

# Het publiceren van statistische informatie op merkniveau.

5.1.2.e

FG CBS

projectnummer    Klik en typ projectnummer  
                          Klik en typ sector  
                          26 maart 2019

samenvatting    Klik en typ de samenvatting  
trefwoorden    Klik en typ de trefwoorden

## 1. Inleiding

Als FG van het CBS ben ik onlangs getriggerd door een publicatie van het CBS in het kader van aanvullende statistische diensten, waarin het aantal snelheidsboetes aan het automerk gekoppeld werd. Voor dit onderzoek zijn strafrechtelijke gegevens, de snelheidsboetes van CJIB, gekoppeld aan gegevens van het RDW. Verder zoekend in de cijfers van het CBS worden m.b.t. het publiceren van merknamen alleen automerken gepubliceerd. Ik heb geen andere publicaties kunnen vinden waarin merknamen als onderwerp in de tabel gepubliceerd worden. Wel wordt af en toe ter verduidelijking in een tekst een bedrijfsnaam opgenomen, zoals in onderstaande tekst:

*De toename van de winst in 2017 was voor bijna de helft toe te schrijven aan de winsten van buitenlandse dochters die 10,5 miljard euro hoger waren dan in 2016. Vooral bedrijven in de petrochemie, zoals Shell, boekten hogere winsten van buitenlandse dochters.*

Dit lijkt mij geen probleem zolang daar niet expliciet in staat dat dit ook het geval was bij Shell.

De voorbeelden bij automerken roepen bij mij een aantal vragen op.

In hoofdstuk 2 bespreek ik in het kort deze twee voorbeelden. In hoofdstuk 3 worden deze voorbeelden naast de CBS-wet en de AVG gelegd.

In hoofdstuk 3 vraag ik het CBS tot een beleidsuitspraak te komen over hoe om te gaan met het publiceren van tot individuele bedrijven herleidbare informatie zoals merknamen.

## 2. De casus

Onderstaande voorbeelden zijn twee voorbeelden waarbij het automerk genoemd wordt.

## Voorbeeld 1: Een maatwerkopdracht.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/06/snelheidsboetes-personenauto-s-naar-merk-2017>

Deze tabel bevat het aandeel personenauto's dat één of meermaals werd bekeurd voor te hard rijden in 2017, uitgesplitst naar bouwjaar(klasse) en merk. Alleen de 40 meest voorkomende automerken per 1-1-2018 zijn opgenomen. De cijfers in deze tabel zijn een aanvulling op het onderzoek 'Snelheidsboetes, de bekeurden in beeld', waarin de voertuigkenmerken van bekeurde personenauto's zijn geanalyseerd. De brondata voor dit onderzoek is afkomstig van het CJIB, de RDW en het CBS. Deze aanvullende tabel werd gemaakt in opdracht van [5.1.2.e](#)

### Een extractie uit de tabel (zie bijlage of link voor volledige tabel):

Tabel 1. Aandeel personenauto's met tenminste één snelheidsboete: meest voorkomende merken\* naar leeftijdsklasse voertuig, 2017

	Totaal leeftijd voertuig 0 t/m 5 jaar		6 t/m 10 jaar		11 jaar of ouder	
	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd
VOLKSWAGEN	34,1	41,3	36,1	27,4		
OPEL	28,5	32,9	29,6	26,0		
PEUGEOT	31,5	38,0	29,6	28,0		
RENAULT	29,8	34,4	29,5	26,2		

**Reactie FG:** In dit onderzoek wordt 'in opdracht' van een individueel persoon strafrechtelijke gegevens, in de ruimste zin des woord, gekoppeld aan automerken. In de publicatie wordt benadrukt dat BMW en Audi de meeste snelheidsboetes kregen. In de tabel zien we ook dat Tesla met bijna 75% van de auto's het vaakst bekeurd wordt.

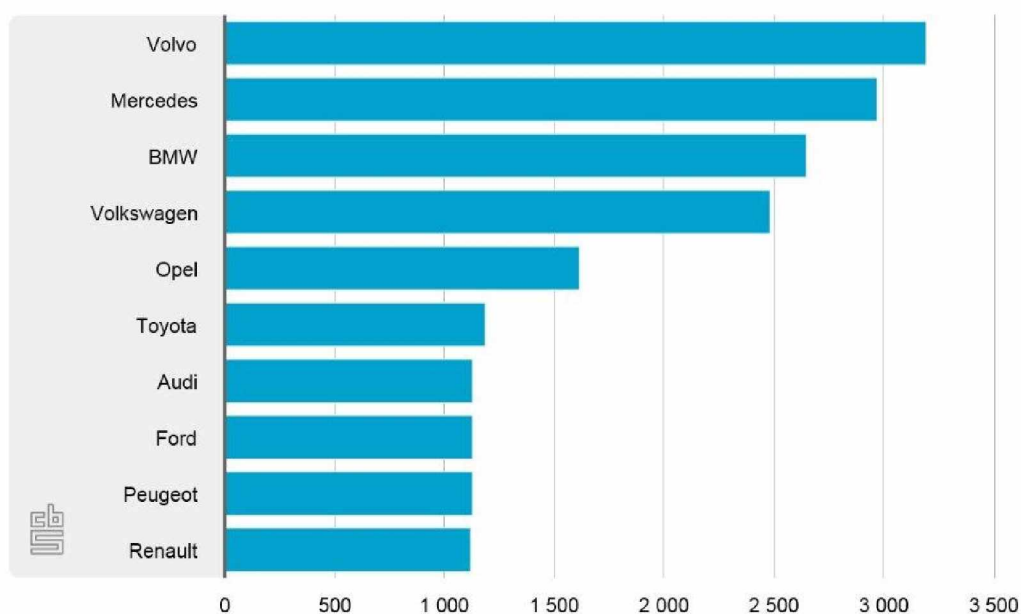
De relevantie van dit onderzoek ontgaat mij. Wat kan beleid, wetenschap en samenleving met deze informatie? Op zijn minst zou deze informatie afgezet moeten worden tegen bijvoorbeeld afgelegde kilometers. Maar dan nog, wil of mag het CBS deze, toch wel individuele informatie of bedrijven, publiceren op merkniveau? Is dit een lichte vorm van groepsonthulling en profileren? Is het niet beter dit te voorkomen door naar type, brandstof of prijsklasse van de auto te publiceren?

Mijn twee aandachtspunt gaat naar de verwerking van strafrechtelijke gegevens in het kader van dit onderzoek. Voor inzet van bijzondere persoonsgegevens is m.i. meer relevantie van het onderzoek nodig.

## Voorbeeld 2: Een nieuwsbericht.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/06/aantal-youngtimers-meer-dan-verdubbeld>

Youngtimers (15 tot 25 jaar) op naam van rechtspersoon, 1 januari 2018



Bron: CBS, RDW

**Reactie FG:** Ook hier geeft het CBS informatie over individuele merken. Het CBS legt geen verband met levensduur c.q. oorspronkelijke aantallen auto's. Sommige merken komen vaker voor dan andere. Dit kan bepaalde autofabrikanten juist goed of slecht uitkomen. De vraag is of het CBS als bron van deze informatie moet dienen. Lijkt meer iets voor een Consumentenbond. Standaard CBS-beleid is dat het CBS geen informatie over individuele eenheden publiceert, zelfs niet als het openbare informatie betreft. Het RDW stelt dergelijke data namelijk als open data ter beschikking.

### 3. De overwegingen

**CBS-wet, Artikel 37, lid 3:** De in het eerste lid bedoelde gegevens worden slechts zodanig openbaar gemaakt dat daaraan geen herkenbare gegevens over een afzonderlijk persoon, huishouden, onderneming of instelling kunnen worden ontleend, tenzij, ingeval het gegevens met betrekking tot een onderneming of instelling betreft, er een gegronde reden is om aan te nemen dat bij de betrokken onderneming of instelling geen bedenkingen bestaan tegen de openbaarmaking.

**Reactie FG:** de recente uitleg van de wet door het CBS zelf gaat er niet van uit dat een lijst met bedrijven op naam met bijbehorende statistische kenmerken onder deze uitzondering op openbaarmaking valt. De wet wordt restrictiever uitgelegd dan vroeger. Individuele informatie over

bedrijven mag ontsloten worden als er een wettelijke basis of machtiging is. De machtiging kan vooraf actief verkregen worden bij de instelling zelf of passief waarbij vooraf aangekondigd wordt dat individuele informatie ontsloten gaat worden en dat hiertegen bezwaar aangetekend kan worden. Het moet altijd een tabel betreffen met een populatie van eenheden die niet ontsloten kunnen worden en eenheden waarbij het moeilijk is ontsluiten te voorkomen.

Gegevens over automerken gaan m.i. over ondernemingen. Uitgangspunt bij statistiek is dat individuele instellingen niet direct geadresseerd worden bij publicatie van de statistische uitkomsten. Bij het maken van een ranking van merknaam op bepaalde eigenschappen kan het zijn dat bedrijven (of de bestuurders) daarmee positief of negatief in het nieuws komen.

**AVG, Artikel 9, lid j:** de verwerking is noodzakelijk met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden overeenkomstig artikel 89, lid 1, op grond van Unierecht of lidstatelijk recht, waarbij de evenredigheid met het nagestreefde doel wordt gewaarborgd, de wezenlijke inhoud van het recht op bescherming van persoonsgegevens wordt geëerbiedigd en passende en specifieke maatregelen worden getroffen ter bescherming van de grondrechten en de belangen van de betrokkene.

**Reactie FG:** Bij de aanvullende statistische dienst verkeersboetes naar automerk, is het de vraag of er door de inzet van strafrechtelijke gegevens de evenredigheid met het nagestreefde doel gewaarborgd is. De relevantie van deze verwerking is m.i. niet goed onderbouwd.

## 4. Conclusie en advies FG

Het publiceren van automerken is in 2016 gestopt omdat dit contractueel niet meer toegestaan zou zijn. In latere jaren is dit blijkbaar wel weer toegestaan gezien hierboven getoonde voorbeelden.

De vraag is echter of het CBS merknamen mag publiceren op basis van de CBS-wet. Het CBS publiceert bijvoorbeeld ook geen marktaandelen van supermarkten of van frisdranken.

Verder kan publicatie leiden tot klachten van bedrijven of bestuurders van auto's als deze zich benadeeld voelen. Dit kan het imago van het CBS schaden.

In het algemeen geldt daarnaast dat bij het gebruik van persoonsgegevens, en zeker bij het gebruik van bijzondere persoonsgegevens afgewogen moet worden of de verwerking proportioneel is.

Het advies van de FG luidt:

1. Publiceer geen merknamen meer;
2. Ga bij aanvullende statistische dienstverlening na of de verwerking van (bijzondere) persoonsgegevens proportioneel is.

## Bijlage

<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/06/snelheidsboetes-personenauto-s-naar-merk-2017>

Tabel 1. Aandeel personenauto's met tenminste één snelheidsboete: meest voorkomende merken\* naar leeftijdsklasse voertuig, 2017

	Totaal leeftijd voertuig 0 t/m 5 jaar	6 t/m 10 jaar	11 jaar of ouder	
	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd	Percentage bekeurd
VOLKSWAGEN	34,1	41,3	36,1	27,4
OPEL	28,5	32,9	29,6	26,0
PEUGEOT	31,5	38,0	29,6	28,0
RENAULT	29,8	34,4	29,5	26,2
FORD	29,9	35,4	30,0	26,7
TOYOTA	27,8	29,9	28,7	25,5
CITROEN	29,5	36,3	29,7	24,9
VOLVO	45,1	55,1	48,0	35,6
FIAT	25,5	30,7	28,2	20,3
MERCEDES-BENZ	38,0	52,9	41,7	27,0
BMW	45,7	57,5	47,7	33,9
AUDI	47,9	55,2	49,6	37,7
SUZUKI	22,1	24,9	24,3	19,4
HYUNDAI	25,4	27,1	26,3	22,8
KIA	29,9	31,5	29,6	25,7
NISSAN	26,9	30,0	29,0	23,3
SEAT	33,9	38,2	36,7	29,2
SKODA	37,9	42,2	35,7	28,8
MAZDA	28,7	34,0	30,3	25,3
MITSUBISHI	33,9	44,8	30,1	26,8
HONDA	30,2	30,6	34,2	27,5
MINI	36,7	45,5	35,1	27,9
CHEVROLET	24,7	35,5	26,9	18,3
DAIHATSU	20,2	18,6	21,4	19,5
ALFA ROMEO	32,9	45,8	41,5	25,1
SAAB	34,0	.	45,0	31,9
DACIA	31,3	33,6	29,2	22,2
DAEWOO	19,9		.	19,9
PORSCHE	33,4	60,6	44,9	16,3
LAND ROVER	45,0	65,2	59,7	24,5
SUBARU	26,7	32,6	29,5	23,9

LEXUS	44,5	46,7	46,0	38,1
CHRYSLER	37,2	56,0	52,5	34,2
JAGUAR	33,9	59,9	54,2	21,0
SMART	29,2	35,1	24,3	26,8
JEEP	33,3	44,5	48,3	24,1
LANCIA	27,1	40,8	34,2	20,6
MG	7,6		.	7,6
ROVER	18,2		.	18,2
TESLA	74,7	74,7	.	

---

Bron: CBS, RDW, CJIB

#### Verklaringen van tekens

niets (blanco) : het cijfer kan op logische gronden niet voorkomen (geen voertuigen in deze klasse)

. : het cijfer is onvoldoende betrouwbaar of geheim (<100 voertuigen)

\*De lijst meest voorkomende merken is gebaseerd op het aantal voertuigen per 1-1-2018 en aflopend gesorteerd op voorkomen.

## Versiehistorie en distributie

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Auteur
1.0.p1	dd-mm-jj	Initiële versie	PID
	dd-mm-jj	Geplande update.	

Versie	Distributie
1.0.p1	