



Reglement beheerssysteem dienstvoertuigen

Veiligheidsregio Utrecht

Vastgesteld door het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Utrecht, d.d. 5 september 2014

Artikel 1 Inleiding

Dit reglement geeft aan hoe binnen de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) wordt omgegaan met de gegevens die verzameld worden in het beheerssysteem, dat in dienstvoertuigen van de Veiligheidsregio Utrecht is geïnstalleerd. Het beheerssysteem wordt door de leverancier en in de markt ook vaak een Webfleet systeem genoemd. In dit reglement is vastgelegd welk doel met het systeem wordt nagestreefd en met welke doeleinden de gegevens in het systeem worden verzameld, wat de bewaartermijn is en wie toegang tot de gegevens heeft.

Een beheerssysteem voor dienstvoertuigen heeft nuttige toepassingen, primair gericht op efficiënte bedrijfsvoering, denk aan automatische kilometerregistratie, administratie voor de fiscus, ongevalsanalyse en afhandeling verkeersovertredingen.

Bij het implementeren van een dergelijk systeem bestaan vanuit het oogpunt van bedrijfsvoering geen onoverkomelijke wettelijke belemmeringen. Ook als sprake zou zijn van puur zakelijk gebruik, zou geen sprake zijn van een ingrijpende registratie. Echter, de voertuigen binnen de organisatie van de brandweer worden ook gebruikt voor piket, waarbij medewerkers in hun privé-tijd het voertuig gebruiken. Daarmee beslaat een deel van de rittenregistratie persoonlijke doelen.

Hier komt de Wet bescherming persoonsgegevens aan de orde. Uit deze wet vloeien eisen voort waaraan een systeem als het beheerssysteem voor dienstvoertuigen dient te voldoen om een zorgvuldige omgang met privacy te waarborgen.

Artikel 2 Kaders

De belangrijkste aandachtspunten die voortvloeien uit de wet zijn de grondslag, de informatieplicht en de doelbinding. Dat betekent dat:

- De VRU een duidelijk belang moet hebben dat zij niet op een andere manier kan realiseren dan met een dergelijk systeem.
- De VRU de doelen moet vastleggen die uit het belang voortvloeien en ook volgens die doelen moet handelen.
- De VRU haar werknemers moet informeren over:
 - o Het feit dat het systeem wordt geïnstalleerd.
 - o Welke doeleinden het systeem heeft.
 - o Wat dat in de praktijk inhoudt, dus waar en wanneer het systeem de rit volgt.

Artikel 3 Belang

Het belang van het beheerssysteem is om de beheersorganisatie van het wagenpark te vergemakkelijken en te verbeteren. De huidige registratie is basaal en het systeem biedt juist mogelijkheden op het gebied van automatisering, informatieanalyse en efficiëntie, die de huidige (veelal handmatige) administratie niet kan bieden.

Indien het systeem alle ritten registreert, waaronder die van voertuigen tijdens piket, dan bestaat de mogelijkheid dat inzicht ontstaat in de persoonlijke ritten die de werknemer maakt tijdens piket. De voordelen van het systeem voor de organisatie zijn echter dusdanig, dat deze het belang van de organisatie om het systeem te gebruiken rechtvaardigen. Er kunnen voldoende waarborgen worden ingebouwd om het privacybelang van medewerkers te beschermen.

Artikel 4 Doeleinden

Uit het belang van het systeem volgen de volgende doeleinden die de organisatie nastreeft:

- Bedrijfsvoering vereenvoudigen;
 - o De wet stelt fiscaal gezien gebruikseisen aan de vrijstelling die (brandweer)voertuigen genieten. Om het correcte gebruik te kunnen aantonen, dient een organisatie een sluitende rittenadministratie bij te houden. Een papieren administratie is in gebruik tijdrovender en gevoelig voor slordig gebruik. Een beheerssysteem voor dienstvoertuigen vereenvoudigt de rittenadministratie aanzienlijk.
- Voertuigbewegingen efficiënter inrichten, zowel logistiek als operationeel;
 - o Door live inzicht in de locatie van logistieke voertuigen, kunnen deze tijdens werkzaamheden worden bijgestuurd, waardoor tijd en geld wordt bespaard op inefficiënte heen-en-weer ritten tussen twee locaties. Voertuigen en medewerkers kunnen gedurende werkzaamheden op slimme wijze meerdere locaties (laten) toevoegen in hun werkpatronen.
 - o Door live inzicht vanuit de meldkamer in de positie van bepaalde operationele voertuigen, wordt een efficiëntere en snellere inzet en alarmering van operationele slagkracht mogelijk. De locatie van een voertuig of een functionaris zoals een officier van dienst, kan worden gekoppeld aan de inzet.
 - o Door analyse van frequentie, afstand, voertuigsoort en andere kenmerken van logistieke bewegingen en operationele bewegingen, wordt inzicht verkregen in gebruik van het wagenpark en kan dat wagenpark op een efficiëntere manier worden ingezet voor gebruik.
- Afhandeling van bekeuringen te vergemakkelijken;
 - o De organisatie krijgt een fiks aantal bekeuringen te verwerken. Door gebruik van het systeem wordt het eenvoudiger om de afhandeling hiervan sneller en minder arbeidsintensief te organiseren. Het systeem kan diverse informatie over de voertuigen geautomatiseerd verzorgen ten behoeve van de administratie.
- Ondersteunen bij ongevalsanalyse;
 - o De ritinformatie kan inzichten bieden in de manier waarop ongevallen met auto's van de VRU ontstaan. Die informatie kan worden ingezet ten behoeve van verbetering van de veiligheid van eigen medewerkers en andere weggebruikers.
- Rechtmatig gebruik
 - o Vanwege het simpele feit dat de ritten worden geregistreerd, kan die informatie in theorie ook worden gebruikt ter controle van medewerkers. Dat is echter geen hoofddoel van het systeem.
 - o In geval van een ernstige verdenking van onrechtmatig gebruik van voertuigen, danwel plichtsverzuim, danwel een andere duidelijke aanleiding die daartoe noopt, kan de werkgever nu ook al maatregelen nemen om het gebruik van het wagenpark, zowel rood als geel als grijs, te controleren. Het beheerssysteem kan in die zin ook gebruikt worden, maar met dezelfde terughoudendheid als normaal in dergelijke zaken.

- Het gaat hier dus om een bijzonder doeleinde van de registratie. In die specifieke gevallen kunnen gegevens worden verstrekt aan een verantwoordelijk lid van het directieteam of de districtscommandant. Alvorens over te gaan tot een dergelijke maatregel, benut de verantwoordelijk leidinggevende eerst de reguliere stappen ten aanzien van de beoordeling van het functioneren van een werknemer in afstemming met een adviseur van de afdeling P&O.

Artikel 5 Wat wordt geregistreerd

Door het gemonteerde beheerssysteem worden verschillende gegevens geregistreerd. Het gaat om voertuig gerelateerde gegevens en bestuurder gerelateerde gegevens. Die laatste soort valt onder persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) en onder de werking van het Algemeen privacyreglement VRU. Het gaat om de volgende gegevens:

- Tijdstip
- Locatie
- Afstand
- Bestuurder
- Snelheid
- Soort voertuig
- Voertuiggedrag, onder meer gebruik van optische- en geluidssignalen, de snelheid van het voertuig en het remgedrag
- Inloggegevens van gebruikers en beheerders

Artikel 6 Beheer en autorisatie

De beheerder van het systeem in het kader van privacy en de Wet bescherming persoonsgegevens, is degene die formeel verantwoordelijk is voor beheer en toezicht op het gebruik van het systeem. Aangezien UML valt onder de directie Veiligheidszorg, is dit de directeur Veiligheidszorg. De directeur Veiligheidszorg stelt als beheerder de autorisatie vast in het kader van artikel 4 en artikel 6. Hij keurt daarmee goed welke medewerkers ten behoeve van hun werkzaamheden de gegevens uit het voertuigbeheerssysteem kunnen inzien of gebruiken.

Technisch beheerders, te weten de personen die dagelijks de verantwoordelijkheid dragen voor een adequaat gebruik van het systeem, zijn onder meer de teamleiders UML en het hoofd paraatheid en meldkamer. Zij treden gezamenlijk op als de dagelijks beheerders van het beheerssysteem en zien er op toe dat het gebruik van de gegevens in overeenstemming is met dit reglement en de werkzaamheden die verricht moeten worden.

Overige medewerkers (wettelijke term: gebruikers) krijgen alleen toegang tot bepaalde gegevens als die ze voor de uitvoering van hun werkzaamheden nodig hebben. De beheerder ziet er op toe dat alleen de noodzakelijke toegang wordt verschaft. Zo nodig stelt hij daar een tabel of schema met autorisaties voor op.

- Ten aanzien van de fiscale registratie worden logbestanden opgeslagen, die door de verantwoordelijke functionaris bij de directie bedrijfsvoering worden beheerd.
- Ten aanzien van het aansturen van de logistieke voertuigbewegingen zijn enkel die functionarissen van UML geautoriseerd, die de logistieke opdrachten moeten

beoordelen en geven. Indien overige medewerkers toegang nodig hebben, gaat dat op basis van autorisatie en noodzakelijkheid binnen het doel van dit reglement. Deze autorisaties worden vastgelegd.

- Ten aanzien van de operationele inzet van voertuigen is de alarmcentrale van de brandweer bevoegd alsmede andere functionarissen die de informatie nodig hebben om een inzet te bepalen.
- Een medewerker die belast is met de afhandelingen van verkeersovertredingen krijgt de beschikking over de informatie die hij nodig heeft om de bekeuring af te handelen.
- In geval van een ongeval hoeft alleen maar diegene die is belast met de afhandeling of het onderzoek, de beschikking te krijgen over het voertuiggedrag en de overige gegevens die daarvoor benodigd zijn.
- In het geval sprake is van een ernstige verdenking van onrechtmatig gebruik van dienstvoertuigen, dan kan een leidinggevende, binnen de daarvoor geldende kaders van het arbeidsrecht en ambtenarenrecht, gegevens over het voertuiggebruik van een medewerker inzien.

Artikel 7 Beveiliging en autorisatie

Het beheerssysteem betreft een web-based applicatie. De leverancier van het systeem voldoet aan de hoogste eisen ten aanzien van beveiliging in de markt en beschikt over de noodzakelijk ISO certificering.

Het systeem is dus adequaat beveiligd. De toegang van beheerders en gebruikers kan zeer uitgebreid en dus specifiek worden toegekend door middel van autorisaties. Door middel van logbestanden van inloggegevens kan op onrechtmatig gebruik van het systeem worden gecontroleerd.

Artikel 8 Verstrekken van gegevens

Gegevens worden niet aan derden verstrekt, tenzij dat noodzakelijk is voor de goede uitvoering van de werkzaamheden, behorende bij de doeleinden van dit systeem. De betrokken medewerker(s) worden daarvan in kennis gesteld.

Artikel 9 Bewaring

- De geregistreerde gegevens worden door het systeem zoals geleverd, automatisch 18 maanden bewaard. Daarna worden zij ook automatisch vernietigd.
- Indien noodzakelijk voor fiscale doeleinden, kan de VRU de noodzakelijke rittenregistratie zelf langer bewaren.

Artikel 10 Inzage en informatie

Betrokken medewerkers hebben altijd het recht op inzage in alle voorhanden zijnde rapporten die op hem of haar betrekking hebben. Dat in lijn met het inzagerecht, zoals vastgelegd in de Wet bescherming persoonsgegevens en de Algemene privacyregeling VRU.

Dit reglement zal beschikbaar zijn op de betreffende voertuigen. Voor de bestuurder(s) zal duidelijk herkenbaar moeten zijn dat het voertuig is uitgerust met een Black box systeem. Dit door middel van een sticker, memo of ander zichtbaar communicatiemiddel. Daarnaast zal het reglement op intranet te raadplegen zijn.

Artikel 11 Wijziging

Wijzigingen in dit reglement zullen in overeenstemming met de OR plaatsvinden en pas in werking treden nadat ze opnieuw zijn vastgesteld en aan betrokkenen bekend zijn gemaakt.

Aldus vastgesteld in vergadering van het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Utrecht op 5 september 2014.

Mr. J.H.C. van Zanen
Voorzitter

Dr. P.J.L. Bos
Secretaris

Toelichting op het Reglement beheerssysteem dienstvoertuigen

Veiligheidsregio Utrecht heeft de beschikking over een beheerssysteem, (de zogenaamde black-box) voor een aantal van haar dienstauto's. Om de privacy van medewerkers hierbij te waarborgen is een reglement Beheerssysteem dienstvoertuigen VRU opgesteld. Hierin worden de volgende punten geregeld:

- aanleiding voor een reglement Beheerssysteem dienstvoertuigen VRU (artikel 1)
- de kaders waarbinnen een beheerssysteem is toegestaan (artikel 2)
- de doelen van het systeem (artikel 3 en 4)
- wat er wordt geregistreerd (artikel 5)
- beheer en autorisatie (artikel 6)
- beveiliging en autorisatie (artikel 7)
- verstrekken van gegevens (artikel 8)
- bewaring (artikel 9)
- inzage en informatie (artikel 10)
- wijzigingen van het reglement (artikel 11)

Hieronder worden de verschillende onderwerpen toegelicht.

Waarom is er een reglement opgesteld? (artikel 1 & 11)

Medewerkers gebruiken dienstvoertuigen zowel in werk- als in privé-tijd (bijv. tijdens een piket). Om te zorgen dat er zorgvuldig omgegaan wordt met de gegevens die zowel in werk- als in privé-tijd worden geregistreerd, is een reglement opgesteld. Het reglement vloeit ook voort uit de Wet bescherming persoonsgegevens.

Mocht het nodig zijn om op den duur wijzigingen in het reglement aan te brengen, dan zal het DT dit samen met de OR oppakken. Een (verandering van het) reglement treedt pas in werking als die is vastgesteld door het DB en de betreffende medewerkers zijn geïnformeerd.

Voldoet het registratiesysteem aan de wettelijke eisen? (artikel 2)

De Wet bescherming persoonsgegevens bepaalt de kaders waarbinnen een registratiesysteem is toegestaan. Zo moet VRU duidelijk kunnen maken wat het belang van het beheerssysteem is, aantonen dat er geen andere manier is om hetzelfde resultaat te boeken en werknemers goed informeren over het systeem. De OR is gevraagd om hierbij mee te kijken.

Met welk doel is het systeem aangeschaft? (artikel 3, 4)

Op dit moment worden voor alle auto's in het wagenpark van de VRU handmatig rittenstaten bijgehouden. Dit is verplicht voor de verantwoording aan de belastingdienst, voor registratie van gereden kilometers, de analyse van ongevallen en afhandeling van verkeersovertredingen.

Administratie & bekeuringen

Het handmatig registreren is tijdrovend en gevoelig voor het maken van fouten. VRU heeft onder andere daarom een voertuigbeheerssysteem aangeschaft. Het vereenvoudigt en verbetert de administratie van het wagenpark.

Het systeem kan daarnaast een deel van de ritteninformatie automatisch verzorgen. Dat scheelt een hoop tijd. Bekeuringen kunnen op deze manier bijvoorbeeld sneller behandeld worden en het kost ons minder werk.

Logistiek & veiligheid

Doordat het systeem direct laat zien waar een voertuig zich bevindt, kan de meldkamer bepaalde operationele voertuigen efficiënter en sneller inzetten bij een alarmering.

Ook tijdens reguliere, logistieke werkzaamheden kunnen voertuigen zo op een slimme manier bijgestuurd worden, waardoor tijd en geld wordt bespaard. Daarnaast kan er door analyse van de gegevens gekeken worden hoe we nog efficiënter met ons wagenpark kunnen omgaan. En nog belangrijker: als een medewerker betrokken raakt bij een ongeval, kan de ritteninformatie inzicht bieden in hoe een ongeval is ontstaan. Die informatie is belangrijk om de veiligheid van medewerkers te verbeteren.

Rechtmatig gebruik

Het is niet de bedoeling dat de VRU de informatie over de ritten gebruikt ter controle van medewerkers. Wordt een medewerker ernstig verdacht van onrechtmatig gebruik van dienstvoertuigen of bijvoorbeeld plichtsverzuim, dan is dat wel mogelijk, maar alleen in bijzondere gevallen.

Een voorbeeld: als een leidinggevende een medewerker verdenkt van onrechtmatig handelen, dan dient hij deze eerst hierop aan te spreken. Als beide partijen er, met behulp van de normale P&O-stappen, alsnog niet uitkomen kan een beroep gedaan worden op de gegevens uit het systeem. Deze worden dan echter verstrekt aan een lid van het directieteam.

Het is dus niet toegestaan om het rijgedrag van medewerkers zomaar actief te controleren. Is dit in voorkomende gevallen toch nodig, dan mag dit niet langer dan absoluut noodzakelijk worden gedaan.

Wat wordt er geregistreerd? (artikel 5)

- Het systeem registreert:
- tijdstippen waarop er wordt gereden met het dienstvoertuig
- locatie van het voertuig
- afgelegde afstanden
- welke bestuurder rijdt
- de snelheid die het voertuig rijdt en heeft gereden
- het soort voertuig
- voertuiggedrag en
- inloggegevens van gebruikers en beheerders.

Wie mag en kan de gegevens inzien? (artikel 6,7,8)

Formeel is de directeur Veiligheidszorg verantwoordelijk voor het beheer en toezicht op het gebruik van het systeem . Hij keurt goed welke medewerkers concreet toegang krijgen tot het systeem voor welke werkzaamheden.

In de dagelijks praktijk krijgen bijvoorbeeld de teamleiders UML, het hoofd paraatheid, en de medewerkers op de meldkamer inzicht in de gegevens. Zij krijgen echter alleen die informatie te zien die ze nodig hebben om hun werk te kunnen doen. De inloggegevens van deze medewerkers worden gelogd. Bij vermoeden van onrechtmatig gebruik van het systeem, kunnen ze hierop dus worden gecontroleerd.

Mocht het nodig zijn om de rittengegevens aan andere partijen te verstrekken, dan worden betrokken medewerkers hierover geïnformeerd. Dit kan overigens alleen als dat nodig is voor uitvoering van het werk. Partijen met commerciële belangen krijgen dus geen toegang tot de gegevens.

Een voorbeeld: als een medewerker onverhoopt betrokken is geraakt bij een ongeval, kunnen de gegevens gebruikt worden ter ondersteuning van de ongevalsanalyse. In dat geval kunnen de gegevens aan de politie worden verstrekt.

En als een medewerker zelf gegevens in wil zien? (artikel 10)

Betrokken medewerkers hebben altijd het recht op inzage in de informatie die op hem of haar betrekking hebben. Dit recht komt voort uit de Wbp en de Algemene privacyregeling VRU.

Hoe weten medewerkers of ze wel of niet in een voertuig met beheerssysteem rijden? (artikel 10)

Het reglement Beheerssysteem dienstvoertuigen VRU zal in alle voertuigen beschikbaar zijn waarin het systeem is ingebouwd. Daarnaast zal een sticker, memo of ander zichtbaar middel duidelijk maken dat er een Blackbox in de auto is ingebouwd.

Hoelang worden de gegevens bewaard? (artikel 7 & 9)

De gegevens zullen 15 maanden bewaard worden, hierna worden ze automatisch vernietigd.

Hoe worden de (bewaarde) gegevens beveiligd? (artikel 7)

De leverancier voldoet aan de hoogste eisen op het gebied van beveiliging. De leverancier beschikt hiervoor over de noodzakelijke ISO-certificering.