



Vlaams  
Parlement

ingediend op **1805** (2018-2019) – Nr. 4  
18 maart 2019 (2018-2019)

## **Amendementen**

op het ontwerp van decreet  
betreffende de basisbereikbaarheid

Documenten in het dossier:

- 1805** (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Verslag van de hoorzittingen
- Nr. 3: Amendementen

verzendcode: OPE

**AMENDEMENT Nr. 6**

**voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Dirk de Kort en Paul Van Miert**

Artikel 5

**In paragraaf 1, eerste lid, 3°, op de eerste regel, tussen het woord "maat" en de woorden "te capteren", de zinsnede ", inclusief doelgroepenvervoer en collectief aangeboden taxivervoer," invoegen.**

## VERANTWOORDING

Het vervoer op maat betreft de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod inzake onder andere het doelgroepenvervoer, maar ook het lokaal vraagafhankelijke net, het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens enzovoort), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvzones, collectieve taxi's enzovoort. De toevoeging door voorliggend amendement in artikel 5, §1, eerste lid, 3°, maakt dit duidelijk.

**AMENDEMENT Nr. 7**

**voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Lode Ceyskens en Paul Van Miert**

Artikel 7

**In paragraaf 2, tweede lid, de eerste zin vervangen door wat volgt:**

*"Een vertegenwoordiger voorgedragen door de gemeenten vervult de voorzittersrol, samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In afwachting van de voordracht door de gemeenten kan de voorzittersrol enkel door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken opgenomen worden."*

## VERANTWOORDING

Aangaande het voorzitterschap bleek uit de evaluatie van de proefprojecten dat een duovoorzitterschap van een politieke vertegenwoordiger uit een gemeente samen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een positieve bijdrage levert aan de dynamiek en de betrokkenheid van de vervoerregio. De aanwezigheid van het duovoorzitterschap zorgt enerzijds voor een rechtstreekse link tussen het (Vlaamse) beleid en de vervoerregio en draagt anderzijds bij tot een verhoogde draagkracht bij de politieke vertegenwoordigers en lokale besturen. Zo creëert de aanwezigheid van de politieke voorzitter de mogelijkheid om een politiek overleg mogelijk te maken indien nodig.

De via voorliggend amendement aangepaste formulering benadrukt de rol en het belang van beide voorzitters.



**AMENDEMENT Nr. 8**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 24

**In paragraaf 1 het derde, vierde en vijfde lid vervangen door vier nieuwe leden, die luiden als volgt:**

*"Om het mobiliteitsmonitoringsysteem uit te bouwen worden de volgende gepseudonimiseerde gegevens, vermeld in de zin van artikel 4, 5), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, verzameld:*  
1° technische kenmerken van voertuigen zoals onder meer het voertuigtype, het soort brandstof en de euronorm;  
2° tijdstippen, locaties, snelheden van voertuigen;  
3° gecodeerde nummerplaten van voertuigen;  
4° metadata van de metingsapparatuur.

*Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beheert het mobiliteitsmonitoringsysteem overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kwalificeert als verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in de zin van artikel 4, 7), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.*

*Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kan bij de bevoegde instanties, zoals de federale politie, de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen, de gegevens, vermeld in het derde lid, opvragen.*

*Het opvragen van deze gegevens, het beheer van het mobiliteitsmonitoringsysteem en de ontsluiting door de lokale besturen en de vervoerregio's van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem gebeuren in overeenstemming met de regelgeving inzake de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens die van toepassing is bij de mededeling van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer."*

**VERANTWOORDING**

Advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) gaf de noodzaak aan om reeds in het ontwerp van decreet te vermelden welke types gegevens er zouden worden verzameld door het mobiliteitsmonitoringsysteem.

Wat persoonsgegevens betreft, zullen enkel nummerplaten van voertuigen worden verzameld en verwerkt door het mobiliteitsmonitoringsysteem. Deze zullen echter altijd gecodeerd en gepseudonimiseerd worden verwerkt om de privacy van de betrokkene te kunnen garanderen.

Dit advies gaf tevens aan dat het noodzakelijk is om aan te duiden welke instantie binnen de Vlaamse overheid het mobiliteitsmonitoringsysteem zal beheren en wie de verwerkingsverantwoordelijke is.

Deze twee taken worden toegekend aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

In navolging van de aanduiding van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als verwerkingsverantwoordelijke voor het mobiliteitsmonitoringsysteem wordt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid als de instantie die de gegevens, noodzakelijk voor de mobiliteitsmonitoring, kan aanvragen.

De ontsluiting van bepaalde gegevens uit het mobiliteitsmonitoringsysteem zal niet alleen gebeuren ten aanzien van de lokale besturen, maar ook op vraag van de vervoerregioraden, gelet op de rol die zij spelen in het opstellen van de mobiliteitsplannen.



#### **AMENDEMENT Nr. 9**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 24

**In paragraaf 1 het zesde lid vervangen door wat volgt:**

*"De gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar."*

VERANTWOORDING

Conform advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de GBA wordt de bewaartermijn van de gegevens met voorliggend amendement scherper vastgesteld dan in het huidige zesde lid. De verzamelde gegevens moeten vijf jaar worden bewaard omwille van de verkeersmodellen die om de vijf jaar moeten worden verfijnd en gekalibreerd. Een bewaartermijn van vijf jaar biedt ook de mogelijkheid om moderne data-analysetechnieken te gebruiken waarvoor voldoende grote hoeveelheden gegevens noodzakelijk zijn. Door deze bewaartermijn kunnen voldoende gegevens verzameld worden, in het bijzonder voor specifieke doelgroepen die in minder groten getale vertegenwoordigd zijn in Vlaanderen.



#### **AMENDEMENT Nr. 10**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 24

**Aan paragraaf 2, eerste lid, de volgende zinsnede toevoegen:**

*"dat ertoe strekt de uitvoering van het desbetreffende plan op te volgen en bij te sturen."*

VERANTWOORDING

Volgens advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de GBA is het noodzakelijk om het doeleinde van de voortgangsrapporten te verduidelijken. Met de met voorliggend amendement voorgestelde toevoeging wordt daaraan tegemoetgekomen.



**AMENDEMENT Nr. 11**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 24

**In paragraaf 2 het tweede lid vervangen door twee nieuwe leden, die luiden als volgt:**

*"Bij het opstellen van het voortgangsrapport worden de gegevens verwerkt overeenkomstig de bepalingen, vermeld in paragraaf 1.*

*De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de inhoud, de methodologie en de frequentie van het voortgangsrapport."*

## VERANTWOORDING

Met deze bepaling wordt, conform advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de GBA, voor de gegevensverwerking bij het voortgangsrapport dezelfde rechtszekerheid gecreëerd als voor het mobiliteitsmonitoringsysteem.

Vervolgens is de delegatie naar de Vlaamse Regering niet langer in de voorwaardelijke wijze geschreven. Dit komt de rechtszekerheid betreffende de verwerking van persoonsgegevens ten goede. Het is bijkomend niet nodig om de regels te bepalen betreffende de vorm van het voortgangsrapport.

**AMENDEMENT Nr. 12**

**voorgesteld door Karin Brouwers, Annick De Ridder,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Dirk de Kort, Paul Van Miert**

Artikel 29

**Aan het eerste lid een punt 5° toevoegen, dat luidt als volgt:**

*"5° de opmaak en herziening van een lokaal mobiliteitsplan."*

## VERANTWOORDING

De decretale grondslag voor de machtiging aan de Vlaamse Regering is voldoende ruim geformuleerd. Evenwel wordt de ondersteuning voor de opmaak van lokale mobiliteitsplannen als belangrijk beschouwd in het kader van de invulling van de lokale mobiliteitsvraag.



**AMENDEMENT Nr. 13**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 33

**Een vijfde lid toevoegen, dat luidt als volgt:**

*"Bij de uitoefening van haar taken verwerkt de Mobiliteitscentrale persoonsgegevens overeenkomstig de bepalingen, vermeld in artikel 37, §3."*

## VERANTWOORDING

Op basis van het advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de GBA wordt met voorliggend amendement deze bepaling toegevoegd om de rechtszekerheid van de betrokkenen te kunnen garanderen. Bij de uitvoering van de taken van de Mobiliteitscentrale, zoals opgelijst in het tweede lid van dit artikel, kunnen persoonsgegevens worden verwerkt. In dat geval zal de Mobiliteitscentrale dit doen overeenkomstig de bepalingen van artikel 37, §3, van voorliggend ontwerp van decreet (zie ook amendement nr. 14).

**AMENDEMENT Nr. 14**

**voorgesteld door Annick De Ridder, Dirk de Kort,  
Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers en Paul Van Miert**

Artikel 37

**Paragraaf 3 vervangen door wat volgt:**

*"§3. De exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale kunnen persoonsgegevens van de reizigers en derden verwerken met het oog op:*  
*1° een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd;*  
*2° het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit;*  
*3° statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen.*

*Voor zover de gegevens, vermeld in het eerste lid, 3°, persoonsgegevens bevatten, worden deze zo veel als mogelijk geanonimiseerd en in ondergeschikt geval gepseudonimiseerd.*

*De Mobiliteitscentrale en de exploitanten van het kernnet en het aanvullend net verwerken persoonsgegevens, vermeld in artikel 4, 1), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en de persoonsgegevens, vermeld in artikel 9 van de voormelde verordening.*

*De exploitanten van het kernnet en het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale kwalificeren als verwerkingsverantwoordelijke in de zin van artikel 4, 7), van de voormelde verordening voor de verwerking van de persoonsgegevens, vermeld in dit artikel. De verwerkingsverantwoordelijke is onderworpen aan de verplichtingen, vermeld in artikel 5, 2, van de voormelde verordening, die op hem rusten.*

*De verwerkingsverantwoordelijke draagt zijn verwerkers op om de personen in kwestie te informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens en om te zorgen voor een effectieve uitvoering van de aan de betrokkenen toegekende rechten, vermeld in hoofdstuk III van de voormelde verordening.*

*De gegevens die verzameld en verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in het eerste lid, worden bewaard gedurende:*

- 1° vijf jaar, voor het doeleinde, vermeld in het eerste lid, 1°;*
- 2° één jaar na stopzetting van het contract met de betrokkene, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 2°;*
- 3° vijf jaar, voor het doeleinde vermeld in het eerste lid, 3°.*

*De Vlaamse Regering bepaalt de regels voor de verwerking van de persoonsgegevens en de passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.”.*

#### VERANTWOORDING

Overeenkomstig advies nr. 164/2018 van 19 december 2018 van de GBA is het noodzakelijk om het doeleinde van de statistische verwerking van persoonsgegevens duidelijker te omschrijven. De statistische verwerking heeft tot doel de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen. Deze statistieken zullen bijzonder waardevolle informatie geven over het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid en hoe hiermee het best wordt omgegaan.

Wat de statistische verwerking betreft, is het meestal mogelijk om met geanonimiseerde persoonsgegevens het doeleinde te kunnen behalen. Om deze reden worden, ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de persoonsgegevens die verwerkt worden voor de statistische doeleinden, zo veel als mogelijk geanonimiseerd of in ondergeschikt geval gepseudonimiseerd. Slechts wanneer de doeleinden van het statistisch onderzoek niet kunnen gehaald worden met geanonimiseerde dan wel gepseudonimiseerde persoonsgegevens, mogen niet-gepseudonimiseerde persoonsgegevens worden gebruikt.

Conform het voormelde advies van de GBA wordt ook het type persoonsgegevens vermeld die de exploitanten van het kernnet en aanvullend net en de Mobiliteitscentrale verwerken. Dit zijn zowel niet-gevoelige persoonsgegevens als gevoelige persoonsgegevens, specifiek medische gegevens. Dit laatste is noodzakelijk om onder meer de dienstverlening voor personen met een beperking efficiënter en beter te kunnen uitwerken.

Gelet op de doeleinden van de verwerking moeten de exploitanten en de Mobiliteitscentrale in plaats van verwerkers als verwerkingsverantwoordelijken worden gekwalificeerd, conform verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (kortweg 'algemene verordening gegevensbescherming' (AVG)).

Verder worden in het ontwerp van decreet de bewaartermijnen ingeschreven van de gegevens die verwerkt worden voor de doeleinden, vermeld in artikel 37, §3, eerste lid.

Wat het doeleinde van een efficiënte exploitatie van de openbaarvervoerdiensten betreft, waarbij combimobiliteit wordt gefaciliteerd, is de bewaartermijn vijf jaar.

Aangezien het ettelijke jaren duurt vooraleer een nieuw vervoersmodel (de wijziging van de exploitatie van de openbaarvervoerdiensten alsook de introductie van combimobiliteit) stabiel genoeg door reizigers wordt gebruikt, is het aangewezen de persoonsgegevens voldoende lang bij te houden om de efficiëntie van dit vervoersmodel te kunnen meten.

Daarnaast dienen de persoonsgegevens voldoende lang bewaard te worden om in staat te zijn de gebruikte formules om de efficiëntie van het vervoermiddel te meten over de jaren heen te kalibreren en te verfijnen.

Ten slotte biedt deze bewaartermijn de mogelijkheid om moderne data-analysetechnieken te gebruiken waarvoor voldoende grote hoeveelheden gegevens noodzakelijk zijn. Door deze bewaartermijn kunnen voldoende gegevens verzameld worden, in het bijzonder voor specifieke doelgroepen die in minder groten getale vertegenwoordigd zijn in Vlaanderen.

De bewaartermijn van de persoonsgegevens voor de verwerking inzake het promoten van het openbaar personenvervoer en combimobiliteit bedraagt één jaar na stopzetting van het contract met de betrokkene.

Een beperkte bewaartermijn van persoonsgegevens na het stopzetten van het contract (namelijk één jaar) is te verantwoorden gelet op het feit dat binnen deze tijdspanne er een hogere waarschijnlijkheid is dat personen opnieuw klant worden of dat deze personen overstappen van een abonnement naar het aankopen van afzonderlijke tickets of 10 rittenkaarten. Het bijhouden van de persoonsgegevens voor een beperkte tijd maakt het mogelijk om dergelijke klanten te contacteren voor een verlengingsvoorstel en aldus een naadloze verderzetting van hun respectievelijke klantenervaring aan te bieden, waardoor openbaar vervoer en combimobiliteit voor een grote groep van personen aantrekkelijk blijven.

Ten slotte is de bewaartermijn van de persoonsgegevens voor de verwerking inzake statistische doeleinden voor het openbaar personenvervoer en het globale mobiliteitsbeleid, om de evolutie inzake personenmobiliteit, vervoersstromen, modale verdeling en verkeersveiligheid in kaart te brengen vijf jaar.

