

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 850
van **LORIN PARYS**
datum: 13 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Verhogen verkeersveiligheid - Gebruik data

De minister neemt vandaag reeds heel wat maatregelen tegen de 'schande van de 400 verkeersdoden uit 2014'. Daar zien we stilaan belangrijke gevolgen van: het aantal verkeersdoden daalde met 15% in 2016. Laat ons hopen dat een ware kentering werd ingezet.

Heel wat onpopulaire maatregelen waren hiervoor nodig: maatregelen als een strengere rijopleiding, meer trajectcontroles, maar ook meer sensibilisering. Maar we moeten nog verder durven kijken.

In deze digitale tijden waarbij overal en altijd data worden verzameld, moeten ook die verzamelde data een troef kunnen zijn in de strijd voor een veiliger verkeer. In nieuwe auto's zitten bijvoorbeeld vaak standaard sensoren die onderweg de omgeving analyseren en reageren indien nodig. Zo kunnen de auto's de afstand tot een ander voertuig inschatten en zelfstandig afremmen als die te klein wordt. Volgens Luc Bontemps, afgevaardigd bestuurder van automobielfederatie FEBIAC, beschikken we over heel wat van dergelijke data die we op dit moment niet efficiënt inzetten in de strijd tegen het aantal verkeersdoden op Vlaamse wegen. De heer Bontemps suggereert om die data die verzameld worden door voertuigen te gaan gebruiken voor bijvoorbeeld het in kaart brengen van gevarenczones.

1. Hoe staat de minister tegenover het inzetten van dergelijke data om de verkeersveiligheid te verhogen? Onderneemt de minister al gelijkaardige initiatieven? Zo ja, welke? Zo neen, is de minister dit van plan?
2. Hoe staat het gebruik van dergelijke data in verhouding tot de privacywetgeving? Is het überhaupt mogelijk deze data te gaan gebruiken?

ANTWOORD

op vraag nr. 850 van 13 maart 2018

van **LORIN PARYS**

1. Goede data zijn nodig om goede evidence based overheidsbeslissingen te nemen.

Een concreet voorbeeld: voor de jaarlijkse prioritering van de twintig meest gevaarlijke tracés met trajectcontrole wordt gebruik gemaakt van floating car data.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) is dus zeker geïnteresseerd in data die door autoconstructeurs kan worden vrijgegeven om ze, eventueel samen met partners, te kunnen gebruiken voor het verhogen van de verkeersveiligheid. DMOW neemt hiertoe ook initiatieven. Zo ondersteunde het in februari mee de Mobility of the Future hackathon (www.mobilityofthefuture.be). Het schotelde de deelnemers onder meer een opdracht (challenge) rond verkeersveiligheid voor, met als opzet de verkeersveiligheid te verhogen via het verzamelen, analyseren en gebruiken van nieuwe data. SAP en FEBIAC waren ook aanwezig en boden voertuigsensor-data aan aan de deelnemers. Deelnemers vanuit Volvo stelden op dit event het gebruik van sensordata voor het in kaart brengen van gevarenzones voor.

Er is een overleg gepland met deze medewerkers van Volvo om na te gaan wat het potentieel is om dit eventueel verder uit te werken. Wij volgen dit zeker nog verder op.

IN CAR data kunnen, in combinatie met onze eigen databronnen, nieuwe mogelijkheden opleveren. Onze wegkantsystemen leveren puntmetingen. Met IN CAR data daarentegen kunnen we continue data verkrijgen over heel de door het voertuig gevolgde weg (inclusief voor en tijdens een eventueel ongeval). Door dergelijke nieuwe data en via dataminingtechnieken zouden we zo nog meer inzichten kunnen verwerven over o.a. ongevalsoorzaken, ongevalspreventie en ongevalsafhandeling. Uit deze inzichten kunnen dan weer nuttige toepassingen komen.

2. De privacywetgeving zal ons nog voor heel wat uitdagingen stellen om nieuwe data, zoals in-car data, te kunnen gebruiken.

Vanaf 25 mei 2018 is immers de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Op basis van deze verordening is een verwerking van persoonsgegevens slechts rechtmatig wanneer deze gebeurt op basis van één van de rechtsgronden vermeld in artikel 6 van de AVG, zoals toestemming, het voldoen aan een wettelijke verplichting, of de vervulling van een taak van algemeen belang. Bovendien moeten bij de verwerking van de persoonsgegevens een aantal beginselen in acht worden genomen (artikel 5 van de AVG), rechten van de betrokkene worden gerespecteerd (hoofdstuk III van de AVG) en moeten de verwerkingsverantwoordelijke en verwerker van de persoonsgegevens een aantal verplichtingen naleven (hoofdstuk IV van de AVG).

Wat de precieze draagwijdte is van de rechten van de betrokkene en de verplichtingen van de verwerkingsverantwoordelijke en verwerker, zal afhangen van de categorieën van persoonsgegevens die worden verwerkt, de bron van de persoonsgegevens, het doel en de middelen van de verwerking. Om te kunnen beoordelen of data verzameld door voertuigen, met het oog op de privacywetgeving rechtmatig kunnen worden gebruikt, en welke rechten en verplichtingen in acht

moeten worden genomen, moet dus duidelijk worden gemaakt welke gegevens worden verwerkt, met welk doel en met welke middelen.

Hoewel datagebruik, in het kader van het voorkomen van verkeersongevallen, redelijkerwijs kan worden beschouwd als een taak van algemeen belang, betekent dit niet dat er hierdoor geen verplichtingen meer zijn ten aanzien van de individuele personen. De bescherming van de privacy zal dus hoe dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn wanneer data uit voertuigen worden verzameld en gebruikt.