



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## **Vrachtwagenheffing Nederland**

Privacy impact assessment

Datum 18-06-2019

## Colofon

Bestuurskern  
Dir. Wegen en Verkeersveiligheid

Den Haag

## Management Samenvatting:

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een heffing voor vrachtwagenverkeer (vrachtwagenheffing) in te voeren. Dit heeft zich inmiddels gemanifesteerd in een concept wetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de keten van gegevensverwerkingen. Onder deze gegevens zitten ook persoonsgegevens.

De AVG is van toepassing op de verwerking van deze persoonsgegevens. De AVG vereist dat gegevens rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt. Om te toetsen of de persoonsgegevens in het stelsel van vrachtwagenheffing ook rechtmatig, zorgvuldig en transparant worden verwerkt, is deze privacy impact assessment (PIA) uitgevoerd.

Het stelsel werkt met een keten van organisaties die elk hun eigen aandeel hebben in het gehele stelsel van vrachtwagenheffing.

Zo levert de dienst aanbieder (een private organisatie) boordapparatuur, de on-board unit (OBU), aan de vrachtwagenhouder en gaat de vrachtwagenhouder een dienstovereenkomst aan met de dienst aanbieder. De dienst aanbieder verzamelt verplaatsing- en locatiegegevens van de vrachtwagen middels de OBU en stelt op basis van de geregistreerde kilometers een tolmelding op (aantal kilometers op heffingsplichtige wegen, het tarief en het te betalen bedrag). De tolheffer ontvangt deze tolmelding en de heffingen.

Langs de kant van de weg staat controle- en handhavingsapparatuur. Een partij zal apparatuur en diensten verlenen die de handhaver in staat stellen om de heffingsplichtige voertuigen te controleren. Middels ANPR camera's, laser- en radartechnologie zullen heffingsplichtige voertuigen worden geïdentificeerd en gefotografeerd. Tevens wordt de OBU uitgelezen door DSRC technieken. De kentekens en OBU's worden automatisch herkend en vergeleken met verwijzingenlijsten, uitzonderingenlijsten en vrijstellingslijsten. De verwijzingenlijst is een lijst opgesteld door de dienst aanbieder met alle OBU's waarvoor zij heffingen afdragen. De uitzonderingenlijst is een lijst van de tolheffer met alle ongeldig verklaarde en gemelde OBU's en de vrijstellingslijst is een lijst met alle kentekens die zijn vrijgesteld van vrachtwagenheffing. Indien een heffingsplichtig voertuig niet geregistreerd staat bij een dienst aanbieder, een niet goed werkende OBU heeft of op de uitzonderingenlijst staat, zal de handhaver nader onderzoek doen dat eventueel kan leiden tot een boete.

De voornaamste persoonsgegevens die worden verwerkt ten behoeve van de uitvoering van de vrachtwagenheffing zijn:

- Locatie en verplaatsingsgegevens van voertuigen (en dus de bestuurder van dat voertuig)
- Gegevens over het naleven van het stelsel van vrachtwagenheffing door de vrachtwagenhouder of de bestuurder van het voertuig (plaatsing van OBU's op uitzonderingenlijsten, incl. redenen)
- Foto's en automatische herkenning van kentekens
- Bezwaar- en beroepsdossiers inzake boetes en betwiste inningen

De grondslag voor de verwerking van deze persoonsgegevens ligt vast in het concept wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Dit biedt een grondslag voor zowel de private dienst aanbieder alsmede voor de betrokken overheidsorganisaties.

De voornaamste aandachtpunten die uit de PIA komen zijn de volgende:

Er worden op verschillende plaatsen in de keten gegevens verwerkt over de locatie en verplaatsing van voertuigen en (dus) de bestuurder van deze voertuigen. Deze gegevens vinden hun oorsprong bij de OBU en zullen via een proxy naar de dienst aanbieder worden doorgegeven. Deze gegevens maken (het mogelijk) inzichtelijk waar een individuele bestuurder is geweest in de periode dat hij de vrachtwagen heeft bestuurd. Dit zijn gegevens waar zorgvuldig mee om dient te worden gegaan en dienen dus niet verder verspreid te worden dan noodzakelijk. Zoals het stelsel nu is ontworpen, is het niet noodzakelijk om de gegevens verder te verspreiden dan bij de dienst aanbieder, op twee processen na. Enerzijds kan de tolheffer op verzoek de gegevens opvragen bij gevallen waar er bezwaar wordt gemaakt tegen de heffing. Anderzijds kan de tolheffer periodiek controles uitvoeren bij de dienst aanbieder om te valideren of de heffingen juist worden berekend en uitbetaald. Naast deze processen hoeft de tolheffer deze gegevens niet in te zien. Het is van belang om te garanderen dat buiten deze processen om deze gegevens ook daadwerkelijk bij de dienst aanbieder blijven en een adequaat niveau van bescherming krijgen.

Het is de bedoeling dat een groot deel van de diensten worden uitgevoerd door private, commerciële organisaties. Deze organisaties hebben meer belangen dan sec het uitvoeren van het stelsel van vrachtwagenheffing. Dit brengt enkele privacy gerelateerde risico's met zich mee. Zo is het voor de dienst aanbieder vanuit commercieel oogpunt interessant om een breder pakket aan diensten te leveren dan sec het faciliteren van vrachtwagenheffing. Door de implementatie van een OBU zijn er ineens veel dingen mogelijk qua data-diensten, nu de OBU het mogelijk maakt om allerlei voertuig gerelateerde data te verzamelen. Zo kan ook bijvoorbeeld het rijgedrag van de bestuurder worden meegenomen in de datastromen. Deze gegevensverwerkingen vallen niet onder de wettelijke grondslag van de vrachtwagenheffing. De dienst aanbieder dient er dus zelf zorg voor te dragen dat een rechtmatige grondslag aanwezig is voor de verwerking van dergelijke gegevens. Hij is zelf verantwoordelijk voor het naleven van de AVG op dit gebied.

Daarnaast dient er voor gewaakt te worden dat organisaties de gegevens die worden verzameld in het kader van vrachtwagenheffing niet gaan gebruiken voor secundaire doeleinden.

Het laatste punt wat van belang is om hier te noemen zijn de bewaartermijnen. Het concept-wetsvoorstel heeft voor een aantal verwerkingen specifieke bewaartermijnen gesteld, zo ook voor de verplaatsingsgegevens. Dienst aanbieder verwerken verplaatsingsgegevens om de hoogte van de heffing te berekenen en hun facturen te kunnen onderbouwen. Des te langer deze gegevens worden bewaard, hoe groter de inbreuk is op de persoonlijke levenssfeer van de bestuurder van de vrachtwagen. Art. 9 lid 3 bepaald dat deze gegevens maximaal 1 jaar mogen worden bewaard door de dienst aanbieder.

De tolheffer kan ook (een subset van) deze verplaatsingsgegevens opvragen bij de dienst aanbieder in geval van periodieke controles alsmede in gevallen waar de houder van de vrachtwagen bezwaar aantekent tegen de hoogte van de heffing. De Minister van IenW bewaart deze vervolgens maximaal twaalf weken ter afhandeling van de controles of bezwaren.

Voor de bewaartermijnen voor gemaakte foto's en beeld van kentekens en voertuigen zijn geen specifieke termijnen gesteld. In dit geval mogen deze gegevens niet langer worden bewaard dan noodzakelijk is voor het gesteld verwerkingsdoel. In het contract met de leverancier(s) van wegakantsystemen maakt de Minister van IenW afspraken over de betreffende bewaartermijnen.

## Inhoud

### Colofon—2

### Management Samenvatting:—3

### Inhoud—6

#### **1 Inleiding—8**

- 1.1.1 Regeerakkoord kabinet-Rutte III—8
- 1.1.2 Europese Elektronische Tolheffingsdiensten (EETS-regelgeving)—9

#### **2 Technische werking en datastromen—10**

- 2.1 Ontwerp in hoofdlijnen—10
- 2.2 Actoren:—11
- 2.3 Gegevensverwerkingen en datastromen—12
- 2.4 Details per gegevensstroom:—17
  - 2.4.1 Wegkant Apparatuur en Wegkant Backend—17
  - 2.4.2 On-board Unit en Proxy—19
  - 2.4.3 Gegevensverwerkingen Dienstaanbieder—22
  - 2.4.4 Tolheffing Monitoring—26
  - 2.4.5 Tolheffer Financiële Afwikkeling—29
  - 2.4.6 Fine Collect processen—30
  - 2.4.7 Fysieke handhaving—30

#### **3 Privacy en Vrachtwagenheffing—31**

- 3.1 Relevante persoonsgegevens vrachtwagenheffing—31
  - 3.1.1 Gewone persoonsgegevens—31
  - 3.1.2 Controle- en toezichtsgegevens—31
  - 3.1.3 Heffings- en betalingsgegevens—32
  - 3.1.4 Handhavingsgegevens—32
  - 3.1.5 Gewone persoonsgegevens voor communicatie met betrokkene—32
- 3.2 Categorieën van betrokkenen—33
- 3.3 Verwerkingsdoeleinden—34
- 3.4 Verwerkingsverantwoordelijke en verwerkers—34
- 3.5 Bewaartermijnen—36
- 3.6 Juridische grondslag gegevensverwerking—36
- 3.7 Noodzaak en evenredigheid—37
- 3.8 Belang van de gegevensverwerking—38
- 3.9 Rechten van betrokkene—38

#### **4 Privacy risico's en beheersmaatregelen—39**

- 4.1 Algemene aandachtspunten—39
- 4.2 Risico's met betrekking tot dienstverleners als zijnde commerciële partijen—40
  - 4.2.1 Risico op tekortkomingen passende bescherming persoonsgegevens—40
  - 4.2.2 Risico op secundair gebruik van persoonsgegevens—41
  - 4.2.3 Verwerken van meer persoonsgegevens dan noodzakelijk:—41
  - 4.2.4 Gebrek aan transparantie tegenover voertuigbestuurders—41
- 4.3 Data opslag en verwerkingsrisico's—42
  - 4.3.1 Ongeautoriseerde data extracties of rapportages—42
  - 4.3.2 Gegevens worden langer opgeslagen dan noodzakelijk—42
  - 4.3.3 Ongeautoriseerde toegang—43

4.4	Er worden onrechtmatig bijzondere of strafrechtelijke persoonsgegevens verwerkt—
44	
4.4.1	onrechtmatige verwerking van strafrechtelijke gegevens—44
4.4.2	fouten in registratie op uitzonderingenlijsten—44
4.5	Gegevensverwerkingen in beroeps- en bezwaardossiers—45
4.6	Meekoppelrisico's—45
4.7	Algemene beveiligingsrisico's en risico's op datalekken—45

Bijlage 1: Overzicht gegevensstromen

Bijlage 2: Overzicht verwerkingen en grondslagen

## 1 Inleiding

In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III is het voornemen opgenomen om een heffing voor vrachtwagenverkeer (vrachtwagenheffing) in te voeren.

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen persoonsgegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de gegevensverstrekking in de keten. De vrachtwagenheffing moet voldoen aan de wettelijke eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG hieraan stellen. In verband hiermee worden periodiek Gegevensbeschermingseffectbeoordelingen (GEB) uitgevoerd. De meer gebruikelijke term voor een GEB is Privacy Impact Assessment (PIA). In deze GEB/PIA zal daarom het begrip PIA gebruikt worden. Door het uitvoeren van een PIA wordt de bescherming van persoonsgegevens op een gestructureerde manier onderdeel van de belangenafweging en de besluitvorming van voorgenomen beleid, regelgeving en (ICT-)projecten binnen de keten van betrokken organisaties. Dit verhoogt de kwaliteit van de besluitvorming. Een PIA kan meermaals en op verschillende momenten worden uitgevoerd en geactualiseerd.

Dit is de versie van de PIA op de vrachtwagenheffing in de fase van het concept-wetsvoorstel. Het document is opgesteld aan de hand van het Model Gegevensbeschermingseffectbeoordeling Rijksdienst. De PIA is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de voorgenomen verwerkingen en de architectuur van de vrachtwagenheffing. In hoofdstuk 3 worden de privacyaspecten van de vrachtwagenheffing uiteengezet en in hoofdstuk 4 zullen de geïdentificeerde risico's en aanbevolen maatregelen worden besproken. Deze risico's en maatregelen zullen terug te herleiden zijn op de individuele verwerkingen.

Dit document is een groeidocument. De verschillende onderdelen worden alle concreter en uitgebreider in latere stadia en in latere versies van deze PIA. Dit is de tweede versie van de PIA. Indien er veranderingen in het ontwerp of in de architectuur plaatsvinden, zal dit moeten worden verwerkt in deze PIA. Op deze wijze wordt uitvoering gegeven aan het beginsel van *privacy by design*.

### 1.1.1 Regeerakkoord kabinet-Rutte III

Zoals in de inleiding al aangegeven is in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III het voornemen om een vrachtwagenheffing in te voeren opgenomen:

*“In navolging van omliggende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer (“Maut”) ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming.”*

Het kabinet kiest voor een maatregel waarbij Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens gaan meebetalen aan het werkelijke gebruik van de Nederlandse wegen: een vrachtwagenheffing. Invoering van een vrachtwagenheffing en de investeringen in innovatie en verduurzaming zullen ook bijdragen aan de in het regeerakkoord opgenomen CO<sub>2</sub>-reductie-opgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem.



Uit de tekst van het regeerakkoord kunnen enkele belangrijke uitgangspunten worden afgeleid waaraan het systeem voor vrachtwagenheffing zal moeten voldoen:

- Interoperabiliteit buurlanden: het systeem van de vrachtwagenheffing wordt – in lijn met Europese richtlijnen – zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in de ons omliggende landen. Dit verlaagt de administratieve lasten van de sector en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer van personen en goederen.
- Geen extra apparatuur in vrachtwagens: het regeerakkoord stelt dat voor vrachtwagens geen extra apparatuur benodigd is, zodat de transportsector geen onnodige lastenverhoging ervaart. Dit betekent dat de apparatuur (On Board Unit ofwel OBU) die al in een vrachtwagen aanwezig is voor het Duitse of Belgische tolsysteem, zo mogelijk ook in het Nederlandse systeem moet kunnen worden gebruikt.

#### 1.1.2 *Europese Elektronische Tolheffingsdiensten (EETS-regelgeving)*

Europa heeft in de Richtlijn 2019/520/EU de voorwaarden vastgelegd om de interoperabiliteit tussen elektronische tolheffingsystemen voor het wegverkeer in de Europese Unie (EU) te waarborgen. De richtlijn is van toepassing op de elektronische inning van alle typen tolgelden op het gehele wegennet binnen de EU, van stadswegen en verbindingswegen tussen de steden, snelwegen, hoofdwegen en secundaire wegen tot voorzieningen als tunnels, bruggen en veerponten.

Richtlijn 2019/520/EU definieert tevens de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS). De EETS-regelgeving houdt in dat toldomeinen (landen en regio's waar een tolheffing geldt) vrije toegang moeten bieden aan kandidaat-dienstverleners, wars van elk monopolie, en dat gebruikers van de toldienst (de weggebruikers) in staat moeten worden gesteld om met één overeenkomst met één dienstverlener gebruik te kunnen maken van alle toldomeinen.

Op grond van de nieuwe richtlijn moeten lidstaten tevens een nationaal elektronisch register bijhouden. In het register leggen de lidstaten vast welke EETS-gebieden er op hun grondgebied zijn en aan welke dienstaanbieders ze registratie hebben toegekend. De RDW is voor Nederland aangewezen als instantie die de registratie van en het toezicht op dienstaanbieders verzorgt. In Nederland zijn er nog geen EETS-gebieden. Wel staat er al een (EETS-)dienstaanbieders geregistreerd.

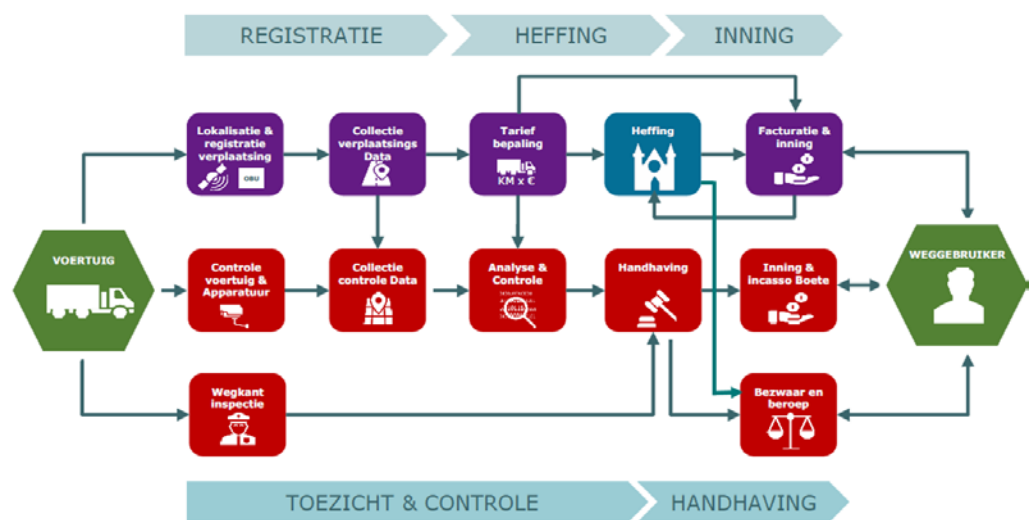
Voorwaarde voor dienstaanbieders om toegelaten te worden tot het Nederlandse systeem van vrachtwagenheffing is dat ze voldoen aan alle technische specificaties van de toldomeinen die genoemd gaan worden in de zogenoemde EETS Domain Statements (tolgebiedsverklaring). Het betreft onder andere de nauwkeurigheid van de metingen van voertuigen op tolwegen, de communicatie met de handhavingdiensten, de beschikbaarheid van de backoffice en stabiliteit van de financiële basis en stromen.

## 2 Technische werking en datastromen

Om helder uiteen te zetten wat de privacy impact zal zijn op de verwerking van (persoons-)gegevens bij het implementeren en uitvoeren van het stelsel van vrachtwagenheffing, is het noodzakelijk om eerst de techniek te doorlopen. In dit hoofdstuk zal de technische werking worden uitgelegd en worden de verschillende datastromen en gegevensverwerkingen inzichtelijk gemaakt. Het hoofdstuk zal niet alle gegevensverwerkingen uitwerken, maar voornamelijk diegene die impact kunnen hebben op de persoonlijke levenssfeer of gegevens die daarmee verband houden.

### 2.1 Ontwerp in hoofdlijnen

In de hierna volgende figuur is de werking van het vrachtwagenheffingssysteem op hoofdlijnen weergegeven.



Alle heffingsplichtige voertuigen worden verplicht een *on-board unit* (OBU) aan boord te hebben als zij van de openbare weg gebruik maken. Deze OBU dient ten alle tijden geactiveerd te zijn. De houder van een vrachtwagen is verantwoordelijk voor de correcte werking van de OBU tijdens het gebruik van de openbare weg (zie art. 1 jo. art. 3 van de het concept-wetsvoorstel). De gegevens die van belang zijn om het juiste tarief toe te kunnen passen, zoals het kenteken en/of voertuigkenmerken, moeten eenmalig worden doorgegeven aan de dienst aanbieder. Deze gegevens worden opgenomen in de OBU.

Wanneer de vrachtwagen zich begint te verplaatsen, registreert de OBU de verplaatsing, gebruikmakend van de GNSS-voorzieningen (GPS, Glonass of Galileo) in de OBU. Op basis van deze gegevens kan het te betalen bedrag worden berekend (afstand maal tarief).

De OBU verstuurt de informatie naar de proxy van de aangesloten dienst aanbieder, die de berekening maakt met behulp van de contextdata zoals kaarten, tarieven en regels, die is ontvangen van de Tolheffer. De proxy stuurt de uitkomst van de berekening en toldata naar de backend van de dienst aanbieder die de bedragen over een bepaalde periode aggregeert en periodiek factureert aan de klant. De dienst aanbieder is verplicht om de verschuldigde heffing af te dragen aan de tolheffer,

voor alle klanten waarvoor hij garant staat. De dienstaanbieder stuurt de tolverklaringen door naar de Tolheffer.

Er wordt in aanvulling daarop voor de handhaving gebruik gemaakt van controleapparatuur langs de weg die het voertuig kan detecteren en de OBU kan uitlezen. Het voertuig wordt door de apparatuur gedetecteerd als heffingsplichtige vrachtwagen. Wanneer er een heffingsplichtig voertuig is gedetecteerd wordt gebruikgemaakt van ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*) om het kenteken vast te leggen en DSRC (*Dedicated Short Range Communication*) om de on-board unit (indien aanwezig) uit te lezen. Het toegepaste protocol voor het uitlezen van de OBU is microwave DSRC conform ISO 12813. De informatie kan worden verrijkt met de locatiegegevens van de wegkantapparatuur indien het GNSS signaal onvoldoende is. De gegevens worden verstuurd naar de backend van de leverancier van de apparatuur voor de wegkantcontroles: de Roadside Operational Backend. Daar wordt het beeldmateriaal en de andere data opgeslagen en eventueel handmatig geïnterpreteerd tot het juiste kwaliteitsniveau is bereikt. Vervolgens wordt de informatie doorgestuurd naar de backoffice van de handhaver. Hier wordt een eventuele overtreding vastgesteld als blijkt dat de gebruiker zich niet aan de regels heeft gehouden, bijvoorbeeld door zich in geval van een defect niet tijdig te melden bij de dienstaanbieder. Wanneer een overtreding is vastgesteld wordt de OBU en het bijbehorende kenteken opgenomen in het dossier onregelmatigheden.

Als de handhaver administratief een overtreding door de gebruiker constateert, kan een boete worden opgelegd. Hiervoor wordt een verzoek voor inning van de boete verstuurd naar de boeteinning, verzorgd door het CJIB. Ook kan een weggebruiker staande worden gehouden, bijvoorbeeld als de handhaver aan de wegkant heeft geconstateerd dat het betreffende voertuig in het fysieke handhaving register is geplaatst, als de handhaver op basis van eigen waarneming een overtreding heeft geconstateerd of als er onbetaalde boetes ontstaan.

De toezichthouder houdt namens de tolheffer toezicht op de dienstaanbieders. De toezichthouder controleert de dienstaanbieder aan de hand van de informatie en de rapportages die de dienstaanbieder dient te verstrekken, onder andere de Tolverklaringen, en vergelijkt deze met de data uit de controleapparatuur. De uitkomsten worden vergeleken met de afgesproken KPI's (kritische prestatie-indicatoren) van de dienstaanbieder.

## 2.2 Actoren:

In het gehele stelsel van vrachtwagenheffing spelen de volgende actoren een rol.

Rol	Beoogde organisatie	Omschrijving
De dienstaanbieder	Private organisatie of Hoofddienstaanbieder	Faciliteert het bijhouden van belastbare kilometers en zorgt voor het berekenen en factureren van de heffingen aan de heffingsplichtige
De tolheffer	Minister van I&W, uitvoerend: RDW en Rijkswaterstaat (RWS)	Int de tolheffingen van de dienstaanbieder en zorgt voor verdere financiële afwikkeling.
De toezichthouder	Minister van I&W, uitvoerend: RDW, RWS	Houdt toezicht op het juist en volledig afdragen van heffingen door de dienstaanbieders.
De Handhaver	Minister van I&W, uitvoerend: RDW,	Houdt controle op de heffingsplichtige voertuigen en het

	Inspectie leefomgeving en transport	correct voldoen aan het stelsel van vrachtwagenheffing.
Leverancier wegkant systemen	Nog niet bekend	Levert de diensten die de handhaver in staat stellen om controles uit te voeren. (scan portalen, ANPR camera's en verwerking).
Publiek incassokantoor	Ministerie I&W, uitvoerend: CJIB	Verwerkt eventuele boetes binnen het stelsel.
Gerechtsdeurwaarders	-	Verwerkt eventuele wanbetalingen van boetes binnen het stelsel.
Beroepsinstanties	Bestuursrechter	Oordeelt in beroepszaken.
Tolsysteemmanager	Ministerie van I&W	Bepaalt het beleid en de tarieven omtrent het stelsel. Behandeling bezwaar en beroep tegen principiële punten van de heffing.

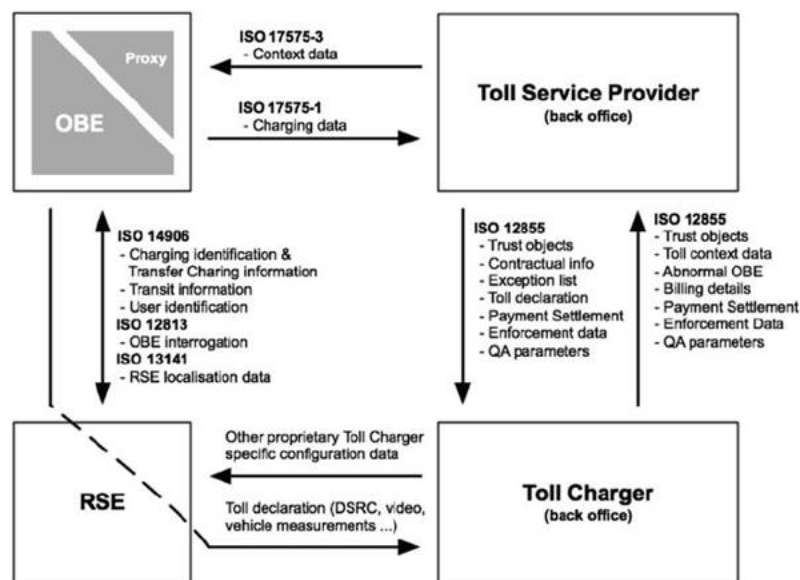
De bovengenoemde actoren kunnen op enig moment in het proces persoonsgegevens verwerken in het kader van vrachtwagenheffing. Op welke moment zij dit precies doen en welke persoonsgegevens dit precies betreft zal uiteen worden gezet in de volgende paragraaf: de gegevensverwerkingen en datastromen.

### 2.3 Gegevensverwerkingen en datastromen

Het stelsel van de Nederlandse vrachtwagenheffing wordt zodanig ingericht dat wordt voldaan aan Richtlijn 2019/520 betreffende de interoperabiliteit van systemen voor elektronische tolheffing. Dit betekent tevens dat op het gebied van informatie-uitwisseling een aantal ISO-standaarden van toepassing zijn:

- De standaard ISO 17575 definieert de informatie-uitwisseling tussen de front-end (de OBU) en het backoffice systeem van de dienstaanbieder;
- De standaard ISO 12855 definieert de informatie-uitwisseling tussen dienstverlener en tolheffer;
- De standaard ISO 12813 heeft betrekking op de (DSRC-)communicatie tussen OBU en wegkantstelsel in het kader van toezicht bij tolheffingssystemen die zijn gebaseerd op GNSS.

De samenhang tussen deze standaarden is weergegeven in onderstaande figuur:



Figuur 1: gegevensstromen en ISO-standaarden

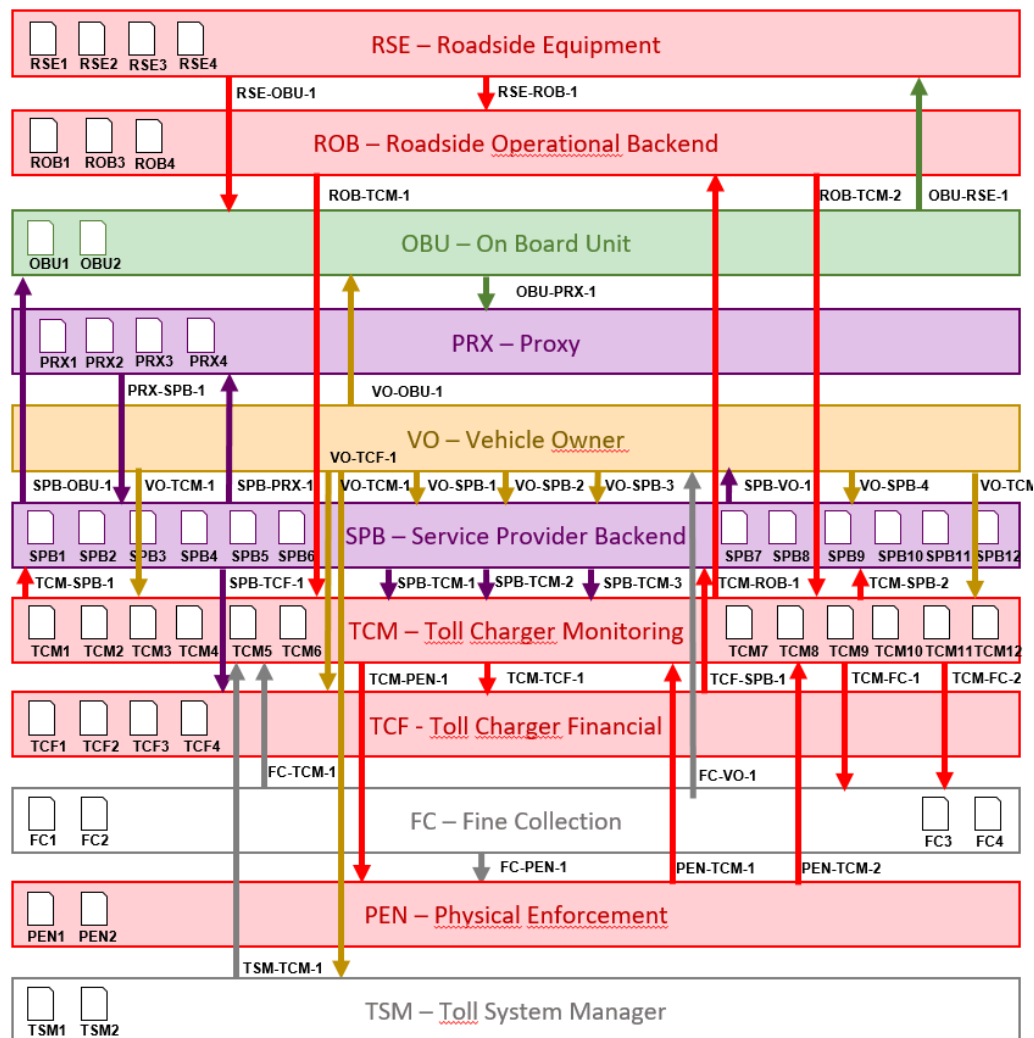
De technische implementatie van de informatie-uitwisseling tussen de backoffice-systemen van dienstaanbieder en tolheffer wordt vormgegeven conform de technische standaard CEN/TS 16986.

Bij het uitvoeren van het stelsel, komen meerdere actoren voor die in hun eigen rol gegevens verwerken ten behoeve van vrachtwagenheffing. Om de actoren zoveel mogelijk van elkaar gescheiden te houden zijn de gegevensverwerkingen visueel weergegeven in onderstaand overzicht in de zogenoemde “zwemlanen” (figuur 2). In deze zwemlanen zijn de verschillende actoren en gegevensverzamelingen zichtbaar. Tevens is inzichtelijk gemaakt welke gegevensverwerkingen op welk moment van wie naar wie gaat. Het schema is hieronder weergegeven en toont alleen de actoren, uitwisselingen en gegevensverzamelingen. Een meer gedetailleerde versie met alle processen is bijgevoegd in bijlage 1.

In het schema worden in totaal 11 zwemlanen gedefinieerd en 40 gegevensverwerkingen. In onderstaande tabel wordt kort uiteengezet wat elke zwemlaan behelst en welke gegevensverwerkingen daarin plaatsvinden.

Naam	Organisatie 1	Organisatie 2
RSE - Wegkantapparatuur	Leverancier wegkantsystemen	
ROB - Wegkant backend	Leverancier wegkantsystemen	
OBU - On-board Unit	Vrachtwagenhouder / Bestuurder	
PRX - Proxy OBU	Vrachtwagenhouder / Bestuurder	Private dienstaanbieder of Hoofddienstaanbieder
VO - Voertuigeigenaar	Vrachtwagenhouder / Bestuurder	
SPB - Backend Dienstverlener	Private Dienstaanbieder	Hoofddienstaanbieder
TCM - Tolheffer Controle	RDW namens Min. van I&W	
TCF - Tolheffer financiële diensten	RWS namens Min. van I&W	
FC - Boete inning	CJIB namens Min. van I&W	Rechtbank (Bestuursrechter)
PEN - Fysieke handhaving	Inspectie Leefomgeving en Transport (namens Min. I&W)	
TSM - Tolsysteemmanager	Ministerie I&W	

De gegevensverwerkingen worden in het schema weergegeven met de document icoontjes en een bijbehorende code. Elke gegevensverwerking is een stap in het proces omtrent vrachtwagenheffing. Elke pijl in het schema representeert een gegevensuitwisseling. Elke pijl heeft een code welke het uitwisselings-ID voorstelt. In totaal zijn er 40 gegevensverwerkingen, welke in de onderstaande tabel worden samengevat en in dit hoofdstuk uitgebreid worden toegelicht. Deze toelichting zal voornamelijk worden bekeken vanuit een privacy-oogpunt.



Figuur 2: Gegevensverwerkingen en uitwisselingen in zwemlanen

Code	Dataverzameling	Toelichting
RSE 1	Data uit wegkantapparatuur (camera's, laser, radar etc.)	Dit omvat de ruwe dataverzameling langs de kant van de weg.
RSE 2	Ontvangen OBU data	Dit omvat de ontvangen OBU data langs de kant van de weg. Dit wordt uitgelezen via DSRC technologie door de wegkant apparatuur.
RSE 3	Vehicle Passage Record (VPR)	Dit bestaat uit de ontvangen data uit de OBU door de wegkant systemen.

Privacy impact assessment Vrachtwagenheffing

ROB 1	Database van Wegkantdata en OBU data (VPR data)	OBU data (ISO 12813), locatiedata wegkantapparatuur (ISO 13141) en Wegkantapparatuurdata zoals beeldmateriaal.
ROB 3	Vergelijkingslijst met signaleringslijst	De signaleringslijst bevat een subset aan gegevens uit het fysieke handhavingsregister. Indien de camera's een kenteken op deze lijst aantreffen op de weg, zal de fysieke handhaver een signaal ontvangen om dit voertuig van de weg te halen.
ROB 4	Waarnemingen handmatige herkenning	Een handmatige verwerking wanneer de automatische nummerplaatherkenning een te lage confidence heeft.
OBU 1	Veplaatsingsdata (coördinaten)	De ruwe verplaatsingsdata in coördinaten
OBU 2	OBU diagnosedata	De OBU gegevens bij uitlezing door de wegkantapparatuur volgens ISO 12813
PRX 1	Configuratiedata voor proxy	DE SPB vertaalt de contextdata in configuratie van de proxy. In de praktijk kan de proxy worden opgenomen in het backend van de service provider SPB.
PRX 2	Toldata incl. tolbedragen	Bevat de tolgegevens (de onderbouwing op basis waarvan de uiteindelijke hoogte van de heffing wordt berekend)
SPB 1	Domain specific data (context data)	Kaarten, regels en tarieven volgens ISO 17575-3
SPB 2	Klantdossier	Een standaard CRM dossier met klantenregistraties
SPB 3	Klantenlijst (tolgebruikers)	Dit is de lijst van klanten waarvoor de dienst aanbieder heffingen afdraagt.
SPB 4	OBU configuratie data (context+ voertuigdata)	De OBU dient geconfigureerd te worden zodat deze in het tolgebied de juiste data vastlegt en naar de proxy stuurt.
SPB 5	Proxy configuration data (kaartgegevens, regels)	De proxy dient geconfigureerd te worden zodat deze de tolheffing op de juiste manier berekent.
SPB 6	Klantcontactdossier (CRM dossier)	Wanneer een klant het niet eens is met een rekening wordt een klant contactdossier geopend in de SPB of een toevoeging gedaan aan het klantcontactdossier.
SPB 7	Lijst van defect gemelde OBU's	Dit is een lijst van defect gemelde OBU's. De houder van de vrachtwagen dient actie te ondernemen om de vrachtwagen weer te voorzien van een werkende OBU.
SPB 8	Lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur (bijv. defecte of gestolen OBU's)	Wanneer de Service provider constateert dan een klant niet betaalt of signalen uit de OBU krijgt dat er iets niet in orde is kan de OBU op de lijst van ongeldig verklaarde OBU's geplaatst worden. Deze OBU's kunnen volgens de SPB niet meer in het toldomein worden gebruikt.
SPB 9	Toldata incl. tolbedragen	Volgens ISO 12855 Toll declaration, billing details. Is een specificatie van een tolverklaring.
SPB 10	Tolverklaring	ISO 12855 Toll declaration
SPB 11	Financiële administratie klanten	De financiële klantadministratie van de service provider
SPB 12	Uitzonderingslijst dienst aanbieder	Een registratie van de uitzonderingslijst bij de serviceprovider. Synchronisatie kan via de exceptions list volgens ISO 12855
TCM 1	Operationalisatie context vanuit beleid	Het beleid dient omgezet te worden in technische voorwaarden, kaarten en regels die door de service provider toegepast kunnen worden
TCM 2	Verwijzingenregister	Een lijst met een link tussen de OBU nummers en de Serviceprovider. (klantenlijst SPB)
TCM 3	Master verwijzingenregisters (alle verwijzingenregisters)	Alle klantenlijsten van alle serviceproviders gecombineerd.

Privacy impact assessment Vrachtwagenheffing

TCM 4	Verzoeken tot vrijstelling	Een toeplichtige kan een verzoek tot vrijstelling indienen
TCM 4A	Bezwaar en beroepsdossier vrijstellingen	Indien een vrijstelling wordt afgekeurd, kan een vrachtwagenhouder daar bezwaar tegen aantekenen.
TCM 5	Register van vrijstellingen	Register van alle verzoeken tot vrijstelling
TCM 6	Uitzonderingslijst Toll Charger	Verzameling van alle lijsten van de dienstaanbieders met defect gemelde OBU's en ongeldig verklaarde OBU's.
TCM 7	ANPR data	De gegevens die worden toegeleverd door de Wegkantapparatuur via de ROB.
TCM 8	Bezwaar en beroepsdossier boetes	Een dossier voor de bezwaren die gemaakt worden tegen de opgelegde boetes
TCM 8B	Bezwaar en beroepsdossier heffingen	Een dossier voor de bezwaren die gemaakt worden tegen opgelegde heffingen.
TCM 9	Tolmeldingen register	Een database voor de Toll declarations volgens ISO 12855 Toll declarations.
TCM 10	Fotoregister	Wanneer nodig bij een vermoeden van overtreding kan de TCM fotomateriaal opvragen bij het ROB
TCM 11	Resultaat registervergelijking (met BRV)	De basisregistratie voertuigen kan gebruikt worden om te vergelijken met de geregistreerde tolgebruikers. Eventuele toeplichtigen in het register kunnen worden benaderd indien ze nog niet in de verwijzingslijst staan.
TCM 12	Dossier onregelmatigheden	Een database van OBU en kentekens waarbij onregelmatigheden zijn geconstateerd. Het voorkomen op deze lijst geeft aanleiding tot een boete of staande houden.
TCF1	Klantdossier	Voor het behandelen van vragen van individuele klanten
TCF2	Financiële gegevens uit de toelverklaringen	Bevat betalingsgegevens (bedrag, wijze van betaling, om welk voertuig/ OBU het gaat, etc.).
TCF3	Vergelijkingslijst	Vergelijkingslijst tussen ontvangen tolgelden en financiële data uit de toelverklaringen
TCF4	Service Provider contactdossier	Voor het behandelen van vragen van individuele Service Providers
FC 1	Beroep & bezwaardossiers rechtbank	Wanneer een klant in beroep gaat tegen de afwijzing van zijn bezwaar zal de rechtbank zijn zaak in behandeling nemen.
FC 2	Uitspraken rechtbank	Register met de uitspraken van de rechtbank over de beroepszaken over de boetes voor de tolheffing
FC 3	Inning- en Incassodossier	Database met gegevens van toeplichtigen die een boete opgelegd hebben gekregen en informatie over het verloop van het inningsproces.
FC 4	Dossier deurwaarder	Database met toeplichtigen waarbij inningsproblemen optreden.
PEN 1	Combinatie van Tolstatus en DSRC gegevens bij controle	Ook de mobiele controles kunnen de OBU uitlezen volgens ISO 12813. Zij combineren dat met de tolstatus die wordt aangeleverd vanuit de TCM, uit het register onregelmatigheden.
PEN 2	Register fysieke handhaving	Een lijst met OBU's en kentekens waarbij fysieke handhaving nodig is. Bijvoorbeeld buitenlandse vrachtwagens waarbij boeteinning niet mogelijk is dienen staande gehouden te worden.



## 2.4 Details per gegevensstroom:

In deze paragraaf worden de 40 gegevensstromen uiteengezet. Qua structuur zullen de zwemlanen van het schema worden aangehouden.

### 2.4.1 Wegkant Apparatuur en Wegkant Backend

Langs de kant van de weg wordt middels speciaal ingerichte portalen en camera's gegevens verzameld. Onder deze gegevens zitten ook (in)directe persoonsgegevens. De gegevensverwerkingen die in deze paragraaf worden toegelicht zijn: RSE 1, 2 en 3 en ROB 1 t/m 4.

#### **RSE1 Data uitwegkantapparatuur (lasers, ANPR camera's, radar, etc.):**

De gegevensverwerking RSE1 omhelst de gegevens die aanwezig zijn in de wegkant apparatuur. Dit kunnen configuratieparameters zijn van de scanapparatuur of camera's, maar ook kan de apparatuur informatie zenden naar de OBU. De informatie die wordt verzonden naar de OBU bevatten gegevens over de locatie van de wegkantsystemen.

Type (in)directe persoonsgegevens (op grond van ISO 13141):

OBU serienummer	Unieke identificatie van de OBU
RSE_Id	Uniek identificatiemiddel van de scanportaal
Latitude	Breedtegraad van scanapparatuur
Longitude	Lengtegraad van scanapparatuur
Hoogte	Hoogte van de scanapparatuur
ChargeObjectId	Uniek identificatiemiddel van tolobject (bijv. weg nr.)
LACTime	Tijd van de gegevensuitwisseling

Zoals het er nu naar uitziet zal in de Nederlandse implementatie alleen de 'RSE\_id' relevant zijn.

Daarnaast identificeert de wegkantapparatuur de heffingsplichtige voertuigen. Van de heffingsplichtige voertuigen worden foto's gemaakt van het voertuig en het kenteken. Via ingebouwde ANPR techniek wordt het kenteken herkend en vastgelegd. In het geval er personen (bestuurders) in beeld zijn van de gemaakte beeldopnamen, dan worden deze direct onherstelbaar onherkenbaar gemaakt door de aanwezige software.

#### **RSE2 Ontvangen OBU diagnose data:**

Wanneer het voertuig door een portaal rijdt, leest de apparatuur uit het portaal via DSRC techniek de OBU van het voertuig uit. De gegevens die de OBU naar het portaal terugstuurt waar direct of indirect persoonsgegevens mee zijn gemoeid, zijn als volgt:

#### Identificerende gegevens en statusgegevens over de OBU (op grond van ISO 12813):

OBU serienummer	Unieke identificatie van de OBU
CCC Context Mark	Dienstverlener, type contract en contextversie
Betalingsmiddelen	Het persoonlijke account nummer, betaaltermijn van de gekozen betaalwijze en beperkingen voor het gebruik (gebied of dienstverlening).
OBESTatusHistory	Bevat velden die gebruikt kunnen worden om te controleren of de gebruiker voldoet aan zijn verplichtingen en rijdt met een OBU die naar behoren werkt en aan staat (in GO status). Ook is het mogelijk te controleren of de OBU niet tussentijds uitgeschakeld is geweest.

ExtendedOBESStatusHistory	Bevat velden die gebruikt kunnen worden om te achterhalen of de OBU gemanipuleerd is met het excuus dat er iets kort geleden gebeurd is.
Communication Status	Velden kunnen gebruikt worden om te bepalen of de communicatie goed functioneert en niet gehinderd wordt
GnssStatus	Velden kunnen gebruikt worden om te bepalen of de Geolocatie (GNSS ontvangst) goed functioneert en niet gehinderd wordt en of eventuele communicatie voor nauwkeuriger plaatsbepaling goed functioneert.
DistanceRecording Status	Velden kunnen gebruikt worden om de status en nauwkeurigheid van de afstandsmeting te bepalen

Data over het voertuig:

Kenteken	Kenteken van het voertuig
Tech. eigenschappen voertuig	Voertuig klasse, gewicht, afmetingen, assen, etc. (gegevens die de hoogte van het tarief bepalen).

Het doel van deze gegevensverwerking is om de juiste werking en instelling van de OBU te controleren. De scanportalen kunnen identificeren of het voertuig heffingsplichtig is en dus ook een verplichting heeft om een goed werkende OBU aan boord te hebben. Deze gegevensverzameling stelt de handhaver in staat om deze toets vast te stellen.

**RSE3 Vehicle Passage Record (VPR):**

Deze gegevensverwerking omvat de VPR (Vehicle Passage Record). Dit het gecombineerde resultaat van de verwerkingen uit RSE1 en RSE2. Het resultaat van deze verwerking wordt vervolgens verstuurd naar de database van wegkant. Deze backend kan langs de kant van de weg staan, maar zou ook op een remote locatie kunnen staan van de leverancier van de wegkant apparatuur. De huidige werkhypothese is dat de gegevens naar de backoffice worden gestuurd en niet verder langs de kant van de weg worden verwerkt.

**ROB1 Database van wegkant data en OBU data:**

De resultaten van de verwerking RSE3 wordt opgeslagen in de systemen (operationele backend) van de wegkant apparatuur. Dit zijn de uitgelezen statusgegevens uit de gepasseerde OBU's en tevens de foto's en automatisch herkende kentekengegevens door de ANPR-camera's. Tevens wordt hier de locatie van het scanportaal toegevoegd.

**ROB4 Waarnemingen handmatige herkenningen:**

De ANPR camera's langs de kant van weg hebben ingebouwde software om automatisch kentekens te herkennen. Deze software werkt met een betrouwbaarheidsgraad. Wanneer het herkende kenteken onder een bepaalde ingestelde betrouwbaarheidsgraad komt, zal het kenteken op de foto handmatig moeten worden vastgesteld. De leverancier van de wegkantsystemen zal naar verwachting deze handmatige herkenning uitvoeren en registreren. Indien er op de foto's personen staan afgebeeld zijn deze voorafgaand aan de handmatige herkenning al door de software onherstelbaar onherkenbaar gemaakt.

**ROB3 Vergelijkingslijst met signaleringslijst:**

De wegkantsystemen zijn voorzien van een signaleringslijst. Op deze lijst staat een subset van gegevens uit het register fysieke handhaving (PEN2) waarvoor een staandhouding verzoek geregistreerd staat. Dit kan bijvoorbeeld zijn wegens openstaande boetes die via de reguliere weg niet inbaar bleken te zijn. De gegevens in deze lijst zijn als volgt samengesteld:

Kentekengegevens	Kenteken en Landcode
OBU nummer	Unieke identificatie van de OBU
Reden staande houding	Redenen die corresponderen met de ReasonCode uit de uitzonderingslijst (TCM6)

#### 2.4.2 On-board Unit en Proxy

De OBU is het kastje dat verplicht aanwezig en geactiveerd dient te zijn in een heffingsplichtig voertuig. Het kastje houdt verplaatsing- en locatiedata bij met betrekking tot het voertuig. Een OBU wordt in een voertuig geplaatst, waarna de houder een aantal gegevens doorgeeft. De dienst aanbieder voert de gegevens in de OBU en configureert deze. De OBU registreert vervolgens de verplaatsingen die het voertuig maakt, met als doel het bedrag dat aan de tolheffer moet worden afgedragen te kunnen berekenen.

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen een zogenoemde 'dunne' OBU en een 'dikke' OBU. Een dikke OBU berekent zelf de af te dragen heffing en verstuurt enkel het bedrag van de af te dragen heffing aan de dienst aanbieder. Een dunne OBU verstuurt alle verplaatsingsdata naar de dienst aanbieder, die de berekening vervolgens uitvoert.

Iedere OBU moet aan een aantal Europese standaarden voldoen. Dienst aanbieder kunnen er voor kiezen om een dikke of een dunne OBU te implementeren om de kilometers mee te monitoren. Bij een dikke OBU zal de hoogte van de heffing worden berekend door de OBU zelf en worden er geen locatie- en verplaatsingsgegevens naar de proxy en verder verstuurd. Een dunne OBU kan geen hoogte van heffingen berekenen. Deze OBU zal de locatie- en verplaatsingsgegevens versturen naar een proxy voor verdere verwerking en berekening.

Voor wat betreft de OBU zijn er twee gegevensverwerkingen gedefinieerd. OBU1 omvat de verplaatsingsdata waarmee de hoogte van de heffing wordt berekend en OBU2 bevat de statusinformatie die kan worden uitgelezen door de wegkantapparatuur.

#### **OBU1 Verplaatsingsdata:**

De OBU houdt een set aan gegevens bij die noodzakelijk zijn om de hoogte van het heffingsbedrag te kunnen bepalen. Het omvat 3 hoofdtabellen die verplichte data bevatten:

ChargeReport	Verplicht
ChargeReportResponse	Verplicht
UsageStatement	Verplicht

#### ChargeReport

Het chargereport bevat 3 verplichte velden, waarbij de usageStatementList een reeks van gegevens bevat. Accountstatus is niet verplicht, maar geeft financiële informatie over de klant en is daarom hier ook toegelicht.

<b>Authenticated ChargeReport</b>	
protocolVersion	
obeld	OBU registratienummer
vehicleLPNr	Kenteken, ISO 14906

paymentMeans	Rekeningnummer
serviceProviderContract	Service provider identificatie en het type contract
tollContext	Tol context (bijvoorbeeld Vrachtwagenheffing Nederland)
chargeReportFinalRecipient	Wie zal de gebruiksdata uiteindelijk ontvangen
timeOfReport	Datum en Tijdstip van het genereren van de rapportage
reportPeriod	Periode die het charge report dekt
versionInfo	
usageStatementList	Lijst van gebruiksgegevens van belang voor de tolberekening, waaronder aggregatedfee, sumVat, list of chargeObjects, list of DsrcUsageData, noUsage, additionalUsageinformation.
sumVatForThisSession	Btw bedrag voor het rapport
accountStatus	Status van de rekening gekoppeld aan de tolafdracht: ok, laag (beneden ingestelde drempel) leeg, negatief.
chargeReportCounter	Aantal gegenereerde charge reports tot nu toe door de OBU
mileage	Totaal aantal kilometers gereden sinds inbedrijfname OBU
listOfCCCAttributes	ISO 12813:2015: CCC-ContextMark, EquipmentOBUID, PaymentMeans, VehicleLicencePlateNumber, VehicleClass, VehicleDimensions, VehicleAxles, VehicleWeightLimits, VehicleSpecificCharacteristics, TrailerCharacteristics

#### ChargeReportResponse

Dit is het antwoord van de ontvanger van het Chargereport, veelal de serviceprovider, maar uiteindelijk kan de data ook doorgestuurd worden aan de TCM (TollCharger Monitoring).

<b>ChargeReportResponse</b>	
AuthenticatedChargeReportResponse	Omvat velden ten behoeve van de authenticatie
chargeReportRespSender	Identificeert de ontvanger van het charge report die de respons stuurde.
dataReceived	Omvat de tijd waarop het rapport gegenereerd is, de bijbehorende kilometerstand en het volgnummer van het charge report.
versionsResponse	
obeStatusForDriver	Geeft informatie over de OBU en het contract: ok, nok, contactOperator, noSignalling
accountUpdate	Een vaste waarde kan worden opgeteld bij de huidige balans, de nieuwe waarde wordt expliciet doorgegeven, en of een gespecificeerde waarde kan worden opgeteld bij het account.

#### UsageStatement

Met name de tabellen listOfChargeObjects, listOfDSRCUsageData en listOfRawUsageData zijn uit privacy oogpunt zeer relevant omdat deze nauwkeurige verplaatsings- en andere data kunnen bevatten.

<b>UsageStatement</b>	
usageStatementID	identificer
tollContext	The data element tollContext identifies the toll context to which the charge report relates. Since there is a one-to-one relationship between toll charger and toll context, it is justified to use the type Provider for this data element.

chargeReportFinalRecipient	Identiteit van de uiteindelijke ontvanger van de gebruiksdata. Is naar de frontend verstuurd met de contextdata
aggregatedFee	Bevat de verstreken tijd en het bijbehorende tolbedrag
sumVat	Niet van toepassing (geen BTW verschuldigd op heffing)
aggregatedSingleTariffClass Session	Omvat <ul style="list-style-type: none"> <li>— timePeriodCovered;</li> <li>— currentTariffClass;</li> <li>— vehicleDescription;</li> <li>— totalDistanceCovered;</li> <li>— numberOfDetectedEvents;</li> <li>— <b>obeStatus</b>; &gt; ok, nok, contactOperator, noSignalling</li> <li>— fee (bedrag);</li> </ul>
listOfChargeObjects	Elk Chargeobject bevat: <ul style="list-style-type: none"> <li>— ID van het tolobject (bv. wegsectie) (chargeObjectId);</li> <li>— subObjectNumber,</li> <li>— tijd van passage van het tolobject (timeWhenUsed);</li> <li>— Waarde van de interne virtuele kilometer teller op moment van passage. (mileageWhenUsed);</li> <li>— tariefklasse (currentTariffClass);</li> <li>— voertuigbeschrijving (vehicleDescription);</li> <li>— status van de OBU (obeStatus);</li> <li>— Geaccumuleerd tolbedrag (fee);</li> <li>— Detectiemodus van het tolobject (chargeObjDetectionMod</li> </ul>
listOfRawUsageData	Bevat tariefklasse (currentTariffClass), vehicleDescription en een reeks van data elementen, die de positie, de tijd en eventueel additionele geo data als <b>nmeaData</b> en <b>additionalGnssData</b> , als nmeadata of andere formaten.
noUsage	
additionalUsageInformation	Optioneel voor het toevoegen van extra informatie bv. ten behoeve van facturering

**nmeaData.** In essentie nauwkeurige positie, snelheid en richtingsdata van het voertuig. Ook additionalGnssGata kan dezelfde gegevens bevatten.

<b>nmeaData</b>	
time	Tijd
status	Ok , nok
latitude	latitude
latNS	N of Z van de evenaar
longitude	longitude
longEW	O of W van de hoofdmeridiaan
speed	Snelheid (km/u)
heading	richting
date	Datum
signalIntegrity	signaalkwaliteit
altitude	hoogte

usedSatellites	Aantal satellieten
hdop	

**OBU2 OBU diagnosedata:**

Wanneer een heffingsplichtig voertuig onder een portaal doorrijdt, zal het portaal via DSRC techniek een uitvraag doen naar de status van de OBU (gegevensuitwisseling RSE-OBU1). De gegevens die de OBU terug zal sturen naar het portaal (gegevensuitwisseling RSE-OBU2) staat uiteengezet onder RSE2.

**PRX1 Configuratie data voor proxy:**

In de proxy wordt configuratie data opgeslagen voor de OBU. Deze informatie bevat technische context informatie over voertuigklassen, tarieven en tijdzones. De configuratie data wordt ontvangen van de dienst aanbieder (gegevensverwerking SPB-PRX-1). Dit zijn geen gegevens die relevant zijn voor deze PIA, omdat het geen persoonsgegevens bevat.

**PRX2 Toldata incl. tolbedragen:**

De benoemde drie tabellen in de OBU1 gegevensverzameling worden doorgestuurd naar de Proxy voor de on-board unit (gegevensuitwisseling OBU-PRX1). De proxy is in feite een tussenstation om de OBU1 gegevens tijdelijk in op te slaan en vervolgens door te sturen naar de backend van de dienst aanbieder (gegevensuitwisseling PRX-SPB-1).

*2.4.3 Gegevensverwerkingen Dienst aanbieder*

De dienst aanbieder zal een deel van de gegevensverwerking voor zijn rekening nemen. De gegevensverwerkingen SPB1 t/m SPB12 zullen in deze paragraaf uiteen worden gezet.

**SPB1 Domein specifieke data, context data:**

Bevat domeinspecifieke data (onder andere geografische informatie, kaarten, tarieven, etc.). Dit wordt beschouwd als open data en bevatten geen persoonsgegevens.

**SPB2 Klantcontactdossier:**

Deze gegevensverwerking omvat het klantdossier. Het klantcontactdossier bevat de tussen de klant en de dienstverlener uitwisselde (persoons-)gegevens in het kader van klantcontact. Het gaat bijvoorbeeld om het bijhouden van vragen en klachten, zodat dezelfde klant in de toekomst beter geholpen kan worden. Het is tussen de dienst aanbieder en hun klanten welke gegevens zij in het kader van hun klantrelatie willen uitwisselen, zolang dit maar binnen de kaders van de AVG gebeurt. Men kan in ieder geval denken aan:

Stamgegevens klanten	Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres)
Inhoudelijke dossiers	Gegevens over vragen, disputen of ander klantcontact
Fleetgegevens	Gegevens over voertuigen van de klant (waaronder ook kentekens).

**SPB3 Klantenlijst tolgebruikers:**

Deze gegevensverwerking bevat de klantenlijst van tolgebruikers. De dienst aanbieder houdt een lijst van alle klanten bij die worden geserviced met betrekking tot het

betalen van vrachtwagenheffingen. De dienst aanbieder wisselt deze lijst uit met de tolheffer (gegevensuitwisseling SPB-TCM-2).

In deze klantenlijst staan alle voertuigen met kenteken, landcode en voertuigeigenschappen geregistreerd in combinatie met de desbetreffende dienst aanbieder waarmee het voertuig is gecontracteerd. Het contractnummer en OBU nummer zal ook op deze lijst staan. Wanneer een voertuig op de klantenlijst staat, is deze aangemeld bij een dienst aanbieder en zal dus in staat zijn om de verplichte heffingen af te dragen. De klantenlijst wordt samengesteld door de dienst aanbieder en verder verwerkt door de tolheffer (zie voor deze verwerkingen TCM2 en TCM3).

Kentekengegevens	Kenteken en landcode
Contract	Contract met dienst aanbieder
Contract nummer	Unieke identificatie van het contract
OBU nummer	Unieke identificatienummer van OBU

**SPB4 OBU configuratie data:**

Deze gegevensverwerking bevat de OBU configuratiedata. Deze wordt uitgewisseld met de OBU en bevat louter technische gegevens en geen persoonsgegevens.

**SPB5 Proxy Configuratie data:**

Deze gegevensverwerking bevat Proxy configuratiedata. Deze wordt uitgewisseld met de OBU proxy en bevat geen persoonsgegevens.

**SPB6 Klantdossier:**

Deze gegevensverwerking bevat het klantcontact dossier. Het klantdossier bevat de tussen de weggebruiker en de dienstverlener uitgewisselde (persoons-)gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van de reguliere processen in de vrachtwagenheffing. Het gaat bijvoorbeeld om facturatie en inning. Het is tussen de dienst aanbieder en hun klanten welke gegevens zij in het kader van hun klantrelatie willen uitwisselen, maar binnen de kaders van de AVG. Men kan in ieder geval denken aan:

Contactgegevens	Contactgegevens: naam + woonplaats + adresgegevens (of e-mailadres, telefoonnummer)
Financiële gegevens	Financiële gegevens: bijv. tankpas / creditcardnummer, bankrekeningnummer

**SPB7 Lijst van ongeldig gemelde boordapparatuur:**

In deze gegevensverwerking wordt een lijst van ongeldig gemelde boordapparatuur bijgehouden. Het gaat om de meldingen van de voertuigeigenaar omtrent de werking van de OBU (gegevensuitwisseling VO-SPB-2). In de gevallen waar bijvoorbeeld de OBU defect is, kan de eigenaar van het heffingsplichtig voertuig een melding maken bij de dienst aanbieder. Zie SPB8 voor de gegevens die worden verwerkt in deze lijsten.

**SPB8 Lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur:**

De dienst aanbieder houdt een lijst bij van OBU's waarvoor de dienst aanbieder geen (contractuele) verantwoordelijkheid meer neemt met betrekking tot het afdragen van de tolheffing, bijvoorbeeld wegens wanbetaling of fraude. (Zie ook ISO 12855: *black list*). Op deze lijst wordt ook de reden vastgelegd waarom iemand hierop terecht is gekomen.

De lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur kan worden gebruikt om (onder andere) aan te geven dat:

- De dienst aanbieder de niet langer de verantwoordelijkheid neemt voor een OBU (voertuig)
- Een OBU verloren of gestolen is;
- De dienst aanbieder (vanaf nu) de verantwoordelijkheid neemt voor de OBU (voertuig) dwz. de klant heeft geaccepteerd
- De dienst aanbieder geïnformeerd is over de commerciële voorwaarden die van toepassing zijn voor een OBU (bijvoorbeeld korting)
- Uit welk land het voertuig komt inclusief het BTW nummer om de Tolheffer in staat te stellen de BTW correct toe te passen
- Of de OBU is geaccepteerd in een bepaald gebied

<b>ExceptionListEntry velden</b>	
userId	Persoonlijk rekeningnummer, Contractnummer, Kenteken, OBU ID.
statusType	(0) De gebruiker is geblokkeerd voor alle DSRC toepassingen, (1) De gebruiker is geblokkeerd voor de Toll charger die de informatie ontvangt, (2) De gebruiker is geblokkeerd voor de alle tolheffingen die een kilometerteller gebruiken, (3) De gebruiker is niet geblokkeerd voor DSRC toepassingen.
reasonCode	(0) reden wordt niet opgegeven (1) OBU is gedeactiveerd (2) OBU is gestolen (3) Tijdelijke technische problemen – Deze code kan gebruikt worden om aan te geven dat een gebruiker zelf een defecte OBU gemeld heeft. (4) Vermoeden van technische manipulatie (5) Betalingen van gebruiker zijn te laat (6) Geen betalingen van gebruiker (7) Contractant insolvent (8) Gebruiker in klantenlijst (Normale klant) (9) Gebruiker heft zich uitgeschreven voor dit toldomein (10) Gebruiker heeft tijdelijke schorsing aangevraagd (11) contract afgesloten door de Toll Service Provider (TSP) en de OBU nog niet geretourneerd (12) contract afgesloten door de Gebruiker en de OBU nog niet geretourneerd (13) OBU ongeldig (14) Verloren OBU (15) OBU niet uitgegeven door TSP (16) OBU in voorraad en nog niet toegewezen door de TSP (17) OBU teruggebracht na einde contract; (18) OBU teruggebracht ten gevolge van defect.
entryValidityStart	(optioneel) start geldigheid reasoncode
entryValidityEnd	(optioneel) einde geldigheid reasoncode
vehicleParameters	Klasse, lengte, breedte, hoogte, aantal assen, trailerassen, trailer aanwezig
actionRequested	(1) Weiger deze OBU (2) Maak deze OBU ongeldig (betekent soms opname op een lijst) (3) Accepteer deze OBU (4) Verwijder deze OBU
efcContextMark	



Indien een voertuig wordt gedetecteerd op een heffingsplichtige weg, terwijl deze op de lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur staat, wordt het voertuig verder onderzocht in het dossier onregelmatigheden (verwerking TCM12 en uitwisseling ROB-TCM1). Desgevraagd ontvangt de tolheffer het beeldmateriaal vanuit de wegkant backend met betrekking tot het voertuig dat bovenkomt in het dossier van onregelmatigheden (uitwisseling ROB-TCM2).

De opgestelde lijst (samen met de lijst uit SPB7) wordt gedeeld met de tolheffer (gegevensuitwisseling SPB-TCM-1). De tolheffer wisselt de lijst weer op haar beurt uit met de handhaver (PEN) via het dossier onregelmatigheden.

**SPB12 Uitzonderingenlijst dienaarbieder:**

De dienaarbieder heeft een lijst waarin deze aangeeft welke OBU's ongeldig zijn verklaard op basis van de waarneming van de dienaarbieder zelf. Tevens heeft hij behoefte aan een lijst van ongeldige OBU's volgens de waarneming van de tolheffer, binnen zijn klantenbestand. Dit kan gerealiseerd worden door de lijst regelmatig te synchroniseren tussen de TCM en de SPB. De lijst kan ook de klantenlijst bevatten. N.B. Daarbij is het niet toegestaan dat de SPB ook status van de OBU's van de andere dienstverleners toegeleverd krijgt.

**SPB9 Toldata incl. tolbedragen:**

De dienaarbieder ontvangt vanuit de OBU Proxy de tol data en de tolbedragen (gegevensverwerking PRX-SPB-1). Dit omvat het ChargeReport en het UsageStatement uit de gegevensverwerking van OBU1. Deze gegevens bevatten dus ook de locatie- en verplaatsingsdata met betrekking tot het voertuig. De rapportages worden vervolgens geaggregeerd en het resultaat daarvan is verwerking SPB10.

**SPB10 Tolverklaring:**

De geaggregeerde gegevens uit SPB9, vormen uiteindelijk de gegevensverwerking van SPB10. De gegevens van SPB10 vormen de uiteindelijke tolverklaring die naar de tolheffer gaat. Hierin worden de heffingen weergegeven die de weggebruiker verschuldigd is. De gegevens die in het geaggregeerde rapport staan zijn:

Tolverklaring	
tollDeclarationId	
gnssTollDeclaration	gnssTollDeclaration is a sequence of either ChargeReport or <b>AuthenticatedChargeReport</b> , which is imported from ISO 17575-1
actionCode	

AuthenticatedChargeReport

Dit omvat de gegevens die nodig zijn om de geregistreerde OBU en het bijbehorende contract te identificeren, en de informatie over het gebruik van de te betalen infrastructuur door het voertuig en geeft aanvullende informatie voor verificaties en berekeningsprocedures.

protocolVersion	
obeld	OBU registratienummer
vehicleLPNr	Kenteken, ISO 14906
paymentMeans	Rekeningnummer
serviceProviderContract	Service provider identificatie en het type contract
tollContext	Tol context (bijvoorbeeld Vrachtwagenheffing Nederland)

chargeReportFinalRecipient	Wie zal de gebruiksdata uiteindelijk ontvangen
timeOfReport	Datum en Tijdstip van het genereren van de rapportage
reportPeriod	Periode die het charge report dekt
versionInfo	
usageStatementList	Lijst van gebruiksgegevens van belang voor de tolberekening, waaronder aggregatedfee, sumVat, list of chargeObjects, noUsage, additionalUsageinformation.
accountStatus	Status van de rekening gekoppeld aan de tolafdracht: ok, laag (beneden ingestelde drempel) leeg, negatief.
chargeReportCounter	Aantal gegenereerde charge reports tot nu toe door de OBU
mileage	Totaal aantal kilometers gereden sinds inbedrijfname OBU
listOfCCCAttributes	ISO 12813:2015: CCC-ContextMark, EquipmentOBUID, PaymentMeans, VehicleLicencePlateNumber, VehicleClass, VehicleDimensions, VehicleAxles, VehicleWeightLimits, VehicleSpecificCharacteristics, TrailerCharacteristics

De tolverklaring wordt uiteindelijk uitgewisseld met de tolheffer (gegevensuitwisseling SPB-TCM-3).

**SPB11 Financiële administratie klanten:**

Financiële administratie van de dienstverlening met betrekking tot de klanten. De dienstverlening is vrij om zelf een financiële administratie aan te leggen. Daar zijn geen voorgeschreven normen voor.

*2.4.4 Tolheffing Monitoring*

Tolheffing omvat hoog over het proces omtrent de controles en de handhaving van het stelsel van vrachtwagenheffingen. Deze paragraaf behandelt de verwerkingen TCM1 t/m 12.

**TCM1 Domein specifieke data:**

Deze gegevensverwerking omvat beleidsmatige data en bevat geen persoonsgegevens.

**TCM2 Verwijzingenregister:**

De tolheffer ontvangt de verwijzingenlijst van de dienstaanbieder (ofwel de zgn. klantenlijst). Zie verwerking SPB3 en gegevensuitwisseling SPB-TCM-2. De verwijzingenlijsten van alle aangesloten dienstaanbieders worden vervolgens samengevoegd tot één master lijst (TCM3). In de praktijk zal dit in één database gebeuren.

**TCM3 Master verwijzingenregister:**

Omvat alle individuele verwijzingenlijsten van de dienstaanbieders. In deze lijst staan alle voertuigen geregistreerd die zijn aangemeld bij een aangesloten dienstaanbieder (een combinatie van lijsten zoals bijgehouden in SPB3).

**TCM4 Verzoeken tot vrijstellingen:**

De eigenaar van een niet-heffingsplichtig voertuig kan een vrijstelling aanvragen bij de tolheffer. Deze gegevensuitwisseling is vastgelegd onder VO-TCM-1. De eigenaar levert NAW gegevens aan en het kenteken van het desbetreffende voertuig.

#### **TCM4A Bezwaar en beroepsdossier vrijstellingen**

Indien een vrijstelling van heffingen wordt afgekeurd, kan de houder van de vrachtwagen in bezwaar gaan tegen het besluit. Tegenover het besluit kan de houder van de vrachtwagen documentatie en bewijsstukken aanleveren aan de tolheffer om aan te tonen dat zijn vrachtwagen aan de eisen van vrijstellingen voldoet. Het is niet de verwachting dat hierin persoonsgegevens worden verwerkt, los van het kenteken en de NAW- gegevens van de houder van de vrachtwagen. De tolheffer houdt een dossier bij met betrekking tot de bezwaar- en beroepsprocedure.

#### **TCM5 Register van vrijstellingen:**

In het ontheffingenregister worden kentekens geregistreerd van voertuigen die zijn vrijgesteld van vrachtwagenheffing, maar waarvan de vrijstelling niet eenduidig blijkt uit het kentekenregister. De gegevens worden aangeleverd door of namens de vrachtwagenhouders.

Contactgegevens aanvrager	NAW, E-mail en of Telefoonnummer
Kenteken voertuig	Kenteken en landcode
Datum ingang ontheffing	Ingang ontheffing

#### **TCM6 Uitzonderingenlijst Tolheffer:**

Deze gegevensverwerking omvat de Master uitzonderingenlijst. Alle individuele dienstverleners delen hun lijsten met ongeldig verklaarde of gemelde OBU's met de tolheffer (SPB-TCM-1). De tolheffer voegt alle lijsten samen in een master lijst. Zie SPB8 voor de datavelden welke in een dergelijke uitzonderingenlijst worden bijgehouden.

#### **TCM7 ANPR Data en Vehicle Passage Record:**

De handhaver ontvangt van de wegwijk backend de "vehicle passage data" (VPR) (gegevensuitwisseling ROB-TCM1). Deze data omvat hetgeen beschreven in ROB1 en ROB4. Dit overzicht bevat alle gepasseerde heffingsplichtige voertuigen, inclusief kentekens en OBU status.

De tolheffer zal de VPR data vergelijken met de master uitzonderingen lijst (TCM6), de master verwijzingenlijst (TCM3) en het register van vrijstellingen om onregelmatigheden te detecteren. Wanneer bijvoorbeeld een OBU op de uitzonderingenlijst staat, omdat deze defect is, maar wel gesignaleerd is op een heffingsplichtige weg, zal deze een treffer opleveren en in het dossier onregelmatigheden (TCM12 terecht komen).

#### **TCM8 Bezwaar en beroepsdossier boetes:**

Een heffingsplichtige kan bezwaar instellen tegen een opgelegde boete of heffing (gegevensuitwisseling VO-TCM-2). Nadat een heffingsplichtige een bezwaar en eventueel beroep heeft ingesteld, worden alle gegevens rond dit bezwaar en beroep opgenomen in het dossier bezwaar en beroep. De gegevens die worden verwerkt zijn afhankelijk van het type bezwaar dat wordt ingesteld. Men kan denken aan de volgende gegevens:

Kenteken	Kenteken + landcode
Foto's	Foto's van het voertuig en van het kenteken
Locatiegegevens	Locatie van de foto of locatie van de wegwijk apparatuur
Datum en Tijdstip	Datum en Tijdstip wanneer de foto is genomen
NAW vrachtwagenhouder	NAW en eventueel e-mail adres en telefoonnummer

Locatie en verplaatsingsdata	De tolheffer kan bij bezwaar tegen de opgelegde boete, locatie- en verplaatsingsdata opvragen bij de dienst aanbieder om de heffing mee te onderbouwen.
Gegevens over bezwaar en beroep	Aangeleverde stukken, foto's, etc. kan in principe alles zijn dat relevant is inzake het bezwaar.

### TCM8A Bezwaar en beroepsdossier heffingen

De houder van een vrachtwagen kan ook in bezwaar gaan tegen een opgelegde heffing. Dit bezwaar dient hij in bij de tolheffer. De tolheffer houdt vervolgens een dossier bij aangaande de bezwaar- en beroepsprocedure. De tolheffer kan eventueel bij de dienst aanbieder detailgegevens opvragen met betrekking tot de totstandkoming en berekening van de heffing. De volgende gegevens kunnen worden verwerkt in het dossier:

Kenteken	Kenteken + landcode
Foto's	Foto's van het voertuig en van het kenteken
Locatiegegevens	Locatie van de foto of locatie van de wegwagent apparatuur
Datum en Tijdstip	Datum en Tijdstip wanneer de foto is genomen
NAW vrachtwagenhouder	NAW en eventueel e-mail adres en telefoonnummer
Locatie en verplaatsingsdata	De tolheffer kan bij bezwaar tegen de opgelegde heffing, locatie- en verplaatsingsdata opvragen bij de dienst aanbieder om de heffing mee te onderbouwen.
Gegevens over bezwaar en beroep	Aangeleverde stukken, foto's, etc. kan in principe alles zijn dat relevant is inzake het bezwaar.

### TCM9: Tolmeldingen Register

Vanuit de dienst aanbieder ontvangt de tolheffer en handhaver de tolmeldingen (zie gegevensverwerking SPB10 en de gegevensuitwisseling SPB-TCM-3). De tolheffer voegt deze tolmeldingen samen in een register: het tolmeldingen register. De gegevens die daar in komen te staan, zijn uiteengezet in SPB10.

### TCM10: Fotoregister

Het fotoregister is een tijdelijke opslag van beeldmateriaal voor gevallen waar extra informatie is aangevraagd bij het ROB, zodat de TCM aanvullend onderzoek kan doen omtrent vermoede onregelmatigheden. Er worden in dit register dus alleen foto's tijdelijk opgeslagen waarvoor een 'treffer' is gevonden in het handhavingstraject. De treffer zal in het dossier onregelmatigheden worden geanalyseerd (TCM12). Daaruit kan voortvloeien dat er handhaving zal worden toegepast, of dat de treffer een 'false positive' was.

### TCM11: Resultaat registervergelijkingen

De gepasseerde heffingsplichtige voertuigen worden in de gegevensverwerking TCM7 vergeleken met de uitzonderingenlijsten, de verwijzingenlijst en het register van vrijstellingen. Daarnaast zal de handhaver ook het ontheffingsregister uit TCM5 vergelijken met de Vehicle Passage Data (de gegevens uit ROB1 en ROB4). Indien een voertuig is gepasseerd en op de verwijzingenregister staat en tevens een goed werkende OBU heeft, dan zal dit geen "treffer" opleveren. Indien een gepasseerd voertuig voorkomt op het ontheffingsregister, zal deze ook geen treffer opleveren. Indien een gepasseerd voertuig niet voorkomt op de verwijzingenregister of op de uitzonderingenlijst staat, zal de vergelijking wel een treffer opleveren. Verder onderzoek zal dan noodzakelijk zijn om vast te stellen of er bijvoorbeeld een boete

moet worden opgelegd. De gepasseerde voertuigen die een treffer opleveren worden ondergebracht in het dossier onregelmatigheden (TCM12).

#### **TCM12: Dossier onregelmatigheden**

In het dossier onregelmatigheden worden alle situaties geregistreerd die aanleiding geven tot nader onderzoek om vast te stellen of aan de plicht tot afdracht van een heffing is voldaan. Daarnaast worden er situaties geregistreerd waarbij de (controle op) de afdracht door de dienst aanbieder aanleiding geeft tot nader onderzoek. Voor dit onderzoek worden gegevens verstrekt/geraadpleegd uit de uitzonderingenlijst, het verwijzingsregister van dienst aanbieder, het vrijstellingen-/onthefingenregister, het fotoregister, het register resultaat registervergelijking en de Basisregistratie Voertuigen.

Wanneer er een naheffing opgelegd wordt, wordt het dossier met NAW verrijkt en worden de gegevens aan het innings- en incassodossier overgedragen.

(Foto's van) Kentekens	Kenteken + Landcode
Locatie van de foto	Locatiegegevens waar foto is genomen
Tijdstip en datum foto	Wanneer foto is genomen
OBU Status	Uitgelezen status van de OBU – OBU2 verwerking

#### **Overige verwerkingen tolheffer monitoring**

##### **Periodieke controles/ audits op toelverklaringen dienst aanbieder**

De tolheffer kan periodiek controles uit (laten) voeren op de toelverklaringen die zijn verstuurd door de dienst aanbieder. De tolheffer kan (laten) controleren of de toelverklaringen volledig en juist zijn opgebouwd en dat de dienst aanbieder dus de juiste heffingen berekend.

#### *2.4.5 Tolheffer Financiële Afwikkeling*

##### **TCF1: Klantdossier**

De TCF onderhoudt een algemene website met informatie over de tolheffing. Wanneer individuele toelverklaringen vragen hebben die beantwoord dienen te worden wordt een klant dossier geopend waarin de zaak wordt behandeld.

##### **TCF2: Financiële gegevens uit toelverklaringen.**

De financiële gegevens uit de toelverklaringen moeten ter beschikking staan van de TCF zodat deze kan controleren of de afgedragen tol van de Service Providers overeenkomt met de toelverklaringen. De volgende gegevens worden daarin verwerkt:

<b>Payment settlement</b>	
Request (payment claim)	
Request (payment announcement)	
Payment claim	Bevat o.a. Pan, Contract nummer, Kenteken, OBU nummer, Tolbedrag, soort betaling
Payment announcement	Bevat o.a. Tolbedrag, betaalstatus, betalingswijze, waarderingsdatum, rentevoet
Acknowledge (payment claim)	
Acknowledge (payment announcement)	
Status	

**TCF3: Vergelijkingslijst tussen ontvangen tolgelden en financiële data uit de tolverklaringen**

**TCF4: Service Provide contactdossier**

De TCF onderhoudt een website met informatie specifiek voor (aankomende) Service providers. Wanneer deze specifieke vragen hebben die beantwoord dienen te worden wordt een contactdossier geopend waarin de zaak wordt afgehandeld.

*2.4.6 Fine Collect processen*

FC1: Beroep en bewaardossier bestuursrechter: deze gegevensverwerking valt buiten de scope van de PIA, omdat de bestuursrechter een zelfstandige bevoegdheid heeft om gegevens te verwerking in het kader van de rechtspraak.

FC2: Uitspraken bestuursrechter: zie FC1

FC3: Inning en Incassodossier: Uit scope; eigen bevoegdheid

FC3: Dossier Deurwaarder: Uit scope; eigen bevoegdheid

*2.4.7 Fysieke handhaving*

**PEN1: Combinatie van Tolstatus en DSRC gegevens bij controle**

De Fysieke handhaver (Inspectie Leefomgeving en Transport), vraagt de tolstatus op bij de tolheffer/ handhaver (gegevensuitwisseling PEN-TCM-1) en ontvangt deze (TCM-PEN-1). De tolstatus zijn de dossiers met betrekking tot de onregelmatigheden van gegevensverwerking TCM12. Dit zijn de "treffers" die uit de registervergelijkingen zijn gekomen en nader zijn onderzocht, zonder succesvolle afwikkeling (de gevallen waar de boete niet verhaald kon worden).

**PEN2: Register Fysieke handhaving:**

Als een vordering op een houder van een vrachtwagen wegens overtreding (het niet rijden met een werkende, juist ingestelde OBU) niet inbaar door het publieke incassokantoor blijkt te zijn, worden de kentekens op een signaleringslijst geplaatst. Een vordering kan bijvoorbeeld niet inbaar zijn als er geen tenaamstellingsgegevens beschikbaar zijn. De handhavende dienst kan de betreffende voertuigen staande houden wanneer ze worden aangetroffen op de weg. Daarnaast kan de fysieke handhaver op bezoek gaan bij bedrijven (als houder van de vrachtwagen) om verhaal te halen.

Kenteken	Kenteken + landcode
NAW gegevens	Naam, adres, woonplaats (voor zover bekend)
Redenen	De redenen om het voertuig staande te houden. De gegevens van de signaleringslijst komen hier op terecht.

## 3 Privacy en Vrachtwagenheffing

In hoofdstuk twee is de techniek in hoofdlijnen uiteengezet en zijn de gegevensverwerkingen gedefinieerd. Dit hoofdstuk zal een privacy analyse bevatten omtrent de gegevensverwerkingen en de betrokken partijen. Zo zullen de persoonsgegevens die relevant zijn uiteen worden gezet, zal het verwerkingsdoel met de wettelijke basis voor de gegevensverwerking worden toegelicht en zullen overige privacyaspecten worden beschreven.

### 3.1 Relevante persoonsgegevens vrachtwagenheffing

#### 3.1.1 *Gewone persoonsgegevens*

Een bestuurder zal altijd een natuurlijke persoon zijn, ook al is de houder van de vrachtwagen een rechtspersoon. In deze PIA wordt daarom geen onderscheid gemaakt tussen de situatie waarin een kenteken op naam van een natuurlijk persoon gesteld is en de situatie waarin een kenteken op naam van een rechtspersoon gesteld is. Van iedere weggebruiker registreert de OBU de gereden kilometers, totaliseert deze per tariefcategorie en stuurt ze periodiek (met een nader vast te stellen frequentie) naar de backoffice van de dienst aanbieder

#### 3.1.2 *Controle- en toezichtsgegevens*

Met behulp van (vaste en mobiele) controleapparatuur worden de aanwezigheid en de correcte werking van de OBU gecontroleerd. Bij het uitlezen van de OBU wordt de status van de OBU uitgelezen en parameters gecontroleerd om de werkbaarheid van de locatiedata te valideren en de afstandsmeter te valideren. Ook wordt daarbij naar de historische status gekeken van de OBU. Met deze gegevens kan worden bekeken of een heffingsplichtig voertuig aan de eisen van het stelsel van vrachtwagenheffing voldoet. Er worden geen gegevens uitgewisseld over hoe de vrachtwagen zich in een periode verplaatst heeft. Alleen de laatst gemeten locatie wordt uitgemeten, conform ISO 12813.

De (vaste) controleapparatuur kan eventueel ook worden gebruikt om de OBU te voorzien van locatiedata in die gebieden waar het GNSS-signaal onvoldoende of onvoldoende nauwkeurig beschikbaar is, bijvoorbeeld in bergachtig gebied.

De gegevens die de (vaste) controleapparatuur uit de OBU heeft gelezen (waaronder de laatst gemeten locatie), worden doorgegeven naar de backoffice van de tolheffer. De tolheffer kan met behulp van deze gegevens eventuele onregelmatigheden vaststellen. Ook kan de toezichthouder bij niet aanwezige OBU's of frauduleuze handelingen van de weggebruiker op basis van de meegestuurde foto- of videobeelden de controle op de weggebruiker uitvoeren en de fysieke handhaver informeren (ILT).

De dienst aanbieder verstrekt aan de tolheffer alle gegevens die nodig zijn om het uitlezen van de OBU's die de dienst aanbieder heeft geleverd, met behulp van de controleapparatuur mogelijk te maken. Daarnaast worden periodiek een subset aan gegevens verstrekt die nodig zijn om de juistheid van de door de dienst aanbieder opgestelde tolmeldingen te verifiëren en om te toetsen of de dienst aanbieder voldoet aan de afgesproken kpi's. Dit kunnen dus ook locatie- en verplaatsingsgegevens zijn.

Op basis van de gegevens die de dienst aanbieder heeft geleverd controleert de tolheffer of de opgemaakte tolmeldingen volledig en juist zijn.

3.1.3 *Heffings- en betalingsgegevens*

De dienstaanbieder brengt bij de houder van de vrachtwagen de berekende vrachtwagenheffing in rekening. De weggebruiker draagt zorg voor betaling via een financiële dienstverlener, zoals een bank, creditcard, afterpay of prepay of eventueel contant.

De dienstaanbieder stelt (op basis van de door de OBU berekende verreken afstanden) zogenoemde tolmeldingen (met daar in ieder geval het te betalen tolbedrag en eventueel het aantal gereden kilometers en de tariefstelling van die kilometers) op en verstuurt die (met een af te spreken tijdsfrequentie) naar de tolheffer.

De toezichthouder zal op periodieke basis controles uitvoeren bij de dienstaanbieder om te valideren of de heffingen volledig en juist zijn afgedragen. De toezichthouder zal hiervoor een beperkte set aan gegevens opvragen bij de dienstaanbieder. Deze gegevens zullen ook locatie- en verplaatsingsgegevens bevatten. Het protocol of de kaders van deze gegevensuitwisseling worden nog vastgesteld.

De dienstaanbieder draagt de verschuldigde vrachtwagenheffing af aan de tolheffer.

3.1.4 *Handhavingsgegevens*

Wanneer is geconstateerd dat een gecontroleerd voertuig niet beschikt over een (correct) werkende OBU, dan wordt dit door de toezichthouder doorgegeven aan de backoffice van de handhaver.

De handhaver besluit op grond hiervan of er sprake is van een overtreding en legt eventueel een sanctie op. De handhaver aan de wegwijk kan daarnaast zelf beschikken over mobiele controleapparatuur waarmee de constatering kan worden gedaan en kan dan direct tot staandehouding overgaan.

De handhaver acteert namens de tolheffer. De sancties die de handhaver oplegt (boetes), worden overdragen aan het publieke incassokantoor voor verdere afhandeling.

Het publieke incassokantoor verstuurt de beschikking aan de weggebruiker. De weggebruiker dient de opgelegde boete binnen de daarvoor gestelde termijn te betalen.

Bij niet tijdig of niet volledig betalen worden aanmaningen verstuurd. Zo nodig volgen incassomaatregelen. De handhaver rapporteert over de status van de handhavingsacties en draagt eventuele afgesproken inkomsten af aan de tolheffer.

De handhaver houdt zogenaamde signaleringslijsten bij van voertuigen die niet aan de regels voldoen en informeert de tolheffer hierover. Op deze zgn. lijsten zouden strafrechtelijke persoonsgegevens kunnen worden verwerkt. Er dient bijvoorbeeld een reden opgegeven te worden waarom een kenteken op deze lijst staat. Deze redenen kunnen van strafrechtelijke aard zijn, zoals bijvoorbeeld het manipuleren van de OBU.

3.1.5 *Gewone persoonsgegevens voor communicatie met betrokkene*

De dienstaanbieder richt een frontoffice-kanaal in om vragen van klanten te kunnen beantwoorden. De frontoffice moet kunnen beschikken over de gegevens uit de backoffice van de dienstaanbieder.

Ook de tolheffer heeft een frontoffice. Bij specifieke vragen of klachten kunnen de frontoffices van de dienstaanbieder en van de tolheffer informatie uitwisselen.



Alle vragen van de weggebruiker (als klant van een dienstaanbieder) over zaken als de werking en het gebruik van de OBU en de in rekening gebrachte vrachtwagenheffingen worden door de frontoffice van de dienstaanbieder afgehandeld.

Bij specifieke vragen of klachten waarvoor de weggebruiker contact zoekt via de frontoffice van de tolheffer kan deze frontoffice gebruikmaken van de gegevens die in diens backoffice beschikbaar zijn. Het gaat hierbij onder meer over algemene tolgebiedinformatie, de status van boetetrajecten en behandeling van bezwaar en beroep.

### **3.2 Categorieën van betrokkenen**

#### *Gebruiker*

In de ISO 17573 wordt aangegeven dat de gebruiker diverse rollen kan bekleden, afhankelijk van de context. In deze PIA worden de volgende specifieke rollen onderscheiden:

- De klant: degene die een overeenkomst sluit met een dienstaanbieder om toegang te hebben tot de elektronische tolheffingsdienst.
- De weggebruiker: degene die daadwerkelijk met een heffingsplichtig voertuig gebruik maakt van het heffingsplichtige wegennet.

De vrachtwagenhouder: degene die is geregistreerd als eigenaar of houder van een heffingsplichtig voertuig. In Nederland zal naar alle waarschijnlijkheid de houder van de vrachtwagen als eindverantwoordelijke voor het betalen van de heffing worden benoemd.

#### *Medewerkers van de dienstaanbieder*

Een dienstaanbieder (ook wel EETS-dienstaanbieder) is een juridische entiteit die voldoet aan de eisen van artikel 3 (van Besluit 2009/750/EG) en die geregistreerd is in de lidstaat waarin ze is gevestigd en die EETS-gebruikers toegang verleent tot EETS.

#### *Medewerkers van de tolheffer*

Een tolheffer is een publiek orgaan dat tol heft op het rijden met voertuigen in een tolgebied.

#### *Medewerkers van de wegbeheerder*

De wegbeheerder is in het heffingsdomein de organisatie die operationeel verantwoordelijk is voor de exploitatie van (delen van) de weginfrastructuur. In Nederland zijn dit onder andere Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten, waterschappen en private organisaties (zoals voor tunnels en veerponten).

#### *Medewerkers van de toezichthouder*

De toezichthouder is de partij die is belast met het toezicht op de dienstaanbieders en die de (gegevens)controlefunctie vervult ter voorbereiding op eventuele handhaving van de regels voor de (EETS-)gebruiker.

#### *Medewerkers van de tolsysteemmanager*

De tolsysteemmanager is de partij die verantwoordelijk is voor het opstellen en onderhouden van het geheel van voorschriften in één of meerdere gebiedsverklaringen, met inbegrip van handhavingsregels en regels die het innen van tolgeld in een tolgebied reguleren.

#### *Medewerkers van de handhavende instantie*

De handhaver is de partij die is belast met het opleggen en uitvoeren van sancties tegen (EETS-)gebruikers die zich niet aan de regels houden.

### **3.3 Verwerkingsdoeleinden**

De privacyregelgeving heeft als beginsel dat persoonsgegevens enkel voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden mogen worden verzameld.

De vaststelling van de verwerkingsdoeleinden is een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen beoordelen of de voorgenomen gegevensverwerkingen rechtmatig zijn en om vast te stellen welke maatregelen moeten worden getroffen om risico's te voorkomen of verkleinen.

De uitvoering van de vrachtwagenheffing binnen Nederland is het algemene overkoepelende doel voor de verwerking van persoonsgegevens.

Met specifiek zijn de volgende verwerkingsdoelen te onderscheiden:

- Het vaststellen van de hoogte van de heffingen;
- Het innen van vastgestelde heffingen;
- Het handhaven van het stelsel van vrachtwagenheffing;
- Het behandelen van bezwaar en beroepsprocedures in relatie tot de handhaving van het stelsel van vrachtwagenheffing.

### **3.4 Verwerkingsverantwoordelijke en verwerkers**

De uitvoering van de vrachtwagenheffing vindt plaats in een keten. In deze keten bevinden zich:

Rol	Beoogde organisatie	AVG Rol
De dienstaanbieder	Private organisatie of nationale dienstaanbieder	Verwerkingsverantwoordelijke
De tolheffer	Minister van I&W, uitvoerend: RDW en Rijkswaterstaat	(gezamenlijk) Verwerkingsverantwoordelijke
De toezichthouder	Minister van I&W, uitvoerend: RDW	(gezamenlijk) Verwerkingsverantwoordelijke
De Handhaver	Minister van I&W, uitvoerend: RDW, Inspectie leefomgeving en transport	(gezamenlijk) Verwerkingsverantwoordelijke
Publiek incassokantoor	Min. I&W, uitvoerend: CJIB	Verwerker
Gerechtsdeurwaarders	-	-
Beroepsinstanties	Bestuursrechter	Verwerkingsverantwoordelijke
Tolsysteemmanager	Minister van I&W	Verwerkingsverantwoordelijke

Er is op dit moment nog geen volledige zekerheid over welke rollen zullen worden belegd bij welke organisaties, maar op basis van de huidige plannen zijn de rollen in bovenstaande tabel uiteengezet. Op basis van deze rollen zijn ook al indicaties meegegeven welke partij wordt aangemerkt als verwerkingsverantwoordelijke en welke als verwerker.

Een verwerkingsverantwoordelijke is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat het doel van en de middelen voor de gegevensverwerkingen vaststelt. Met andere woorden: degene die formeel bevoegd is om te beslissen of persoonsgegevens worden verwerkt, voor welke doeleinden deze worden verwerkt en op welke wijze deze worden verwerkt.

Wanneer twee of meer verwerkingsverantwoordelijken gezamenlijk de doeleinden en middelen van de verwerking bepalen, zijn ze gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijke en moeten ze onderling vastleggen wie waarvoor verantwoordelijk en aansprakelijk is.

Een verwerker is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat persoonsgegevens verwerkt ten behoeve van de verwerkingsverantwoordelijke. De verwerker verwerkt persoonsgegevens voor de verwerkingsverantwoordelijke, dat wil zeggen volgens diens instructies en onder diens verantwoordelijkheid. De verwerker is een buiten de organisatie van de verwerkingsverantwoordelijke staande persoon of organisatie.

De verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker moeten onderling schriftelijk vastleggen wie waarvoor verantwoordelijk en aansprakelijk is. Om in een concreet geval te bepalen wie de verwerkingsverantwoordelijke is en wie de verwerker is, moet naast de formele taakverdeling zoals partijen die onderling hebben afgesproken ook worden gekeken naar de feitelijke omstandigheden (waarom vindt de verwerking plaats, en wie heeft deze geïnitieerd?). Dat betekent dat enkel het schriftelijk vastleggen van de taakverdeling niet voldoende is: ook in de praktijk moet de verwerkingsverantwoordelijke zeggenschap hebben over het doel en de middelen van gegevensverwerkingen.

De ontvanger is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan aan wie/waaraan de persoonsgegevens worden verstrekt.

De verstrekker is de natuurlijke persoon, de rechtspersoon of het overheidsorgaan die/dat de persoonsgegevens ter beschikking stelt.

In het concept-wetsvoorstel is vastgelegd wie verwerkingsverantwoordelijke is voor welke gegevens. Via de gebiedsverklaring zullen voorwaarden worden opgesteld over gegevensuitwisseling, gegevensverwerkingen en beveiligingsmaatregelen.

Bij overheidsverwerkingen zullen, voor zover niet reeds wettelijk voorgeschreven, de organisaties die (functioneel) betrokken zijn bij de gegevensverwerkingen zelf en in onderling overleg gaan bepalen wie in welke hoedanigheid de persoonsgegevens verwerkt. Ook wordt bepaald, voor zover eveneens niet wettelijk voorgeschreven, welke functionarissen binnen deze organisaties toegang krijgen tot welke persoonsgegevens, bijvoorbeeld aan de hand van een autorisatiematrix, in relatie tot de doeleinden van de gegevensverwerking. Hierin kan tevens worden bepaald in welke gevallen en onder welke voorwaarden deze functionarissen toegang krijgen tot de persoonsgegevens.

Daarnaast is het mogelijk dat instanties als het openbaar ministerie, opsporingsambtenaren en bijvoorbeeld de FIOD toegang kunnen opvragen naar de gegevens die worden verwerkt in het kader van de vrachtwagenheffing. Deze instanties hebben speciale bevoegdheden om in te tappen op gegevensverwerkingen indien zij daar binnen de wettelijke kaders aanleiding toe hebben. Het is relevant om dit te benoemen in deze PIA, omdat dit bijvoorbeeld veel impact heeft op de

bewaartermijnen van onder andere de locatie- en verplaatsingsdata. Dat is een belangrijk gegeven dat is meegenomen bij het opstellen van de bewaartermijnen in het concept wetsvoorstel.

De scope van de verwerkingsverantwoordelijkheid zal overigens alleen betrekking hebben op de minimale gegevens die noodzakelijk zijn om het stelsel van vrachtwagenheffing uit te voeren. De gegevens die additioneel worden verwerkt door dienst aanbieder, omdat zij bredere diensten aan hun klanten willen aanbieden, vallen buiten de scope van deze PIA en de wettelijke grondslag. De dienst aanbieder zijn zelf verantwoordelijk voor deze additionele gegevens (zoals bijvoorbeeld gegevens over de technische status van het voertuig, het rijgedrag van de bestuurder of andere fleetmanagement gerelateerde informatie) en het verwerken daarvan conform de AVG.

### **3.5 Bewaartermijnen**

De bewaartermijnen zijn bepaald in het concept-wetsvoorstel. Op grond van privacyregelgeving worden gegevens niet langer bewaard dan noodzakelijk, tenzij wettelijk anders is bepaald.

In het concept-wetsvoorstel is er een algemene bewaartermijn opgesteld voor het bewaren van de gegevens die de Minister verwerkt in het kader van de heffing en inning of gegevens over het betalen van een bestuurlijke boete. De persoonsgegevens met betrekking tot de heffing en invordering, het toezicht op de naleving en de handhaving, het opleggen en invorderen van een bestuurlijke boete en het informeren van houders die op grond van het kentekenregister geen overeenkomst met een dienst aanbieder lijken te hebben, zullen worden bewaard gedurende een termijn van vijf jaar na betaling van de heffing.

Indien een boete is betaald of wordt kwijtgescholden, worden de gegevens conform art. 8 lid 3 sub b en art. 8 lid 4 (onmiddellijk) verwijderd.

Verder stelt het concept-wetsvoorstel dat dienst aanbieder de persoonsgegevens met betrekking tot het doorgeven van het dagelijkse kilometerbestand en de facturatie van heffingen niet langer mogen bewaren dan noodzakelijk is ter uitvoering van hun taken. Dienst aanbieder zullen dus zelf in moeten schatten wanneer de gegevens nog noodzakelijk zijn ter onderbouwing van het kilometerbestand dat zij conform art. 13 van het concept-wetsvoorstel dienen uit te wisselen met de Minister.

Gegevens met betrekking tot locatie en verplaatsing zullen maximaal een jaar mogen worden bewaard door de dienst aanbieder. Dit is vastgesteld in art. 9 lid 4 van het concept-wetsvoorstel.

Voor alle overige gegevensverwerkingen (zoals klantcontactdossiers en interne administraties van private organisaties) is geen specifiek bewaartermijn bepaald en zullen de gegevens niet langer worden bewaard dan noodzakelijk is ter beantwoording van het verwerkingsdoel.

### **3.6 Juridische grondslag gegevensverwerking**

De gegevensverwerking voor de vrachtwagenheffing wordt gebaseerd op een wettelijke verplichting, die is neergelegd in het concept-wetsvoorstel

Vrachtwagenheffing. De specifieke wettelijke grondslag per gegevensverwerking is vastgelegd in bijlage 2.

Daarnaast wordt er geautomatiseerde besluitvorming toegepast op de handhaving van het stelsel van vrachtwagenheffing. Deze verwerking kent zijn grondslag in art. 16 van het concept-wetsvoorstel.

Als de persoonsgegevens voor een ander doel worden verwerkt dan oorspronkelijk verzameld, moet worden beoordeeld of deze verdere verwerking verenigbaar is met het doel waarvoor de persoonsgegevens oorspronkelijk zijn verzameld.

De AVG regelt dat de verdere verwerking voor een ander doel is toegestaan als de verdere verwerking berust op een specifiek wettelijk voorschrift dat een noodzakelijke en evenredige maatregel is in een democratische samenleving ter waarborging van een belangrijke doelstelling van algemeen belang, bijvoorbeeld de nationale veiligheid, de openbare veiligheid of monetaire, budgettaire of fiscale aangelegenheden.

### **3.7 Noodzaak en evenredigheid**

Een privacyprincipe is dat de voorgenomen gegevensverwerkingen noodzakelijk zijn voor het verwezenlijken van de verwerkingsdoeleinden. Daarbij gelden de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit.

Proportionaliteit: staat de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer en de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen in evenredige verhouding tot de verwerkingsdoeleinden?

Subsidiariteit: kunnen de verwerkingsdoeleinden in redelijkheid niet op een andere, voor de betrokkene minder nadelige wijze, worden verwezenlijkt?

Ten behoeve van de proportionaliteit wordt uitgegaan van een minimale gegevensverwerking. Dit houdt in dat alleen dat minimaal noodzakelijk gegevens zullen worden verwerkt om het verwerkingsdoel te realiseren. Zo zullen locatie- en verplaatsingsgegevens alleen bij de Minister terechtkomen in de gevallen van een bezwaar en een controle/ audit op de dienst aanbieder. Verder worden alleen tolrapportages naar de Minister verstuurd, zonder locatie- en verplaatsingsdata. Indien dienst aanbieder meer gegevens willen verwerken dan noodzakelijk is voor de uitvoering van het stelsel van vrachtwagenheffing, dienen zij daarvoor een zelfstandige grondslag te realiseren.

Verder is het nog noemenswaardig om te vermelden dat dienst aanbieder er voor kunnen kiezen om een dikke of een dunne OBU te implementeren om de kilometers mee te monitoren. De dikke OBU is minder inbreukmakend, maar qua onderhoud en praktisch gebruik een minder voor de hand liggende keuze. De dikke OBU berekent de te betalen heffingen aan boord van de vrachtwagen en hoeft dus geen verplaatsing- en locatiedata te versturen naar een derde partij (zoals de dienst aanbieder). De dunne OBU houdt alleen de locatie- verplaatsingsgegevens bij en verstuurd dit naar de dienst aanbieder. De dienst aanbieder berekent met deze gegevens vervolgens het te betalen heffingsbedrag.

Het gebruiken van een dikke OBU brengt echter verscheidene praktische bezwaren met zich mee:

- Een dikke OBU gebruikt een digitale kaart van het totale tolnetwerk. Wanneer er nieuwe wegen zijn of tarieven worden herzien, dienen alle OBU's van een update te worden voorzien, voordat zij weer de weg op kunnen. Een redelijke termijn zal moeten worden gesteld voor een dergelijke update.
- Wanneer dienstverleners grensoverschrijdend werken, dienen de OBU's te worden voorzien van digitale kaarten van meerdere landen. In de praktijk hebben niet alle OBU's voldoende intern geheugen om zoveel kaarten beschikbaar te stellen.

Het verplicht voorschrijven van een dikke OBU lijkt daarom niet een proportionele maatregel om de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer te minimaliseren. Gezien de praktische bezwaren van het in gebruik nemen van een dikke OBU, moet de keuze voor zowel de dunne als de dikke OBU open blijven voor de dienstverleners.

Voor wat betreft subsidiariteit is lastig denkbaar om andere middelen in te zetten om een kilometerheffing voor vrachtwagens te realiseren. Zeker gezien de internationale context en de interoperabiliteitsdoelen die de regering zich heeft gesteld. Er is wel gekeken naar alternatieven zoals het verhogen van accijnzen op diesel, maar deze middelen beantwoorden niet aan de gestelde doelen van de regering. In het beleidskader en de memorie van toelichting is deze afweging nader uiteengezet.

### **3.8 Belang van de gegevensverwerking**

De Staat der Nederlanden heeft een financieel belang bij de vrachtwagenheffing. Met vrachtwagenheffing betaalt de (vrachtverkeer)gebruiker een prijs per kilometer voor het gebruik van de weg.

Het systeem dat voor de vrachtwagenheffing wordt gekozen, wordt (in lijn met Europese richtlijnen) zodanig vormgegeven dat het zo veel mogelijk interoperabel is met de systemen in ons omliggende landen. Dit verlaagt administratieve lasten en leidt tot zo min mogelijk verstoring van het vrije verkeer en vervoer. Een OBU die eventueel al aanwezig is voor het Duitse of Belgische heffingssysteem zou bij voorkeur ook in Nederland gebruikt moeten kunnen worden. Het te kiezen systeem dient zodoende ook het gebruiksgemak en is in het belang van de weggebruiker.

### **3.9 Rechten van betrokkene**

Een betrokkene kan bij de verwerkingsverantwoordelijke een beroep doen op zijn door de AVG toegekende rechten: transparantie, informatie, correctie, vergetelheid, wissing, inzage, dataportabiliteit. De betrokken partijen die zijn aangemerkt als verwerkingsverantwoordelijke zullen er zorg voor dragen dat zij binnen de gestelde termijnen voldoen aan de rechten van betrokkenen. In hun processen zullen zij tevens de ontvankelijkheid toetsen van de aanvraag, voordat er inhoudelijk wordt ingegaan op het verzoek (waaronder in ieder geval controle op de identiteit van de aanvrager en of betrokkene ook als betrokkene kan worden gezien in verband houdend met de kentekengegevens). Indien een bestuursorgaan een besluit neemt inzake een AVG verzoek, is dit een besluit in de zin van Awb.

De verwerkingsverantwoordelijke zorgt ervoor dat er een contactpersoon of contactadres beschikbaar is waar de betrokkene het verzoek kan neerleggen. Middels een verwerkersovereenkomst kan worden afgedwongen dat verwerkers meewerken in het opvolgen van een verzoek.

## 4 Privacy risico's en beheersmaatregelen

De impact en ernst van de risico's hangen af van de context van de verwerkingen: de aard van de persoonsgegevens, de aard van de verwerkingen en de doeleinden waarvoor de gegevens worden verwerkt. De kans dat de risico's zich voordoen is mede afhankelijk van de middelen die de verwerkingsverantwoordelijke gebruikt bij de gegevensverwerking en van de aard van de persoonsgegevens. De kans dat er gevolgen zijn voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen kan tevens verband houden met de (mate van) beveiliging van de persoonsgegevens. Dit hoofdstuk zal de impactanalyse op de gegevensverwerking omvatten. De uitkomst van de impactanalyse zijn de risico's waaraan betrokkenen bloot worden gesteld naar aanleiding van de gegevensverwerkingen vrachtwagenheffing. De risico's zullen in dit hoofdstuk categorisch uiteen worden gezet, met daarbij de koppeling aan de gegevensverwerking waar het risico op van toepassing is. Algemene risico's met betrekking tot informatiebeveiliging zullen niet worden meegenomen in deze PIA. Een aparte Security Impact Analyse (SIA) zal deze risico's meenemen en beoordelen.

Naast de risico's, zullen ook mitigerende maatregelen worden beschreven om de geïdentificeerde risico's tot een aanvaardbaar niveau te krijgen.

Voordat er op specifieke risico's wordt ingegaan, zullen er eerst een aantal algemene aandachtspunten worden benoemd.

### 4.1 Algemene aandachtspunten

#### **Verwerking van verplaatsing- en locatiegegevens:**

Het is noodzakelijk voor de berekening van heffingen om locatie- en verplaatsingsdata te verwerken. Deze data wordt verzameld vanuit de OBU en wordt doorgestuurd naar de dienst aanbieder. De dienst aanbieder berekent vanuit deze gegevens uiteindelijk de hoogte van de verschuldigde heffingen. In beginsel is het niet noodzakelijk dat de tolheffer of handhaver deze locatie- en verplaatsingsgegevens ontvangt en kunnen deze gegevens bij de dienst aanbieder blijven.

Er zijn echter een aantal situaties relevant waarbij de tolheffer weldegelijk de benoemde locatie- en verplaatsingsdata nodig heeft. Dit zijn in twee situaties:

- Het afwikkelen van bezwaarprocedures waarin bezwaar wordt gemaakt tegen specifieke heffingen door de heffingsplichtige. In dit geval zal de tolheffer de onderliggende data op kunnen vragen bij de dienst aanbieder om de berekening van de heffing te kunnen onderbouwen. Dit zullen in ieder geval de locatie- en verplaatsingsdata kunnen zijn.
- Het uitvoeren van controles of audits bij de dienst aanbieder. De tolheffer kan als toezichthouder van het stelsel van vrachtwagenheffing periodieke controles uit (laten) voeren bij de dienst aanbieder om te controleren of de heffingen volledig en juist zijn berekend. Daarbij kan een subset van locatie en verplaatsingsgegevens opgevraagd worden.

Gezien de aard en gevoeligheid van locatie- en verplaatsingsdata is het van belang dat alleen in bovengenoemde gevallen (en zo beperkt mogelijke set) aan gegevens wordt uitgewisseld tussen de dienst aanbieder en de tolheffer. Om de privacy van de bestuurders van de vrachtwagens te beschermen dienen deze gegevens zo'n klein mogelijke verspreidingskring hebben. Om dit te realiseren is verankerd in het

concept- wetsvoorstel dat alleen de dienstaanbieder deze gegevens verwerkt en in beperkte gevallen de Minister deze gegevens op kan vragen.

**Verwerken van strafrechtelijke gegevens:**

In het stelsel worden uitzonderingenlijsten bijgehouden van voertuigen waarvoor de dienstaanbieder niet meer garant staat voor de afdracht van heffingen. In deze uitzonderinglijst kan ook een reden meegegeven worden voor een dergelijke plaatsing. Deze reden kan in het domein van het strafrecht vallen (zoals bijvoorbeeld het manipuleren van de OBU). In het conceptwetsvoorstel wordt in die mogelijkheid niet voorzien.

**Geautomatiseerde besluitvorming**

Het vaststellen van de hoogte van de heffing en het opleggen van boetes gebeurt in een dermate geautomatiseerde vorm, dat er sprake is van geautomatiseerde besluitvorming. De AVG stelt additionele eisen met betrekking tot geautomatiseerde besluitvorming. Zo dient er een wettelijke grondslag te zijn voor deze besluitvorming en dient er tevens een procedure te worden geboden voor menselijke tussenkomst van dergelijke besluiten. In het concept-wetsvoorstel is deze grondslag vastgelegd in art. 16 lid 2. Tevens is er een mogelijkheid tot menselijke tussenkomst geboden in de bezwaar- en beroepsprocedure conform art. 20 e.v. van het concept-wetsvoorstel.

**4.2 Risico's met betrekking tot dienstaanbieders als zijnde commerciële partijen**

Het is de bedoeling dat een groot deel van de dienstverlening wordt uitgevoerd door private, commerciële organisaties. Deze organisaties hebben meer belangen dan sec het uitvoeren van het stelsel van vrachtwagenheffing. Dit brengt enkele privacy gerelateerde risico's met zich mee.

*4.2.1 Risico op tekortkomingen passende bescherming persoonsgegevens*

Doordat een groot deel van de keten wordt uitbesteed aan dienstaanbieders uit de private sector, zal de bescherming van persoonsgegevens afhangen van de volwassenheid op het gebied van informatiebeveiliging van deze organisaties. Dit is bijzonder relevant, nu de meest gevoelige gegevens (de locatie- en verplaatsingsdata) worden verwerkt door deze partijen. Het risico bestaat dat deze partijen zich inschrijven op deze dienstverlening en de prijs bepalen op slechts de minimale set aan opgelegde vereisten. Op privacy- en securitybeheersmaatregelen wordt in een dergelijke situatie nog wel eens bespaard. Indien deze partijen geen normenkader of minimale set van maatregelen opgelegd krijgen, zal het niveau van gegevensbescherming mogelijk onvoldoende of op zijn minst inconsistent zijn.

**Maatregelen:**

Dienstaanbieder zullen moeten gaan voldoen aan een minimaal eisenpakket voor wat betreft privacy en securitymaatregelen. Deze eisen zullen worden vastgelegd in de gebiedsverklaring. De gebiedsverklaring zou bijvoorbeeld kunnen afdwingen dat organisaties een gelijkwaardige bescherming van gegevens hanteren zoals gesteld in de baseline informatiebeveiliging rijk (BIR 2017). Verder zal de gebiedsverklaring een uitdrukkelijke verwerkingsinstructie moeten bevatten waarin expliciet staat aangegeven welke gegevens voor welke doeleinden mogen worden gebruikt in het kader van vrachtwagenheffing. Ook zullen onderwerpen als transparantie en vertrouwelijkheid in de tolgebiedsverklaring worden gereguleerd (net als andere onderwerpen die in art. 28 AVG worden behandeld).



Relevante verwerkingen: Alle SPB, RSE en ROB verwerkingen

#### *4.2.2 Risico op secundair gebruik van persoonsgegevens*

Een risico op het werken met meerdere commerciële partijen als verwerker van de (persoons-) gegevens is dat deze gegevens mogelijk worden gebruikt voor ongeoorloofd secundair gebruik. Tevens ontstaat er de mogelijkheid voor dienstaanbieders om bepaalde abonnementen aantrekkelijker te maken, wanneer dit betekent dat er dienstaanbieder meer gegevens mag en kan verwerken. Data kan in dit geval fungeren als betaalmiddel.

#### **Maatregelen:**

De gebiedsverklaring zal een specifieke instructie moeten bevatten met betrekking tot welke gegevens een dienstaanbieder zal verwerken in het kader van vrachtwagenheffing. Ook al bestaat er geen verwerkersrelatie tussen de minister en de dienstaanbieder, wel kunnen er afspraken worden gemaakt over de omgang met persoonsgegevens. Een specifieke verwerkingsinstructie in de gebiedsverklaring biedt daarbij een uitkomst. Dit stelt kaders voor de bevoegdheden van de dienstaanbieder met betrekking tot het gebruik van persoonsgegevens.

Relevante verwerkingen: OBU1, PRX2, SPB9

#### *4.2.3 Verwerken van meer persoonsgegevens dan noodzakelijk:*

Het stelsel van vrachtwagenheffing kan de deuren openen voor wagenparkbeheerders of transportbedrijven om niet alleen van de tolgegevens gebruik te maken, maar om meerdere datapunten te laten monitoren door dienstaanbieders. Dit kunnen mogelijk datapunten zijn die rijgedrag, gewoonten en gedragingen van de bestuurder meten en inzichtelijk maken voor de houder van de vrachtwagen. Dit neveneffect kan leiden tot een onevenredige inbreuk op de privacy van de bestuurder. De verwachting is dat deze situatie zich niet snel zal voordoen. Immers, op dit moment nemen veel transportondernemers al diensten af van dienstaanbieders (zoals een tankkaart of fleetmanagement). Naar alle waarschijnlijkheid zullen zij het betalen van vrachtwagenheffing via dezelfde dienstaanbieder laten lopen. In deze context is vorenbedoelde verwerking van persoonsgegevens dan ook niet een neveneffect van de invoering van vrachtwagenheffing.

#### **Maatregelen**

Mochten de dienstaanbieders aanvullende diensten aanbieden aan de kentekenhouders c.q. vervoersbedrijven, dan dient het duidelijk uit de overeenkomst te blijken dat de extra gegevensverwerkingen buiten het heffingsdomein vallen en de juridische grondslag voor deze gegevensverwerking niet kan worden gevonden in het concept-wetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Relevante verwerkingen: OBU1

#### *4.2.4 Gebrek aan transparantie tegenover voertuigbestuurders*

Chauffeurs worden mogelijk onvoldoende ingelicht over welke gegevens worden vastgelegd en uitgewisseld op het moment dat zij de vrachtwagen besturen. Door onvoldoende kennis kunnen zij niet effectief gebruik maken van hun privacyrechten.

**Maatregelen:**

Het is belangrijk dat de betrokkenen die worden onderworpen aan het stelsel van vrachtwagenheffing volledig en juist worden geïnformeerd met betrekking tot de verwerking van hun persoonsgegevens. De werkgevers hebben in principe als primaire taak om deze informatievoorziening op te zetten. Bijvoorbeeld wanneer een chauffeur in dienst treedt bij een transportbedrijf dient bij het aangaan van de arbeidsovereenkomst duidelijk te worden uiteen gezet welke gegevensverwerkingen er plaats zullen vinden tijdens zijn of haar werktijd.

Daarnaast zal de dienst aanbieder, maar ook de tolheffer een informerende rol nemen. Dit gaan zij doen door uitgebreid en transparant informatie beschikbaar te stellen aan het algemene publiek over de verwerking van persoonsgegevens binnen het stelsel van vrachtwagenheffing. Dit kan bijvoorbeeld in een privacyverklaring of informatiesectie op de website van de vrachtwagenheffing.

Relevante verwerkingen: alle

**4.3 Data opslag en verwerkingsrisico's**

Doordat er veel gegevens worden verzameld en opgeslagen in informatiesystemen kunnen er in de processen van deze verwerkingen dingen misgaan. Hieronder worden de meest relevante risico's besproken.

*4.3.1 Ongeautoriseerde data extracties of rapportages*

Mogelijk worden er ongeautoriseerde extracties gemaakt van de gegevens die zijn opgeslagen in de proxy of de backend van de dienst aanbieder. Bijvoorbeeld voor het maken van rapportages of analyses. Wanneer gegevens uit een informatiesysteem worden gehaald, gelden de informatiebeveiligingsmaatregelen van dat systeem niet meer op het gedownloadte databestand. Verdere verspreiding of beveiliging van het bestand is dan lastiger te garanderen.

Relevante verwerkingen: PRX2, SPB3, SPB8, SPB9, TCM3, TCM6, TCM9, TCM12

**Maatregelen:**

Dienst aanbieder dienen de gegevens die worden verwerkt in de proxy met passende technische en organisatorische maatregelen te beschermen. De SIA zal verder uitweiden over wat deze technische en organisatorische maatregelen zouden kunnen behelzen. Voor wat betreft het risico om ongeautoriseerde extracties of verspreidingen daarvan, dient de dienst aanbieder beperkingen in te voeren op de autorisaties met betrekking tot het maken van dergelijke extracties. Daarbij dient er expliciet te worden vastgelegd welke functies geautoriseerd zijn om uitdraaien te maken van de database en voor welke doeleinden. Deze autorisaties dienen periodiek (bijvoorbeeld 2 keer per jaar) te worden getoetst in opzet, bestaan en effectieve werking. Daarnaast dient er duidelijk beleid te zijn geformaliseerd dat medewerkers van de dienst aanbieder kaders stelt met betrekking tot het verwerken van persoonsgegevens.

*4.3.2 Gegevens worden langer opgeslagen dan noodzakelijk*

Er worden op vele plaatsen persoonsgegevens verzameld en opgeslagen. Deze gegevens worden niet langer bewaard dan dat ze noodzakelijk zijn voor het behalen van het verzameldoel (doelbinding). Sommige verwerkingen zijn helder verwoord in

het concept wetsvoorstel, andere verwerkingen niet. Zonder duidelijke beleids- of wettelijke kaders zal het voor organisaties niet helder zijn hoe lang zij precies deze data kunnen of moeten bewaren. Organisaties zullen zelf een inschatting maken hoe lang deze gegevens noodzakelijk zijn ter beantwoording van het doel. De risico's die daarmee gepaard gaan zijn 1) dat dezelfde gegevens mogelijk inconsistent wordt bewaard en 2) dat gegevens langer worden bewaard dan noodzakelijk is.

Zeker nu het gegevens betreft over iemands locatie en mogelijk zelfs verplaatsing, dient men een weloverwogen afweging te maken tussen de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van betrokkene en het doel en de noodzaak om de gegevens te bewaren.

### **Maatregelen**

Om te voorkomen dat gegevens langer worden opgeslagen zijn er een aantal fundamentele zaken van belang:

- 1) Er worden duidelijke beleidsmatige kaders opgesteld met betrekking tot hoe lang bepaalde gegevens per gegevensverwerking bewaard moeten en mogen worden. Het middel hiervoor zal de gebiedsverklaring zijn en intern beleid bij iedere organisatie die persoonsgegevens verwerkt in het kader van vrachtwagenheffing. In deze documenten wordt op basis van de wettelijke termijnen van uit het concept-wetsvoorstel de bewaartermijn vastgesteld. Voor tolmeldingen, betalingen, verplaatsingsgegevens en boetedossiers is dit reeds wettelijk bepaald. Voor de overige verwerkingen dienen organisaties gegevens te verwijderen als de verwerking niet langer beantwoord aan het verwerkingsdoel.
- 2) Wanneer er heldere kaders zijn gesteld, zullen deze ook ten uitvoering moeten worden gebracht. Er worden daarvoor IT controls in de systemen gebouwd die beheerders faciliteren bij het verwijderen van gegevens bij het verlopen van de bewaartermijn. Dit wordt waar nodig aangevuld met handmatige processen.
- 3) Er zal periodiek gecontroleerd worden of de gestelde bewaartermijnen in de praktijk ook worden doorgevoerd.

Relevante verwerkingen: PRX2, SPB8, SPB9, TCM10, TCM12, PEN2

#### *4.3.3 Ongeautoriseerde toegang*

Door gebrek aan interne beheersing of een te ruim autorisatiebeleid kan het voorkomen dat medewerkers van bijvoorbeeld de dienst aanbieder of tolheffer toegang krijgt tot gegevens die de medewerkers niet nodig hebben in de uitvoering van zijn of haar taken. Zeker nu er verschillende taken in het stelsel van vrachtwagenheffing bij de tolheffer worden neergelegd (tolheffer, handhaver en tevens toezichthouder) is het risico op te brede autorisaties en toegang tot persoonsgegevens groot.

### **Maatregelen:**

Het is belangrijk dat de organisaties die zullen werken met persoonsgegevens ten behoeve van vrachtwagenheffing een autorisatiebeleid implementeren. Daarbij kan een autorisatiematrix met duidelijke rollen en autorisaties niet ontbreken. In deze autorisatiematrix dienen de verschillende rollen en functies specifiek te worden gemaakt met de daaraan gekoppelde bevoegdheden. Zo zal iemand die een functie heeft binnen het heffingsdomein, geen toegang moeten krijgen tot de handhavingsdata.

Daarnaast dient de effectieve werking van het autorisatiebeleid en matrix periodiek te worden getoetst. Daarbij is het belangrijk om te toetsen of de autorisatiematrix nog in lijn is met de functies en gegevens die in het kader van de vrachtwagenheffing

wordt verwerkt. Daarnaast dient men te controleren of de autorisatiematrix zoals deze is opgesteld ook daadwerkelijk is ingericht in de informatiesystemen.

Relevante verwerkingen: in beginsel alle verwerkingen

#### **4.4 Er worden onrechtmatig bijzondere of strafrechtelijke persoonsgegevens verwerkt**

##### *4.4.1 onrechtmatige verwerking van strafrechtelijke gegevens*

Bestuurders of houders van vrachtwagens kunnen in het kader van vrachtwagenheffing in de positie terechtkomen dat zij worden verdacht van het ontduiken van de belastingen. Dit kan bijvoorbeeld tot uiting komen door de OBU te manipuleren. Deze verdachtmakingen worden op sommige plaatsen in de keten geregistreerd. Wanneer er bijzondere of strafrechtelijke gegevens worden verwerkt, dient er te worden voldaan aan additionele strengere vereisten om deze gegevens te mogen verwerken. Dit dient bijvoorbeeld in de wet verankerd te zijn of berusten op expliciete uitdrukkelijk verleende toestemming van de betrokkene. Daarnaast stelt de Autoriteit Persoonsgegevens specifieke eisen op voor het bijhouden van “zwarte lijsten”. Dit zijn lijsten waar verdenkingen van strafrechtelijke gedragingen worden bijgehouden. Indien gegevens van deze aard worden verwerkt, zonder daarbij de additionele maatregelen te treffen, handelt men in strijd met de AVG.

##### **Maatregelen:**

Het conceptwetsvoorstel biedt een grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens voor het toezicht op de naleving en de verdere handhaving. Er worden aanvullende maatregelen getroffen ten behoeve van de veilige en zorgvuldige verwerking van deze gegevens.

Indien een dergelijke lijst met andere organisaties wordt gedeeld, dient men een vergunning aan te vragen bij de AP. Er wordt onderzocht of dat hier het geval zal zijn.

Relevante verwerkingen: SPB8, TCM6, PEN2

##### *4.4.2 fouten in registratie op uitzonderingslijsten*

Na het plaatsen van een OBU op een uitzonderingslijst staat de dienst aanbieder niet meer garant voor de betaling van de vrachtwagenheffing. De tolheffer verzamelt deze informatie op de uitzonderingslijst. Het gevolg kan zijn dat de het bijbehorende kenteken wordt opgenomen in het fysieke handhavingsregister, waarna de bestuurder staande kan worden gehouden op de openbare weg. Vanuit een civielrechtelijke overeenkomst volgt een bestuursrechtelijk handhavingstraject. Als een OBU abusievelijk ten onrechte op het fysieke handhavingsregister wordt geplaatst, is de impact dus groot te noemen.

##### **Maatregelen:**

Om te voorkomen dat een kenteken te lichtvaardig op de fysieke handhavingslijst gezet kan worden, worden er in het gebiedsverklaring eisen aan dienst aanbieder gesteld voor het plaatsen van kentekens op de uitzonderingslijst. Op deze eisen

worden mogelijk periodiek audits uitgevoerd. In een later stadium zal hier meer over bekend zijn.

Relevante verwerkingen: SPB8, TCM6, PEN2

#### **4.5 Gegevensverwerkingen in beroeps- en bezwaardossiers**

Dossiers over overtredingen, bezwaar en beroep kunnen vele inhoudelijke gegevens bevatten, waaronder ook persoonsgegevens. De aard van dergelijke dossiers lenen zich er toe dat er een vrije vorm van informatieverwerking kan ontstaan ten behoeve van onderbouwing en bewijsvoering. Het risico dat daarmee gepaard gaat is dat er meer persoonsgegevens en mogelijk zelf gevoelige persoonsgegevens worden verwerkt waar dit niet noodzakelijk is.

##### **Maatregelen:**

Er dienen duidelijke beleidskaders op te worden gesteld met betrekking tot de dossiervoering. Het dient duidelijk te worden gemaakt welke stukken geschikt zijn om bij te houden in het dossier en welke eerst moeten worden gepseudonimiseerd. Als er bijvoorbeeld stukken met bijzondere persoonsgegevens worden aangeleverd ten behoeve van het dossier, dient de medewerkers beroep- en bezwaar eerst na te gaan of deze gegevens wel geschikt zijn voor het dossier. Het beleid zal hierin dus specifiek moeten zijn. Het is tevens noodzakelijk om het kennisniveau van medewerkers op een adequaat niveau te krijgen, zodat zij de juiste afwegingen kunnen maken of een aanspreekpunt hebben om hen daarbij te helpen.

Middels steekproefsgewijze controles kan worden gemonitord of de of het beleid effectief wordt toegepast door de medewerkers.

Relevante verwerkingen: SPB2, TCM8

#### **4.6 Meekoppelrisico's**

Het stelsel van vrachtwagenheffing brengt het met zich mee dat er nieuwe persoonsgegevens worden verwerkt die zonder het stelsel niet verwerkt zouden worden. Het betreft voornamelijk verplaatsing- en locatiedata van de bestuurders van de voertuigen die onderworpen zijn aan het stelsel. Deze gegevens kunnen mogelijk een interessante bron zijn voor opsporingsdiensten of justitie. Zij hebben bevoegdheden om bij bepaalde verdenkingen in te tappen of data in te zien van bepaalde systemen. De data met betrekking tot vrachtwagenheffing kan daar ook aan onderworpen worden. Indien gegevens over de locatie- en verplaatsing van bestuurders langer wordt bewaard dan noodzakelijk is (deze afweging ligt bij de dienst aanbieder), kunnen opsporingsdiensten onevenredig lang gebruik maken van deze gegevens en levert dat op voorhand een onevenredige inbreuk op de persoonlijke levenssfeer op van de bestuurders.

##### **Maatregelen:**

Er worden heldere wettelijke termijnen vastgesteld over het bewaren van locatie- en verplaatsingsgegevens.

Relevante verwerkingen: OBU1, PRX2, SPB9

#### **4.7 Algemene beveiligingsrisico's en risico's op datalekken**

Waar gegevens worden verwerkt en worden uitgewisseld, bestaat altijd de kans dat er iets misgaat. Meestal liggen deze risico's in het beveiligingsdomein of de bewustzijn van het personeel van de organisatie. De AVG stelt dat organisaties passende technische en organisatorische maatregelen dienen te treffen ter bescherming van de persoonsgegevens. De SIA zal dieper ingaan op de technische en organisatorische maatregelen. Vanuit het perspectief van de AVG is het relevant om te vermelden dat de vereisten rond datalekken in acht dienen te worden genomen. Als het bewustzijn en het kennisniveau onder medewerkers van de organisaties die in de keten zitten onvoldoende is met betrekking tot gegevensbescherming en datalekken, kan het risico zich verwezenlijken dat datalekken niet tijdig worden gesignaleerd of worden gemeld bij de toezichthouder.

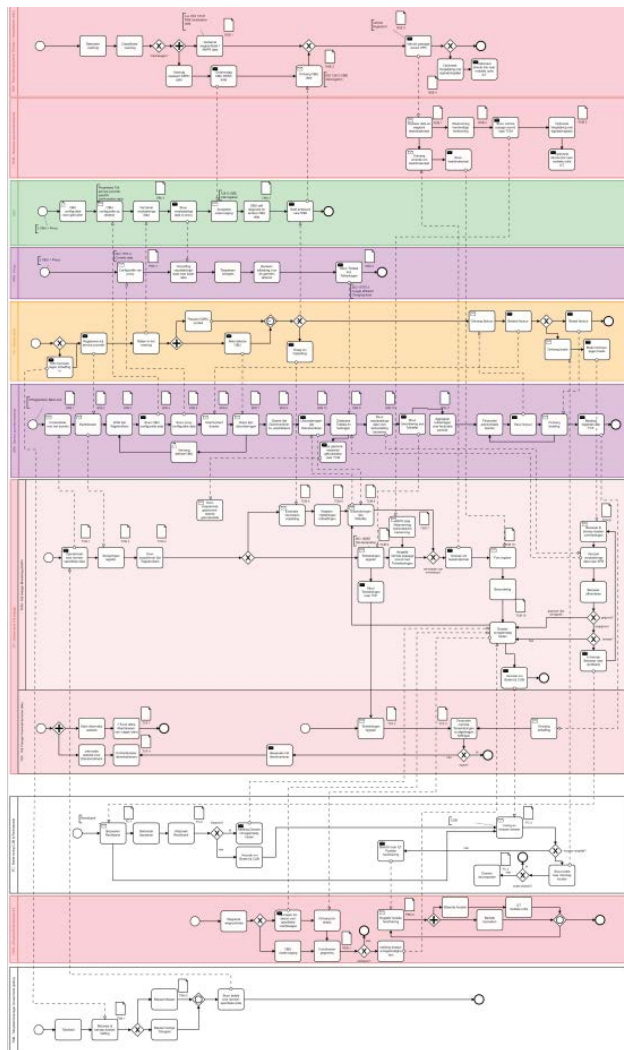
**Maatregelen:**

Zorg ervoor dat medewerkers van de organisaties die in de keten van gegevensverwerkingen zitten op de hoogte zijn van privacy risico's en beginselen over het verwerken van persoonsgegevens. Dit kan men bewerkstelligen door trainingen/ e-learnings verplicht te stellen en een bewustwordingscampagne te houden intern in de organisatie. Verder zal de gebiedsverklaring ruimte bieden om aanvullende afspraken te maken over datalek protocollen.

Relevante verwerkingen: alle

### Bijlage 1: Overzicht gegevensstromen

Het volledige overzicht gegevensstromen is in een apart bijgevoegd PDF bestand te downloaden van de website.



**Bijlage 2: Toelichting gegevensverwerkingen**

Code	Dataverzameling	Grondslag	Verwerkingsverantwoordelijke	Verwerker
RSE 1	Data uit wegkantapparatuur (camera's, laser, radar etc.)	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
RSE 2	Ontvangen OBU data	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
RSE 3	Vehicle Passage Record (VPR)	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
ROB 1	Database van Wegkantdata en OBU data (VPR data)	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
ROB 3	Vergelijking met signaleringslijst	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
ROB 4	Waarnemingen handmatige herkenning	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
OBU 1	Veplaatsingsdata (coördinaten)	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
OBU 2	OBU diagnosedata	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WVH)	Minister van I&W (RdW)	Dienstaanbieder
PRX 1	Configuratiedata voor proxy	-	-	-
PRX 2	Toldata incl. tolbedragen	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 1	Domain specific data (contect data)	-	-	-
SPB 2	Klantdossier	Uitvoering overeenkomst	Dienstaanbieder	-
SPB 3	Klantenlijst (tolgebruikers)	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 4	OBU configuratie data (context+ voertuigdata)	-	Dienstaanbieder	-
SPB 5	Proxy configuration data (kaartgegevens, regels)	-	-	-
SPB 6	Klantcontactdossier (CRM dossier)	Uitvoering overeenkomst	Dienstaanbieder	-
SPB 7	Lijst van defect gemelde boordapparatuur	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 8	Lijst van ongeldig verklaarde boordapparatuur	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 9	Toldata incl. tolbedragen	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 10	Tolverklaring	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
SPB 11	Financiële administratie klanten	Uitvoering overeenkomst	Dienstaanbieder	-
SPB 12	Uitzonderingenlijst Service provider	Wettelijke verplichting (art. 9 lid 1 jo. Art. 11 lid 5 VWH)	Dienstaanbieder	-
TCM 1	Operationalisatie context vanuit beleid	-	-	-



## Privacy Impact Assessment Vrachtwagenheffing

Code	Dataverzameling	Grondslag	Verwerkingsverantwoordelijke	Verwerker
TCM 2	Verwijzingenregister	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, d WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 3	Master verwijzingenlijst (alle verwijzingenregisters)	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, d WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 4	Verzoeken tot vrijstelling	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 5	Register van vrijstellingen	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 6	Uitzonderingenlijst Toll Charger	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, d WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 7	ANPR data (waarnemingen automatisch en handm) Vehicle passage record	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 8	Bezwaar- en beroepsdossier	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub c WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 9	Tolmeldingen register	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub a WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 10	Fotoregister	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RdW)	Leverancier
TCM 11	Resultaat registervergelijking (met BRV)	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCM 12	Dossier onregelmatigheden	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, c WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
TCF1	Klantdossier	-	-	-
TCF2	Financiële gegevens uit de tolverklaringen	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b WvH)	Minister van I&W (RWS)	-
TCF3	Vergelijkingslijst	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub a WvH)	Minister van I&W (RWS)	-
TCF4	Service Provider contactdossier	-	-	-
FC 1	Beroep & bezwaardossiers rechtbank	buiten scope	-	-
FC 2	Uitspraken rechtbank	buiten scope	-	-
FC 3	Inning- en Incassodossier	buiten scope	-	-
FC 4	Dossier deurwaarder	buiten scope	-	-
PEN 1	Combinatie van Tolstatus en DSRC gegevens bij controle	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, c WvH)	Minister van I&W (RdW)	-
PEN 2	Register fysieke handhaving	Wettelijke verplichting (art. 8 lid 1 sub b, c WvH)	Minister van I&W (ILT)	-