Vlaams
Parlement

stuk **1869** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

verzendcode: OPE

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Voorontwerp van decreet 7
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen 13
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen 17
Advies van de Raad van State 21
Advies van de Vlaamse toezichtcommissie 29
Ontwerp van decreet 41

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Doelomschrijving

Dit decreet zet de richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen, om in intern recht, voor wat betreft de gewestbevoegdheden. Er werd overlegd met de andere gewesten en de federale overheid om tot een coherente omzetting te komen, gezien de bevoegdheden voor ITS bijzonder complementair zijn.

De richtlijn wil het toepassen van intelligente vervoerssystemen (ITS) op een gecoördineerde en effectieve wijze in alle lidstaten invoeren, opdat de geografische continuïteit van ITS in de hele Unie gewaarborgd is. Daartoe zal de Europese Commissie specificaties en normen voor ITS bepalen. De richtlijn legt reeds een aantal prioritaire gebieden en acties voor ITS en beginselen waaraan de specificaties moeten voldoen, vast.

Bij de richtlijn horen twee bijlagen. De eerste bijlage werkt de prioritaire gebieden en acties uit de richtlijn verder uit. Omdat dit reeds vrij gedetailleerd is, werd er voor geopteerd om dit later in een uitvoeringsbesluit op te nemen. De tweede bijlage bepaalt de beginselen voor de specificaties en invoering van ITS. Deze zijn essentiële elementen en worden dus in dit decreet opgenomen.

Om de continuïteit van ITS te verzekeren, zal samengewerkt worden met de federale overheid en de andere gewesten. Dit gebeurt nu reeds in het kader van de rapportageverplichting die de richtlijn oplegt.

In de prioritaire acties die in bijlage I van de richtlijn zijn opgenomen worden onder meer het optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens vermeld.

Vlaanderen investeert nu al onder meer in dynamisch verkeersbeheer via accurate weg- en realtimeverkeersgegevens. Dit moet leiden tot een vlottere verkeersafwikkeling bij files. Dynamisch verkeersmanagement voorziet daarnaast in de mogelijkheid om snelheidsregimes aan te passen in functie van onder meer verkeersdrukte en weersomstandigheden. Dit heeft dan weer een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

Door het opleggen van specificaties en normen voor een optimaal gebruik van deze weg- en verkeersgegevens kan in de gehele Unie op een gecoördineerde en effectieve wijze verkeersinformatie worden gerealiseerd. Deze specificaties die door de Commissie worden vastgesteld moeten de compatibiliteit, interoperabiliteit en de continuïteit garanderen.

Op dit ogenblik wordt op Europees niveau de laatste hand gelegd aan de specificaties en normen voor een uniform e-callsysteem voor de exacte plaatsbeschrijving en de op te roepen instanties bij verkeersongevallen.

Ook voor beveiligde parkings en reserveringen voor staanplaatsen op deze parkings langs autosnelwegen worden momenteel specificaties en normen uitgewerkt.

B. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

De bevoegdheid tot het nemen van maatregelen voor ITS, past in de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake openbare werken en vervoer krachtens artikel 36 van de Grondwet en artikel 6, §1, X, 1° en 2°bis, en 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 2

In artikel 18.1 van de richtlijn wordt bepaald dat de lidstaten bij de omzetting in de tekst zelf of bij de officiële bekendmaking moeten verwijzen naar de richtlijn. Er werd voor geopteerd om het in de tekst zelf op te nemen, in dit artikel 2.

Artikel 3

Dit artikel neemt de definities uit artikel 4 van de richtlijn over. Een aantal definities uit de richtlijn betreft echter begrippen die alleen gebruikt worden in de bijlage I die in een uitvoeringsbesluit zal worden omgezet; er wordt dan ook voor geopteerd om deze niet hier op te nemen maar in het uitvoeringsbesluit.

Artikel 4

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van het decreet: ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer, en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Artikel 5

De vier prioritaire gebieden uit artikel 2 van de richtlijn worden overgenomen. Deze zullen nader worden bepaald in een uitvoeringsbesluit (zie hieronder bij artikel 8).

Artikel 6

De zes prioritaire acties uit artikel 3 van de richtlijn worden overgenomen. Deze zullen nader worden bepaald in een uitvoeringsbesluit (zie artikel 8).

Artikel 7

Dit artikel neemt de bijlage II bij de richtlijn over, die de beginselen vastlegt voor de specificaties en de invoering van ITS.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt dat de Vlaamse Regering de nadere voorwaarden voor de prioritaire gebieden, acties en specificaties zal bepalen. Dit uitvoeringsbesluit zal de bijlage I van de richtlijn bevatten. Het vaststellen van de specificaties zal door de Europese Commissie gebeuren, en dit zal dan telkens overgenomen moeten worden in intern recht.

Artikel 9

Dit artikel zet artikel 10 van de richtlijn om, over privacy, beveiliging van persoonsgegevens en hergebruik van informatie.

Artikel 10

De uiterste omzettingstermijn van deze richtlijn is 27 februari 2012. Vandaar dat er gekozen wordt voor een onmiddellijke inwerkingtreding, de dag na publicatie.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

Voorontwerp van decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de omzetting van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. In dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:
1° intelligente vervoerssystemen, afgekort ITS (Intelligent Transport Systems): systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;
2° interoperabiliteit: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;
3° ITS-toepassing: operationeel instrument voor het toepassen van ITS;
4° ITS-dienst: het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsook motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;
6° interface: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen met elkaar in verbinding kunnen staan en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;
7° compatibiliteit: het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;
8° continuïteit van diensten: het in de hele Europese Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;
9° weggegevens: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;
10° verkeersgegevens: historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;
11° reisgegevens: elementaire gegevens, zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven, die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;
12° specificatie: bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 5. Voor de toepassing van dit decreet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties vastgesteld:
1° optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
2° continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
3° ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
4° koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

Art. 6. Binnen de prioritaire gebieden, vermeld in artikel 5, zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties de volgende acties prioritair:
1° verlening voor de hele Europese Unie van multimodale reisinformatiediensten;
2° verlening voor de hele Europese Unie van realtimeverkeersinformatiediensten;
3° gegevens en procedures voor de verlening, voor zover dat mogelijk is, van minimale universele verkeersinformatie over de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
4° geharmoniseerde voorziening in de hele Europese Unie van een interoperabele eCall;
5° verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
6° verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Art. 7. Het vaststellen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig de onderstaande beginselen waaraan die maatregelen moeten voldoen:

1° effectief zijn: een tastbare bijdrage leveren aan het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa, zoals reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, ook van kwetsbare weggebruikers;
2° kosteneffectief zijn: de verhouding tussen kosten en baten bij het halen van doelstellingen optimaliseren;
3° proportioneel zijn: waar dat passend is, voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;
4° continuïteit van dienstverlening ondersteunen: naadloze dienstverlening in de hele Europese Unie, met name op het trans-Europese vervoersnetwerk en waar mogelijk aan de buitengrenzen, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;
5° interoperabiliteit bieden: ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;
6° achterwaartse compatibiliteit ondersteunen: waar dat passend is, ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met al bestaande systemen met dezelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;
7° de kenmerken van de bestaande infrastructuren en netwerken in acht nemen: rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegengesteldheid;
8° gelijke toegang bevorderen: de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;
9° maturiteit ondersteunen: na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;
10° kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden: gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;
11° intermodaliteit vergemakkelijken: bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;
12° samenhang in acht nemen: rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Europese Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden voor de prioritaire gebieden, acties en specificaties.

Art. 9. Dit decreet treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel, … 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

MORA
Mobiliteitsraad

Mevrouw Hilde CREVITS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 - Ferrarisgebouw

1000 BRUSSEL

contactpersoon	**ons kenmerk**	**Brussel**
Frank Van Thillo fvthillo@serv.be	MORA_BR_20120427_ITS	27 april 2012

Mevrouw de minister,

Op 20 april 2012 vroeg u de MORA om advies over het Voorontwerp van decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Het Voorontwerp regelt de omzetting van de Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 die het toepassen van intelligente vervoerssystemen op een gecoördineerde en efficiënte wijze in alle lidstaten beoogt. Hiervoor bepaalt ze prioritaire toepassingsgebieden en acties en legt ze specificaties en normen op die compatibiliteit en continuïteit moeten garanderen. Het Voorontwerp neemt de prioritaire gebieden en acties uit de Richtlijn over alsook de beginselen voor de specificaties en de invoering van ITS.

De Richtlijn legt ook de basis voor de specificaties die verbonden zijn met de prioritaire acties. De Vlaamse Regering opteert ervoor om deze aspecten op een later tijdstip via een uitvoeringsbesluit op te nemen.

Aangezien het Voorontwerp van decreet een louter technische omzetting is van de Europese Richtlijn en de uitvoeringsbesluiten nog zullen volgen, besliste de MORA op de bijeenkomst van 27 april 2012 om geen advies te geven. De Raad wil toch volgende bekommernissen meegeven.

Het Voorontwerp van decreet blijkt niet opgenomen te zijn in de regelgevingsagenda. Omwille van de transparantie en het zicht op de beleidscontext vraagt de Raad om consequent alle regelgevende initiatieven in de regelgevingsagenda op te nemen. In deze verwijst de Raad naar de nota aan de Vlaamse Regering " Naar een Vlaamse regelgevingsagenda 2.0 en hervorming van de cellen Wetstskwaliteit" van de Vlaamse minister van bestuurszaken, waarin wordt aangegeven welke initiatieven in de regelgevingsagenda moeten opgenomen worden: alle decreten, alle uitvoeringsbesluiten waarin conform het SAR-decreet een formeel advies wordt gevraagd aan de betrokken adviesraad en alle regelgevingsdossiers die (gedeeltelijk) een omzetting van Europese richtlijnen als doel hebben.

De Raad stelt vast dat de timing waarop de omzetting van de Richtlijn moest gerealiseerd zijn - namelijk 27 februari 2012 – niet gehaald is. Aangezien voor de MORA snellere en betere beleidsprocessen een prioriteit is, dringt de Raad erop aan om vertragingen in het beleidsproces, in casu de omzetting van Europese regelgeving, zoveel mogelijk te vermijden.

Wij hopen, mevrouw de minister, u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met de meeste hoogachting

Daan Schalck
voorzitter

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

SERV
sterk door overleg

Mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 1

1000 BRUSSEL

contactpersoon	**ons kenmerk**	**Brussel**
Pieter Kerremans pkerremans@serv.be	SERV_BR_20120502_intelligente_vervoerssystemen_pkit	2 mei 2012

Adviesvraag intelligente vervoerssystemen

Mevrouw de minister,

U heeft de SERV om advies gevraagd inzake bovenvermelde aangelegenheid.

Op zijn bijeenkomst van 2 mei jl. heeft het dagelijks bestuur van de SERV beslist geen advies uit te brengen over dit voorontwerp van decreet en dit onder voorbehoud van bekrachtiging door de raad in zijn eerstvolgende bijeenkomst.

Hoogachtend,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 51.384/VR/3
VAN 12 JUNI 2012

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, op 14 mei 2012 door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen[(*)], van advies te dienen over voorontwerp van decreet 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen', heeft, na de zaak te hebben onderzocht op de zittingen van 29 mei 2012 (derde kamer) en 12 juni 2012 (verenigde kamers), het volgende advies gegeven:

[(*)] Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

51.384/3

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond[1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot de omzetting van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 'betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen' (hierna: de richtlijn) wat het Vlaamse Gewest betreft.

Het onderwerp en het toepassingsgebied van deze richtlijn worden in artikel 1 ervan als volgt omschreven:

> "1. Deze richtlijn vestigt een kader ter ondersteuning van het op gecoördineerde en coherente wijze invoeren en gebruiken van intelligente vervoerssystemen (ITS) binnen de Unie, met name over de grenzen tussen de lidstaten heen, en stelt de daarvoor benodigde algemene voorwaarden vast.
>
> 2. Deze richtlijn voorziet in de ontwikkeling van specificaties voor acties op de in artikel 2 vermelde prioritaire gebieden, alsmede in de ontwikkeling, waar dat passend is, van vereiste normen.
>
> 3. Deze richtlijn is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen, onverminderd hetgeen verband houdt met de nationale veiligheid of voor defensiedoeleinden is vereist."

Buiten bepalingen betreffende de bevoegdheidsrechtelijke grondslag van het ontwerp (artikel 1), de Europese context ervan (artikel 2), definities (artikel 3) en het toepassingsgebied van het ontwerp (artikel 4), worden de prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en het toepassen van "specificaties"[2] vastgelegd (artikel 5), worden binnen die gebieden acties vastgelegd die prioritair zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties (artikel 6), en worden een aantal regels en beginselen vastgesteld waaraan de ter uitvoering van het decreet genomen maatregelen dienen te voldoen (artikel 7). Aan de Vlaamse

[1] Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

[2] "Specificatie" wordt gedefinieerd als een "bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften" (artikel 3, 12°, van het ontwerp).

51.384/3

Regering wordt een delegatie verleend om de nadere voorwaarden te bepalen voor "de prioritaire gebieden, acties en specificaties" (artikel 8).

ALGEMENE OPMERKINGEN

3. De omzetting van de richtlijn is zowel zaak van de gewesten, in hoofdzaak op grond van hun bevoegdheid inzake de "wegen en hun aanhorigheden" (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen'), als zaak van de federale overheid, op grond van haar bevoegdheid inzake "het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen" (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Die vaststelling geldt zeker wanneer men de reikwijdte van de prioritaire gebieden (artikel 2 van de richtlijn) en van de prioritaire acties (artikel 3 van de richtlijn) bekijkt in het licht van bijlage I bij de richtlijn waarin die prioritaire gebieden en specificaties voor die prioritaire acties nader worden omschreven.

Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet houdt niet meer in dan het bepalen van het algemene kader waarbinnen de richtlijn zal worden omgezet, waartoe zekere bepalingen van de richtlijn worden overgenomen. Het is dan ook voornamelijk pas bij de nadere uitvoering van het aan te nemen decreet, dat bevoegdheidsconform moet worden geïnterpreteerd, dat zal kunnen worden nagegaan of de bevoegdheidverdelende regels zijn in acht genomen.

Gelet op de verwevenheid die bestaat tussen een aantal maatregelen die ter omzetting van de richtlijn zullen moeten worden genomen en op de noodzaak van continuïteit van de ITS-diensten en van een gecoördineerde en coherente invoering ervan, dienen de maatregelen die door de federale overheid en de gewesten zullen worden genomen, in onderling overleg tot stand te komen. In de memorie van toelichting wordt overigens gewezen op de complementariteit van de federale en de gewestelijke bevoegdheden terzake. Om de noodzakelijke beleidsafstemming en -coördinatie te realiseren, is op dit vlak het sluiten van een samenwerkingsakkoord met toepassing van artikel 92*bis*, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het meest geëigende middel. Er kan overigens worden overwogen om ook het algemene kader voor de omzetting van de richtlijn in een samenwerkingsakkoord vast te leggen.

Wanneer de genoemde uitvoeringsmaatregelen bovendien zouden leiden tot het opzetten van telecommunicatie- en telecontrolenetwerken die de grenzen van een gewest overschrijden, zal daarover tussen de federale overheid en de gewesten op grond van artikel 92*bis*, § 3, a), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten. Zo ten slotte ook aangelegenheden worden

51.384/3

geregeld die betrekking hebben op "vakken van wegen die de grenzen van het gewest overschrijden", zal op grond van artikel 92*bis*, § 2, b), van die bijzondere wet ook tussen de gewesten onderling een verplicht samenwerkingsakkoord dienen te worden gesloten.

Gelet op de vereiste beleidsafstemming en samenwerking bij de nadere omzetting van de richtlijn, verdient het aanbeveling om aan artikel 8 van het ontwerp de zinsnede "in overleg met de federale overheid en de andere gewesten, en desgevallend mits het sluiten van één of meerdere samenwerkingsakkoorden" toe te voegen.

4. Aangezien het gaat om de omzetting van de richtlijn wat het Vlaamse Gewest betreft, dient in de artikelen 6, 1°, 2° en 4°, en 7, 4°, van het ontwerp de verwijzing naar "de hele Europese Unie" te vervallen.[3]

---

[3] Ook is de verwijzing naar de "buitengrenzen" in artikel 7, 4°, van het ontwerp doelloos.

51.384/VR

De verenigde kamers waren samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. SMETS, J. JAUMOTTE, B. SEUTIN, J. VAN NIEUWENHOVE, S. BODART,	staatsraden,
	J. VELAERS, S. VAN DROOGHENBROECK,	assessoren van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	
Mevrouw	G. VERBERCKMOES,	griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door de Heer Y. CHAUFFOUREAUX en Mevrouw A. SOMERS, auditeurs.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

G. VERBERCKMOES P. LIÉNARDY

51.384/3

De derde kamer was samengesteld uit

de Heren	J. SMETS,	staatsraad, voorzitter,
	B. SEUTIN, J. VAN NIEUWENHOVE,	staatsraden,
	J. VELAERS,	assessor van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	G. VERBERCKMOES,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevrouw A. SOMERS, auditeur.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

G. VERBERCKMOES J. SMETS

ADVIES VAN DE VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE

Vlaamse overheid

Vlaamse Toezichtcommissie voor het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer

Advies VTC nr. 03/2012 van 8 oktober 2012

Betreft: Advies inzake het voorontwerp van decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

1. De Vlaamse Toezichtcommissie (hierna: "de VTC");

2. Gelet op het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer (hierna: "het e-govdecreet"), inzonderheid artikel 9 en 11;

3. Gelet op de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (hierna: "WVP");

4. Gelet op de adviesvraag van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken van 13 juli 2012, ontvangen op 17 juli 2012;

5. Gelet op de bespreking op de VTC op 25 juli 2012;

6. Gelet op de schriftelijke procedure;

7. Brengt op 8 oktober 2012 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN HET ADVIES

8. Het betreft het voorontwerp van decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

9. Het ontwerpdecreet is een omzetting van de richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

10. Intelligente vervoerssystemen (hierna "ITS"[1]) "zijn geavanceerde toepassingen die, zonder intelligentie als zodanig te belichamen, gericht zijn op het aanbieden van innovatieve diensten inzake verschillende vervoerswijzen en verkeersbeheer en die uiteenlopende gebruikers in staat stellen zich beter te informeren en veiliger, meer gecoördineerd en „slimmer" gebruik te maken van vervoersnetwerken"[2].

11. De VTC had eerst kennis genomen van het voorontwerp van decreet via de nieuwsberichten van de Vlaamse Regering waarbij de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 april 2012 werd vermeld die het voorontwerp principieel goedkeurde voor adviesvragen.

12. De VTC verwijst naar een advies van de Europese toezichthouder inzake gegevensbescherming (EDPS) van 5 oktober 2011 inzake de ontwerprichtlijn met betrekking tot de tachograaf [3] waarin gevraagd wordt dat de lidstaten ondermeer inzake locatieapparatuur en ITS interfaces de privacytoezichthouders zouden consulteren.

13. Er werd in dit kader ook een advies gevraagd aan de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (CBPL) over het voorontwerp van wet tot omzetting van de Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen; hierna "het voorontwerp van wet". De VTC heeft in dat kader diverse malen overlegd met de CBPL om tot een afstemming van de beide adviezen te komen, wat een uitdrukkelijke vraag was van de VTC.

II. TOEPASSELIJKE WETGEVING

14.

- E-govdecreet:
  - artikel 11: advies VTC in het kader van het e-govdecreet
  - artikel 8: verplichting voorafgaande machtiging door VTC

- WVP:
  - Artikel 1, §8 en artikel 5, a): toestemming van de betrokkene
  - artikel 4: basisprincipes van de verwerking
  - artikel 5: toelaatbaarheid van de verwerking

III. ONDERZOEK VAN DE ADVIESAANVRAAG

15. De EDPS heeft in zijn advies inzake ITS van 22 juli 2009 gesteld dat "Sommige van de gegevens die door middel van ITS zullen worden verwerkt, zijn gebundeld — zoals gegevens betreffende het verkeer, ongevallen en opportuniteiten — en hebben geen betrekking op individuele personen, terwijl andere gegevens verband houden

[1] Naar *"intelligent transport systems"*
[2] Overweging 3 van de ITS-richtlijn;
[3] http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2011/11-10-05_Tachographs_NL.pdf

met geïdentificeerde of identificeerbare personen en derhalve worden aangemerkt als persoonsgegevens in de zin van artikel 2, onder a), van Richtlijn 95/46/EG"[4]

16. Er zijn mogelijk elektronische gegevensstromen met deze persoonsgegevens die vertrekken vanuit een Vlaamse instantie zoals bedoeld in artikel 2, 10° van het e-govdecreet, zodat de VTC bevoegd is om over dit voorontwerp van decreet advies te geven.

17. De VTC stelt vast dat het voorontwerp van decreet de bepalingen van artikel 10 van de richtlijn niet heeft omgezet.

18. In het parallelle voorontwerp van wet gebeurde er wel een omzetting van dit artikel maar slechts zeer beperkt.

19. De VTC licht hierna de voor haar belangrijkste pijnpunten toe. Voor een uitgebreide bespreking van de problematiek wordt verwezen naar het advies van de CBPL.

20. De bepalingen van artikel 10 van de richtlijn zijn aan de tekst toegevoegd op basis van amendementen van het Europees Parlement. De EDPS heeft in zijn advies inzake ITS [5] aangegeven dat deze amendementen en bijgevolg ook de richtlijnbepalingen nog onvoldoende zijn.

21. Het is bijgevolg essentieel dat minstens artikel 10 volledig wordt omgezet. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat enkele bepalingen van artikel 10 niet vervat zijn in de richtlijnen waarnaar punt 1 van dat artikel verwijst, maar expliciet betrekking hebben op de ITS (punt 3 van artikel 10) en dus zeker uitdrukkelijk moeten omgezet worden. Het betreft

- het aanmoedigen van het gebruik van anonieme gegevens;
- de uitdrukkelijke verwijzing naar de noodzakelijkheid als criterium.

22. Bovendien is het aangewezen om conform het advies van de EDPS de verantwoordelijkheid op te nemen als lidstaat om een gepast niveau van databescherming te bieden. Om daaraan tegemoet te komen stelt de VTC voor dat bepaald wordt dat bij het verder uitwerken van de normen en bij het opzetten van de systemen enerzijds de principes van "privacy by design"[6] en "privacy by default" worden gehanteerd.

23. Anderzijds zou moeten worden bepaald dat voor specifieke aspecten van ITS voorafgaand een effectenbeoordeling met betrekking tot persoonsgegevensbescherming ("privacy impact assessment" of PIA)[7] wordt gemaakt. Er wordt namelijk vastgesteld dat systeem- en toepassingsontwikkelaars veel te laat rekening

---

[4] http://www.edps.europa.eu/EDPSWEB/webdav/site/mySite/shared/Documents/Consultation/Opinions/2009/09-07-22_Intelligent_Transport_Systems_NL.pdf

[5] Zie voormeld advies van de EDPS.

[6] Dit houdt in:
Algemeen: https://www.privacyassociation.org/media/presentations/11Summit/RealitiesHO1.pdf
Voor een meer concrete invulling voor wat betreft ITS zie punten van de 28 t.e.m. 42 van de vermelde opinie van de EDPS.
Meer info: http://privacybydesign.ca/

[7] Op 12 juni 2012 heeft een werkgroep zich gebogen over een Europese PIA voor ITS
http://ec.europa.eu/transport/its/events/2012_06_12_data_protection_en.htm

houden met de risico's en de reglementering inzake de verwerking van persoonsgegevens. De PIA's worden bij voorkeur volgens een door de Vlaamse Regering vastgesteld model opgesteld.

24. ITS verdienen een bijzondere aandacht wat privacy betreft omdat er gebruik gemaakt wordt van locatietechnologieën en deze als bijzonder bedreigend worden beschouwd voor de privacy en een schending van de individuele vrijheden kunnen inhouden. Het gaat in het bijzonder om de vrijheid om zich anoniem te verplaatsen.

Alle persoonsgegevens moeten de wettelijk bepaalde bescherming krijgen, maar voor locatiedata kunnen volgende richtlijnen worden meegegeven:

1° natuurlijke personen mogen niet continu gevolgd worden en moeten het volgsysteem kunnen uitschakelen tenzij er een wettelijke of contractuele verplichting is;
2° de gegevens en het doel van het gebruik ervan moeten strikt omschreven worden;
3° het gebruik van die technologieën moet beperkt worden tot dat doel en uitwisseling kan slechts conform de voorwaarden van de WVP en het e-govdecreet;
4° er moet een adequate beveiliging worden bepaald van de vertrouwelijkheid van de persoonsgegevens en bescherming tegen ongeoorloofde toegang en misbruik;
5° de toegang tot de gegevens door de betrokkene en door derden moet geregeld worden;
6° de bewaartermijn van de gegevens moet beperkt worden.

25. Aangezien met dit decreet het wettelijk kader wordt geschapen voor de invoering van de intelligente vervoerssystemen en de interfaces met de andere vervoerswijzen, is het, om te voldoen aan het door artikel 22 van de grondwet ingevoerde en door het Grondwettelijk Hof bevestigde wettelijkheidsprincipe inzake de bescherming van het privé-leven, noodzakelijk dat de nodige bepalingen voor de bescherming van persoonsgegevens in de decreettekst zelf worden opgenomen.

26. Voor wat de vereiste van een degelijke wettelijke basis betreft, is er ook kritiek op de vaagheid van de tekst. Zo is het niet duidelijk:

- welke precies de toepassingen zullen zijn (de doeleinden van de verwerking van persoonsgegevens);
- wie de verantwoordelijke voor de verwerking zal zijn (op wie de privacy- en gegevensbeschermingsverplichtingen zullen rusten).

27. Wat specifiek de bevoegdheid van de VTC betreft, wordt er op gewezen dat het doorgeven van persoonsgegevens door een Vlaamse instantie onderworpen is aan een voorafgaande machtiging van de VTC.

28. De VTC doet voor de goede gang van zaken een tekstvoorstel voor het decreet dat u hieronder vindt. Het tekstvoorstel en ook het voorstel voor de memorie van toelichting in bijlage is in grote mate gelijk aan dat van de CBPL inzake het voorontwerp van wet. Er werd zorg voor gedragen in deze tekstvoorstellen geen regels op te nemen die reeds in de geldende wetgeving staan.

29. Er moeten een paar nieuwe definities worden ingevoerd en er dient een nieuw artikel 8 te worden opgenomen inzake de bescherming van de grondrechten:

Aan artikel 3 van het voorontwerp van decreet worden de volgende definities toegevoegd:

"13° "effectbeoordeling met betrekking tot de gegevensbescherming": een systematisch proces voor de evaluatie van de potentiële effecten en van risico's voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen; meer bepaald door de aard van de verwerkingen van persoonsgegevens, hun bereik of hun doeleinden;
14° "gegevensbescherming door ontwerp": het geheel van passende technieken en organisatorische maatregelen en procedures van concept, over uitvoering tot evaluatie, om te voldoen aan de eisen van wet-en regelgeving ter bescherming van de rechten en vrijheden van de betrokkenen met betrekking tot privacy en de bescherming van persoonsgegevens;
15° "gegevensbescherming door standaardinstellingen": de verplichting om de best mogelijke gegevensbescherming als standaard aan te bieden zonder dat de betrokkene zelf moet optreden."

Na artikel 7 van het voorontwerp wordt een nieuw artikel 8 ingevoegd:

"*Art. 8.* *§1. Geen bepaling van dit decreet doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de verwerking van persoonsgegevens.*

§2. In geval van conflict tussen de in §1 bedoelde gelijktijdig toepasselijke wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de bepalingen die de ITS gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

§ 3. Het gebruik van anonieme gegevens, eventueel gecodeerde gegevens, voor de ITS-toepassingen en –diensten wordt voorzien door de ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces.

§ 4. Er wordt aangeduid wie verantwoordelijke voor de verwerking is voor ITS-toepassingen en –diensten.

§ 5. Er wordt aangegeven in het interne of externe privacybeleid welke legitimiteitsbasis in de zin van artikel 5 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens voorhanden is voor elke gebruiksdoelstelling van ITS-toepassingen en –diensten.

§ 6. Persoonsgegevens worden enkel verwerkt indien dergelijke verwerking noodzakelijk is voor de ITS-toepassingen en -diensten.

§ 7. Natuurlijke personen mogen niet continu gevolgd worden en moeten een volgsysteem kunnen uitschakelen tenzij wettelijk of contractueel verplicht.

§ 8. De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces passen gegevensbescherming door ontwerp toe, overeenkomstig hun verplichtingen krachtens de wetten van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie.

ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur, interfaces voorzien in gegevensbescherming door ontwerp en gegevensbescherming door standaardinstellingen bij de planning en kosten-baten analyses die de ontwikkeling en uitrol van ITS systemen en van toepassingen en diensten voorafgaan.

Gegevensbescherming door standaardinstellingen wordt zodanig ten uitvoer gelegd door de ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces dat de meest gegevensbeschermingsvriendelijke optie als standaardconfiguratie aan de klant wordt aangeboden.

§ 9. De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces beschermen persoonsgegevens tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies.

§ 10. ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur, interfaces nemen de nodige maatregelen om een ruime informatieverstrekking te verrichten aan de betrokkenen die minstens de elementen omvat in artikel 9 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

§ 11. De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces gebruiken passende privacycertificatiemechanismen en gegevensbeschermingsverzegelingen en -merktekens, verstrekt door onafhankelijke partijen

§ 12. ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur, interfaces verrichten een effectbeoordeling met betrekking tot de gegevensbescherming voor de start van de ontwikkeling van de platformen, architectuur, interfaces, systemen en applicaties. Zij houden hierbij rekening met de kenmerken en globale kosten-batenanalyse van elk project.

De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars kondigen de effectbeoordelingen op voorhand af aan het publiek en maken ze, van zodra beschikbaar, kenbaar aan het publiek.

De verantwoordelijken voor ITS-systemen en diensten die in het Vlaamse Gewest worden ontplooid of aangeboden bezorgen de Vlaamse Toezichtcommissie voor het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer zo vroeg als mogelijk de verrichte effectbeoordeling, en in elk geval voor de start van de ontwikkeling van de ITS platformen, architectuur, interfaces, systemen en applicaties.

De Vlaamse Regering kan, na advies van de bevoegde toezichtautoriteit in verband met de bescherming van persoonsgegevens, elementen bepalen die moeten deel uitmaken van de effectenbeoordeling.

§ 13. De verantwoordelijken voor publieke of private ITS-systemen en diensten die in het Vlaamse Gewest worden ontplooid of aangeboden vragen het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer in een of meer van de volgende gevallen:

- *wanneer persoonsgegevens in de zin van artikel 6, 7 of 8 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens worden verwerkt,:*
- *wanneer uit het ITS systeem, de ITS toepassing, de ITS dienst of ITS gegevens een besluit kan volgen waaraan voor een persoon rechtsgevolgen verbonden zijn of een besluit dat hem in aanmerkelijke mate kan treffen, of dat bestemd is om bepaalde aspecten van zijn persoonlijkheid te evalueren*
- *wanneer persoonsgegevens worden verwerkt zonder de vrije en specifieke toestemming van de betrokkene.*

De Vlaamse Regering kan voormelde lijst van gevallen waarin het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer moet worden gevraagd uitbreiden."

30. Wat de vraag naar de sanctionering van deze bepalingen betreft, kan er verwezen worden naar de interpretatieve bepaling die opgenomen werd in het tekstvoorstel van de CBPL: het niet naleven van de maatregelen door de ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars wordt beschouwd als een inbreuk op de artikelen 4, § 1, 1° en 16, § 4 van de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.

IV. BESLUIT

31. De VTC vraagt dat het voorontwerp van decreet wordt aangepast rekening houdend met de bovenstaande overwegingen.

32. De VTC wijst er op dat aan de VTC of het bevoegde sectoraal comité van de CBPL de nodige machtigingen moeten worden gevraagd voor de toegang tot, het gebruik van of het medelen van persoonsgegevens.

33. De VTC vraagt dat wijzigingen aan dit decreet en haar uitvoeringsbesluiten die mogelijk betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens tijdig aan haar zouden worden voorgelegd voor advies.

34. De VTC biedt haar medewerking aan bij het verder uitwerken van het decretaal en reglementair kader voor de ITS.

De voorzitter,

Willem Debeuckelaere

Bijlage: Voorstel voor de memorie van toelichting

Artikel 3 definities

De definities die voorgesteld worden onder 13°, 14° en 15°zijn geïnspireerd op bestaande Europese definities in de aanbeveling 2012/148/EU van de Europese Commissie van 9 maart 2012 inzake de voorbereiding van de uitrol van slimme metersystemen. Zij kunnen bij analogie worden toegepast.

13° Bij de ontwikkeling van slimme vervoerssystemen moet veel aandacht gaan naar de beveiliging en bescherming van daarin verwerkte persoonsgegevens. Conform de laatste evolutie in het Europese recht inzake gegevensbescherming moet effectbeoordeling met betrekking tot gegevensbescherming het mogelijk maken om van bij de start van de ontwikkeling van slimme systemen de risico's voor de gegevensbescherming in te schatten. De overweging 9 van de aanbeveling van de Europese Commissie van 9 Maart 2012 inzake de voorbereiding van de uitrol van slimme metersystemen legt inmiddels in de energiesector een analoge uitrolplicht op aan de lidstaten. De verplichting is uit te voeren door de voor de verwerking verantwoordelijke of de verwerker, dan wel door de verwerker handelend namens de voor de verwerking verantwoordelijke.

14° De definitie onder punt 14 heeft betrekking op wat men in het jargon "privacy by design" noemt. Hierbij is volgens een Europese definitie sprake van de tenuitvoerlegging — op basis van moderne technologie en rekening houdend met de tenuitvoerleggingskosten, zowel op het moment dat de verwerkingsmethodologie wordt vastgelegd als op het tijdstip van de verwerking zelf — van passende technische en organisatorische maatregelen en procedures, zodat de verwerking voldoet aan de eisen van Richtlijn 95/46/EG en de WVP.
De tekst komt ook overeen met artikel 16 § 4 tweede lid van de WVP die gelijkaardige elementen bevat qua stand van de techniek en de betreffende kosten.

15° Wat men doorgaans "Privacy by default" noemt bevat de tenuitvoerlegging van mechanismen om te waarborgen dat door standaardinstellingen alleen die persoonsgegevens worden verwerkt die noodzakelijk zijn voor elk specifiek doel van de verwerking en dat die gegevens met name niet uitgebreider worden verzameld en langduriger worden bijgehouden dan minimaal vereist is voor die doeleinden, zowel wat de hoeveelheid gegevens als wat de duur van hun opslag betreft;

Artikel 8

§ 1 en § 2.
Deze paragraaf bevat een concordantieregeling ten opzichte van de diverse wetgevingen inzake bescherming van persoonlijke levenssfeer en de bescherming van persoonsgegevens.
Aangezien de wetten van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (privacywet of WVP) en 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie de concretisering inhouden van de internationaal- en supranationaalrechtelijke normen inzake gegevensbescherming wordt dit decreet in de eerste plaats getoetst aan de wetten van 8 december 1992 en 13 juni 2005.
Bij de redactie werd rekening gehouden met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof inzake artikel 22 Grondwet en de eerdere adviezen van de Raad van State over dit artikel.
Uit de parlementaire voorbereiding van de Grondwet bleek reeds dat regionale en/of sectorale regelgeving op basis van het tweede lid van artikel 22 Grondwet meer garanties kan bieden. De wetgeving kan evenwel op basis van artikel 8 EVRM niet minder garanties bieden tenzij in heel specifieke gevallen waar dit zou noodzakelijk blijken en met specifieke basis hiervoor in de wet- of regelgeving. Gedacht kan worden aan toepassing van artikel 3, § 5 WVP waardoor de artikelen 9,10 en 12 WVP niet van toepassing zouden worden geacht voor verwerkingen die worden verricht met ITS gegevens voor doeleinden van bestuurlijke of gerechtelijke politie.

§ 3.
Deze paragraaf houdt rekening met de vrijheid van elkeen om anoniem te komen en te gaan, vervat in het recht op het respect voor de persoonlijke en familiale levenssfeer (overweging 13 en eerste lid van artikel 10.3 van de Richtlijn 2010/40/EU en de opmerking van de Commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer inzake artikel 4 § 1, 3° van de wet van 8 december 1992). De begrippen anonieme gegevens en gecodeerde persoonsgegevens worden begrepen in de betekenis van artikel 1, 3° en 5° van het K.B. van 13 februari 2001 ter uitvoering van de wet van 8 december 1992.

§4.
Bij het invoeren van ITS-toepassingen en –diensten dient men de verantwoordelijkheid onder de wet van 8 december 1992 toe te wijzen in de zin van artikel 1 van de wet van 8 december 1992.

§ 5.
Het voorhanden zijn van een gepaste legitimiteitsbasis in de zin van artikel 5 van de wet van 8 december 1992 voor elke dienst of toepassing is een aandachtspunt. Zo zal de toestemming van de betrokkene voor een aantal private toepassingen wel vereist zijn, maar niet mogelijk of gewenst voor een aantal andere toepassingen die bijvoorbeeld de vervulling van een taak van openbaar belang nastreven.

§ 6.
Dit is een letterlijke omzetting van het tweede lid van artikel 10.3 van de Richtlijn 2010/40/EU. Deze paragraaf bevat een uitdrukkelijke herhaling van de noodzakelijkheidsvereiste als toetsingscriterium voor de conformiteit van ITS projecten en diensten met artikel 4, § 1, 3° van de wet van 8 december 1992. Dit gelet op het risico op een gebrek aan aandacht voor het tijdig schrappen of encoderen van gegevens in toepassingen en diensten waarvan het operationele nut niet langer aanwezig is.

§ 7.
Locatietechnologieën worden als bijzonder bedreigend beschouwd voor de privacy en kunnen een schending van de individuele vrijheden inhouden. Het gaat in het bijzonder om de vrijheid om zich anoniem te verplaatsen. Daarom moet de mogelijkheid geboden worden om volgsystemen uit te schakelen zodat de natuurlijke personen niet meer gevolgd worden bijvoorbeeld voor bepaalde toepassingen buiten de werkuren. Er wordt wel een uitzondering voorzien wanneer er een wettelijke verplichting bestaat om ze ingeschakeld te laten of wanneer er een contractuele verplichting bestaat. Wat de contractuele verplichting betreft moet het om een toestemming gaan zoals bedoeld in artikel 1, §8 van de privacywet.

§ 8.
Deze paragraaf heeft betrekking op de gegevensbescherming door ontwerp zoals vermeld in artikel 3 punt 14°. Een absolute voorwaarde om slimme vervoerssystemen te kunnen invoeren is dat passende technische en juridische oplossingen worden gevonden voor de beveiliging van de persoonsgegevens als fundamenteel recht overeenkomstig artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en artikel 16 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De overheden en betrokken partijen moeten erop toezien, met name in de eerste fase van de invoering van slimme voertuigen, dat toepassingen in slimme vervoerssystemen gemonitord worden en dat de fundamentele rechten en vrijheden van individuen worden beschermd Artikel 10 van de Richtlijn 2010/40/EU stelt dat "de verwerking van persoonsgegevens in de context van de exploitatie van ITS-toepassingen en –diensten" (moet worden) "uitgevoerd overeenkomstig de uniale regelgeving ter bescherming van de fundamentele rechten en vrijheden van het individu, met name de Richtlijn 95/46/EG en Richtlijn 2002/58/EG. Dit artikel komt bovendien tegemoet aan de kritiek van de Commissie voor de Bescherming van de persoonlijke Levenssfeer "Niet alleen moeten de ITS-kaderwet maar ook de ITS-systemen, toepassingen en –diensten conform de (elektronische-) privacywetgeving zijn".

Het risico bestaat dat privacyinstellingen, zoals in de online wereld, soms aanzienlijke moeite vereisen om operationeel te worden. Zulke privacyinstellingen dienen, zeker indien de ITS toepassingen afhankelijk zijn van de toestemming van de gebruiker, eerder standaard te worden voorzien in plaats van als een optie voor de gebruiker. Zie het zogenaamde beginsel van gegevensbescherming door standaardinstellingen ("privacy by default"). De termen "gegevensbescherming door ontwerp" en "gegevensbescherming door standaardinstellingen" zoals gedefinieerd in aanhef zijn overgenomen van de Europese aanbeveling voor de uitrol van slimme netwerken en de invoering van slimme meters (zie de aanbeveling 2012/148/EU van de Europese Commissie van 9 maart 2012 inzake de voorbereiding van de uitrol van slimme metersystemen).
Ingebouwde privacy wordt ten uitvoer gelegd op wetgevingsniveau (via samenwerkingsakkoorden met de regionale wetgeving en overeenkomstig de gegevensbeschermingswetten op federaal vlak die de omzetting van de Richtlijnen 1995/46/EG en 2002/58/EG tot doel hebben), op technisch niveau (door de vaststelling van passende eisen in de normen voor ITS die ervoor zorgen dat de infrastructuur volledig spoort met de gegevensbeschermingswetten) en op organisatorisch niveau (in verband met de verwerking).

§ 9.
Deze paragraaf is een omzetting van punt 3 van artikel 10 van de ITS-richtlijn.

§ 10.
Het voorzien van transparantie is een fundamentele voorwaarde voor het uitoefenen van controle op verwerkingen van persoonsgegevens en om het vertrouwen van de betrokkenen in de ontwikkeling van ITS systemen en toepassingen aan te moedigen. Derhalve moet worden aangemoedigd dat overige relevante elementen die niet vermeld worden in artikel 9 van de wet van 8 december 1992 worden opgenomen in een publiek privacybeleid. Deze elementen omvatten het toepasselijke recht, de verwerkte persoonsgegevens (vermelding welke gegevens niet worden verwerkt, of er sprake is van anonimisering of encodering, de beschrijving van de basisdoelstellingen van het systeem en de afgeleide applicaties van derde partijen die een andere basis vereisen zoals toestemming van de betrokkene, een omschrijving van wie (al dan niet) toegang heeft tot de gegevens aanbieden), of wat de garanties zijn in dat verband, de bewaringstermijn (het

dataretentiebeleid of –schema van het systeem eventueel naargelang de uiteenlopende applicaties), de wijze van bescherming tegen ongeoorloofde toegang (hacking,…) en de toegang tot de eigen gegevens, beschrijving van de concrete, praktische wijze van toegang tot de eigen gegevens (recht van toegang onder artikel 10 van de wet van 8 december 1992).

§ 11.
Er wordt opgelegd dat er gebruik wordt gemaakt van certificatiemechanismen inzake bescherming van persoonsgegevens, van gegevensbeschermingsverzegelingen en -merktekens. In het parallelle tekstvoorstel van de CBPL werd aan de Koning de bevoegdheid gegeven deze te bepalen evenals de criteria voor de toekenning ervan.

§ 12.
De vraag om een effectbeoordeling te verrichten zal onderdeel moeten vormen van de globale kosten-batenanalyse van elk project, zodat zeer dure aanpassingen na de uitrol van systemen en toepassingen en risico op reputatieschade ingevolge ontbrekende elementen qua gegevensbescherming tijdig kunnen worden vermeden. Dit houdt ook rekening met de bevinding in de Europese studie over de economische voordelen van technologieën ter bevordering van de persoonlijke levenssfeer dat een zorgvuldige geval per geval beoordeling noodzakelijk is wil men economische en privacyvoordelen halen.

Wanneer actoren zoals ITS-dienstaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur, interfaces e.d.m. in de zin van deze wet een effectbeoordeling met betrekking tot de gegevensbescherming verrichten, moeten zij rekening houden met de adviezen van de relevante onafhankelijke toezichthoudende autoriteiten inzake gegevensbescherming op Europees en Belgisch vlak, waaronder de Groep voor de bescherming van personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

Naar analogie met de energiesector en om de kwaliteit en onafhankelijke beoordeling van de effectbeoordelingen te waarborgen werd de mogelijkheid gegeven aan de Vlaamse Regering om een template van een privacy impact assessment te bepalen, na voorafgaand advies door de bevoegde toezichtautoriteit, met name de Vlaamse Toezichtcommissie in het kader van e-govprojecten en Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer in de andere gevallen. Het gebrek aan het bestaan van een besluit van de Vlaamse Regering ontslaat de actoren evenwel niet van de verplichting om een effectbeoordeling met betrekking tot de gegevensbescherming vast te stellen en toe te passen.

§ 13.
In deze paragraaf wordt rekening gehouden met randnummer 28 van het advies van de CBPL. Er wordt bepaald in welke gevallen een voorafgaand advies van de Vlaamse Toezichtcommissie moet worden gevraagd voor ITS-systemen en diensten die ontplooid of aangeboden worden in het Vlaamse Gewest. De gevallen die opgesomd worden hebben betrekking op
- de gevoelige gegevens, de gezondheidsgegevens en de gerechtelijke gegevens zoals bepaald in de privacywet;
- de verwerkingen die net niet onder het verbod vallen van artikel 12bis van de privacywet: de betrokkene heeft sowieso het recht op basis van dit artikel 12bis om niet uitsluitend te worden onderworpen aan op geautomatiseerde gegevensverwerking gebaseerde beslissingen, die worden genomen ten aanzien van de betrokkene en die hem in aanmerkelijke mate treffen. Hierbij kan gedacht worden aan beslissingen over beroepsprestatie, betrouwbaarheid of gedrag. Deze paragraaf viseert evenwel de situaties van hoger risico die niet onder artikel 12bis vallen, bijvoorbeeld omdat besluiten worden genomen met menselijke tussenkomst en niet puur op basis van een reeds verboden want volledig geautomatiseerd beslissingssysteem;
- de verwerkingen waarbij er geen toestemming is die voldoet aan de eisen van de privacywet.
Aan de Vlaamse Regering wordt de bevoegdheid gegeven deze lijst aan te vullen.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de omzetting van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. In dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° intelligente vervoerssystemen, afgekort ITS (Intelligent Transport Systems): systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

2° interoperabiliteit: het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;

3° ITS-toepassing: operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

4° ITS-dienst: het verschaffen van een ITS-toepassing door een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel bij te dragen tot de veiligheid, de efficiëntie en het comfort van de gebruikers of vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;

5° ITS-dienstaanbieder: elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6° ITS-gebruiker: elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7° kwetsbare weggebruikers: niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsook motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;

8° platform: de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

9° architectuur: het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

10° interface: een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen met elkaar in verbinding kunnen staan en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

11° compatibiliteit: het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

12° continuïteit van diensten: het in de hele Europese Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;
13° weggegevens: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;
14° verkeersgegevens: historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;
15° reisgegevens: elementaire gegevens, zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven, die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;
16° specificatie: bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 5. Voor de toepassing van dit decreet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties vastgesteld:
1° optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;
2° continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;
3° ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;
4° koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

Art. 6. Binnen de prioritaire gebieden, vermeld in artikel 5, zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties de volgende acties prioritair:
1° verlening van multimodale reisinformatiediensten;
2° verlening van realtimeverkeersinformatiediensten;
3° gegevens en procedures voor de verlening, voor zover dat mogelijk is, van minimale universele verkeersinformatie over de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;
4° geharmoniseerde voorziening van een interoperabele eCall;
5° verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;
6° verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Art. 7. Het vaststellen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig de onderstaande beginselen waaraan die maatregelen moeten voldoen:
1° effectief zijn: een tastbare bijdrage leveren aan het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa, zoals reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, ook van kwetsbare weggebruikers;
2° kosteneffectief zijn: de verhouding tussen kosten en baten bij het halen van doelstellingen optimaliseren;
3° proportioneel zijn: waar dat passend is, voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

4° continuïteit van dienstverlening ondersteunen: naadloze dienstverlening in het bijzonder op het trans-Europese vervoersnetwerk, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;
5° interoperabiliteit bieden: ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;
6° achterwaartse compatibiliteit ondersteunen: waar dat passend is, ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met al bestaande systemen met dezelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;
7° de kenmerken van de bestaande infrastructuren en netwerken in acht nemen: rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegengesteldheid;
8° gelijke toegang bevorderen: de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;
9° maturiteit ondersteunen: na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;
10° kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden: gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;
11° intermodaliteit vergemakkelijken: bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;
12° samenhang in acht nemen: rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Europese Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden voor de prioritaire gebieden, acties en specificaties in overleg met de federale overheid en de andere gewesten, en desgevallend mits het afsluiten van één of meerdere samenwerkingsakkoorden.

Art. 9. §1. Geen bepaling van dit decreet doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de verwerking van persoonsgegevens, de beveiliging en het hergebruik van overheidsinformatie.

§2. In geval van conflict tussen de in §1 bedoelde gelijktijdig toepasselijke wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de bepalingen die de ITS-gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

§3. De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces beschermen persoonsgegevens tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies.

§4. Het gebruik van anonieme gegevens, eventueel gecodeerde gegevens, voor de ITS-toepassingen en -diensten, wordt aangemoedigd.

§5. Persoonsgegevens worden enkel verwerkt indien dergelijke verwerking noodzakelijk is voor de ITS-toepassingen en -diensten.

Art. 10. Dit decreet treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Brussel, 21 december 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS