

RAPPORT OVER BEVOEGDHEDEN IN HET DELEN VAN GEGEVENS

Mobiliteit als
toepassingsgeval

Kenniscentrum
Data & Maatschappij

MEI 2021



© 2021, Kenniscentrum Data & Maatschappij

Dit document is beschikbaar onder een [CC BY 4.0 Licentie](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). 

U mag dit document kopiëren en publiek verspreiden in elk medium of formaat. Voorts mag u dit document ook herwerken, aanpassen en verder gebruiken voor elk doeleinde, inclusief commerciële doeleinden. Bij elke dergelijke verspreiding of aanpassing moet u wel volgende elementen vermelden: de naam van de auteur(s), een link naar de toepasselijke licentie en of er wijzigingen werden doorgevoerd door u of eerdere gebruikers. U mag deze vermelding op elke gepaste manier doen, maar niet op een manier die suggereert dat wij u of uw gebruik goedkeuren. U mag geen bijkomende juridische voorwaarden of technologische maatregelen toepassen die derden de mogelijkheid ontnemen om iets met dit document te doen wat onder deze licentie is toegestaan. Voor elementen van het document die zich in het publieke domein bevinden of voor gebruikswijzen die zijn toegestaan onder een uitzondering of beperking in het auteursrecht, hoeft u zich niet aan de voorwaarden van deze licentie te houden. Het is mogelijk dat deze licentie u niet alle rechten geeft die nodig zijn voor het door u beoogde gebruik. Zo kunnen andere rechten als portret-, privacy- en morele rechten het gebruik van dit document beperken. Er worden dan ook geen garanties in dat opzicht verstrekt. Dit is een beknopte weergave van de volledige licentie. De volledige licentie vindt u hier: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>

Deze gids citeren als:

Wauters, E., Laenens, W., Heymans, F., De Bruyne, J., Vranckaert, K., Bénichou, B., Gils, T., Heyman, R. & Valcke, P. (februari 2021). Rapport over bevoegdheden en het delen van gegevens. Mobiliteit als toepassingsgeval. Kenniscentrum Data & Maatschappij, Brussel, België.

www.data-en-maatschappij.ai

Inhoudstafel

| | |
|--|-----------|
| ALGEMENE TOELICHTING | 6 |
| 1. CONTEXT | 8 |
| 2. MOBILITY AS A SERVICE (MAAS) | 10 |
| 2.1. KORTE SITUATIESCHETS | 10 |
| 2.2. TOEPASSELIJKE WETGEVING | 11 |
| 2.2.A. Basisbereikbaarheid en MaaS | 12 |
| 2.2.B. Nood aan interbestuurlijke samenwerking | 14 |
| 2.3. INITIATIEVEN EN PROJECTEN | 15 |
| 2.3.A. Mobiliteitscentrale | 16 |
| 2.3.B. Gegevensstandaard | 16 |
| 2.3.C. ITS-stuurgroep | 16 |
| 2.4. AANBEVELINGEN VOOR MOBILITY AS A SERVICE | 17 |
| 2.4.A. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten | 17 |
| 2.4.B. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten | 18 |
| 3. GECONNECTEERDE EN/OF AUTONOME VOERTUIGEN | 20 |
| 3.1. KORTE SITUATIESCHETS | 20 |
| 3.2. REGELGEVING EN AUTONOME VOERTUIGEN | 22 |
| 3.3. INITIATIEVEN EN PROJECTEN | 25 |
| 3.3.A. Flanders Make | 25 |
| 3.3.B. De luchthavenshuttle van De Lijn | 25 |
| 3.3.C. Connected Corridor for Driving Automation (CONCORDA) | 25 |
| 3.3.D. Smart Highway | 26 |
| 3.3.E. Mobilidata | 26 |
| 3.4. AANBEVELINGEN VOOR AUTONOME VOERTUIGEN | 26 |
| 3.4.A. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten | 26 |
| 3.4.B. Juridische aanbevelingen en aandachtspunten | 27 |
| 4. ANDERE RELEVANTE ONDERWERPEN | 29 |
| 4.1. NATIONALE TOEGANGSPUNTEN | 29 |
| 4.2. ECALL | 30 |



| | |
|-----------------------------|-----------|
| 4.2.A. Verkeersmanagement | 30 |
| 4.2.B. Historische analyses | 30 |
| 4.3. OBU (ON BOARD UNIT) | 30 |
| 5. BESLUIT | 33 |

Algemene toelichting



Algemene toelichting

Context en doelstelling rapport – Om een goed beleid te kunnen ontwikkelen en voeren rond artificiële intelligentie (AI) moet doorgaans aan meerdere beleidsdomeinen worden geraakt. Gelet op de complexe staatsstructuur in België is de kans groot dat de betrokken bevoegdheden over het regionale en het federale niveau verspreid zijn. De doelstelling van dit rapport is om aan de hand van een concreet toepassingsgeval de bevoegdheidsverdeling in kaart te brengen en mogelijke pijnpunten bloot te leggen. In een eerste rapport werd naast een toelichting van zowel de bevoegdheidsverdeling in België als de rode draad bij het delen van data, ook gekeken naar het delen van *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR)-gegevens of kentekenplaatherkenning.

Het thema van dit tweede rapport is mobiliteit en bouwt verder op de bevindingen uit het eerste rapport. Het is relevant voor de ontwikkeling van AI, heeft betrekking op het delen van gegevens en is onderdeel van een beleidsdomein waar de bevoegdheden verdeeld zijn over verschillende niveaus. Het is de bedoeling om opnieuw een levend document (*working document*) te ontwikkelen, waarin de informatie op regelmatige tijdstippen zal worden geactualiseerd en waarop stakeholders en andere belanghebbenden steeds feedback kunnen geven.

Opbouw rapport – In dit rapport staat de bevoegdheidsverdeling en de impact ervan op data-gedreven beleid en onderzoek op vlak van mobiliteit centraal. Voor een korte uitleg over de structuur van de bevoegdheden, de conflicten en de vormen van samenwerking die in België bestaan, verwijzen we naar het eerste rapport. Zoals reeds aangehaald, bouwt deze tweede gevalstudie verder op het vorige rapport. De bedoeling is om een aantal kernbegrippen kort toe te lichten. We analyseren hoe de bevoegdheden zijn verdeeld om op die manier een overzicht te krijgen voor welke aspecten de regio's dan wel het federale niveau bevoegd zijn. Op grond van deze analyse zullen we enkele aanbevelingen doen om mogelijke pijnpunten te remediëren. Deze kunnen worden gebruikt om in de toekomst verdere gerichte(re) acties te nemen.

Totstandkoming rapport – Dit rapport kwam tot stand door middel van overleg met en input door verschillende belanghebbenden en met steun van het Vlaams Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI). Een experteninterview met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft ons eveneens relevante informatie bezorgd over de verschillende onderwerpen. Ook de personen die deel uitmaken van het onderzoeksluik van het Vlaams AI-plan kregen de mogelijkheid om feedback te geven. We willen de belanghebbenden bedanken voor hun waardevolle inbreng en terugkoppeling. Op grond van de input werd dit rapport opgesteld en werden de behandelende onderwerpen veranderd en/of verfijnd. Onderzoekers aan het KU Leuven Centre for IT & IP Law (CiTiP) en imec-SMIT Vrije Universiteit Brussel (VUB) zijn verantwoordelijk voor de inhoud en coördinatie van dit rapport. Bijkomende feedback, aanvullingen, vragen en input op/over dit rapport kan te allen tijden aan de betrokken onderzoekers worden overgemaakt.

Context



1. Context

Op het gebied van mobiliteit staan we voor **grote uitdagingen**. Denk maar aan een vlotter verkeer, minder luchtvervuiling en een hogere verkeersveiligheid. Daarbij is een rol weggelegd voor moderne informatie- en communicatietechnologieën. Binnen dit kader zijn **Intelligente Transportsystemen (ITS)** een verzamelnaam voor deze vorm van technologieën in voertuigen en verkeersinfrastructuur die het verkeer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder, comfortabeler en milieuvriendelijker maken. Gekende voorbeelden zijn onder andere slimme verkeerslichten, een deelsysteeminfrastructuur, een slimme kilometerheffing en een dynamische routebepaling.¹

Op Europees niveau heeft de **Europese Commissie (EC)** Richtlijn 2010/40 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (ITS) uitgevaardigd (ITS-richtlijn).² Het schept een kader en maakt het mogelijk om acties te bepalen in prioritaire gebieden die zich kunnen uiten in gedelegeerde handelingen of verordeningen. Deze Richtlijn raakt zowel aan de **gewestelijke bevoegdheid** voor de wegeninfrastructuur als de **federale bevoegdheid** voor de reglementering van het verkeer en vervoer, alsook aan de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen. In dit kader achtte de Raad van State het noodzakelijk om naar aanleiding van de omzetting van de ITS-richtlijn een **samenwerkingsakkoord** te sluiten. Op 15 juli 2014 werd dan ook een ITS-samenwerkingsakkoord ondertekend door de federale overheid en de gewestelijke overheden.³ In 2017 werd een ITS-stuurgroep opgericht die belast is met de uitwerking van ITS-initiatieven en -projecten en de interoperabiliteit ervan – de onderlinge uitwisseling van gegevens en kennis tussen systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen – opdat een efficiënte ITS-dienstverlening mogelijk is.

In deze gids analyseren we twee grote onderwerpen: **Mobility as a Service (MaaS)** en **autonome voertuigen**. Daarnaast staan we ook heel kort stil bij drie kleinere thema's: **nationale toegangspunten, eCall en On Board Units (OBUs)**.

¹ Agoria, "Multimodale en geconnecteerde mobiliteitsoplossingen voor de steden van vandaag en morgen", https://acdn.be/projects/smartcities/brochures/Whitepaper_Mobility_NL.pdf

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, Pb L 207/1, 6 augustus 2010.

³ Zie: https://www.etaamb.be/nl/samenwerkingsakkoord-van-15-juli-2014_n2016014240.html.

Mobility as a Service (MaaS)

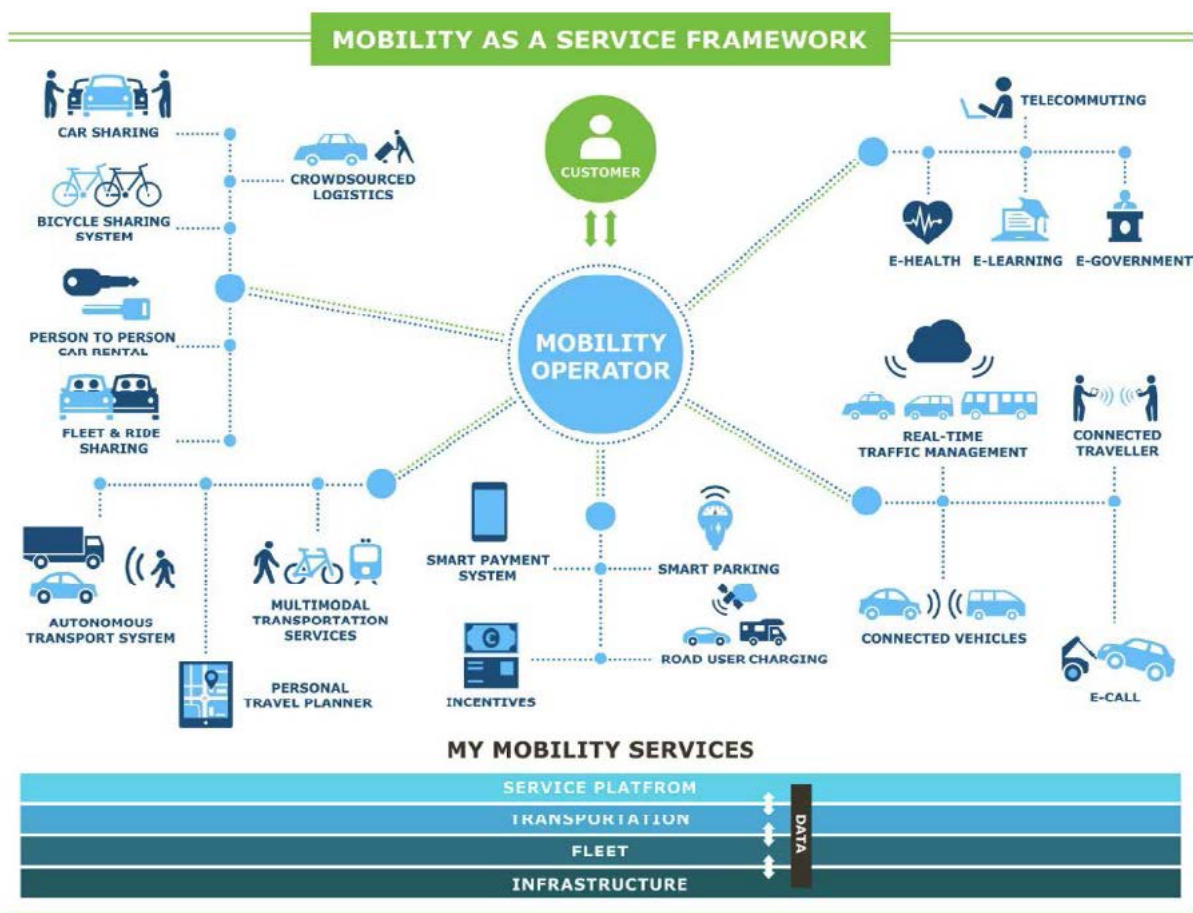


2. Mobility as a Service (MaaS)

2.1. Korte situatieschets

Mobility as a Service is de **integratie van verschillende vormen van vervoersdiensten** (zowel publiek als privaat) in **één enkele mobiliteitsdienst** waarvan het aanbod verloopt via een **digitaal platform** (een app). Om aan de vraag van de klant te voldoen, voorziet een MaaS-operator een gevarieerd aanbod van vervoersmogelijkheden, gaande van openbaar vervoer, deelvervoersmiddelen (bv. auto's, steps, scooters of fietsen), taxivervoer of autohuur of een combinatie van al deze mogelijkheden. De MaaS-operator is de brug tussen de mobiliteitsvraag (reiziger) en het mobiliteitsaanbod (de vervoerder).

Voor de **gebruiker** kan MaaS een toegevoegde waarde bieden. Door middel van één enkele toepassing krijgt de gebruiker toegang tot mobiliteit, met één enkel betaalkanaal in plaats van meerdere ticket- en betalingsoperaties. Bovendien gaat het om een combinatie van diensten: advies, informatie, ticketing, betaling en verplaatsing. Het verlaagt de afhankelijkheid van een eigen wagen en paveit de weg naar een duurzamer mobiliteitssysteem. MaaS wordt dus gezien als een belangrijke bouwsteen voor de mobiliteit van de toekomst.



Afbeelding: Mobility as a Service Framework - © Future Mobility Finland

MaaS is een concept dat door gegevens wordt aangedreven. Deze gegevens zijn als het ware de laag tussen de transportaanbieder en de reiziger. Op vlak van gegevens hebben de overheden in ons land de taak om gegevens beschikbaar en interoperabel te maken voor het gebruik door verschillende actoren.⁴⁵ ⁴Die interoperabiliteit houdt onder meer standaardisering van gegevens in, gegevensbeveiliging en privacy en de integratie in databasesystemen.

De **bereidheid om samen te werken** tussen de **verschillende betrokken actoren en belanghebbenden** kan op termijn **een struikelblok** vormen.⁷ Mobiliteitsgegevens zijn erg waardevol, zowel voor publieke als private spelers. Hierdoor kan een situatie ontstaan waarin conflicten optreden tussen overheidsdiensten en nieuwe opkomende mobiliteitsdiensten die vaak een privé-initiatief zijn en vooral gericht zijn op de individuele gebruiker. Het nastreven van een 'collectief goed' is daarom geen prioriteit voor deze diensten. De uitwisseling van gegevens kan hierdoor problematisch zijn. Ook **de overheidsstructuur en de bevoegdheidsverdeling** op vlak van mobiliteit maken van de ontwikkeling van MaaS geen gemakkelijke opgave. Tegenstrijdige belangen van de verschillende overheden (bv. federaal niveau, gewest, lokale vervoersregio's) of het bepalen van andere accenten of prioriteiten kunnen ontwikkelingen stoppen of vertragen. Een online bevraging van de 'Taskforce MaaS' bevestigt dit vermoeden. Veel MaaS-stakeholders waaronder tal van lokale besturen vrezen dat partijen niet bereid zullen zijn om (commercieel gevoelige) gegevens met elkaar te delen.⁸

MaaS-spelers moeten tickets van openbaarvervoerbedrijven kunnen doorverkopen op basis van duidelijke voorwaarden (bv. verplichting tot gegevensuitwisseling in twee richtingen) en overeenkomsten met autoriteiten van openbaar vervoer die niet langer terughoudend zijn ten aanzien van de particuliere bedrijfsmodellen van MaaS-spelers. **Goede afspraken** zorgen ervoor dat MaaS-applicaties over alle vervoersregio's, gewesten, ... heen toepasbaar blijven. Op die manier kan op voldoende schaalgrootte worden gewerkt.⁹ Bovendien zullen MaaS-spelers en vervoersaanbieders ook samen moeten nadenken over andere diensten om de op maat gemaakte klantenpositie te kunnen vormgeven.

2.2. Toepasselijke wetgeving

Op het domein van mobiliteit zijn de bevoegdheden **verdeeld tussen de gewesten en de federale overheid**. Hoewel dit als een kernbevoegdheid van de gewesten wordt beschouwd, beschikt de federale overheid ook over een aantal belangrijke bevoegdheden in deze materie. Omdat de verwevenheid groot is, zijn er een groot aantal **samenwerkings-, betrokkenheids- en overlegverplichtingen** tussen de bevoegde en betrokken overheden.

⁴ Vlaamse regering, "Regerakkoord Vlaamse regering 2019-2024", oktober 2019, <https://www.vlaanderen.be/publicaties/regerakkoord-van-de-vlaamse-regering-2019-2024>.

⁵ Informatie Vlaanderen, "Actieplan Open Data 2020-2024", februari 2020, <https://overheid.vlaanderen.be/informatie-vlaanderen/ontdek-onze-producten-en-diensten/open-data-bij-de-vlaamse-overheid#actieplan-open-data-2020-2024>.

⁶ Koninklijk besluit van 2 juni 2019 inzake het hergebruik van overheidsinformatie.

⁷ R. Venken, B. Janssens, B. Wolput, & K. Lyen, "Vlaams Strategisch actieplan 2030 - De manier veranderen waarop Vlaanderen zich verplaatst", 2018, https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1590770849/ITS-actieplan-Visiedocument_brchhy.pdf.

⁸ De Betrokken Partij, Bevraging stakeholders MaaS, Oktober 2020 [Presentatieslides]. Bpart. <https://bpart-production.s3.amazonaws.com/images/images/1031/original/06bcf216dfb8fd15c29d6b71dd427ffc74c06895.pdf?1603820593>.

⁹ B. Weyts, "Conceptnota aan de Vlaamse regering - Uitwerking Mobiliteitscentrale", 2019, <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota>.

Deze complexe bevoegdheidsverdeling komt tot uiting in MaaS. Hierbij speelt in België niet enkel het regionale en federale niveau, maar ook het lokale en het Europese niveau.¹⁰ We geven een kort overzicht van de relevante regelgeving per beleidsniveau.

- Lokaal
 - Vergunningen (zie bijvoorbeeld in Antwerpen voor free-floating systemen)
 - Erkenningsvoorwaarden (bijvoorbeeld voor autodelen in Gent en in Brugge)
 - Politierglementen
 - Parkeerreglementen
- Gewest
 - Decreet betreffende de basisbereikbaarheid (Vlaamse overheid)¹¹
 - Ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)¹²
- Federaal
 - Wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget¹³
 - NMBS
- Europese Unie
 - 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 ("ITS")
 - Gedelegeerde Verordening 2017/1926 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten ("MMTIS")¹⁴
 - Algemene Verordening Gegevensbescherming ("AVG")¹⁵ en de Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens die verder uitvoering geeft aan de AVG in België¹⁶

Bovenstaand overzicht maakt duidelijk dat de bevoegdheden verdeeld zijn over verschillende lagen.¹⁷ Dit kan de efficiënte uitvoering van een degelijk beleid belemmeren. Dit tonen we aan in de volgende delen.

2.2.A. Basisbereikbaarheid en MaaS

Vlaanderen heeft in 2019 het **Decreet Basisbereikbaarheid** aangenomen. De bedoeling ervan is over te stappen van het concept '**basismobiliteit**' naar het concept van '**basisbereikbaarheid**', dus van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer.¹⁸ Bovendien wordt de klemtoon

¹⁰ Deze opsomming is niet exhaustief, maar geeft een overzicht van de vele actoren op beleidsniveau.

¹¹ Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, 12 juni 2019.

¹² Ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto, 4 december 2018.

¹³ Wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, 29 maart 2019.

¹⁴ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten, OJ L 272.

¹⁵ 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, OJ L 119.

¹⁶ Wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, 5 september 2018

¹⁷ Binnen MaaS wordt er gesproken van een multi-level governance en wordt via een collaborative governance of soft-regulation samenwerkingsmodel getracht via dialoog tussen private en belanghebbenden tot afspraken te komen

¹⁸ Zie voor meer informatie: <https://www.vlaamsparlement.be/dossiers/basisbereikbaarheid>. Art. 5. §1.

op combimobiliteit gelegd. Dit verwijst naar "multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen."¹⁹ MaaS kan in dit kader als digitale hefboom dienen om deze combimobiliteit mee te realiseren.²⁰

Het vervoersaanbod bestaat voortaan uit vier lagen, waarbij het treinet de ruggengraat is van het openbaar vervoer. Het **treinnet** wordt echter uitgbaat door Infrabel en de NMBS, wat tot de federale bevoegdheid behoort. Een oplossing zou kunnen zijn dat vertegenwoordigers van de NMBS worden opgenomen in de vervoerregioraden. Deze raden zijn verantwoordelijk voor het opstellen van een mobiliteitsplan voor een bepaalde regio en voor de opvolging en de evaluatie ervan. Maar in 2006 deed de Raad van State al uitspraak over een gelijkaardig voorstel door te stellen dat "[i]n dat verband dient te worden herinnerd aan het beginsel van de onderlinge autonomie van de gemeenschappen en de gewesten en de Federale Staat. Op grond van dat beginsel kan een gewestelijke overheid slechts bepalen dat een federale instelling vertegenwoordigd wordt in een gewestinstelling, als die vertegenwoordiging louter facultatief is. Dit betekent in dit geval dat de betrokken federale instelling niet verplicht kan worden om zich te laten vertegenwoordigen, en dat het ontbreken van zulke vertegenwoordiging of de afwezigheid van vertegenwoordigers van die instelling op de vergadering van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen geen gevolgen mag hebben voor de werking van deze raad of voor de geldigheid van de handelingen die deze stelt."²¹ Concreet komt het er dus op neer dat de Vlaamse overheid in dit verhaal afhankelijk is van de goodwill van de NMBS. Op dit moment zou de NMBS wel al aanwezig/vertegenwoordigd zijn in vervoerregioraden, maar nog niet overal. Verder zou de NMBS de laatste jaren toegankelijker zijn geworden. Er is dus vooruitgang, maar de samenwerking lijkt nog niet ideaal.²² MaaS is een interbestuurlijk gegeven, wat tot gevolg heeft dat er niet alleen samenwerking moet zijn met de federale overheid, maar ook met de lokale overheden.

Interoperabiliteit is eveneens een voorwaarde voor MaaS-platformen. Alle betrokken partijen moeten gegevens immers technisch kunnen delen. De Vlaamse overheid heeft op dit gebied al een belangrijke stap gezet door een open standaard voor slimme mobiliteitsdiensten te ontwikkelen (zie infra). Zoals in de situatieschets reeds werd aangegeven, zijn gegevens bovendien een belangrijk onderdeel van het MaaS-model en dit voor elke actor. Gezien er vele actoren in het ecosysteem betrokken zijn, zal het vaak wenselijk en/of nodig zijn dat gegevens uitgewisseld/gedeeld worden tussen de betrokken actoren. Deze actoren kunnen zowel publiek als privaat zijn. Toch is hierbij een kanttekening nodig. De technische mogelijkheid om gegevens te delen betekent immers niet dat het ook juridisch kan. Voordat gegevens gedeeld of uitgewisseld kunnen worden, moet worden nagegaan wat wettelijk mogelijk is. We komen hier in een later deel van dit rapport nog uitgebreid op terug.

Bij gegevensuitwisseling tussen de MaaS-operatoren en vervoersaanbieders moet iedere partij vooreerst nagaan of ze een **wettelijke grondslag** hebben om gegevens te delen of uit te wisselen (zie infra). Vervolgens moet er een overeenkomst worden gevonden over de facilitering en implementatie van

Decreet Basisbereikbaarheid: "Basisbereikbaarheid: heeft tot doel: 1° het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen".

¹⁹ Art. 2. 4° Decreet Basisbereikbaarheid.

²⁰ Zie voor meer informatie: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vlaams-afsprakenkader-voor-mobiliteit-als-dienst-maas>.

²¹ Adv. RvS 40.989/1/V bij het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot regeling van de werking van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/40989.pdf>.

²² Vlaams Parlement, Verslag van de gedachteswisseling namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Bert Maertens over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, 186 (2019-2020) – Nr. 1 ingediend op 15 januari 2020 (2019-2020), <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1521173>.

het delen van gegevens. Er moeten afspraken worden gemaakt over het te gebruiken gegevensplatform, welke gegevensstandaard zullen worden gehanteerd en welke infrastructuur nodig is. Daarnaast moeten de partijen ook overeenkomen welke vorm van toezicht er zal zijn om te controleren of afspraken en wet- en regelgeving nageleefd wordt, zoals bijvoorbeeld op vlak van privacy en veiligheid.

Doordat de regio's een belangrijk deel van de bevoegdheid in handen hebben, moet er **op deze verschillende niveaus MaaS-regulering worden uitgewerkt** waarin iedere regio eigen accenten kan leggen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kiest er bijvoorbeeld voor om tegelijkertijd zowel een aanbieder als beheerder van MaaS-diensten te zijn.²³ Vlaanderen besliste in 2019 om een mobiliteitscentrale op te richten (decreet basisbereikbaarheid 26/04/2019) die het volledige aanbod openbaar vervoer voor de open en doelgroepgebruiker coördineert. (zie ook verder over initiatieven).²⁴ Of deze centrale zal evolueren naar een publieke integrator van MaaS is beleidsmatig nog niet bepaald. Anderzijds zullen er ook keuzes en afspraken met betrekking tot gegevensstandaarden moeten worden gemaakt. Zo werd als 1ste stap de OSLO standaard voor mobiliteit vastgelegd in het voorjaar van 2020. Deze standaardisatie moet zeker nog verder worden uitgebouwd. De Vlaamse overheid zal de exploitatie van de mobiliteitscentrale niet zelf in handen nemen, maar uitbesteden aan een andere nog te bepalen partner. Het hele MaaS-ecosysteem moet ondersteund worden via het MaaS-afsprakenkader, dat momenteel in de steigers staat.²⁵

De huidige bevoegdheidsverdeling maakt **duidelijke afspraken** dus noodzakelijk op het vlak van gegevens- en informatie-uitwisseling tussen de verschillende bestuursniveaus om de MaaS-applicatie over alle regio's heen toepasbaar te maken. Het delen van gegevens zal op gang komen van zodra het systeem van basisbereikbaarheid gestart wordt. Dat staat gepland voor 1 januari 2022. Het Departement MOW probeert hierop alvast te anticiperen omdat het Vlaams gewest de vervoersregio's moet coördineren. Een aantal vervoersregio's hebben al aangekondigd zelf initiatieven te willen opzetten op het vlak van vervoer op maat. Ook hier zal het dus zaak zijn om goede afspraken te maken rond gegevensdeling.

Naast **afspraken tussen de operatoren en de aanbieders**, zijn ook onderlinge **afspraken tussen de verschillende MaaS-operatoren** nodig. In Vlaanderen staat de mobiliteitscentrale in de steigers, maar op het terrein zijn er reeds commerciële MaaS-operatoren actief, zoals bijvoorbeeld Whim, Olympus Mobility en Pikaway. Het Departement MOW faciliteert de publiek-private dialoog zodat MaaS-actoren tot gedragen ontwerpafspraken kunnen komen (soft-regulation).

2.2.B. Nood aan interbestuurlijke samenwerking

In de situatieschets hierboven gaven we al aan dat er een vorm van terughoudendheid is tussen de private MaaS-spelers en de openbaarvervoersmaatschappijen NMBS, De Lijn, MIVB en TEC. De maatschappijen vrezen dat hun maatschappelijke rol zal afnemen door de opkomst van de private spelers. Dit geldt evenzeer voor de publieke MaaS-operatoren. Om op gelijke voet te kunnen staan, moet **het aanbod en de producten** van de overheidsinstanties **voldoende kwalitatief, gebruiksvriendelijk en aantrekkelijk** zijn zodat de private spelers ertoe worden aangezet om samen te werken. Verdere dialoog

²³ Brussels Mobiliteit - Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, "Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020 – 2030, mei 2020", https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2020/05/13405_VNL_complete-1.pdf

²⁴ B. Weyts, "Conceptnota aan de Vlaamse regering - Uitwerking Mobiliteitscentrale", 2019, <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota>.

²⁵ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, "Waarom MaaS? MaaSafsprakenkader", 2020 <https://maasafsprakenkader.vlaanderen.be/waarom>.

blijft eveneens nodig over mogelijks verlies van de klantenrelatie en perspectief op de meer-inkomsten of terugverdieneffecten.

Om een goed aanbod te kunnen voorzien, is ook **politieke medewerking** nodig. Het politieke proces kent soms een stroef verloop. We schetsen dit aan de hand van een voorbeeld. In Vlaanderen voert De Lijn al lange tijd een politiek van open data. Het werkt samen met de andere maatschappijen aan een gezamenlijke routeplanning (waarvan reeds een basisfunctie bestaat) en aan gemeenschappelijke abonnementsformules. De Lijn is ook betrokken bij de discussie over tariefintegratie in en rond Brussel. Het Brupass-systeem werd recent gelanceerd, maar de aanloop verliep erg moeizaam. Vooral de politieke afronding van het project heeft lang aangesleept.^{26,27} Er zijn dus processen die een goede coördinatie tot stand kunnen brengen. Desondanks zijn de bedrijven van het openbaar vervoer echter nog onvoldoende op elkaar afgestemd. De privémarkt daarentegen ontwikkelt zich in een hoog tempo.

De **versnippering van bevoegdheden** in ons land maakt de opgave ook niet eenvoudig(er). Goede interbestuurlijke samenwerking is noodzakelijk, uiteraard ook op het vlak van gegevensuitwisseling. In de beleids- en begrotingstoelichting voor het Departement MOW²⁸ staan echter enkele passages die aantonen dat dit nog niet steeds het geval is. Zo is de Interministeriële Conferentie de voorbije jaren bijvoorbeeld in onbruik geraakt. Nochtans vermeldt recent advies van de Raad van State²⁹ dat het verplichte overleg tussen overheden inzake mobiliteit binnen het Overlegcomité of binnen de interministeriële conferentie moet gebeuren.

Voor de **Brussels-Vlaamse mobiliteitsdossiers** wordt er momenteel gewerkt aan een model voor **structurele intergewestelijke samenwerking en besluitvorming**. Voor verschillende dossiers werden reeds de principes van samenwerking tussen de gewesten vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten. Overkoepelend wordt nu met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een memorandum of understanding uitgewerkt. Binnen de Vlaamse regering dient de minister van Mobiliteit ook de collega-minister die bevoegd is voor Brussel op de hoogte te houden van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Brussel.³⁰ Een goede samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus is nodig om burgers een degelijk MaaS-aanbod te kunnen presenteren. De Brussels-Vlaamse mobiliteitsdossiers tonen echter aan dat dit zelfs met goede intenties niet altijd evident is.

2.3. Initiatieven en projecten

Er zijn een **aantal projecten en initiatieven** met betrekking tot het delen van gegevens voor mobiliteitsdoeleinden. We geven hieronder een kort overzicht.

²⁶ Gedachtenwisseling over de huidige werking en de toekomst van De Lijn, Hand. Commissie voor Mobiliteit en Openbare werken 2019-20, 5 februari 2020, stuk 208 – nr.1 <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1528975>.

²⁷ Demande d'explications de M. Emmanuel De Bock concernant "l'élargissement et l'intégration tarifaire des moyens de mobilité à Bruxelles via la création du ticket Brupass et Brupass XL". Commission Mobilité, 2 februari 2021, voorlopig verslag. <https://weblex.irisnet.be/data/crb/biq/2020-21/00072/images.pdf>

²⁸ Vlaams parlement, "Beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken - Begrotingsjaar 2021", oktober 2020, <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1613987>.

²⁹ RvS 27 februari 2020, nr. 66.968/3.

³⁰ Vlaams parlement, "Beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken - Begrotingsjaar 2021", oktober 2020, <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1613987>; Vraag om uitleg van de mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Lydia Peeters over Mobiliteit - Memorandum of understanding met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, VI.Parl.2020-21, 8 mei 2020, nr. 831. <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1571828>.

2.3.A. Mobiliteitscentrale

Een van de uitgangspunten van het Decreet Basisbereikbaarheid is dat het aanbod van het openbaar vervoer in Vlaanderen niet op zichzelf staat, maar deel uitmaakt van het breder mobiliteitsnetwerk. Voor de organisatie van het aanbod werd een overkoepelende 'mobiliteitsregie' uitgestippeld die onafhankelijk is van de vervoersmodus. De Vlaamse overheid en het Departement MOW sturen de regie van het aanbod aan.

Voor het operationele luik wordt een Mobiliteitscentrale opgericht die taken zoals het plannen, boeken, en betalen van ritten op zich neemt. De centrale moet ook informatie aanbieden over de openbaarvervoersdiensten en de vervoersvragen. Daarnaast moet ze ook de mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseren en de vervoersaanvragen coördineren. Kort samengevat zorgt de Mobiliteitscentrale dus voor het aanbod van vervoer op maat.³¹ De centrale is momenteel nog volop in ontwikkeling. In 2021 worden de eerste testen uitgevoerd. De centrale zou op 1 januari 2022 operationeel moeten zijn.

2.3.B. Gegevensstandaard

Vlaanderen wil via het Open Standaarden voor Linkende Organisaties ("OSLO")-traject een standaard ontwikkelen voor de uitwisseling van informatie³² met betrekking tot mobiliteit. De gestandaardiseerde gegevensuitwisseling voor mobiliteit zal via een centraal IT-platform verlopen. Dit wordt beheerd door het Departement MOW. De mobiliteitsstandaard werd ontwikkeld door hetzelfde Departement in samenwerking met de stad Antwerpen en de mobiliteitssector. Informatie Vlaanderen, imec en de ITS.be zorgden voor de realisatie ervan. De stad Antwerpen zal als eerste partij de standaard in de praktijk inzetten, meer precies voor deelfietsen, -steps en -scooters die in Antwerpen beschikbaar zijn.³³ Verwacht wordt dat verschillende steden en gemeenten deze gegevensstandaard zullen overnemen. Begin dit jaar heeft De Lijn in samenwerking met Agentschap Informatie Vlaanderen een OSLO-traject opgestart om een semantische standaard voor planning en dienstregeling te ontwikkelen en een NeTex-profiel (een Europese specificatie voor gegevensuitwisselingstransitie) te bouwen in samenwerking met de andere operatoren tegen 30 juni 2021. Vanaf die datum is deze standaard verplicht volgens de Europese verordening MMTIS.

2.3.C. ITS-stuurgroep

De stuurgroep, opgericht door het samenwerkingsakkoord tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15 juli 2014, is belast met de uitwerking van ITS-initiatieven en -projecten ter implementatie van de ITS-richtlijn.³⁴ De stuurgroep moet onder meer streven naar maximale afstemming die de interoperabiliteit van mobiliteitsdiensten mogelijk maakt. Een

³¹ B. Weyts, "Conceptnota aan de Vlaamse regering - Uitwerking Mobiliteitscentrale", 2019 <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota>.

³² Informatie Vlaanderen, "Wat is OSLO?", Vlaanderen Intern, 9 juli 2020, <https://overheid.vlaanderen.be/oslo-wat-is-oslo>.

³³ Vlaamse overheid ontwikkelt datastandaard voor slimme mobiliteitsdiensten. Portalsite Departement MOW, 29 april 2020, <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/news/vlaamse-overheid-ontwikkelt-datastandaard-voor-slimme-mobiliteitsdiensten>.

³⁴ De opdrachten van de stuurgroep zijn voornamelijk: de coördinatie en samenwerking tussen de verschillende Belgische entiteiten voor het uitwerken van de rapporten voor de EC; de uitwisseling van technische en juridische en regelgevende informatie; de vertegenwoordiging van België binnen internationale fora op basis van een gemeenschappelijk standpunt; de deelname van Belgische deskundigen bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen inzake ITS van de EC. De opdrachten van de ITS stuurgroep kunnen uitgebreid worden.

verwezenlijking onder deze stuurgroep in de context van MaaS is het Nationaal Toegangspunt voor Multimodale Reisinformatiediensten ("NAP MMTIS") dat sinds 14 februari 2020 operationeel is.³⁵ Op basis van een voorstel van de ITS-stuurgroep werd een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de vervoers- en mobiliteitsdepartementen van de federale overheid en de drie gewesten. Het Nationaal Geografisch Instituut staat in voor het beheer van het NAP-project.

2.4. Aanbevelingen voor Mobility as a Service

Net zoals in het eerste rapport, reikt het Kenniscentrum Data & Maatschappij enkele aanbevelingen en aandachtspunten aan met betrekking tot MaaS.

2.4.A. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten

- **Nood aan betere interbestuurlijke samenwerking:** we haalden het reeds aan, maar goede interbestuurlijke samenwerking is van cruciaal belang voor een goed MaaS-aanbod. De bevoegdheidsverdeling en de daaraan gekoppelde soms logge overlegstructuur bezorgen de publieke actoren in de MaaS-context een competitief nadeel. De privémarkt ontwikkelt zich in een hoog tempo, waardoor het risico bestaat op een doorgedreven vermarkting van het mobiliteitsaanbod. Het risico kan nog niet aangetoond worden met concrete cijfers, maar verschillende studies geven wel aan dat er rekening gehouden moet worden met dit scenario.³⁶
³⁷³⁸³⁹ Indien men wil dat de publieke actoren op lange termijn geen ondergeschikte rol spelen, en men eveneens de ambitie van de Vlaamse regering om een sterk gegevens-gedreven beleid te voeren wil waarmaken, is betere en efficiëntere samenwerking nodig.
- **Regulator:** in het advies van Mobiliteitsraad van Vlaanderen ("MORA")⁴⁰ en in het Vlaams strategisch ITS-actieplan⁴¹ wordt het belang van neutrale regulering onderstreept. MORA stelde daarbij voor om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten voordat de Mobiliteitscentrale in werking treedt.

Een MaaS-regulator, waarvoor een aanpassing van het decreet Basisbereikbaarheid nodig is, is vooralsnog niet opgericht.⁴² Wel wordt dit jaar een Vervoersautoriteit opgezet. Deze autoriteit moet in werking treden op 1 januari 2022. De Vervoersautoriteit moet op onafhankelijke wijze, onder

³⁵ Belgium's national access point for multimodal travel information services, Transportdata.be, 2020, <https://www.transportdata.be/>.

³⁶ MORA Mobiliteitsraad. (2019, mei). Mobiliteitsrapport 2019. https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MobiRapport2019_20190726_web.pdf

³⁷ Urban Transport Group. (2019, september). MaaS Movement? Issues and options on Mobility as a Service for city region transport authorities. https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/Urban%20Transport%20Group%20%E2%80%93%20Maas%20movement%20report_AW.pdf

³⁸ Sparrow, R., & Howard, M. (2020). Make way for the wealthy? Autonomous vehicles, markets in mobility, and social justice. *Mobilities*, 15(4), 514–526. <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1739832>

³⁹ Smith, G., Sochor, J., & Karlsson, I. C. M. A. (2018). Mobility as a Service: Development scenarios and implications for public transport. *Research in Transportation Economics*, 69, 592–599. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.04.001>

⁴⁰ MORA Mobiliteitsraad, Advies verzameldecreet 27 maart 2020, https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20200327_ADV_Verzameldecreet.pdf.

⁴¹ R. Venken, B. Janssens, B. Wolput., & K. Lyen, "Vlaams Strategisch actieplan 2030 – De manier veranderen waarop Vlaanderen zich verplaatst", 2018, https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1590770849/ITS-actieplan-Visiedocument_brchhy.pdf.

⁴² Ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid, Hand. Vlaamse regering 2019–20, 22 juni 2020, stuk 380 – Nr.1 <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1576544>.

meer instaan voor het beheer van het contract met de mobiliteitscentrale en de contracten met de vervoerders/aanbieders van Vervoer op Maat.

Op vlak van regulering wordt er gekeken in de richting van zelfregulering en dit in de vorm van een MaaS-afsprakenkader,⁴³ waaraan momenteel gewerkt wordt. Er is binnen de Maas-context nog geen sprake van marktdominante partijen. Marktdominantie kan de oprichting van een regulator legitimeren. Dit is bijvoorbeeld wel al het geval in de telecom- en energiesector. De overheid kan ervoor kiezen om de Vervoersautoriteit ook een regulerende rol te geven binnen het MaaS-gebeuren.

Gezien de complexiteit van ons mobiliteitssysteem en de nood aan neutraliteit om belangenvermenging en conflicten tussen de mobiliteitscentrale, de operators van het kern- en aanvullend mobiliteitsnet en het vervoer op maat te voorkomen, lijkt het aangeraden om de plannen voor een onafhankelijke regulator niet definitief op te bergen. Het is niet duidelijk of zelfregulering en het MaaS-afsprakenkader zullen volstaan om onder andere goede structurele gegevensdeling, waar toch heel wat twijfels over bestaan, te organiseren.

2.4.B. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten

- Ieder beleidsniveau moet voor zichzelf nagaan in welke mate gegevens gedeeld of doorgegeven kunnen worden. We geven hier later in het document nog enkele richtlijnen voor.
- Gezien de verspreiding van actoren over verschillende beleidsniveaus is het aangeraden een overlegstructuur op te zetten om een coherent beleid rond MaaS te verzekeren. Initiatieven hieromtrent werden al genomen. Zo is er terugkoppeling op het niveau van de Belgische ITS-stuurgroep en op Benelux-niveau. Daarnaast is er de Belgian Maas Alliance die getrokken wordt door ITS.be.⁴⁴
- Hoewel er reeds bestaande wetgeving voorhanden is, moet worden nagegaan of deze wel voldoende is, of er zich geen lacunes voordoen en of nieuwe wetgeving al dan niet nodig is.

⁴³ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Waarom MaaS? MaaSafsprakenkader, 2020, <https://maasafsprakenkader.vlaanderen.be/waarom>.

⁴⁴ ITS.be is een publiek-private vzw die de transitie richting duurzame mobiliteit faciliteert in België.

Geconnecteerde en/of autonome voertuigen



3. Geconnecteerde en/of autonome voertuigen

3.1. Korte situatieschets

Het gebruik van autonome voertuigen in België staat vandaag nog in zijn beginschoenen, maar men erkent wel de voordelen van autonome voertuigen als onderdeel van een multimodaal verkeerssysteem (bv. vraaggericht openbaar vervoer, verbeteren van reistijden,...). Hierbij wordt dan eerder gesproken van **'Cooperative, Connected, Automated and Autonomous Mobility'** (CCAM) in plaats van geconnecteerde/ autonome voertuigen. Volgens de SAE-indeling van geautomatiseerd rijden zijn er 5 levels, waarbij level 5 volledig autonome voertuigen aangeeft die zonder tussenkomst van een bestuurder kunnen rijden.

Momenteel vinden al **proefprojecten met autonome voertuigen** plaats, ook in België. In 2018 startte een proefproject met zelfrijdende shuttles op de luchthaven van Zaventem, met als doel een hoge-frequentie shuttle dienst te openen tussen de terminal van de luchthaven, het cargo-gebied en de parkeergebieden. De shuttles worden voorzien door het Nederlandse bedrijf 2getthere en geoperationaliseerd door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Het einde van dit proefproject wordt voorzien voor eind 2021. Nadien zullen De Lijn en Brussels Airport Company het proefproject evalueren en kijken zij of het project wordt verlengd en of de reizigersverbinding tussen de terminal en de Brucargo-zone kan worden gerealiseerd. Enkele andere voorbeelden van proefprojecten met autonome voertuigen in België zijn: een shuttlebus die bezoekers aan het domein van de grotten van Han vervoert,⁴⁵ een shuttlebus op de universiteits- en ziekenhuiscampus in Jette,⁴⁶ een autonome shuttle op het AZ Maria Middellares in Gent⁴⁷, en ook de MIVB realiseerde enkele proefprojecten.⁴⁸

Een ander belangrijk project, onderdeel van het Europees project CONCORDA (zie ook verder het deel over de projecten en initiatieven), is de ontwikkeling van een testsite op de E313 tussen Antwerpen en Luik via Hasselt. Deze testsite heeft als doel om (1) de mogelijkheden van communicerende wagens te testen door middel van nieuwe technologieën, en (2) inzicht te verwerven in de technologische en organisatorische/ verkeerstechnische aspecten, zoals randvoorwaarden voor veilige introductie, wisselwerking met andere voertuigen,... . De betrokken actoren in dit project zijn imec, UGent en Universiteit Antwerpen. Het 5G-Blueprint project is dan weer een publieke-private samenwerking tussen voornamelijk Vlaamse en Nederlandse partners dat wordt mogelijk gemaakt door het Horizon 2020 Research and Innovation programma van de EU. In dit project wordt nagegaan hoe de efficiëntie van transport en logistiek over de grenzen heen kan worden versterkt door tele-operation technologie. Meer bepaald wordt gekeken naar hoe de uitwisseling van real-time gegevens tussen voertuigen, terminals en controlekamers en het op-afstand monitoren/ besturen van voertuigen kan bijdragen aan (1) meer efficiëntie in de distributieketen en (2) het compenseren van het tekort aan bestuurders door gebruik te maken van de bediening en ondersteuning van voertuigen en schepen op afstand. Het gebruik van de mobiele communicatietechnologie 5G lijkt hierbij essentieel.

⁴⁵ Zie voor meer informatie: <https://www.vias.be/nl/newsroom/voor-het-eerst-heeft-een-autonome-shuttle-zonder-bestuurder-op-de-openbare-weg-gereden-in-ons-land>.

⁴⁶ Zie voor meer informatie: <https://press.vub.ac.be/lancering-zelfrijdende-shuttlebus-op-universiteits-en-ziekenhuiscampus-in-jette#>.

⁴⁷ Zie voor meer informatie: <https://www.mariamiddelares.be/nl/nieuws/zelfrijdend-busje-olli-overbrugt-vanaf-2020-afstand-tramhalte-ingang-az-maria-middelares>.

⁴⁸ Zie voor meer informatie: <https://www.bruzz.be/mobiliteit/mivb-test-autonome-shuttles-binnenkort-ook-het-verkeer-2019-09-20>.

In het rapport "Opmaak van een Vlaams multimodaal strategisch actieplan intelligente transportsystemen tijdshorizon 2030 met doorkijk 2050"⁴⁹ van het Departement MOW wordt onder meer dieper ingegaan op CCAM. Zo bevat het rapport een SWOT-analyse van CCAM in Vlaanderen (zie de afbeelding hieronder).

| Sterktes | Zwaktes |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ruimte: korte afstanden in Vlaanderen • Pilots in Vlaanderen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Testen in de binnenvaart ➤ Concorda ➤ C-Road Platform ➤ Intercor ➤ CITRUS ➤ Pendelbusjes Brussels Airport • Werkgroepen en organisaties <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vlaams Huis Verkeersveiligheid ➤ FOD CAD ➤ Flanders Make ➤ Imec ➤ Projectteam EWI - MOW • Praktijkcode voor het testen van autonome voertuigen | <ul style="list-style-type: none"> • Behoeftte aan meer innovatie/ontwikkelingen • Behoeftte aan een duidelijke visie • Genoeg expertise, maar niet genoeg capaciteit • De wegeninfrastructuur moet worden aangepast • Bestaande regelgeving • Maatschappelijke aanvaarding? • Behoeftte aan betere communicatie om publieke steun te krijgen |
| Kansen | Bedreigingen |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van pilootprojecten die de praktijkcode volgen • Beter gebruik van de stedelijke ruimte • Efficiënter gebruik van het vervoersnetwerk • Betere verbinding met het openbaar vervoer (eerste/laatste kilometer) • Milieuvriendelijk vervoer • Efficiënter gebruik van de binnenvaart (kleinere schepen) • Vereenvoudiging van de verkeersregels • Minder behoefte aan wetshandhaving • Rijke gegevensbron • Real-time en gepersonaliseerde informatie • Lage drempel • Een groter deel van de bevolking kan autonome voertuigen gebruiken | <ul style="list-style-type: none"> • Bestaand businessmodel van de openbaarvervoersbedrijven • Alwachtende houding van de autoriteiten en actoren in Vlaanderen • Te weinig geld voor onderzoek • Geen oplossing voor het aansprakelijkheidsprobleem • Geen maatschappelijke aanvaarding • Overgang van testfase naar implementatie • Weggebruikers veranderen hun gedrag bij interactie met autonome voertuigen, met impact op de veiligheid • Een groter deel van de bevolking kan autonome voertuigen gebruiken, wat resulteert in meer reiskilometers, meer congestie |

Afbeelding: SWOT-analyse van CCAM in Vlaanderen

Het is opvallend dat in de SWOT-analyse **niet dieper wordt ingegaan op de ethische, maatschappelijke en juridische aspecten van gegevensdeling** (bv. privacy, verantwoordelijkheid,...), dat nodig is voor de uitrol van CCAM. Wel is hierover afstemming op EU-niveau, onder andere in de 'High Level Dialogue on CAD' en het 'Single Platform on CCAM', waar Vlaanderen actief in participeert. Er wordt aangehaald dat geconnecteerde voertuigen veel gegevens verzamelen waardoor ze gepersonaliseerde *real-time* informatie kunnen geven aan de gebruikers, maar hoe dit zal gebeuren en onder welke omstandigheden wordt *niet* verduidelijkt in het document. Maar de actieplannen opgesteld ter uitvoering van het visiedocument tonen wel aan dat er zal gewerkt worden aan de opmaak van een strategie voor gegevensbeheer en aan een goede digitale infrastructuur. Daarnaast zal een van de onderzoekslijnen voor de visie 2030 zich richten op de betrouwbaarheid van de technologie en standaardisering voor de verwerking van gegevens. In het rapport wordt gefocust op een slim onderhouds- en beheerssysteem dat gegevensverzameling, -deling, -opslag en -analyse ondersteunt, wat ook van toepassing is op CCAM. Bij CCAM worden gegevens verzameld die persoonsgebonden zijn. Een correcte verzameling, deling, verwerking en bewaring van die gegevens onder een correct IT-beveiligingsbeleid is dus noodzakelijk.

Ondanks de ambitie om (meer) in te zetten op autonome voertuigen in België, toont een studie van KPMG – een netwerk van kantoren die audits uitvoeren, advies verlenen en fiscale, juridische en

⁴⁹ Zie voor meer informatie: https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1590770849/ITS-actieplan-Visiedocument_brchhy.pdf.

boekhoudkundige diensten verstrekken – aan dat **België nog niet klaar** is voor autonome voertuigen. De redenen die worden aangehaald zijn (1) het **multifunctioneel gebruik van de wegen**, waarbij de wegen worden gebruikt door bussen, auto's, trams, voetgangers,... zonder duidelijke scheidinglijnen, vooral dit laatste bemoeilijkt de invoering van autonome voertuigen en (2) de **bevoegdheidsverdeling in België** die voor vertraging zorgt omdat er op verschillende niveaus samengewerkt moet worden.⁵⁰ Ook een multidisciplinaire studie naar de maatschappelijke impact van autonome motorvoertuigen toont aan dat er nog heel wat ethische, socio-economische, technische en juridische uitdagingen zijn die moeten worden overwonnen.⁵¹ Deze juridische uitdagingen betreffen niet alleen aansprakelijkheids- en verzekeringskwesaties, maar eveneens de toepassing van enkele bepalingen uit de Wegcode (bv. notie bestuurder, interactie autonome systeem en gebruiker,...) en het verzamelen van persoonsgegevens.

Voor voertuigen is de bevoegdheid voor de controle op en het opstellen van de technische voorschriften losgekoppeld van elkaar. De **federale overheid** is verantwoordelijk voor het **opstellen van de technische voorschriften**. De **gewesten** zijn op hun beurt bevoegd voor de **naleving van deze voorschriften en voor de homologaties van de voertuigen en hun onderdelen**. Op een gegeven moment was er nog geen akkoord over de homologatie van de vereisten, waardoor het project in Zaventem vertraging opliep. Het feit dat de Vlaamse overheid in deze materie afhankelijk is van het federale niveau werd ook aangegeven door toenmalig minister Ben Weyts: "In de marge van het pilootproject in Zaventem hebben we hierover veelvuldig met de andere overheden overlegd. Dit is België. Een gedeelte van de bevoegdheden bevindt zich bij de federale overheid en we zijn daar dan ook afhankelijk van".⁵²

3.2. Regelgeving en autonome voertuigen

In dit deel wordt de bevoegdheidsverdeling tussen het nationaal en het regionaal niveau in België besproken.

In 2016 hebben de 28 lidstaten van de EU samen met de Europese Commissie en vertegenwoordigers van de industrie het '**Verdrag van Amsterdam**'⁵³ ondertekend. Dit verdrag beoogt de identificatie en bewaking van alle stappen die nodig zijn om zelfrijdende voertuigtechnologie in de EU tot ontwikkeling te brengen.

In het Verdrag wordt de **rol van de overheid** als volgt omschreven:

- De technologische ontwikkelingen op de voet volgen en ondersteunen
- Een omgeving creëren waarin experimenten worden aangemoedigd ("learning by doing")
- Uitwerken van een geïntegreerde visie als leidraad voor (organisatie-) ontwikkeling en bewaking van een gelijk speelveld
- Bewerkstelligen van rechtszekerheid en opheffen van actuele wettelijke beperkingen (zogenaamd evidence based na een solide impact analyse)
- Duurzaam investeren in de uitrol van de beproefde en bewezen technologie

⁵⁰ Zie KPMG, "2020 Autonomous Vehicles Readiness Index", 2020,

<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2020/07/2020-autonomous-vehicles-readiness-index.pdf>.

⁵¹ Zie: J. De Bruyne (ed.), Autonome motorvoertuigen: een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact, Vanden Broele, 2021.

⁵² Vlaams Parlement, Commissievergadering voor Mobiliteit en Openbare Werken, donderdag 18 oktober 2018, Vraag om uitleg over zelfrijdende shuttlebusjes van De Lijn in Antwerpen vanaf 2021.

⁵³ Europese Commissie, Een Europese strategie betreffende ITS, op weg naar de introductie van coöperatieve, communicerende en geautomatiseerde voertuigen, 30 november 2016, Com(2016) 766 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0766>.

- Bijdragen aan bewustwording en vertrouwen, met daarbij ook aandacht voor de maatschappelijke effecten van voertuig autonomie

Traditioneel heeft de regelgeving rond autonome voertuigen betrekking op **drie elementen**: de **bestuurder**, het **voertuig** en de **weg**. Verschillende beleidsniveaus spelen een belangrijke rol met betrekking tot de regulering van autonome motorvoertuigen, gaande van internationaal tot regionaal en lokaal.⁵⁴

Op het **internationaal niveau** is bijvoorbeeld het **Verdrag van Wenen** inzake Wegverkeer van 8 november 1968 van belang. Het werd door België geratificeerd, alsook de **Europese overeenkomst van 1 mei 1971** tot aanvulling ervan.⁵⁵ Dit betekent dat België enkele basisverkeersregels in de verkeerswetgeving moet opnemen, maar bijvoorbeeld ook regels met betrekking tot de toelating van motorvoertuigen en bepalingen die betrekking hebben op de bestuurder van een voertuig.⁵⁶ Zo is er de verplichte aanwezigheid van een bestuurder in het voertuig.⁵⁷ Op Europees vlak moet ook de **Algemene Verordening Gegevensbescherming** worden nageleefd omdat er heel wat persoonsgegevens verzameld worden.⁵⁸

Op **nationaal vlak** zijn de bevoegdheden inzake mobiliteit verdeeld tussen de regionale overheden en de federale overheid. We geven hieronder een aantal zaken weer die betrekking kunnen hebben op autonome voertuigen.

De **federale overheid** is onder andere bevoegd voor:

- Wegcode - "Algemene politie" op het wegverkeer
 - Opstellen algemene politieregels
 - Bepalen van kennis en vaardigheden nodig voor het besturen van een voertuig
 - Handhaving
 - Snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen
- Technische voorschriften voor voertuigen
 - Opstellen van de voorschriften
- Aansprakelijkheidsregels (o.a. Burgerlijk Wetboek)
- Gedragscode (voor het testen van autonome voertuigen op de openbare weg)
 - Het testen van rijkhulpsystemen en gedeeltelijk of zelfs volledig geautomatiseerde voertuigtechnologieën op de openbare weg of op andere openbare plaatsen
 - Het testen van een breed scala aan voertuigen, van kleinere geautomatiseerde pods

⁵⁴ Vlaamse Regering, Bisconceptnota aan de regering, betreft geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen, VR2018 0203 Doc.0194/Bis, http://its.be/sites/default/files/conceptnota_-_geconnecteerde_en_geautomatiseerde_mobiliteit_in_vlaanderen.pdf.

⁵⁵ UN Convention on Road Traffic van 8 november 1968, 1042 UNTS 17.

⁵⁶ N. De Nil & J. De Bruyne, "Verkeersreglementering en autonome motorvoertuigen", in J. De Bruyne (ed.), *Autonome motorvoertuigen: een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact*, Vanden Broele, 2021; P. Gryffroy, B. Fiten, D. Surinx, "Zelfrijdende wagens anno 2019. Waar staan we juridisch en maatschappelijk?", NJW 2019, afl. 406, 542-556.

⁵⁷ Zie art. 8 1. Wegcode ("Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben").

⁵⁸ Verordening (EU) nr. 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 nr. 95/46/EG, Pb. L119/1. Zie in dit kader bijvoorbeeld de gids die de Franse gegevensbeschermingautoriteit heeft gepubliceerd rond geconnecteerde voertuigen en persoonsgegevens:

https://www.cnil.fr/sites/default/files/atoms/files/cnil_pack_vehicules_connectes_gb.pdf. Zie voor meer informatie: J. Vermeulen & E. Lievens, "Autonome motorvoertuigen en gegevensbescherming", in J. De Bruyne (ed.), *Autonome motorvoertuigen: een multidisciplinair onderzoek naar de maatschappelijke impact*, Vanden Broele, 2021.

en shuttles tot de traditionelere wegvoertuigen zoals auto's, bestelwagens, bussen of vrachtwagens.

De **regionale overheden** zijn onder andere bevoegd voor:

- Openbare werken en vervoer (bv. reglementering inzake uitzonderlijk en gevaarlijk vervoer over de weg)
- Wegcode - "Algemene politie"
 - Snelheidsbeperkingen op de openbare wegen
 - Rijopleiding en rij scholen
- Wegcode - "Bijzondere politie"
- Technische voorschriften voor voertuigen
 - Toezicht op naleving van de voorschriften (technische keuring voertuigen en homologatie (voldoet aan alle Europese technische en administratieve eisen) en onderdelen).

De bevoegdheden rond mobiliteit zijn erg verweven tussen het federale en het gewestelijke niveau. Daarom heeft de bijzondere wetgever in verschillende **vormen van overleg en samenwerking** voorzien. Zo is er een verplichting om andere regeringen te betrekken bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.⁵⁹

In het verleden zijn er zowel vanuit de federale als de Vlaamse overheid bevoegdheidsconflicten ingeroepen in het domein van mobiliteit, bijvoorbeeld over de rijopleiding en de rijbewijzen.⁶⁰

Voor wat betreft autonome voertuigen berust het **zwaartepunt inzake regelgeving bij de federale overheid**. Dit kan in de praktijk obstakels en mogelijke vertragingen met zich meebrengen voor projecten die de Vlaamse overheid wil opstarten – zoals het proefproject met een autonome shuttle in Zaventem.

Een andere illustratie van deze afhankelijkheid is het uitvoeren van experimenten met geautomatiseerde voertuigen. Sinds 1 mei 2018 kan de federale Minister van Mobiliteit of zijn afgevaardigde toelaten om "onder vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd", af te wijken van de bepalingen in het verkeersreglement. Het betreft een aanvulling bij de Code of Practice, die werd uitgewerkt door de federale en gewestelijke overheden.⁶¹ Wie een experiment of een pilootproject wil opzetten, zal dus eerst de **voorafgaande toestemming** moeten krijgen **van de federale Minister**.⁶² Dit moet worden **gevolgd door een Gewestelijke toelating**, aangezien de regionale overheden instaan voor de weginfrastructuur.⁶³ In het rapport "Opmaak van een Vlaams multimodaal strategisch actieplan intelligente transportsystemen tijdshorizon 2030 met doorkijk 2050"⁶⁴ wordt de bestaande regelgeving bij de SWOT-analyse van CCAM aangeduid als een zwakte: zo moet er naast de praktijkcode ook een wettelijk kader worden gecreëerd

⁵⁹ Art. 6 §4 3° BWHI.

⁶⁰ D. Franssen, "Hervormde rijopleiding is bevoegdheidskluwen", De Juristenkrant 8 november 2017. Vlaams Parlement, Schriftelijke vraag, nr. 1674 van Lorin Parys, Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – Bevoegdheidsconflicten met federale overheid, 17 augustus 2017, <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1338078>.

⁶¹ Zie voor meer informatie: https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/voertuigen_en_onderdelen/intelligente_vervoerssystemen_its/semi_autonome_voertuigen.

⁶² KB van 18 maart 2018, Koninklijk besluit betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

⁶³ KB van 18 maart 2018, Koninklijk besluit betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

⁶⁴ Zie voor meer informatie: https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/voertuigen_en_onderdelen/intelligente_vervoerssystemen_its/semi_autonome_voertuigen.

⁶⁴ Zie voor meer informatie:

https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1590770849/ITS-actieplan-Visiedocument_brchhy.pdf.

om de overgang van proefprojecten naar daadwerkelijke implementatie mogelijk te maken.

Ook het Ontwerp van het Federaal ITS-plan (november 2019)⁶⁵ stelt enkele acties voor m.b.t. tot de regelgeving van autonome voertuigen. Op korte termijn stellen zij voor om het wettelijk kader voor test- en pilootprojecten te optimaliseren. Op lange termijn moet een wettelijk kader en een flankerend beleid voor een veilige introductie en het regulier gebruik van geautomatiseerde en autonome voertuigen worden voorbereid.

3.3. Initiatieven en projecten

Er zijn een aantal **projecten en initiatieven** met betrekking tot geautomatiseerde voertuigen en het delen van gegevens met andere geautomatiseerde voertuigen en de weginfrastructuur. We geven een kort overzicht van enkele van deze initiatieven en projecten.

3.3.A. Flanders Make

Dit initiatief, gesteund door de Vlaamse Overheid, het Limburg Fonds en het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), verricht onder meer onderzoek naar autonome voertuigen. Zij ontwikkelen autonoom werkende machines voor landbouw en industrie en bieden een realistische testomgeving aan voor de autonome werking en het autonoom rijden van terreinvoertuigen. Ze verdiepen zich in de ontwikkeling van een verbonden, slimme wagen en andere projecten gerelateerd aan technologische uitdagingen.⁶⁶

3.3.B. De luchthavenshuttle van De Lijn

Zoals eerder aangehaald, startte in 2018 een proefproject met zelfrijdende shuttles op de luchthaven van Zaventem. Het doel was om een hoge-frequentie shuttle dienst te openen tussen de terminal van de luchthaven, het cargo-gebied en de parkeergebieden. De shuttles worden voorzien door het Nederlandse bedrijf 2getthere en geoperationaliseerd door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. De eerste rit stond gepland in 2021,⁶⁷ maar zal worden opgeschort tot 2022.⁶⁸

3.3.C. Connected Corridor for Driving Automation (CONCORDA)

Dit Europees project heeft tot doel om hybride communicatietechnologieën in reële verkeerssituaties middels een *proof of concept* te evalueren. Op die manier bereidt het project de Europese snelwegen voor op zelfrijdende voertuigen en hoge-densiteit *truck platooning* (d.w.z. meerdere trucks die een konvooi vormen dankzij connectiviteitstechnologie en autonome vervoerssystemen). Vlaanderen focust in dit project op (1) onderzoek naar complementariteit en mogelijke synergiën tussen de onderscheiden communicatietechnologieën, (2) het testen en realiseren van een hybride communicatie-omgeving voor snelwegverkeertoepassingen, en (3) een studie, in samenwerking met imec en KU Leuven, van verkeersgerelateerde, wettelijke en businessaspecten verbonden aan de introductie van geautomatiseerd

⁶⁵ Zie voor meer informatie: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/ontwerp_van_federaal_its-plan.pdf.

⁶⁶ Zie voor meer informatie: <https://www.flandersmake.be/nl>.

⁶⁷ Zie voor meer informatie: <https://www.brusselsairport.be/en/pressroom/news/self-driving-people-mover>.

⁶⁸ Zie <https://www.tijd.be/ondernemen/diensten/vlaamse-test-met-zelfrijdende-bus-belandt-op-dood-spoor/10258084.html>.

vervoer. Het project liep in 2020 af.⁶⁹

3.3.D. Smart Highway

Dit project, in samenwerking met KU Leuven, imec en Flanders Make, vult de geavanceerde testomgeving voor zelfrijdende voertuigen, opgezet in het kader van het CONCORDA-project, verder aan. Meer bepaald wordt verder ingezoomd op technologieën die communicatie tussen verschillende voertuigen en tussen de voertuigen en de weginfrastructuur mogelijk maken. Hierbij wordt ook gekeken naar aspecten verbonden aan sensoren, fusie van gegevens en gegevensbeveiliging.⁷⁰

3.3.E. Mobilidata

Dit initiatief van de Vlaamse overheid, met imec als projectcoördinator, realiseert innovatieve verkeersoplossingen om het verkeer vlotter en veiliger te maken voor elke weggebruiker. Aan de hand van een netwerk van duurzame, slimme en betrouwbare gegevens en geconnecteerde systemen wil het de bereikbaarheid en mobiliteit waarborgen, de leefbaarheid verhogen en de verkeersonveiligheid en schade aan het milieu terugdringen. Op termijn zal de uitrol van een dergelijke slimme gegevensinfrastructuur aan de basis liggen voor de infrastructuur die noodzakelijk is voor zelfrijdende voertuigen in Vlaanderen. Het programma loopt tot 2023.⁷¹

3.4. Aanbevelingen voor autonome voertuigen

Net zoals in het eerste rapport, reikt het Kenniscentrum Data & Maatschappij enkele aanbevelingen en aandachtspunten aan met betrekking tot autonome voertuigen.

3.4.A. Maatschappelijke en ethische aanbevelingen en aandachtspunten

- Het is niet omdat autonome voertuigen op termijn ooit technisch mogelijk zouden zijn, dat ze daarom ook wenselijk zijn. We dienen rekening te houden met zowel een veilige introductie als **psychologische drempels** zoals het verlies om zelfstandig te kunnen rijden. Er moet ook aandacht zijn voor het creëren van vertrouwen om je als 'bestuurder' over te geven aan de technologie. Hoe gaan we om met deze drempels en hoe kunnen we deze wegwerken? Meer in het algemeen moet worden nagedacht wat nog van bestuurders en gebruikers van autonome voertuigen kan worden verwacht (cf. de nood aan het evalueren van nieuwe vaardigheden bij het behalen van een rijbewijs).
- De **data-veiligheid** van autonome voertuigen moet verzekerd worden. Het zou ontoelaatbaar zijn moest een autonoom voertuig worden aangevallen door cybercriminelen. Een doordacht beveiligingsbeleid van dergelijke systemen is cruciaal om het gebruik ervan uit te rollen en aan te moedigen in de samenleving. Hierbij moet worden nagedacht over een correcte verzameling, deling, verwerking en bewaring van de gegevens.
- De opmars van autonome voertuigen moet hand in hand gaan met de verdere uitrol van een

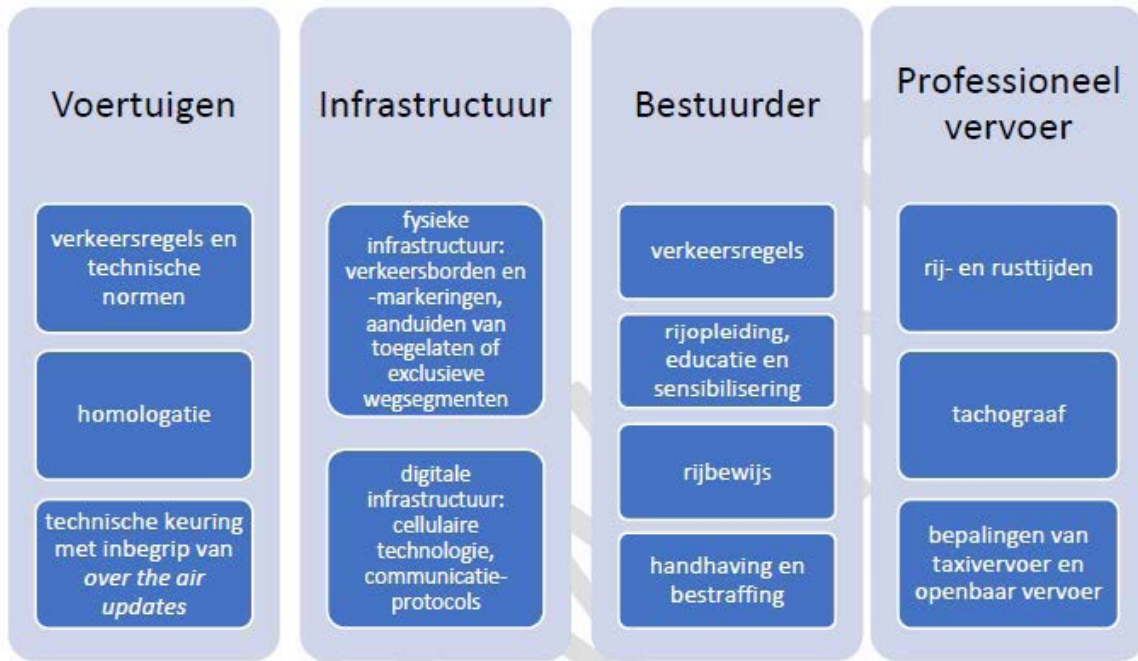
⁶⁹ Bisconceptnota aan de regering. Betreft: geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen (VR 2018 0203 DOC.0194/1BIS).

⁷⁰ Bisconceptnota aan de regering. Betreft: geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit in Vlaanderen (VR 2018 0203 DOC.0194/1BIS).

⁷¹ Zie voor meer informatie: <https://mobilidata.be/nl/over-mobilidata>.

multimodaal vervoersysteem, waarbij wordt nagedacht waar en wanneer autonome voertuigen in dit multimodaal vervoersysteem kunnen ingeschakeld worden.

3.4.B. Juridische aanbevelingen en aandachtspunten



Figuur: onderwerpen per beleidsdomein voor verwachte wijzigingen aan de regelgeving naar aanleiding van (hoog)geautomatiseerde voertuigen. FOD Mobiliteit en Vervoer. Ontwerp van Federaal ITS-plan, november 2019, 43, https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/ontwerp_van_federaal_its-plan.pdf.

De bovenstaande illustratie geeft aan in welke domeinen het onder andere nodig zal zijn om na te gaan of wijzigingen aan het regelgevend kader nodig zijn. Deze **toepasselijke regels zitten verspreid over het federale en gewestelijke niveau**. Ook het internationale niveau is in deze materie belangrijk. Zo zou artikel 8 van het Verdrag van Wenen, waarin wordt gesteld dat bestuurders controle hebben over hun voertuig, kunnen/moeten worden aangepast. Dit moet dan ook weer worden omgezet in de Belgische verkeerswetgeving. Ook moet verduidelijkt worden wie aansprakelijk kan en moet worden gesteld indien een autonoom voertuig schade veroorzaakt, en welke rol verzekeringen kunnen spelen.

Wanneer autonome voertuigen regulier zullen worden gebruikt, moet er opnieuw worden nagedacht over de **nodige 'rijvaardigheden' van bestuurders/gebruikers**. In dit kader staan de gewesten in voor de organisatie van het rijexamen, maar de federale overheid voor het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen. Dit voorbeeld geeft aan dat er **overleg en samenwerking** nodig is tussen de verschillende bestuursniveaus.

**Anderere relevante
onderwerpen**



4. Andere relevante onderwerpen

4.1. Nationale toegangspunten

In het kader van de ITS-Richtlijn werden vier gedelegeerde verordeningen aangenomen:

- Nr. 885/2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40 met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.⁷²
- Nr. 886/2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40 met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers.⁷³
- Nr. 2015/962 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40 wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft.⁷⁴
- Nr. 2017/1926 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten.⁷⁵

Deze vier gedelegeerde verordeningen vereisen dat er een **nationaal toegangspunt** wordt opgezet. België voldoet momenteel aan de vereisten van de gedelegeerde verordeningen 2017/1926 en 885/2013. Deze informatie is toegankelijk via de website www.transportdata.be. Wat betreft de toepassing van enkele bepalingen uit de gedelegeerde verordeningen 886/2013 en 2015/962 is België reeds in gebreke gesteld.⁷⁶ De intentie is er om alle gegevens die gerelateerd zijn aan de vier gedelegeerde verordeningen op te nemen op bovenvermelde website. Hier is echter een **nieuwe samenwerkingsovereenkomst** voor nodig tussen de FOD Mobiliteit en de Gewesten.

De FOD Mobiliteit betwist dat ze betrokken moet worden omdat de gevraagde gegevens volgens de FOD Mobiliteit niet onder haar bevoegdheid (zouden) vallen. De Gewesten hebben daarom een nota opgesteld waarin ze de FOD Mobiliteit verzoeken om toch mee in de samenwerkingsovereenkomst te stappen, omdat er volgens hen wel gegevens nodig zijn die onder de bevoegdheid van de FOD Mobiliteit vallen. Denk bijvoorbeeld aan de gegevens over de overgangen bij spoorwegen die al dan niet gesloten zijn.

Hoewel de Gewesten in deze materie niet afhankelijk zijn van het federale niveau, is **samenwerking wel aangewezen** om tot een volledige gegevensset te komen die in overeenstemming is met de Europese

⁷² Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 885/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het verstrekken van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen, PB L 247.

⁷³ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers, PB L 247.

⁷⁴ Gedelegeerde verordeningen (EU) 2015/962 van de Commissie van 18 december 2014 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad wat de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten betreft, PB L 157/21.

⁷⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten, PB L 272.

⁷⁶ Zie: VR 2020 1906 MED.0197/2, <https://www.flandersineu.be/sites/default/files/atoms/files/VR%202020%201906%20MED.0197-1%20Overzicht%20ontwikkelingen%20EU%20-%20mei%202020.pdf>.

wetgeving.

4.2. Ecall

ECall is een systeem dat in de EU gebruikt wordt voor voertuigen. Bij een ernstig ongeval voert het automatisch en **gratis een oproep** uit naar het noodnummer 112.⁷⁷ Deze bevoegdheid berust bij de FOD Binnenlandse Zaken en is dus een federale bevoegdheid.

Vanuit Vlaanderen is er alvast interesse om toegang tot deze gegevens te krijgen met het oog op **verkeersmanagement** en het uitvoeren van een **historische analyse**.

4.2.A. Verkeersmanagement

Op dit moment worden de gegevens van ecall doorgegeven aan een gedetacheerd persoon van de federale politie bij de verkeerscentrale. Die persoon geeft de gegevens op haar beurt door aan het verkeerscentrum. Deze laatste instantie wil de gegevens echter rechtstreeks verkrijgen omdat ze zo sneller meer gedetailleerde gegevens kan ontvangen. Deze vraag ligt voor bij de federale politie, waar de COC (Controleorgaan op de politionele informatie) nagaat of deze vraag in overeenstemming is met de regels van de AVG.

4.2.B. Historische analyses

Vanuit het Departement MOW is er eveneens de vraag naar deze gegevens om historische analyses te kunnen uitvoeren. Zo wil het Departement onder andere in kaart brengen waar ongevallen zich voordoen en wat de oorzaken daarvan zijn. Deze data vormt hiervoor een interessante aanvullende databron.

4.3. OBU (On Board Unit)

Sinds 1 april 2016 wordt in België op het volledige wegennet een kilometerheffing toegepast voor het merendeel van de voertuigen met een maximum toegelaten massa van meer dan 3,5 ton. Voor een deel van dit wegennet is er een nulheffing van toepassing. Deze kilometerheffing is een gewestelijke bevoegdheid en in 2014 werd hiertoe al een **samenwerkingsakkoord** gesloten tussen de drie gewesten.⁷⁸

Om aan de toepasselijke wetgeving te voldoen moeten de heffingsplichtige voertuigen uitgerust zijn met een werkende OBU. Die OBU kan verkregen worden bij de dienstverleners voor de tolheffing, die daarna de resultaten die de OBU's hebben geregistreerd verzamelen en de verschuldigde kilometerheffing voor elk van hun klanten factureren en de tolgelden overmaken aan de gewesten waar de kilometers gereden zijn. Satellic werd door Viapass benoemd tot "Single Service Provider" (de 'huisdienstverlener')

⁷⁷ Zie voor meer informatie: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

⁷⁸ Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

en daarnaast zijn er de zogenaamde EETS-providers (of 'EETS-dienstverleners').

In het samenwerkingsakkoord werd bepaald dat Viapass ook instaat voor het doorgeven van de gebruiksgegevens, ontdaan van privacygevoelige informatie, verkregen van de Single Service Provider, aan de gewesten ten behoeve van andere beleidsdoeleinden inzake vervoer en mobiliteit. De gegevens van de OBU's zijn zeer interessant voor onderzoeksdoeleinden. Er stellen zich echter moeilijkheden in dit verband. Er is onduidelijkheid rond het eigenaarschap van de OBU-data en de rol van de verschillende partijen (cfr. GDPR) in het kader van de captatie en verwerking van de OBU-data die de service providers ter beschikking stellen van de drie gewesten en die voor Vlaanderen door de afdeling Verkeerscentrum van het Agentschap Wegen en Verkeer worden opgehaald en bewaard. Er is een projectplan opgemaakt voor de verwerking van deze ruwe data naar geaggregeerde verkeersgegevens die gebruikt kunnen worden als input voor onderzoek, verkeersmanagement en ontwikkeling en exploitatie van andere diensten en deze verkeersgegevens hiervoor ook vrij toegankelijk te maken. Aan de realisatie van dit projectplan wordt momenteel gewerkt.

Daarnaast zijn de gegevens van de OBU's specifiek gericht op de tolheffing wat ervoor zorgt dat de ruwe gegevens niet zomaar bruikbaar zijn voor onderzoek en vooreerst door het Verkeerscentrum verwerkt worden tot bruikbare gegevens. In het verleden kwam de data van EETS-providers maar met mondjesmaat binnen, maar dit probleem begint stilaan opgelost te geraken. Een juridische verankering van het technisch design van de data en van de termijn voor het ter beschikking stellen van de data zou dit kunnen oplossen.

Besluit



5. Besluit

Dit rapport toont aan dat de bevoegdheden voor wat betreft mobiliteit sterk met elkaar verweven zijn. Daarnaast zijn ook het internationale en Europese niveau van belang. In vele dossiers botsen de bevoegdheden en de belangen met elkaar, wat voor vertragingen en onduidelijkheden kan zorgen. Wat daarbij opvalt, is dat het niet te herleiden is tot één specifiek probleem. Ieder dossier⁷⁹ heeft zijn eigenheden en uitdagingen. Soms gaat het daarbij niet alleen over juridische of politieke beslommeringen, maar moeten ook technische hindernissen worden overwonnen.

⁷⁹ Vlaamse Decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, 10 augustus 2015; Waals Decreet van 16 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing voor het wegengebruik door zware vrachtwagens, 28 juli 2015; Ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, 12 augustus 2015.



Kenniscentrum Data & Maatschappij

Pleinlaan 9

1050 Brussels

info@data-en-maatschappij.ai

www.data-en-maatschappij.ai

