

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1022

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 15 maart 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Deelsteps - Uitrol no-go zones in Antwerpen

Onlangs verschenen cijfers van Vias waaruit blijkt dat er dagelijks gemiddeld 3 ongevallen met e-steps gebeuren. Op jaarbasis gaat het om 1022 ongevallen. Volgens Vias is dat slechts het topje van de ijsberg. Vaak gaat het om enkelvoudige ongevallen, maar in 1022 gevallen gaat het om ongevallen waar interventie van de politie nodig is, omdat er andere voertuigen of weggebruikers zijn betrokken. Vaak gaat het ook om conflicten met voetgangers of op plaatsen waar het niet verantwoord is om met de e-step te rijden.

In Antwerpen wil men er iets aan doen. De stad zal tegen de zomer no-go zones en no-parkzones voor deelsteps invoeren en zal bovendien iets doen aan de steeds meer elektrische deelsteps die te snel rijden en zo voor gevaarlijke situaties zorgen. Mensen zullen hun step niet meer overal kunnen parkeren of achterlaten, zoals bijvoorbeeld op begraafplaatsen, in natuurgebieden, op bruggen over de ring of op fietspaden. Als men zijn of haar step daar toch achterlaat, zal men niet kunnen uitloggen en blijft de huurtijd doorlopen. Concreet zal men zones afbakenen in de stad waar men niet zal kunnen rijden met een deelstep of waar men niet kan parkeren. Op die manier wil men vermijden dat deelsteps op plekken komen waar dat niet mag. Op drukke plekken en voetgangerszones, zoals bijvoorbeeld de Meir, wordt de snelheid automatisch beperkt en zullen de deelsteps maar maximaal 8 km per uur meer rijden. In sommige zones waar ze niet toegelaten zijn, vallen ze automatisch stil. Deelsteps zullen gevolgd worden via gps en kunnen zo bijgestuurd worden. Zo zal bijvoorbeeld iedereen die het Centraal Station binnenrijdt de snelheid naar 0 km per uur zien gaan. Op die manier wordt de step dus onbruikbaar.

De Voetgangersbeweging ziet nut in afgebakende zones voor deelsteps. Ze ontvangt regelmatig berichten van mensen die zijn aangereden door een step.

De maatregelen die de stad Antwerpen wil invoeren, zijn al langer in gebruik in steden zoals Los Angeles, Denver en Portland in de Verenigde Staten en in Milaan. Er wordt gebruikgemaakt van het geofencing-systeem. Aanbieders van deelsteps sluiten een contract met steden en gemeenten en aanvaarden daarbij dat hun steps in sommige zones minder snel mogen rijden of niet kunnen worden achtergelaten. De stad maakt daarbij gebruik van een digitale kaart en trekt dan een cordon rondom bepaalde zones waarin de beperkingen van kracht zijn.

1. Het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is een speerpunt in het beleid van de minister. Dit project kadert in het verminderen van conflicten tussen deelsteppers en andere deelnemers op de openbare weg.

Is de minister van plan om het initiatief dat de stad Antwerpen plant te bekijken en uit te breiden over heel Vlaanderen? Zo ja, op welke termijn wil de minister de nodige stappen zetten? Zo niet, op welke wijze wil de minister het aantal conflicten tussen deelsteppers en andere gebruikers van de openbare weg terugdringen?

2. Welke stappen gaat de minister ondernemen tegen het her en der achterlaten van deelsteps op drukke voetpaden, die hierdoor een hindernis vormen voor voetgangers in het algemeen en mensen met een beperking in het bijzonder?
3. Hoe beoordeelt de minister het gebruik van een gps-trackingsysteem om te bepalen in welke zones de steps al dan niet mogen rijden of parkeren? Is dit geen inbreuk op de privacy van de gebruiker?

ANTWOORD

op vraag nr. 1022 van 15 maart 2022

van **WIM VERHEYDEN**

1-2. Ik wil in eerste instantie inzetten op een duidelijke regelgeving om de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (GVBT) (onder meer e-steps) op een veilige manier te kunnen integreren in het verkeer.

Het terugdringen van conflicten tussen (deel)steppers en andere weggebruikers maakt onder meer deel uit van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en het interfederaal verkeersveiligheidsplan.

De noodzaak aan bijkomende wettelijke bepalingen voor het gebruik van e-steps is onderwerp van bespreking geweest op de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit, IMC van 12 oktober 2021. Aansluitend hierop hebben enkele interfederale werkgroepen plaatsgevonden met als resultaat een ontwerp KB tot aanpassing van het verkeersreglement.

Het ontwerp van KB betreft onder meer:

- de plaats op de openbare weg van de GVBT;
- de invoering van een minimumleeftijd voor gebruik van GVBT;
- het parkeren van de GVBT;
- het verbod om passagiers te vervoeren op GVBT;
- technische voorschriften voor de GVBT.

Het ontwerp werd recent voorgelegd op de Vlaamse Regering van 1 april 2022.

Actief meewerken aan duidelijke regelgeving is één ding, daarnaast is het zaak dat weggebruikers kennis nemen van de nieuwe regels en deze ook toepassen. Naast educatie zetten we daarvoor met het Vlaams verkeersveiligheidsplan ook in op sensibilisering.

Zoals aangehaald door de leden van de Taskforce verkeersveiligheid en opgenomen in de standpuntbepaling van de Vlaamse Regering biedt geofencing heel wat mogelijkheden (onder andere voor wat betreft het hinderlijk achterlaten van deeltuistellen). Net als Antwerpen kunnen ook andere lokale besturen hiermee aan de slag, mits er geen inbreuk wordt gepleegd op de privacy van de bestuurders (zie antwoord op vraag 3).

3. GPS-trackingsystemen traceren het traject dat een bepaald iemand aflegt (in dit geval de bestuurder van de step).

Dit kan een inbreuk vormen op

- de vrijheid van verplaatsing,
- de bescherming van persoonsgegevens,
- alsook op het recht op privéleven (of privacy).

Het is pas een inbreuk wanneer de verplichtingen omtrent de verwerkingen van persoonsgegevens (Algemene Verordening Gegevensbescherming, AVG, Wet Bescherming Persoonsgegevens van 30 juli 2018, en eventuele andere specifieke

regelgeving die van toepassing is op de verwerkingsverantwoordelijke) niet worden nageleefd.

Het feit of het gebruik van een bepaald geofencingsysteem een inbreuk betekent op de bescherming van persoonsgegevens of privacy vergt verder onderzoek via een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB). Om deze GEB te kunnen uitvoeren moet men de verschillende details kennen over de exacte verwerkingen die zullen plaatsvinden. Dit veronderstelt kennis van de leverancier en de gebruikte systemen.

In een GEB worden alle beginselen van de AVG in acht genomen (transparantie, rechtmatigheid, doelbinding, proportionaliteit, bewaartermijnen), de rechten van de betrokkene bekeken, de doorgifte naar landen buiten de EER bekeken, en de technische en organisatorische maatregelen onder de loop genomen om zo de risico's voor de betrokken personen waarover de persoonsgegevens handelen in kaart te brengen.

Bij lagere risico's dient men na te gaan of er nog eventuele bijkomende maatregelen moeten genomen worden of dat het risico wordt geaccepteerd. Wanneer er uiteindelijk grote restrisico's overblijven nadat men alle mogelijk technische en organisatorische maatregelen heeft toegepast, dan is men verplicht om het advies van de toezichthouder (in het geval van de Vlaamse instanties is dit de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, VTC) in te winnen.

In het ergste geval kan deze de verwerkingen doen stopzetten. Daarom is het van groot belang om bij het definiëren van de opdracht reeds rekening te houden met de bescherming van persoonsgegevens, ook dit is privacy by design en by default.

Het is de verantwoordelijkheid van de verwerkingsverantwoordelijke (meestal de opdrachtgever) om een GEB uit te voeren, maar hij moet worden bijgestaan door zijn leveranciers. Er dient een GEB uitgevoerd te zijn (inclusief het advies van de functionaris gegevensbescherming) vooraleer de eerste persoonsgegevens verwerkt worden. Wanneer er wijzigingen komen aan de systemen, datastromen, ... dan moet de GEB hiermee aangevuld worden.