proportionaliteit van de verschillende wetgevingsopties worden uitgewerkt. Hierin komen in ieder geval aan bod:

- de vraag naar informatie bij verschillende doelgroepen;
- het publieke belang om informatie verplicht beschikbaar te stellen;
- de aard van te beschikbaar te stellen informatie;
- de wijze van het beschikbaar stellen van informatie;
- de frequentie van de beschikbaarstelling;
- commerciële belangen van vervoerders;
- eisen van de AVG met inbegrip van de (regelmatige) uitvoering van zgn. "data privacy impact assessments";
- uitvoeringsorganisatie (waaronder het proces van anonimiseren van gegevens en het gelijke speelveld);
- financiering met inbegrip van het toepassen van tarieven voor afnemers;
- administratieve lasten en toezicht.