



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
BETREFFENDE HET INVOEREN VAN INTELLIGENTE
VERVOERSSYSTEMEN OP HET GEBIED VAN WEGVERVOER EN VAN
INTERFACES MET ANDERE VERVOERSWIJZEN**

Aanvrager	Minister E. Van den Brandt
Verzoek ontvangen op	05/05/2025
Uiteenzetting	16/06/2025
Bezorgde documenten	Voorontwerp van ordonnantie betreffende het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en van interfaces met andere vervoerswijzen Nota aan de regering en presentatie door Koen Vandekerkhove (Brussel Mobiliteit)
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	15.09.2025

De commissie heeft het voorontwerp doorgenomen van de ordonnantie betreffende het voorzien in het nodige juridische en technische kader voor het invoeren van coöperatieve intelligente vervoerssystemen (ITS-C) zoals bedoeld in richtlijn 2010/40/EU, als gewijzigd bij richtlijn 2023/2661/EU.

ITS'en zijn systemen waarin informatie- en communicatietechnologieën worden toegepast op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen, om het verkeersbeheer te verbeteren, het wegvervoer veiliger te maken, de doeltreffendheid ervan op het gebied van energiebesparing te verhogen en de effecten ervan op het milieu te verminderen zodat de vervoersnetten veiliger, gecoördineerder en rationeler kunnen worden gebruikt. ITS'en verbinden aldus telecommunicatie, elektronica en informatietechnologie met vervoersengineering om vervoerssystemen te plannen, te ontwerpen, te exploiteren, te onderhouden en te beheren.

Richtlijn 2023/2661/EU, die door deze ordonnantie wordt omgezet, breidt het concept ITS uit naar het concept C-ITS of "coöperatieve intelligente vervoerssystemen", namelijk intelligente vervoerssystemen die het ITS-gebruikers mogelijk maken te interageren en samen te werken door beveiligde en betrouwbare berichten uit te wisselen zonder dat ze elkaar vooraf kennen

en op een niet-discriminerende manier, en breidt dit concept ook uit naar duurzame mobiliteit. De richtlijn voert ook het concept “multimodale digitale mobiliteitsdienst” in, 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.

De omzetting is vooral bedoeld voor het organiseren van de governance, interoperabiliteit en beschikbaarheid van mobiliteitsgegevens, met andere woorden de “infrastructuur achter de schermen”, wat essentieel zal zijn voor het correct werken van de diensten in de toekomst. Met andere woorden, het is niet de bedoeling om frontends voor eindgebruikers te creëren of te reguleren.

Art. 3. Definities en Art. 5 - Samenwerking met de betrokken belanghebbenden

De commissie steunt de samenwerking tussen belanghebbenden waarin wordt voorzien. Het begrip “betrokken belanghebbenden” wordt niet gedefinieerd in de richtlijn, maar in artikel 3 van de ordonnantie. De commissie dringt erop aan dat beter rekening wordt gehouden met de concrete realiteit en specifieke behoeften van personen met een handicap, kwetsbare mensen en digitale en genderongelijkheden, en dat het nodig is te zorgen voor een inclusieve vertegenwoordiging van de belanghebbenden.

De commissie beveelt aan de “representatieve middenveldorganisaties” uitdrukkelijk toe te voegen, die personen met een handicap, feministische organisaties, en lokaal verankerde organisaties die strijden tegen armoede of digitale ongelijkheid vertegenwoordigen.

Art. 7. Bescherming van persoonsgegevens

De ordonnantie voorziet in de mogelijkheid voor de regering om de categorieën van persoonsgegevens op te stellen en te wijzigen in het licht van de evolutie van de specificaties van de Europese Commissie. De commissie steunt paragraaf 4, waarin wordt geëist dat de persoonsgegevens bij voorkeur geanonimiseerd dan wel gepseudonimiseerd moeten worden (zoals gedefinieerd in verordening 2016/679/EU).

De commissie beveelt aan waakzaam te blijven bij het concrete gebruik van de verzamelde gegevens (camera's, sensoren, enz.) ter voorkoming van alles wat discriminatie of intrusie kan veroorzaken, met name ten aanzien van bepaalde groepen (tot hun zogenaamde ras herleide jongeren, transgenders, gebruikers zonder smartphone, ...).

De commissie is van mening dat het principe van gegevensbescherming moet worden verzoend met het principe van niet-discriminerende, directe en tijdige toegang tot essentiële gegevens (verkeer, werkzaamheden, incidenten) voor professionele vervoersoperatoren, om de doeltreffendheid en veiligheid van hun diensten te verbeteren. Voor de rest moet een eerlijk wederkerigheidsmodel voor gegevens worden onderzocht, dat toelaat dat particuliere actoren die mobiliteitsgegevens genereren in ruil daarvoor toegang krijgen tot verrijkte openbare gegevens, in strikte overeenstemming met de AVG en de intellectuele eigendomsrechten.

Aanbevelingen voor de uitvoering van de ordonnantie

Een deel van de bevoegdheden om ITS-systemen te implementeren wordt door de wetgever gedelegeerd aan de regering en zal het voorwerp zijn van uitvoeringsbesluiten voor de omzettingssordonnantie.

De commissie benadrukt overigens dat de operationele waarde van het concept C-ITS, met name voor mobiliteitsprofessionals, absoluut zal afhangen van hun technische en operationele interoperabiliteit met de systemen die in de gewesten worden gebruikt. Het is absoluut noodzakelijk dat de komende uitvoeringsbesluiten en de herziening van het federale samenwerkingsakkoord voorzien in concrete mechanismen om deze interoperabiliteit te garanderen, om elke dienstonderbreking aan de gewestgrenzen te vermijden en een vlotte en doeltreffende mobiliteit in de metropolitane gemeenschap te verzekeren.

De commissie vestigt de aandacht op de uitdagingen met betrekking tot het dichtn van de digitale kloof, gelijke kansen en het terdege rekening houden met gender- en handicapaspecten: de digitale, financiële en sociale toegankelijkheid van mobiliteitsdiensten, de kosteloosheid van de dienstverlening, de terbeschikkingstelling van communicatiekanalen voor reizigers die inclusief en offline zijn, het beheer van gevoelige gegevens in verband met verplaatsingsgewoonten en de risico's die verbonden zijn aan geolocatie

In het bijzonder trekt de commissie de aandacht op de noodzaak om relevante, praktisch toepasbare en gerechtvaardigde indicatoren vast te stellen die moeten worden verzameld in het kader van de implementering van de gelijkekansenmainstreaming¹ en om er uitdrukkelijk in te voorzien dat de verwerking ervan moet beperkt blijven tot specifieke doeleinden in verband met die concrete mainstreaming, in overeenstemming met de AVG. Dit brengt met name met zich mee dat de doeleinden voor het verzamelen van de gegevens, de aard ervan, de toegangsvoorwaarden alsook de bewaarperiode duidelijk moeten worden bepaald. Deze gegevens omvatten onder andere de gegevens met betrekking tot gender en handicap, respectievelijk in toepassing van de ordonnanties van 29 maart 2012 en 8 december 2016 houdende de integratie van de genderdimensie of de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Mainstreaming houdt immers een opvolging in van de impact op of de concrete toepassing van het overheidsbeleid door verschillende bevolkingsgroepen, om bestaande ongelijkheden vast te stellen en er gepast op te reageren. Die opvolging laat toe na te gaan of de uitvoering van het beleid niet voor ongelijkheid zorgt of die bestendigt, en of het op een billijke manier ten goede komt van iedereen. Deze gegevens zijn dus onontbeerlijk voor de uitrol van een daadwerkelijk inclusief mobiliteitsbeleid.

Ten slotte vestigt de commissie de aandacht op de noodzaak om begeleiding en steun te verlenen aan kmo's en zelfstandigen in de mobiliteitssector, die zichzelf zullen moeten uitrusten en opleiden om zich aan de nieuwe C-ITS-technologieën aan te passen. Deze begeleiding is essentieel om te zorgen voor een eerlijke transitie die de economische ongelijkheid tussen de operatoren niet vergroot.

¹ "Gelijkekansenmainstreaming": een beleid dat rekening houdt met het genderspect en de specifieke behoeften van vrouwen en mannen bij het uitdenken en uitvoeren van het Brusselse overheidsbeleid, om bestaande ongelijkheden te voorkomen of terug te dringen en om ervoor te zorgen dat alle burgers billijk de vruchten plukken van de acties.