

ingediend op **755** (2025-2026) – Nr. 1
20 maart 2026 (2025-2026)

Ontwerp van decreet

tot gedeeltelijke omzetting
van richtlijn (EU) 2023/2661
en tot wijziging van het decreet van 29 maart 2013
betreffende het kader voor het invoeren
van intelligente vervoerssystemen
op het gebied van wegvervoer
en voor interfaces met andere vervoerswijzen

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Bijlage bij de memorie van toelichting: Omzettingstabel	8
Voorontwerp van decreet.....	12
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	18
Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens	24
Advies van de Raad van State	35
Ontwerp van decreet.....	41

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Dit ontwerp van decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

Met het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (hierna het ITS-decreet te noemen), werd 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 omgezet in Vlaamse regelgeving.

Verder werd voorzien in een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van de richtlijn 2010/40/EU. Dit is het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 betreffende 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.

Sindsdien dient er te worden opgemerkt dat de Europese Commissie in haar mededeling van 9 december 2020, getiteld 'Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit', naar een transformatie van het vervoerssysteem van de EU streeft om de doelstelling van een duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit te bereiken. Deze strategie heeft de invoering van intelligente transportsystemen (ITS) aangemerkt als een kernactie om een geconnecteerd en geautomatiseerd multimodaal mobiliteitssysteem tot stand te brengen.

Voorts bleek uit een evaluatie van richtlijn 2010/40/EU dat de geografische reikwijdte van de invoering van ITS nog vaak beperkt was en dat aanvullende maatregelen op het gebied van interoperabiliteit, samenwerking en gegevensuitwisseling nodig bleken om continue en transparante ITS-diensten in de hele EU mogelijk te maken.

Op basis van het bovenstaande stelden het Europees Parlement en de Raad op 22 november 2023 richtlijn (EU) 2023/2661 tot wijziging van richtlijn 2010/40/EU vast. Deze nieuwe wetgeving actualiseert het bestaande rechtskader. Het toepassingsgebied ervan is met name verruimd om rekening te houden met technologische ontwikkelingen, zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, MaaS-toepassingen (Mobility as a Service) en multimodaal vervoer.

Deze nieuwe ITS-richtlijn is bedoeld om de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit ervan te verbeteren. Zo zijn de gegevens en kritieke diensten die in de hele Unie via "nationale toegangspunten" beschikbaar moeten worden gesteld, in bijlage III en IV opgesomd. Ten slotte zijn er met betrekking tot "de specificaties" ook extra regels ingevoerd om de harmonisatie tussen de lidstaten te ontwikkelen naarmate de praktijken en normen evolueren.

Dit ontwerp van decreet voorziet bijgevolg in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

1.1. Implementatie

Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen zal worden aangepast ter uitvoering van deze gedeeltelijke omzetting van de richtlijn (EU) 2023/2661.

2. Totstandkomingsprocedure

2.1. Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen heeft op 7 juli 2025 advies verstrekt over het voorontwerp van decreet.

De MORA stelt vast dat het gaat om een louter technische omzetting van de Europese wijzigingsrichtlijn. De MORA vraagt geen specifieke wijzigingen van het ontwerp van decreet.

In het advies formuleert de MORA enkele algemene opmerkingen.

Deze opmerkingen geven geen aanleiding tot wijzigingen aan de tekst van het ontwerp van decreet.

2.2. Advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC)

De VTC heeft advies gegeven op 9 september 2025.

In het advies geeft de VTC aan dat het voorontwerp van decreet volgende elementen mist om voldoende waarborgen te kunnen bieden wat betreft de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen:

- de rechtvaardigingsgrond van de verwerking;
- aanduiding van de verwerkingsverantwoordelijke;
- duidelijke omschrijving van de categorieën van persoonsgegevens;
- vermelding van de personen die toegang hebben tot de gegevens;
- de bewaartermijnen van de persoonsgegevens.

Verder vraagt de VTC om een data protection impact assessment (DPIA) uit te voeren en deze eerst mee te delen aan de VTC vooraleer de verwerkingen van start gaan.

Op het advies van de VTC kan niet worden ingegaan.

Het doeleinde van dit ontwerp van decreet is namelijk niet om een nieuwe verwerking van persoonsgegevens in het leven te roepen. De doelstelling van dit ontwerp van decreet is om een kader te scheppen waarin intelligente vervoerssystemen kunnen functioneren.

Het gaat bijgevolg om een verscheidenheid van intelligente vervoerssystemen die uitgaan van verschillende actoren, zowel publiek als privaat, met verschillende doeleinden, betrokkenen enzovoort. De verwerkingen kunnen ook op basis van

verschillende rechtsgronden tot stand zijn gekomen: toestemming, contract, wettelijke verplichting, algemeen belang enzovoort.

Gelet op die brede waaier aan toepassingen, is het onmogelijk om in een algemeen kader van deze toepassingen concrete bepalingen te voorzien voor de verwerking van persoonsgegevens.

In navolging van het nieuw ontworpen artikel 9 wordt zo min mogelijk gebruikgemaakt van persoonsgegevens voor intelligente vervoerssystemen. Gelet op de gegevenstypen, vermeld in bijlage I, III en IV van de richtlijn 2010/40/EU, zal het Vlaamse Gewest ter uitvoering van deze richtlijn geen persoonsgegevens ontsluiten.

Als het echter voor een ITS-toepassing of -dienst noodzakelijk zou zijn om persoonsgegevens te verwerken, dan zijn de bepalingen van de algemene verordening gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Bijgevolg moet pas wanneer er een nieuwe verwerking van persoonsgegevens in het leven wordt geroepen, nagekeken worden of de bepalingen van de AVG zijn nageleefd. Waar noodzakelijk zal dan ook een DPIA worden uitgevoerd, vooraleer men van start gaat met de verwerking van persoonsgegevens.

2.3. Advies van de Raad van State

De Raad van State heeft advies nr. 78.404/3 gegeven op 3 december 2025.

De Raad van State merkt op dat de beginselen waaraan ITS-toepassingen en -diensten moeten voldoen overeenkomstig bijlage II van richtlijn 2010/40/EU, zoals vervangen bij artikel 1, 18), van richtlijn (EU) 2023/2661, onvoldoende zijn omgezet in artikel 5 van het voorontwerp van decreet.

Het voorontwerp van decreet is aangepast, zodat bijlage II van richtlijn 2010/40/EU, zoals vervangen bij artikel 1, 18), van richtlijn (EU) 2023/2661, correct wordt omgezet.

Tot slot merkt de Raad van State op dat de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens onvoldoende opgenomen zijn in het voorontwerp van decreet.

Op dit punt kan echter niet worden ingegaan.

Het doeleinde van dit ontwerp van decreet is namelijk niet om een nieuwe verwerking van persoonsgegevens in het leven te roepen. De doelstelling van dit ontwerp van decreet is om een kader te scheppen waarin intelligente vervoerssystemen kunnen functioneren.

Het gaat bijgevolg om een verscheidenheid van intelligente vervoerssystemen die uitgaan van verschillende actoren, zowel publiek als privaat, met verschillende doeleinden, betrokkenen enzovoort. De verwerkingen kunnen ook op basis van verschillende rechtsgronden tot stand zijn gekomen: toestemming, contract, wettelijke verplichting, algemeen belang enzovoort.

Gelet op die brede waaier aan toepassingen, is het onmogelijk om in een algemeen kader van deze toepassingen concrete bepalingen te voorzien voor de verwerking van persoonsgegevens.

In navolging van het nieuw ontworpen artikel 9 wordt zo min mogelijk gebruikgemaakt van persoonsgegevens voor intelligente vervoerssystemen. Gelet op de gegevenstypen, vermeld in bijlage I, III en IV van de richtlijn 2010/40/EU,

zal het Vlaamse Gewest ter uitvoering van deze richtlijn geen persoonsgegevens ontsluiten.

Als het echter voor een ITS-toepassing of -dienst noodzakelijk zou zijn om persoonsgegevens te verwerken, dan zijn de bepalingen van de AVG van toepassing. Bijgevolg moet pas wanneer er een nieuwe verwerking van persoonsgegevens in het leven wordt geroepen, nagekeken worden of de bepalingen van de AVG zijn nageleefd. Waar noodzakelijk zal dan ook een DPIA worden uitgevoerd, vooraleer men van start gaat met de verwerking van persoonsgegevens.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

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

Artikel 2

Dit artikel bepaalt dat dit ontwerp van decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661, aangezien het gewijzigde artikel 17 met betrekking tot de verslaglegging hier niet wordt omgezet en het onderwerp zal uitmaken van een latere wijziging van artikel 2, 3°, van het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 betreffende 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.

Artikel 3

Dit artikel neemt de definities over van de richtlijn (EU) 2023/2661. Deze termen komen zowel in dit ontwerp van decreet als in het uitvoeringsbesluit aan bod.

Artikel 4

Dit artikel past de prioritaire gebieden van het ITS-decreet aan naar de nieuw vastgestelde prioritaire gebieden, vermeld in het vernieuwde artikel 2 van richtlijn 2010/40/EU.

Artikel 5

Dit artikel vult de beginselen aan, vermeld in de vernieuwde bijlage II van richtlijn 2010/40/EU, waaraan de ITS-toepassingen en -diensten moeten voldoen.

De inleidende zin wordt aangepast om te duiden dat de Europese Commissie in eerste instantie de specificaties vaststelt voor de ITS-toepassingen en -diensten.

Tot slot wordt er een tweede tot en met vijfde lid toegevoegd met betrekking tot de samenwerking met andere overheden, lidstaten en andere met belanghebbenden, in de gevallen waarin de Commissie specificaties met betrekking tot de prioritaire gebieden heeft vastgesteld, en ook in de gevallen waarin de Commissie nog geen specificaties heeft vastgesteld.

Artikel 6

Dit artikel wijzigt artikel 8 van het ITS-decreet minimaal en geeft delegatie aan de Vlaamse Regering om naast de prioritaire gebieden, acties en specificaties, ook de termijnen waarbinnen de gegevens beschikbaar moeten zijn voor de geografische dekking voor de gegevenstypes, vermeld in bijlage III en IV van de richtlijn 2010/40/EU, te bepalen.

Artikel 7

Dit artikel vervangt artikel 9 van het ITS-decreet en bepaalt dat persoonsgegevens slechts kunnen worden verwerkt voor ITS-toepassingen, -diensten en -acties, als deze noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

Als het technisch mogelijk is om de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer te waarborgen, zullen alleen anonieme gegevens worden verwerkt voor ITS-toepassingen, -diensten en -acties. In de gevallen waar dit niet mogelijk is, zullen gepseudonimiseerde gegevens worden gebruikt.

Gelet op de gegevenstypen, vermeld in bijlage I, III en IV van de richtlijn 2010/40/EU, zal het Vlaamse Gewest geen persoonsgegevens ontsluiten.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Mathias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

BIJLAGE BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:

Omzettingstabel

Bijlage: omzettingstabel Richtlijn 2023/2661

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2023/2661	Omzettingsbepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2023/2661
Artikel 1, lid 1	Geen om te zetten bepaling	Artikel 1	nvt
Artikel 1, lid 2	Artikel 4	Artikel 2	nvt
Artikel 1, lid 3	Artikel 3	Artikel 3	Artikel 1, lid 3
Artikel 1, lid 4	Geen om te zetten bepaling	Artikel 4	Artikel 1, lid 2
Artikel 1, lid 5	Artikel 5, 6°	Artikel 5	Artikel 1, lid 5 en artikel 1, lid 18
Artikel 1, lid 6	Geen om te zetten bepaling	Artikel 6	Artikel 1, lid 7; artikel 1, lid 17; artikel 1, lid 19 en artikel 1, lid 20
Artikel 1, lid 7	Artikel 6	Artikel 7	Artikel 1, lid 11
Artikel 1, lid 8	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 9	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 10	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 11	Artikel 7		

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2023/2661	Omzettingsbepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2023/2661
Artikel 1, lid 12	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 13	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 14	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 15	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 16	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 1, lid 17	Artikel 6 (verder om te zetten in uitvoeringsbesluit)		
Artikel 1, lid 18	Artikel 5, 1° tot en met 5°		
Artikel 1, lid 19	Artikel 6 (verder om te zetten in uitvoeringsbesluit)		
Artikel 1, lid 20	Artikel 6 (verder om te zetten in uitvoeringsbesluit)		
Artikel 2	Geen om te zetten bepaling		
Artikel 3	Geen om te zetten bepaling		

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2023/2661	Omzettingsbepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2023/2661
Artikel 4	Geen om te zetten bepaling		

VOORONTWERP VAN DECREET



Ontwerp van decreet tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport 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 gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. In artikel 3 van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° interoperabiliteit: het vermogen van systemen en van de bedrijfsprocessen die daaraan ten grondslag liggen, om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen en zo de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;”;

2° punt 4° wordt vervangen door wat volgt:

“4° ITS-dienst: het verschaffen van een ITS-toepassing via een duidelijk omlijnd organisatorisch en operationeel kader met als doel om bij te dragen tot de

veiligheid van de gebruikers, de efficiëntie, de duurzame mobiliteit of het comfort, of om vervoers- en reisdiensten te faciliteren of te ondersteunen;”;

3° punt 13° wordt vervangen door wat volgt:

“13° weggegevens: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, en ook gegevens over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;”;

4° er worden een punt 17° tot en met 24° toegevoegd, die luiden als volgt:

“17° coöperatieve intelligente vervoerssystemen: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door beveiligde en betrouwbare berichten uit te wisselen, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze, afgekort als C-ITS;

18° C-ITS-dienst: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;

19° beschikbaarheid van gegevens: de gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;

20° nationaal toegangspunt, afgekort NAP: een digitale interface die een centraal toegangspunt vormt tot gegevens via metagegevens die door publieke of private belanghebbenden zijn geregistreerd;

21° toegankelijkheid van gegevens: de gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;

22° multimodale digitale mobiliteitsdienst: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van of tarieven voor meer dan één vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven;

23° onderliggende informatie: informatie die binnen het toepassingsgebied van ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen valt en waarvan is vastgesteld dat ze relevant is voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, als die verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;

24° hoofdweg: een weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden of regio's verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg.”.

Art. 4. In artikel 5 van hetzelfde decreet worden punt 1° tot en met 4° vervangen door wat volgt:

“1° ITS-informatie- en mobiliteitsdiensten;

2° ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;

3° ITS-diensten in verband met verkeersveiligheid en -beveiliging;

4° ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.”.

Art. 5. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de inleidende zin worden de woorden “Het vaststellen van specificaties en” vervangen door de woorden “De toepassing van de specificaties die de Europese Commissie heeft vastgesteld en ook”;

2° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

“8° gelijke toegang bevorderen: de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, en hen niet discrimineren. Als de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap, zijn ze toegankelijk voor personen met een handicap conform artikel 3 tot en met 5 van het koninklijk besluit van 13 september 2023 tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten, dat is genomen krachtens de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie. De ITS-toepassingen en -diensten zijn gebruiksvriendelijk voor personen met beperkte digitale kennis;”;

3° punt 10° wordt vervangen door wat volgt:

“10° kwaliteit van tijds- en plaatsbepaling bieden: zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van Open Service Navigation Message Authentication en andere diensten van Galileo zoals de hoge precisiedienst, als die dienst beschikbaar wordt, en de systemen van European Geostationary Navigation Overlay Service - Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie, afgekort EGNOS. In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens gegevens, informatie of diensten van Copernicus gebruiken. Andere gegevens en diensten kunnen ter aanvulling van Copernicusgegevens worden gebruikt;”;

4° punt 12° wordt vervangen door wat volgt:

“12° samenhang in acht nemen: rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft en, voor de specificaties, met het beginsel van technologie-neutraliteit, vermeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

5° er wordt een punt 13° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“13° transparantie en vertrouwen bieden: transparantie bieden, onder meer door de transparantie van de klassering, inclusief milieueffecten, te waarborgen als mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.”;

6° er worden een tweede tot en met een vijfde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“In voorkomend geval werkt de Vlaamse Regering samen met de andere overheden, met inbegrip van de relevante belanghebbenden, op de prioritaire gebieden, als er geen specificaties zijn vastgesteld voor die prioritaire gebieden.

De Vlaamse Regering werkt ook samen met de andere overheden en, als dat nodig is, met de relevante belanghebbenden voor de operationele aspecten van de uitvoering van de specificatie die de Commissie vaststelt, zoals:

- 1° normen en geharmoniseerde Unieprofielen;
- 2° gemeenschappelijke definities;
- 3° gemeenschappelijke metagegevens;
- 4° gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's;
- 5° gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling en beveiligde toegang;
- 6° gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

In het derde lid, 1°, wordt verstaan onder norm: een norm als vermeld in artikel 2, punt 1), van verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Voor de eisen voor gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders die in de specificaties zijn opgenomen, werkt de Vlaamse Regering in de volgende materies ook samen met de andere overheden:

- 1° praktijken om de naleving van die eisen te beoordelen;
- 2° de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving van die eisen;
- 3° aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.”.

Art. 6. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt tussen het woord “specificaties” en de woorden “in overleg” de zinsnede “, en ook de ontsluitingstermijnen en de geografische dekking van de gegevens” ingevoegd.

Art. 7. Artikel 9 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 9. Persoonsgegevens worden overeenkomstig dit decreet alleen verwerkt als die verwerking noodzakelijk is voor de prestaties van de ITS-toepassingen, -diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

Als anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

Als anonimisering niet technisch haalbaar is of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, als die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.”.

Brussel, 04/07/2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	7 juli 2025	
Goedkeuring raad	30 juli 2025	
Contactpersoon	Tim Buyse	tbuyse@serv.be



Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Voorontwerp van decreet intelligente vervoerssystemen

Mevrouw de minister

Op 7 juli 2025 vroeg u de Mobiliteitsraad om advies over het ‘Voorontwerp van decreet tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering met dit voorontwerp van decreet het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen aanpast conform de geüpdatete Europese regelgeving en nieuwe technologische ontwikkelingen.

De raad stelt vast dat het voorontwerp van decreet een puur technische omzetting en overname is van de bepalingen van de Wijzigingsrichtlijn (EU) 2023/2661 die een herziening is van de Europese Richtlijn 2010/40/EU. Die wijzigingsrichtlijn verruimt het toepassingsgebied om rekening te houden met technologische ontwikkelingen zoals geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, MaaS-toepassingen en multimodaal vervoer. Deze nieuwe ITS-richtlijn is bedoeld om de beschikbaarheid van digitale gegevens te versnellen en de interoperabiliteit ervan te verbeteren.

Aangezien het voorontwerp van decreet een louter technische omzetting is van de Europese wijzigingsrichtlijn, vraagt de MORA geen specifieke wijzigingen. De raad formuleert wel enkele algemene opmerkingen:

- Het opzet van de Europese ITS-richtlijn is om o.a. de interoperabiliteit van intelligente vervoerssystemen over landsgrenzen heen te bevorderen. Een belangrijke voorwaarde om succesvol C-ITS uit te rollen is kwalitatieve draadloze connectiviteit. ‘Mobile netwerk operatoren’ (MNO) wer-

- Voor de MORA is het belangrijk dat er in de praktijk ook meer aandacht is voor interoperabiliteit van ITS-diensten en toepassingen tussen de gewesten onderling en deze vastgesteld door de federale overheid. Dit moet voldoende aandacht krijgen in het samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid dat naar aanleiding van de gewijzigde ITS-richtlijn zal moeten aangepast worden.
- Dit voorontwerp van decreet zorgt voor een noodzakelijke update van het Vlaams regelgevend kader m.b.t. ITS. Om het volledige potentieel van ITS-toepassingen te benutten, zal het volgens de raad ook noodzakelijk zijn om:
 - na te gaan hoe ITS toepassingen kunnen bijdragen aan het bereiken van de vooropgestelde doelstellingen m.b.t. een veiliger, efficiënter en duurzamer mobiliteitssysteem zoals opgenomen in de beleidsplannen zoals de Mobiliteitsvisie 2040, de regionale mobiliteitsplannen, het Verkeersveiligheidsplan, enz.
 - bij de verdere concrete uitwerking van dit voorontwerp van decreet een kader te creëren voor alle publieke en private actoren waarbij de wederkerigheid van data centraal staat. De MORA stelt vast dat er nog marge is om alle gegenereerde data systematisch in te zetten voor publieke toepassingen zoals bv. de monitoring van de staat van het wegdek, een snellere en efficiëntere reactie bij ongevallen, enz.
 - na te gaan hoe digitale gegevens kwalitatiever en op een meer gestructureerde manier kunnen aangeleverd worden. Het is noodzakelijk dat meer data meer inzetbaar worden gemaakt en er zo een boost wordt gegeven aan de Vlaamse data-economie en de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen.
- Het potentieel van rijhulpsystemen wordt vandaag niet optimaal benut omdat de communicatie tussen voertuigen en weginfrastructuur hinderen kent. Diensten als 'traffic sign recognition' en 'intelligent speed assistance' werken soms ondermaats wegens de slechte leesbaarheid van verkeersborden en onvolledige datasets en digitale infrastructuur. De foutenmarge die daardoor ontstaat zorgt ervoor dat bestuurders deze systemen uitschakelen, met mogelijks negatieve gevolgen voor o.a. de verkeersveiligheid. Ook het potentieel van coöperatieve intelligente transportsystemen wordt vandaag niet optimaal benut. Wegenwerken bijvoorbeeld die leiden tot o.a. gewijzigde snelheidslimieten en alternatieve routes worden vandaag onvoldoende gecommuniceerd omdat de data niet up-to-date zijn. De raad vraagt om extra in te zetten op

leesbare weginfrastructuur en verkeersborden, een performante digitale infrastructuur en up-to-date real-time verkeersinformatie zodat rijhulpsystemen en C-ITS platformen hun rol beter kunnen spelen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

ADVIES VAN DE VLAAMSE TOEZICHTCOMMISSIE VOOR DE VERWERKING
VAN PERSOONSGEGEVENS



Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens

Advies wetgeving VTC nr. 2025/041 van 9 september 2025

over

tekst	Ontwerp van decreet
van	van de Vlaamse Regering
titel	tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen
roepnaam	(decreet intelligente vervoerssystemen)
datum	zoals principieel goedgekeurd op 4 juli 2025
trefwoorden	bewaartermijn; rechtvaardigingsgrond; gegevensbeschermingseffectenbeoordeling.

De Vlaamse Toezichtcommissie (hierna "de VTC");

Gelet op het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer (hierna: "het e-govdecreet") inzonderheid artikel 10/4, §1;

Gelet op de 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 tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (hierna AVG), inzonderheid artikel 36, 4, artikel 57, 1, c) en artikel 58, 3;

Gelet op de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (hierna "WVG");

Gelet op het verzoek om advies van mevrouw Annick de Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport van 4 juli 2025, door de VTC ontvangen op 7 juli 2025;

Gelet op de behandeling op de zitting van 9 september 2025;

Brengt op 9 september 2025 het volgend advies uit:

I. VOORWERP VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit (hierna "de adviesvrager") verzocht om het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie (hierna "VTC") over een ontwerp van decreet *tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente*

vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (hierna “het Ontwerp”), zonder aanduiding van specifieke artikelen.

2. Aangezien de adviesbevoegdheid van de VTC op grond van artikel 10/4, § 1 van het e-govdecreet betrekking heeft op de verwerkingen van persoonsgegevens, is haar adviesverlening hiertoe beperkt.

Context

3. Het Ontwerp voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.
4. De volgende bepalingen van het Ontwerp hebben betrekking op de verwerking van persoonsgegevens:

Art. 7.

Artikel 9 van hetzelfde decreet¹ wordt vervangen door wat volgt:

*“Art. 9. Persoonsgegevens worden overeenkomstig dit decreet alleen verwerkt als die verwerking noodzakelijk is voor de prestaties van de ITS-toepassingen,
-diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of
-beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.*

Als anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

Als anonimisering niet technisch haalbaar is of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, als die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.”.

5. De Vlaamse Toezichtcommissie voor het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer, een andere instantie, gaf al advies over het oorspronkelijke decreet op 8 oktober 2012².
6. De conclusie alsdan was als volgt:

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

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 meedelen van persoonsgegevens.

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.

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

¹ het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen

² https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1691075861/VTC_advies_W_2012_03_mlhcpd.pdf

7. De voornaamste bemerkingen waren:

- *De VTC stelt vast dat het voorontwerp van decreet de bepalingen van artikel 10 van de richtlijn niet heeft omgezet. In het parallelle voorontwerp van wet gebeurde er wel een omzetting van dit artikel maar slechts zeer beperkt.*
- *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.*
- *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” en “privacy by default” worden gehanteerd.*
- *Anderzijds zou moeten worden bepaald dat voor specifieke aspecten van ITS voorafgaand een effectenbeoordeling met betrekking tot persoonsgegevensbescherming (“privacy impact assessment” of PIA) wordt gemaakt. Er wordt namelijk vastgesteld dat systeem- en toepassingsontwikkelaars veel te laat rekening 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.*
- *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.*
- *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.*
- *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:*
 - o *welke precies de toepassingen zullen zijn (de doeleinden van de verwerking van persoonsgegevens);*

- o *wie de verantwoordelijke voor de verwerking zal zijn (op wie de privacy- en gegevensbeschermingsverplichtingen zullen rusten).*

8. In de memorie wordt daarop niet geantwoord. De tekst wordt ook niet aangepast.

9. Alsdan luidt de tekst van het artikel:

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.

10. De European Data Protection Board nam op 28 januari 2020 “Richtsnoeren 01/2020 inzake de verwerking van persoonsgegevens in het kader van verbonden voertuigen en mobiliteitsgerelateerde toepassingen” aan en de European Data Protection Supervisor gaf op 2 maart 2022 zijn “Opinion 3/2022 on the Proposal for amending the Directive on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport”.

II. ONDERZOEK VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Voorafgaande toelichting

11. De VTC stelt vast dat de personen van wie gegevens worden verzameld en uitgewisseld de volgende zijn: elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

en dat het minstens de volgende gegevens lijkt te betreffen: contact- en identificatiegegevens.

12. Het betreft informatie over natuurlijke personen met onder meer identificatiegegevens en dus gaat het om de verwerking van informatie over geïdentificeerde natuurlijke personen, zijnde persoonsgegevens zoals bedoeld in de AVG. De VTC gaat daarom na in hoeverre het Ontwerp in lijn ligt met de principes van het gegevensbeschermingsrecht.

2. Kwaliteit van de regelgevende grondslag

13. Het komt de stellers van het Ontwerp toe om erover te waken dat – en dit ook voor de bestaande wet- en regelgeving – elke verwerking die in onderhavige context zal plaatsvinden een rechtvaardigingsgrond vindt in artikel 6 AVG.

14. Het Ontwerp of de memorie vermelden niet expliciet op grond van welke rechtvaardigingsgrond in de AVG de verwerking van persoonsgegevens zal plaatsvinden. De VTC gaat er van uit dat de gegevens verwerkt worden op

basis van de rechtvaardigingsgrond “voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust” aangezien het gaat om de omzetting van een Europese richtlijn. De VTC beveelt aan om dit toe te voegen aan het Ontwerp of de memorie.

15. De VTC wenst in herinnering te brengen dat elke overheidsinmenging in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zoals gewaarborgd door artikel 8 van het EVRM³, artikel 7 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie samengelezen met artikel 52.1 van het Handvest en artikel 22 van de Grondwet moet worden voorgeschreven in een 'voldoende precieze wettelijke bepaling' die beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig is met de nagestreefde doelstelling. In een dergelijke precieze wettelijke bepaling moeten de essentiële elementen⁴ van de met de overheidsinmenging gepaard gaande verwerkingen van persoonsgegevens omschreven zijn.⁵
16. Voor verwerkingen op basis van artikel 6, lid 1, c) AVG⁶, die niet zozeer betrekking hebben op het privé-leven, maar eerder enkel op de bescherming van persoonsgegevens, moet het doeleinde voldoende duidelijk afgebakend zijn⁷. Andere elementen van de verwerking die al duidelijk (eventueel impliciet) blijken uit de bestaande wetgeving moeten niet per se herhaald worden. De VTC vindt het niettemin een goede praktijk om dat wel te doen om een uniform kader te creëren waarop verschillende uitvoeringsbesluiten kunnen steunen. Bovendien maakt dit het veel gemakkelijker om de verwerkingen van persoonsgegevens te toetsen aan de AVG, zowel voor de toezichthouder als voor de betrokkenen. Er is dus een onderscheid te maken tussen de legaliteitstoets (eisen waaraan de wettelijke basis moet voldoen om geldig te zijn) en de conformiteitstoets aan de AVG.
17. Aangezien met de vermelding van de essentiële elementen ook minstens gedeeltelijk tegemoetgekomen wordt aan artikel 5, 1, a) AVG, dat bepaalt dat persoonsgegevens moeten worden verwerkt op een wijze die ten aanzien van de betrokkene behoorlijk en transparant is, zal het ontbreken van deze elementen zwaardere transparantiemaatregelen vragen. Er zal immers niet naar de wetgeving kunnen verwezen worden voor die elementen.
18. De opstellers van de wettelijke en reglementaire teksten zullen moeten inschatten of de beoogde verwerking een meer uitgewerkte rechtsgrond nodig heeft. Daarbij moet in eerste instantie gekeken worden naar de graad van inmenging van de overheid in het privé-leven.
19. Hierbij moet er op gelet worden dat in een eventueel uitvoeringsbesluit (mits delegatie aan de Vlaamse Regering) verdere modaliteiten kunnen worden bepaald, maar dat de essentie in het decreet zelf moet worden opgenomen⁸.

³ Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.

⁴ Artikel 6 AVG vermeldt de volgende elementen:

- het doel van de verwerking;
- de types of categorieën van te verwerken persoonsgegevens; Deze gegevens moeten bovendien beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt („minimale gegevensverwerking”);
- de betrokkenen;
- de entiteiten waaraan en doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt;
- de opslagperioden;
- de aanduiding van de verwerkingsverantwoordelijke(n).

⁵ EHRM, arrest *Rotaru c. Roumania*, 4 mei 2000; GWH 23 april 2015, arrest nr. 44/2015, 63; GWH 5 oktober 2017, arrest nr. 100/2017, 17; GWH 15 maart 2018, arrest nr. 29/2018, 26; GwH 14 januari 2021, arrest nr. 2/2021, overw. B.22.1.e.e.; GwH 18 november 2021, arrest nr. 158/2021, overw. B.6; GwH 9 december 2021, B.53.1-B.53.2; R.v.St, adv. 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp van wet *betreffende maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie*, Parl.St. Kamer, 2020-2021, doc. nr. 551951/001, 94-98; SCHRAM, F., *Privacy & persoonsgegevens. Handboek*, Brussel, Politeia, 2023, 93-116, 155-162; DEGRAVE, E., *"L'é-gouvernement et la protection de la vie privée – L'égalité, transparence et contrôle"*, Collection du CRIDS, Larcier, Brussel, 2014, p. 161 e.v.

⁶ “c) de verwerking is noodzakelijk om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust;”

⁷ Artikel 6, 3 AVG. Voor wat punt e) betreft, bestaat de doelstelling van de verwerking in de vervulling van een taak van algemeen belang of voor de uitoefening van het openbaar gezag dat aan de verwerkingsverantwoordelijke is verleend door unierecht of lidstatelijk recht.

⁸ Advies Algemene Vergadering Afdeling Wetgeving Raad van State, 68.936/AV van 7 april 2021, opmerking 101 (Parl.St. Kamer 2020-21, nr. 55-1951/001, 119); In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel ‘essentiële elementen’ uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°)

wat nu nog niet het geval is. De machtiging aan de Vlaamse Regering moet voldoende nauwkeurig omschreven zijn en betrekking hebben op de tenuitvoerlegging van de maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de decreetgever zijn vastgesteld. De VTC verwijst naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof inzake delegatie door de wetgever.⁹

3. Doelbinding

20. Persoonsgegevens moeten voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verzameld en mogen vervolgens niet verder op een met die doeleinden onverenigbare wijze worden verwerkt (artikel 5, 1, b) AVG).
21. De volgende doeleinden worden in het Ontwerp vermeld: persoonsgegevens worden verwerkt voor de prestaties van de ITS-toepassingen, -diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.
22. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de opmerking dat de doeleinden in het bestaande wettelijke kader niet bepaald waren (welke toepassingen).
23. De doeleinden zijn dan ook welbepaald en transparant. Verder zijn de doeleinden die worden nagestreefd nuttig en noodzakelijk, rekening houdend met het algemeen belang. Er is een evenwicht tussen het belang van de betrokkenen om hun rechten en vrijheden te vrijwaren en het algemeen belang om tot een verwerking van gegevens over te gaan.
24. De VTC is van oordeel dat de doeleinden welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd zijn.

4. Verantwoordelijkheid

25. Artikel 4, 7) AVG bepaalt dat voor de verwerkingen waarvan de regelgeving het doel en de middelen vastlegt, de **verwerkingsverantwoordelijke** diegene is die daarin als dusdanig wordt aangewezen.
26. Het Ontwerp bevat geen specifieke en expliciete bepalingen. Het is nochtans van belang dat de betrokkenen perfect weten tot wie zich te richten met het oog op het uitoefenen en afdwingen van de hen door de AVG toegekende rechten. Dit dient dus toegevoegd te worden aan het Ontwerp.
27. De decreetgever, de Vlaamse Regering en de verwerkingsverantwoordelijken moet nagaan of het uitvoeren van een **gegevensbeschermingseffectenbeoordeling** (GEB - artikel 35 AVG, artikel 23 Kaderwet)¹⁰ voor de verschillende gegevensstromen al dan niet noodzakelijk is.

de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens”, in dezelfde zin GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2.

⁹ bv. GwH nr. 166/2011, 10 november 2011, overw. B.43.3 e.v., GwH nr. 158/2021, 18 november 2021, overw. B.8.4.2., GwH nr. 26/2023, 16 februari 2023, overw. B.74.1.

¹⁰ Voor meer uitleg over en model van GEB, zie:

- <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/verplichtingen-bij-het-verwerken-van-persoonsgegevens/gegevensbeschermingseffectbeoordeling-dpia>

- Info op website van de federale Gegevensbeschermingsautoriteit:

<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/professioneel/avg/effectbeoordeling-geb>

- Aanbeveling CBPL nr. 01/2018 (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2008.pdf>)

- Richtlijnen Groep 29 (WP 248) (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/handleiding-gegevensbeschermingseffectbeoordeling.pdf>)

28. De VTC meent alvast dat het uitvoeren van een GEB verplicht zal zijn gelet op **de lijst van de VTC**¹¹ met verwerkingen waarvoor een Vlaamse bestuursinstantie een GEB moet uitvoeren conform artikel 35,4 van de AVG.
29. De VTC verwijst in dit kader naar de punten:
- 2) wanneer er een grootschalige verwerking en/of stelselmatige monitoring is van locatiegegevens van of herleidbaar tot natuurlijke personen (bijvoorbeeld door (scan)auto's, navigatiesystemen, telefoons, of verwerking van locatiegegevens van reizigers in het openbaar vervoer) . LOCATIEGEGEVENS [criteria 5 en 3];
- 14) wanneer er sprake is van een grootschalige verwerking van gegevens die gegeneerd worden door middel van toestellen met sensoren die via het internet of via een ander medium gegevens versturen ('internet of things'¹⁷ - toepassingen, zoals slimme televisies, slimme huishoudelijke apparaten, smart phones, connected toys¹⁸, zorgroboten, smart cities, slimme energiemeters, enz.) en deze verwerking dient om de economische situatie, de gezondheid, de persoonlijke voorkeuren of interesses, betrouwbaarheid of gedrag, locatie of verplaatsingen van natuurlijke personen te analyseren of te voorspellen; INTERNET OF THINGS (IOT) [criterium 5 en 8]
30. De VTC wijst erop dat een GEB aan de VTC kan worden voorgelegd voor advies. Bij een hoog risico is de consultatie van de VTC verplicht.¹² De VTC vraagt dat de GBE voorafgaandelijk voorgelegd wordt.
31. Er kan ook verwezen worden naar randnummer 82 van de guidelines van de EDPB¹³ dat stelt:
- Gezien de schaal en gevoeligheid van de persoonsgegevens die via verbonden voertuigen kunnen worden gegenereerd, zal verwerking — met name in situaties waarin persoonsgegevens buiten het voertuig worden verwerkt — vaak een hoog risico opleveren voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen. Waar dit het geval is, zullen de deelnemers uit de sector een gegevensbeschermingseffectbeoordeling moeten uitvoeren om de risico's te identificeren en te beperken, zoals omschreven in de artikelen 35 en 36 AVG. Zelfs indien er geen gegevensbeschermingseffectbeoordeling vereist is, is het een goede praktijk om zo vroeg mogelijk in het ontwerpproces een dergelijke beoordeling te verrichten. De deelnemers uit de sector kunnen in dat geval de resultaten van die analyse in aanmerking nemen bij hun ontwerpkeuzen voordat nieuwe technologieën worden uitgerold.*
32. Ook de EDPS schrijft in randnummer 38 van zijn Opinion:
- Given that the deployment of ITS may involve a large number of stakeholders, the EDPS recommends that the Commission carry out a DPIA before enabling the deployment of ITS services that are likely to result in a high risk to the rights and freedoms of natural persons (e.g., mobility management services by public transport authorities). The EDPS recalls that when a DPIA is carried out at the stage of the proposal for the legal basis, it is likely to require a review before entry into operations, as the adopted legal basis may differ from the Proposal in ways that affect the impact on privacy and data protection.*
33. Gezien een dergelijke DPIA nog niet uitgevoerd is op Europees niveau is het des te belangrijker dat deze voorafgaandelijk uitgevoerd wordt en megedeeld wordt aan de VTC.

¹¹ Beslissing VTC nr. O/2020/01 van 14 januari 2020 betreffende Aannee van de lijst met verwerkingen waarvoor een Gegevensbeschermingseffectbeoordeling dient te worden uitgevoerd conform artikel 35.4 van de Algemene Verordening Gegevensbescherming door Vlaamse bestuursinstanties <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/machtigingen-en-adviezen-vlaamse-toezichtcommissie/lijst-vtc-criteria-geb-dpia>

¹² Artikel 36, AVG bepaalt dit als volgt: "Wanneer uit een gegevensbeschermingseffectbeoordeling krachtens artikel 35 blijkt dat de verwerking een hoog risico zou opleveren indien de verwerkingsverantwoordelijke geen maatregelen neemt om het risico te beperken, raadpleegt de verwerkingsverantwoordelijke voorafgaand aan de verwerking de toezichthoudende autoriteit."

¹³ Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications

5. Minimale gegevensverwerking

34. Conform artikel 5.1, c) AVG, moeten de persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.
35. De **categorieën betrokkenen** zijn: elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten.
36. De **categorieën gegevens** zijn onduidelijk maar lijken te zijn: contact- en identificatiegegevens. De VTC vraagt om dit duidelijker te omschrijven in het Ontwerp.
37. Het Ontwerp zet artikel 10 van de richtlijn nu wel volledig om waar enerzijds het gebruik van anonieme gegevens aangemoedigd wordt en anderzijds er uitdrukkelijk verwezen wordt naar de noodzakelijkheid als criterium.
38. Wat de **personen die toegang krijgen tot de gegevens** betreft: ook dit is niet duidelijk en dient in het Ontwerp aangepast te worden.
39. In het Ontwerp wordt specifiek de **mededeling** geregeld van gegevens. Er zal rekening moeten gehouden worden met artikel 8 van het Vlaams e-govdecreet van 18 juli 2008, dat aan Vlaamse instanties de verplichting oplegt om protocollen af te sluiten voor de mededeling van persoonsgegevens naar een andere instantie of naar een externe overheid of naar een private organisatie of daarvoor een beraadslaging te vragen.
40. De VTC vestigt verder alleszins de aandacht op de artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen* die een machtigingsvereiste instellen van de minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken voor respectievelijk de toegang tot de gegevens van het Rijksregister en het gebruik van het rijksregisternummer.¹⁴
41. De VTC wijst erop dat optioneel advies aan haar kan gevraagd worden over een ontwerpprotocol.
42. Krachtens artikel 5.1, e) AVG mogen persoonsgegevens niet langer worden bewaard, in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren, dan noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.
43. Wat de **bewaartermijn** betreft, merkt de VTC op dat die niet vastgelegd wordt. Het moet evenwel duidelijk zijn hoelang de verwerkingsverantwoordelijke mag bijhouden. Hiervoor moet enerzijds gekeken worden naar de eventueel toepasselijke archiefwetgeving en anderzijds een proportionaliteitsafweging te worden gemaakt.
44. Bij ontstentenis van enige expliciete bepaling, wijst de VTC erop dat de maximumtermijnen van artikel III.87 van het Bestuursdecreet niet overschreden mogen worden. De VTC maakt een voorbehoud inzake de gepastheid van deze termijnen, die altijd door de opsteller geëvalueerd moet worden.

6. Juistheid

45. Persoonsgegevens moeten juist zijn en zo nodig worden geactualiseerd (artikel 5, 1, d) AVG).
46. Het Ontwerp bevat geen bepalingen hierover. De VTC beveelt aan dat de verwerkingsverantwoordelijke hiertoe de nodige maatregelen neemt.

¹⁴ Artikelen 5 en 8 van de wet van 8 augustus 1983 *tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen*

7. Rechten van de betrokkenen en transparantie

47. Artikel 12 AVG bepaalt dat de verwerkingsverantwoordelijke passende maatregelen neemt opdat de betrokkene de in de artikelen 13 en 14 AVG bedoelde informatie en de in de artikelen 15 tot en met 22 en artikel 34 AVG bedoelde communicatie in verband met de verwerking in een beknopte, transparante, begrijpelijke en gemakkelijk toegankelijke vorm en in duidelijke en eenvoudige taal ontvangt.
48. De VTC is van oordeel dat het aanbevolen is om het Ontwerp aan te vullen met de verplichting om de **vermeldingen** zoals bedoeld in het vorige randnummer op te nemen, zodat de betrokkenen goed geïnformeerd worden over de verwerking van hun persoonsgegevens en het voor de betrokkenen duidelijk is wat hun rechten zijn en tot wie zij zich moeten richten voor de uitoefening van hun rechten.

8. Beveiligingsmaatregelen

49. Artikel 32 AVG verplicht de verwerkingsverantwoordelijke om gepaste technische en organisatorische maatregelen te treffen die nodig zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens. Deze maatregelen moeten een passend beveiligingsniveau verzekeren rekening houdend, enerzijds, met de stand van de techniek ter zake en de kosten voor het toepassen van de maatregelen en, anderzijds, met de aard van de te beveiligen gegevens en de potentiële risico's.
50. De VTC wijst erop dat aangezien de gegevens niet duidelijk afgebakend zijn en het bijzondere categorieën van persoonsgegevens betreft een bijzondere aandacht vereist is inzake informatieveiligheid.
51. Artikel 32 AVG wijst op een aantal voorbeeldmaatregelen om, waar passend, een op het risico afgestemd beveiligingsniveau te waarborgen:
- de pseudonimisering en versleuteling van persoonsgegevens;
 - het vermogen om op permanente basis de vertrouwelijkheid, integriteit, beschikbaarheid en veerkracht van de verwerkingssystemen te garanderen;
 - het vermogen om bij een fysiek of technisch incident de beschikbaarheid van en de toegang tot de persoonsgegevens tijdig te herstellen;
 - een procedure voor het op gezette tijdstippen testen, beoordelen en evalueren van de doeltreffendheid van de technische en organisatorische maatregelen ter beveiliging van de verwerking.
52. Voor de concrete uitwerking hiervan wijst de VTC op de aanbeveling¹⁵ ter voorkoming van gegevenslekken en op de referentiemaatregelen¹⁶ die bij elke verwerking van persoonsgegevens in acht zouden moeten worden genomen. De VTC benadrukt ook het belang van een behoorlijk gebruikers- en toegangsbeheer¹⁷ en een logging van de toegangen zodat de functionaris en de toezichthouders kunnen controleren wie wanneer toegang had tot welke gegevens, wat zijn/haar acties waren en waarom¹⁸.
53. Voor zover er gedacht wordt aan het gebruik van cloudtoepassingen, verwijst de VTC naar haar adviezen en aanbevelingen daarover.¹⁹

¹⁵ Aanbeveling CBPL nr. 01/2013

(<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2013.pdf>)

¹⁶ Referentiemaatregelen CBPL voor de beveiliging van elke verwerking van persoonsgegevens, Versie 1.0 (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/nota-inzake-de-beveiliging-van-persoonsgegevens.pdf>)

¹⁷ Zie ook Aanbeveling CBPL nr. 01/2008

(<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/aanbeveling-nr.-01-2008.pdf>)

Verschiede instanties kunnen hiervoor aangepaste technologische oplossingen bieden (zoals bijvoorbeeld de Kruispuntbank van de Sociale zekerheid).

¹⁸ *Audit trailing* of *beveiligd controlespoor*.

¹⁹ <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-toezichtcommissie/domeinen/cloud>

54. De VTC herhaalt wel hetgeen ze al eerder stelde, met name dat bepaald wordt dat bij het verder uitwerken van de normen en bij het opzetten van de systemen de principes van “privacy by design” en “privacy by default” worden gehanteerd.

III. BESLUIT

55. De VTC is van oordeel dat het voorgelegde voorontwerp voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat daarin volgende elementen bijkomend worden geïmplementeerd, inzonderheid:
- De rechtvaardigingsgrond opnemen in het Ontwerp, minstens in de memorie (luik 2);
 - De verwerkingsverantwoordelijke opnemen in het Ontwerp (luik 4);
 - Een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling uitvoeren en deze voorafgaandelijk meedelen aan de VTC (luik 4);
 - De categorieën van persoonsgegevens duidelijker omschrijven in het Ontwerp (luik 5);
 - De personen die toegang hebben tot de gegevens duidelijk vermelden in het Ontwerp (luik 5);
 - De bewaartermijnen opnemen in het Ontwerp en deze verantwoorden in de nota (luik 5).
56. De VTC herinnert eraan dat er ook gezorgd moet worden voor de juistheid van de gegevens, transparantiemaatregelen en gepaste veiligheidsmaatregelen.

Hans Graux,
Voorzitter VTC

Getekend door: Hans Graux (Signature)
Getekend op: 2025-09-11 21:11:24 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed



ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 78.404/3
van 3 december 2025

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’

Op 3 november 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 en wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 27 november 2025. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Pieter AERTGEERTS, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 december 2025.

*

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 rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, strekt het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest tot de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 ‘tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’ (artikel 2 van het voorontwerp).

Hiertoe worden in het decreet van 29 maart 2013 ‘betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen’ een aantal definities vervangen of toegevoegd (artikel 3). Voorts worden de prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties aangepast (artikel 4), evenals de beginselen waaraan ITS-toepassingen en -diensten moeten voldoen (artikel 5). Ten slotte wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om in overleg met de federale overheid en de andere gewesten de ontsluitingstermijnen en de geografische dekking van de gegevens te bepalen (artikel 6) en wordt de verwerking van persoonsgegevens geregeld die gepaard gaat met de toepassing van het decreet van 29 maart 2013 (artikel 7).

BEVOEGDHEID

3. In advies 51.384/VR/3 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, opgemerkt dat gelet op de verwevenheid die bestaat tussen een aantal maatregelen die ter omzetting van richtlijn 2010/40/EU² moeten worden genomen en op de noodzaak van continuïteit van de ITS-diensten en van een gecoördineerde en coherente invoering ervan, de maatregelen die door de federale overheid en de gewesten moeten worden genomen, in onderling overleg moeten tot stand komen.³

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

² 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’.

³ Adv.RvS 51.384/VR/3 van 12 juni 2012 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 29 maart 2013, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1869/1, 25, opmerking 3. In het verlengde hiervan hebben de federale overheid en de gewesten het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014 ‘betreffende 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’ gesloten.

Hetzelfde geldt voor richtlijn (EU) 2023/2661, die de voormelde richtlijn 2010/40/EU wijzigt. De stellers van het voorontwerp lijken zich daar overigens van bewust, vermits in de memorie van toelichting omtrent artikel 2 van het voorontwerp wordt opgemerkt dat “het gewijzigde artikel 17 met betrekking tot de verslaglegging hier niet wordt omgezet en het onderwerp zal uitmaken van een latere wijziging van artikel 2, 3°, van het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014”. Voorts wordt in het ontworpen artikel 7, tweede, derde en vijfde lid, van het decreet van 29 maart 2013 (artikel 5 van het voorontwerp) bepaald dat de Vlaamse Regering samenwerkt met de andere overheden in de aldaar bepaalde aangelegenheden en vloeit uit het ontworpen artikel 8 van hetzelfde decreet (artikel 6 van het voorontwerp) voort dat de Vlaamse Regering de ontsluitingstermijnen en de geografische dekking van de gegevens bepaalt in overleg met de federale overheid en de andere gewesten.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 5

4. Blijkens de memorie van toelichting bij het voorontwerp strekt artikel 5 van het voorontwerp ertoe artikel 7 van het decreet van 29 maart 2013 aan te vullen met de beginselen waaraan ITS-toepassingen en -diensten moeten voldoen overeenkomstig bijlage II van richtlijn 2010/40/EU, zoals vervangen bij artikel 1, 18), van richtlijn (EU) 2023/2661.

Te dien aanzien moet evenwel worden vastgesteld dat de bestaande omschrijvingen van de beginselen “effectief zijn”, “interoperabiliteit bieden”, “achterwaartse compatibiliteit ondersteunen”, “de kenmerken van de bestaande infrastructuur en netwerken in acht nemen” en “maturiteit ondersteunen” in artikel 7, 1°, 5°, 6°, 7° en 9°, van het decreet van 29 maart 2013 niet worden gewijzigd door het thans voorliggende voorontwerp, ofschoon door de vervanging van bijlage II van richtlijn 2010/40/EU bij artikel 1, 18), van richtlijn (EU) 2023/2661 die omschrijvingen niet meer volledig overeenstemmen met wat in die bijlage wordt bepaald. Zo wordt, bijvoorbeeld, in de omschrijving van het beginsel “effectief zijn” in artikel 7, 1°, thans geen gewag gemaakt van “het anticiperen op noodsituaties en weersverschijnselen” en wordt in de omschrijving van het beginsel “interoperabiliteit bieden” in artikel 7, 5°, niet bepaald dat de uitwisseling van gegevens en kennis gebeurt “in een gestandaardiseerd formaat”.

Teneinde te voorzien in een correcte omzetting van bijlage II van richtlijn 2010/40/EU moeten de punten 1°, 5°, 6°, 7° en 9° van artikel 7 van het decreet van 29 maart 2013 eveneens worden aangepast.

Artikel 7

5. Artikel 7 van het voorontwerp strekt ertoe de verwerking van persoonsgegevens te regelen die gepaard gaat met de toepassing van het decreet van 29 maart 2013.

Krachtens artikel 22 van de Grondwet geldt voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke inmenging in het recht op het privéleven,

dat het formeel legaliteitsbeginsel dient te worden nageleefd. Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de “essentiële elementen” voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.⁴

Bijgevolg moeten de “essentiële elementen” van de verwerking van persoonsgegevens in een wetgevende norm worden vastgelegd. In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel “essentiële elementen” uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.⁵

Uit het ontworpen artikel 9, eerste lid, van het decreet van 29 maart 2013 kan weliswaar de doelstelling van de verwerking worden afgeleid, vermits luidens die bepaling de verwerking beperkt is tot wat noodzakelijk is voor de prestaties van de ITS-toepassingen, -diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of -beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

De overige essentiële elementen worden in die bepaling, of elders in het decreet van 29 maart 2013, echter niet geregeld. Bijgevolg moeten in die bepaling ook de categorieën van persoonsgegevens en van betrokken personen worden vermeld, evenals de personen die toegang hebben tot de gegevens en de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

⁴ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: zie inzonderheid GwH 18 maart 2010, nr. 29/2010, B.16.1; GwH 20 februari 2020, nr. 27/2020, B.17.

⁵ Adv.RvS 68.936/AV van 7 april 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 14 augustus 2021 ‘betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie’, *Parl.St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1951/1, 119, opmerking 101. Zie ook GwH 10 maart 2022, nr. 33/2022, B.13.1; GwH 22 september 2022, nr. 110/2022, B.11.2; GwH 16 februari 2023, nr. 26/2023, B.74.1; GwH 17 mei 2023, nr. 75/2023, B.55.2.1.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport 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 gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2023/2661 van het Europees Parlement en de Raad van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. In artikel 3 van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

“2° interoperabiliteit: het vermogen van systemen en van de bedrijfsprocessen die daaraan ten grondslag liggen, om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen en zo de continuïteit van ITS-diensten mogelijk te maken;”;

2° punt 4° wordt vervangen door wat volgt:

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

3° punt 13° wordt vervangen door wat volgt:

“13° weggegevens: gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden en hun voorgeschreven veiligheidsattributen, en ook gegevens over de laadinfrastructuur en de infrastructuur voor tanken met alternatieve brandstoffen;”;

4° er worden een punt 17° tot en met 24° toegevoegd, die luiden als volgt:

“17° coöperatieve intelligente vervoerssystemen: intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door beveiligde en betrouwbare berichten uit te wisselen, zonder dat ze elkaar vooraf kennen en op niet-discriminerende wijze, afgekort als C-ITS;

- 18° C-ITS-dienst: een ITS-dienst die via C-ITS wordt verleend;
- 19° beschikbaarheid van gegevens: de gegevens bestaan in een digitaal, machineleesbaar formaat;
- 20° nationaal toegangspunt, afgekort NAP: een digitale interface die een centraal toegangspunt vormt tot gegevens via metagegevens die door publieke of private belanghebbenden zijn geregistreerd;
- 21° toegankelijkheid van gegevens: de gegevens kunnen in een digitaal machineleesbaar formaat worden opgevraagd en verkregen;
- 22° multimodale digitale mobiliteitsdienst: een dienst die informatie verstrekt over verkeers- en reisgegevens, zoals de locatie van vervoersvoorzieningen, dienstregelingen, de beschikbaarheid van tarieven voor meer dan een vervoerswijze, eventueel met inbegrip van elementen die het mogelijk maken reserveringen, boekingen of betalingen te verrichten of tickets uit te geven;
- 23° onderliggende informatie: informatie die binnen het toepassingsgebied van ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen valt en waarvan is vastgesteld dat ze relevant is voor het informeren van weg- en ITS-gebruikers, met name door wegenautoriteiten, als die verantwoordelijk zijn voor een dergelijke informatieverstrekking;
- 24° hoofdweg: een weg buiten stedelijke gebieden, die grote steden of regio's verbindt en die niet geclassificeerd is als onderdeel van het uitgebreide trans-Europese wegennet of als autosnelweg."

Art. 4. In artikel 5 van hetzelfde decreet worden punt 1° tot en met 4° vervangen door wat volgt:

- "1° ITS-informatie- en mobiliteitsdiensten;
- 2° ITS-diensten voor reizen, vervoer en verkeersbeheer;
- 3° ITS-diensten in verband met verkeersveiligheid en -beveiliging;
- 4° ITS-diensten voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit."

Art. 5. In artikel 7 van hetzelfde decreet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° in de inleidende zin worden de woorden "Het vaststellen van specificaties en" vervangen door de woorden "De toepassing van de specificaties die de Europese Commissie heeft vastgesteld en ook";
- 2° in punt 2° wordt tussen het woord "congestie" en de zinsnede ", verlagen van de uitstoot", de zinsnede ", het anticiperen op noodsituaties en weersverschijnselen", ingevoegd;
- 3° punt 5° wordt vervangen door wat volgt:
 - "5° interoperabiliteit bieden: ervoor zorgen dat systeemtoepassingen, -diensten en de onderliggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen in een gestandaardiseerd formaat, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;"

4° punt 6° wordt vervangen door wat volgt:

“6° achterwaartse compatibiliteit ondersteunen: waar gerechtvaardigd ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met al bestaande systemen met eenzelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën daardoor wordt belemmerd en met ondersteuning, voor zover nodig, van de complementariteit met of overgang naar nieuwe technologieën;”;

5° aan punt 7° wordt de zinssnede “, en met de specifieke kenmerken van de infrastructuur” toegevoegd;

6° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

“8° gelijke toegang bevorderen: de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, en hen niet discrimineren. Als de ITS-toepassingen en -diensten bedoeld zijn als interface met of om informatie te verstrekken aan ITS-gebruikers met een handicap, zijn ze toegankelijk voor personen met een handicap conform artikel 3 tot en met 5 van het koninklijk besluit van 13 september 2023 tot vaststelling van de voorschriften en nadere bepalingen inzake toegankelijkheid voor personen met een handicap tot elektronische communicatiediensten, dat is genomen krachtens de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie. De ITS-toepassingen en -diensten zijn gebruiksvriendelijk voor personen met beperkte digitale kennis;”;

7° punt 9° wordt vervangen door wat volgt:

“9° maturiteit ondersteunen: na een adequate risicobeoordeling, in voorkomend geval met inbegrip van tests onder realistische omstandigheden, door fabrikanten van voertuigen en apparatuur en infrastructuraanbieders, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;”;

8° punt 10° wordt vervangen door wat volgt:

“10° kwaliteit van tijds- en plaatsbepaling bieden: zorgen voor de verenigbaarheid van ITS-toepassingen en -diensten die gebaseerd zijn op tijds- en plaatsbepaling met minstens de navigatiediensten van Galileo, met inbegrip van Open Service Navigation Message Authentication en andere diensten van Galileo, zoals de hoge-precisiedienst, als die dienst beschikbaar wordt, en de systemen van European Geostationary Navigation Overlay Service–Europees overlaysysteem voor geostationaire navigatie, afgekort EGNOS. In voorkomend geval ervoor zorgen dat ITS-toepassingen en -diensten die berusten op aardobservatiegegevens, gegevens, informatie of diensten van Copernicus gebruiken. Andere gegevens en diensten kunnen ter aanvulling van Copernicusgegevens worden gebruikt;”;

9° punt 12° wordt vervangen door wat volgt:

“12° samenhang in acht nemen: rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft en, voor de specificaties, met het beginsel van technologie-neutraliteit, vermeld in artikel 7, 3°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie;”;

10° er wordt een punt 13° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“13° transparantie en vertrouwen bieden: transparantie bieden, onder meer door de transparantie van de klassering, inclusief milieueffecten, te waarborgen als mobiliteitsoplossingen worden voorgesteld aan klanten.”;

11° er worden een tweede tot en met vijfde lid toegevoegd, die luiden als volgt:

“In voorkomend geval werkt de Vlaamse Regering samen met de andere overheden, met inbegrip van de relevante belanghebbenden, op de prioritaire gebieden, als er geen specificaties zijn vastgesteld voor die prioritaire gebieden.

De Vlaamse Regering werkt ook samen met de andere overheden en, als dat nodig is, met de relevante belanghebbenden voor de operationele aspecten van de uitvoering van de specificatie die de Commissie vaststelt, zoals:

- 1° normen en geharmoniseerde Unieprofielen;
- 2° gemeenschappelijke definities;
- 3° gemeenschappelijke metagegevens;
- 4° gemeenschappelijke kwaliteitseisen en aspecten die verband houden met de interoperabiliteit van de architectuur van NAP's;
- 5° gemeenschappelijke voorwaarden voor gegevensuitwisseling en beveiligde toegang;
- 6° gemeenschappelijke opleidings- en voorlichtingsactiviteiten.

In het derde lid, 1°, wordt verstaan onder norm: een norm als vermeld in artikel 2, punt 1), van verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Voor de eisen voor gegevensverstrekkers, gegevensgebruikers en ITS-dienstaanbieders die in de specificaties zijn opgenomen, werkt de Vlaamse Regering in de volgende materies ook samen met de andere overheden:

- 1° praktijken om de naleving van die eisen te beoordelen;
- 2° de ontwikkeling van mechanismen voor handhaving van de naleving van die eisen;
- 3° aangelegenheden in verband met grensoverschrijdende samenwerking.”.

Art. 6. In artikel 8 van hetzelfde decreet wordt tussen het woord “specificaties” en de woorden “in overleg” de zinsnede “, en ook de ontsluitingstermijnen en de geografische dekking van de gegevens” ingevoegd.

Art. 7. Artikel 9 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 9. Persoonsgegevens worden overeenkomstig dit decreet alleen verwerkt als die verwerking noodzakelijk is voor de prestaties van de ITS-toepassingen, -diensten en -acties voor het waarborgen van de verkeersveiligheid of-beveiliging en een verbeterd verkeers-, mobiliteits- of incidentenbeheer.

Als anonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden geanonimiseerde gegevens gebruikt.

Als anonimisering niet technisch haalbaar is of de doeleinden van de gegevensverwerking niet kunnen worden bereikt met geanonimiseerde gegevens, worden de gegevens gepseudonimiseerd, als die pseudonimisering technisch haalbaar is en de doeleinden van de gegevensverwerking kunnen worden bereikt met behulp van gepseudonimiseerde gegevens.”.

Brussel, 6 maart 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER