

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Ontwerp besluit van de Vlaamse Regering ter uitvoering van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, wat betreft de mobiliteitsmonitoring en de voortgangsrapportage

## Definitieve goedkeuring

### Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van besluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage.

Voor de mobiliteitsmonitoring worden de randvoorwaarden vastgelegd voor de opbouw van een mobiliteitsinformatiesysteem waarin diverse vormen van informatie worden samengebracht die moeten toelaten de mobiliteitstoestand op Vlaams niveau en per vervoerregio te beschrijven en op te volgen. Het systeem moet er voor zorgen dat relevante gegevens op een kwalitatieve en consistente manier in een gegevensbank worden opgenomen en bijgehouden.

Op basis van deze gegevens zal ook het voortgangsrapport worden opgemaakt dat dient om na te gaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de regionale mobiliteitsplannen worden bereikt of al dan niet moeten worden bijgestuurd.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

#### 1. Decreet basisbereikbaarheid

Het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 zet de lijnen uit voor het mobiliteitsbeleid en de plaats die de mobiliteitsvisie en -plannen innemen op Vlaams niveau en in de vervoerregio's om de ambitie en doelstellingen te bereiken. Een visie wordt ontwikkeld voor een langere termijn. Een regionaal mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van minimum tien jaar en kan een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar omvatten. De doorkijkperiode is gericht op één of meerdere eindbeelden in de verre toekomst en bevat bijgevolg de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen. Om de

voortgang in het bereiken van de beleidsdoelstellingen op te volgen, wordt voorzien in een mobiliteitsmonitoringsysteem en voortgangsrapportering.

Een regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Op basis van de voortgangsrapportering moet het mogelijk zijn om bijstellingen te doen. Het rapport geeft inzicht in de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd en/of bijdragen tot de gewenste mobiliteitstoestand. Het laat ook toe dat na evaluatie niet steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt, doch dat men zich kan beperken tot een aantal actualisaties.

## 2. Bestuursdecreet

Het Bestuursdecreet d.d. 7 december 2018 regelt voor het Vlaamse Gewest over alle beleidsdomeinen heen diverse bestuurlijke aspecten met het oog op een kwaliteitsvolle en digitale dienstverlening inzake bestuurlijke samenwerking tussen verschillende overheden, communicatie en informatie-uitwisseling en dit in afstemming op Europese Richtlijnen in dit domein. We zullen dan ook maximaal gebruik maken van dit algemeen en gemeenschappelijk kader, zowel voor de huidige en toekomstige uitbouw van het mobiliteitsmonitoringsysteem en enkel in bijkomende bepalingen voorzien waar specifiek nodig.

Zo bevat dat decreet reeds algemene bepalingen inzake het verzamelen, uitwisselen en beheren van informatie. Het decreet voorziet ook in bepalingen in relatie tot de uitbouw van centrale informatiebronnen en het toegankelijk maken voor het publiek, waar een systeem met mobiliteitsinformatie idealiter op kan aansluiten.

## 3. Open data-charter

Het zo vlot mogelijk beheren en uitwisselen van gegevens op elektronische wijze, vraagt om het gebruik van open standaarden. Op 23 september 2011 keurde de Vlaamse Regering een conceptnota over open data goed. Op 22 mei 2018 heeft het stuurorgaan Vlaams Informatie- en ICT-beleid het open data-charter onderschreven. Het open data-charter is een duidelijke intentieverklaring van alle Vlaamse departementen en agentschappen, provinciale en lokale besturen om verdere stappen te zetten met betrekking tot de realisatie van open data.

Open data is de norm in Vlaanderen. Op 16 september 2016 keurde de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit voor het hergebruik van overheidsinformatie definitief goed. Aan de hand van dit uitvoeringsbesluit heeft de Vlaamse Regering onder andere modellicenties voor hergebruik van overheidsinformatie en open data bepaald. Zo geldt het DCAT-AP applicatieprofiel (DCAT-AP VL) als aanbeveling voor de Vlaamse en lokale overheden voor het publiceren van metadata voor open data. Op 13 juni 2019 keurde het stuurorgaan Vlaams Informatie- en ICT-beleid het DCAT-AP applicatieprofiel goed als Vlaamse OSLO standaard (i.e. Open Standaarden voor Linkende Organisaties).

In de huidige legislatuur wordt deze visie nog verder aangescherpt in de visienota Lokaal Digitaal, die op 3 juni 2021 werd voorgesteld aan de minister bevoegd voor de digitalisering en de minister bevoegd voor het binnenlands bestuur en het stedenbeleid. Interbestuurlijke samenwerking, data, generieke bouwstenen, OSLO- en VLOCA-standaarden nemen hierin een centrale positie.

Er zijn reeds verschillende OSLO-standaarden ontwikkeld en van toepassing inzake informatie-uitwisseling voor het beheer van weginfrastructuur en verkeersstromen. Op 23 april 2020 werd het applicatieprofiel OSLO-Mobiliteit: Trips en Aanbod gelanceerd. Dit profiel toont hoe termen uit de onderliggende vocabularia gebruikt moeten worden om gegevens uit te wisselen over (1) door personen uitgevoerde reizen en (2) de mobiliteitsdiensten die ze daarvoor ter beschikking hebben, en

zal dus dienstdoen voor de uitwisseling van gegevens met de Mobiliteitscentrale in uitvoering van het Decreet Basisbereikbaarheid.

Door principieel aan te sluiten bij deze centrale, technologisch ondersteunde instrumenten, zijn we van een aantal principes en randvoorwaarden verzekerd waardoor bijkomende regelgeving in voorliggend besluit dan ook niet meer noodzakelijk is.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Wetgevingstechnisch en taaladvies nr. 2021/513 werd verkregen op 7 januari 2022.

De Inspectie van Financiën heeft gunstig advies verleend op 4 januari 2022.

Het begrotingsakkoord werd verkregen op 24 januari 2022.

Het ontwerp van besluit werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 28 januari 2022 (VR 2022 2801 DOC.0101/1 tot en met DOC.0101/4).

Het MORA-advies werd verleend op 18 maart 2022.

De MORA formuleerde een aantal algemene vragen over de samenhang tussen het decreet en reeds goedgekeurde uitvoeringsbesluiten en voorliggend ontwerp van besluit, en het decreet Vervoersautoriteit en duidt op een aantal hiaten.

- Het integraal kader dat wordt beoogd zijn de bepalingen vastgelegd in het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 (incl. wijzigingen van 9 oktober 2020 en 23 december 2021). Zo werd door een decretale aanpassing afgestapt van een planningshiërarchie, toch zijn er voldoende bepalingen die een inhoudelijke samenhang moeten verzekeren tussen de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de regionale en lokale mobiliteitsplannen (art. 11 §1, art. 18 §2 tweede lid, art. 21 §2 tweede lid). Omwille van de 'autonomie' die het decreet aan de vervoerregio's geeft inzake de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen (RMP), is het niet mogelijk om dwingend gezamenlijke doelstellingen op te leggen. Maar de deelname van de Vlaamse instanties en de regierol van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zorgen ervoor dat er gewaakt wordt over gemeenschappelijke definities en waarden en de gewenste onderlinge afstemming tussen vervoerregio's en met het Vlaamse niveau.
- De oprichting van een DAB Vervoersautoriteit (VA) is een instrument inzake operationalisering en niet in tegenspraak met het Decreet Basisbereikbaarheid.
- Wat de vraag tot aanstelling van een stakeholdersmanager voor goederenvervoer per vervoerregio betreft, verwijzen we naar de decretale bepaling dat elke vervoerregio over de autonomie beschikt om de vervoerregioraad naar wens uit te breiden, op maat te organiseren en ook bij de opmaak van hun participatieplan erop toe te zien dat alle relevante stakeholders worden betrokken. Dat geldt ook voor de expertise die voor de betreffende vervoerregio gewenst is om het goederenvervoerbeleid te bepalen tijdens het opmaakproces van het RMP. Het is daarbij ook toegestaan om voor een stakeholdermanager te kiezen.
- Er worden geen nadere regels bepaald voor een voortgangsrapportering op Vlaams niveau omdat de opvolging van de Vlaamse Mobiliteitsvisie zal gebeuren via "Vizier 2030". De doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040 zijn toegevoegd aan dit 2030-doelstellingskader voor Vlaanderen (zie VR 2020 0210 DOC.1078/1). De indicatorenset "Vizier 2030", is het VO-brede doelstellingskader dat invulling geeft aan de oproep van de Verenigde Naties om de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) uit de mondiale 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling te vertalen naar eigen doelstellingen en beleid.
- De bevoegdheid van de vervoerregio's (VVR's) om het voortgangsrapport van de RMP's op te stellen, is gekoppeld aan hun decretale taakstelling (art. 8 §1) inzake voorbereiden, opmaken,

opvolgen en evalueren en in voorkomend geval de herziening van het RMP. Deze taakstelling leidt in de praktijk tot een gedeelde verantwoordelijkheid tussen gemeenten en het Vlaamse niveau en waarbij ook het RMP op Vlaams niveau wordt geformaliseerd (Besluit van de Vlaamse Regering van 20 november 2020 betreffende de regionale mobiliteitsplannen met integratie van de milieueffectrapportage). In voorkomend geval kan de algemene bepaling van artikel 8 §2, van het decreet Basisbereikbaarheid<sup>1</sup> worden ingeroepen om op Vlaams niveau initiatief te nemen de VVR's aan te zetten, te begeleiden naar de monitoring... hen terecht te wijzen.

Voor wat betreft voorgaande is er dan ook geen nood aan aanpassingen, noch aan het decreet, noch aan de uitvoeringsbesluiten die voor het Decreet Basisbereikbaarheid reeds zijn opgemaakt, noch aan voorliggend ontwerp van besluit.

De aanbevelingen die worden gemaakt in relatie tot de opbouw en uitrol van het mobiliteitsmonitoringsysteem worden meegenomen in de verdere operationalisering van het MoMo onder leiding van het Departement MOW (zie 3.), maar vallen buiten de reikwijdte van dit uitvoeringsbesluit,

Tenslotte formuleerde de MORA ook een aantal specifieke aanpassingen aan het voorliggend ontwerp van besluit:

- Artikel 3: "integratie van private spelers en spelers onder federale bevoegdheid". De integratie van beoogde federale gegevens werd reeds op decretaal niveau geregeld in art. 24. De beoogde data van private spelers zullen worden gecaptureerd via de overeenkomsten/verplichte data-uitwisseling met de Hoppincentrale, Vervoersautoriteit of dienstenovereenkomsten. De ruwe data blijven bij de gegevensbeheerders en zullen pas na pseudonimisering en aggregatie in de gegevensbank worden opgenomen.
- Artikel 3: "uitbreiding van het aantal thema's met bereikbaarheidsindicatoren, doorstroming en maatschappelijke indicatoren". Er is in het ontwerp van besluit bewust gekozen voor een generieke minimale opsomming van thema's die zo universeel mogelijk te interpreteren zijn. De door de MORA voorgestelde thema's vragen reeds een bewerking of combinatie van basisgegevens. Op basis van de gegevensset en in combinatie met andere bronnen (zoals bevolkingsgegevens e.d.) zullen er veel meer parameters kunnen worden berekend. Omwille van het evolutief karakter van dergelijke parameters en de nood aan een ontegensprekelijke definitie die futureproof zou moeten zijn, is het niet raadzaam om dergelijke bepalingen in dit type van uitvoeringsbesluit te verankeren.
- Artikel 6: "een vijfjaarlijkse evaluatie van het RMP met een sneltoets en de opmaak van een jaarlijks voortgangsrapport". De opbouw van het voortgangsrapport zoals wordt beoogd in artikel 6 van het ontwerp van besluit integreert de evaluatie van het regionaal mobiliteitsplan die het decreet halfweg de bestuursperiode voorziet en waarop de voortgang, een eventuele gehele of gedeeltelijke herziening van het plan kan volgen. Het decreet voorziet niet in een bijkomend instrument zoals de sneltoets die de MORA voorstelt. Het voortgangsrapport jaarlijks opmaken is niet realistisch en weinig zinvol.

Er worden bijgevolg geen aanpassingen aangebracht aan het voorliggend ontwerp van besluit.

Het advies wetgeving van de Vlaamse Toezichtcommissie nr. 2022/017 werd verleend op 15 februari 2022.

In haar advies geeft de Vlaamse Toezichtcommissie aan dat het ontwerp niet duidelijk stelt of er al dan niet geanonimiseerde, dan wel gepseudonimiseerde persoonsgegevens worden verwerkt in het mobiliteitsmonitoringsysteem.

Zij verwijst hierbij naar artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid waar een opsomming staat van gepseudonimiseerde persoonsgegevens die kunnen verwerkt worden in het

---

<sup>1</sup> Art. 8 §2: "Als de VVRR geen beslissing neemt omtrent de opdrachten en taken, vermeld in paragraaf 1, kan de VR op eigen initiatief beslissen over de onder haar ressorterende bevoegdheden."

mobiliteitsmonitoringsysteem en naar artikel 2 van het ontwerp waarbij lokale besturen en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen van de Vlaamse overheid hun medewerking moeten verlenen aan de ontwikkeling en actualisering van de gegevensbank.

Hierbij moet genuanceerd worden dat het volledige mobiliteitsmonitoringsysteem bestaat uit twee segmenten, afhankelijk van de verzameling en verwerking van persoonsgegevens.

Artikel 24, §1, derde lid, van het decreet betreft het segment dat gevoed wordt door gepseudonimiseerde persoonsgegevens. Omwille van de AVG en de vaststaande adviespraktijk van de VTC en de Raad van State, is de uitwerking hiervan samen met de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens opgenomen in het decreet.

Voorliggend ontwerp van besluit wil het tweede segment van het mobiliteitsmonitoringsysteem verder uitwerken dat betrekking heeft op geanonimiseerde en metagegevens en zal bijgevolg geen persoonsgegevens bevatten.

Artikel 24, §1, derde lid, van het decreet en voorliggend ontwerp kunnen bijgevolg als aanvullend aan elkaar worden gezien en zullen samen het totale mobiliteitsmonitoringsysteem vormen.

Aangezien voorliggend ontwerp van besluit enkel van toepassing is op de verzameling en verwerking van anonieme en metagegevens, is het niet noodzakelijk om de tekst van het ontwerp aan te passen aan de opmerking van de VTC.

De Raad van State verleende advies nr. 71.235/3 op 21 april 2022.

De Raad van State merkt in haar advies op dat de aanhef van het ontwerp moet worden aangepast met betrekking tot de rechtsgronden van het voorliggend ontwerp van besluit. De aanhef werd in deze zin aangepast.

De Raad van State geeft verder mee dat niet enkel het advies dient te worden ingewonnen van de Vlaamse Toezichtcommissie, maar ook het advies van de (federale) Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 'tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit'.

Inmiddels werd bij artikel 10/1 van het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens opgericht. De Vlaamse toezichtcommissie (VTC) is een autonome dienst met rechtspersoonlijkheid en is als toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 36, lid 4, van de AVG verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van de AVG door de instanties. Ingevolge artikel 51, lid 1, van de AVG kan immers elke lidstaat één of meer onafhankelijke overheidsinstanties, verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van deze verordening, oprichten.

Sinds de bekendmaking van de aanstelling van de leden van de VTC door de Vlaamse Regering in het Belgisch Staatsblad d.d. 29 maart 2019, is de VTC ingevolge artikel 10/4, §1, van voornoemd decreet bevoegd om hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering adviezen te verstrekken omtrent elke aangelegenheid met betrekking tot de verwerkingen van persoonsgegevens. Er moet aldus worden vastgesteld dat er in dit geval een advies is waarbij het ontwerp is getoetst aan de AVG.

Tenslotte stelt de Raad van State dat het ontworpen artikel 2 van het besluit onvoldoende weergeeft dat het enkel betrekking heeft op de verzameling en verwerking van geanonimiseerde, technische en geaggregeerde gegevens. De Raad verwijst hierbij, net zoals de VTC, naar artikel 24, §1, derde lid waar een opsomming is gemaakt van gepseudonimiseerde persoonsgegevens die door

het mobiliteitsmonitoringsysteem kunnen worden verzameld en verwerkt, alsook naar artikel 24, §2 waarbij het departement identificatiegegevens kan opvragen bij het Rijksregister in het kader van onderzoek ter ondersteuning van het mobiliteitsmonitoringsysteem. Ook de verwijzing naar Titel III, Hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Bestuursdecreet laten vragen rijzen of de bedoelde verzameling en verwerking van gegevens in het ontworpen artikel 2 enkel betrekking heeft op geanonimiseerde, technische en geaggregeerde gegevens.

Hierop werd geantwoord dat het volledige mobiliteitsmonitoringsysteem bestaat uit twee segmenten, afhankelijk van de verzameling en verwerking van persoonsgegevens.

Artikel 24, §1, derde lid, van het decreet betreft het segment dat gevoed wordt door gepseudonimiseerde persoonsgegevens. Omwille van de AVG en de vaststaande adviespraktijk van de VTC en de Raad van State, is de uitwerking hiervan samen met de essentiële elementen voor de verwerking van persoonsgegevens opgenomen in het decreet.

Voorliggend ontwerp van besluit wil het tweede segment van het mobiliteitsmonitoringsysteem verder uitwerken dat betrekking heeft op geanonimiseerde en metagegevens en zal bijgevolg geen persoonsgegevens bevatten.

Artikel 24, §1, derde lid, van het decreet en voorliggend ontwerp kunnen bijgevolg als aanvullend aan elkaar worden gezien en zullen samen het totale mobiliteitsmonitoringsysteem vormen.

De verwijzing naar Titel III, Hoofdstuk 3, afdeling 3 van het Bestuursdecreet in het laatste lid van het ontworpen artikel 2 is ook samen te lezen met het eerste lid, punt 2°. Voorliggend ontwerp van besluit heeft niet als bedoeling om rechtstreeks gegevens bij de burger op te vragen. Het betreft enkel anonieme en technische gegevens.

Het gebruik van artikel III.69 van het Bestuursdecreet zou de verwerking van persoonsgegevens van de burger met zich meebrengen, wat geenszins de bedoeling is van dit ontwerp van besluit.

Hierop volgend laat de Raad van State in haar advies weten dat in zoverre de Vlaamse Regering in artikel 24, § 1, eerste lid, van het decreet van 26 april 2019 wordt gemachtigd om de inhoud van het mobiliteitsmonitoringsysteem te regelen, vermog zij inderdaad te bepalen dat het systeem in kwestie, naast de in het derde lid van die bepaling vermelde gepseudonimiseerde gegevens, "technische en anonieme gegevens" bevat, zolang het niet om andere persoonsgegevens gaat dan de voormelde gepseudonimiseerde gegevens.

De Raad stelt verder voor om specifiek te verwijzen naar de gepseudonimiseerde gegevens vermeld in artikel 24, §1, derde lid, waarbij duidelijk wordt gemaakt dat het voorliggend ontwerp van besluit een aanvulling is op hetgeen reeds bepaald is in artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid. Ook zou in het laatste lid van het ontworpen artikel 2 duidelijk moeten worden aangegeven dat de lokale besturen en de privaatrechtelijke en publiekrechtelijke rechtspersonen binnen de Vlaamse overheid enkel anonieme, technische en geaggregeerde gegevens moeten aanleveren.

Hiermee kon worden ingestemd en het ontwerp is in die zin aangepast.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Het voorliggende ontwerp van besluit bevat nadere bepalingen voor de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage in aanvulling van artikel 24 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Het gaat ook in op de rol van het voortgangsrapport in het cyclisch planproces van het regionaal mobiliteitsplan zoals bepaald in artikel 11 van hetzelfde decreet.

Met dit besluit wordt het segment van de mobiliteitsmonitoring in het leven geroepen dat enkel betrekking heeft op de verzameling en verwerking van metagegevens en geanonimiseerde, technische en geaggregeerde gegevens. Dit besluit is een aanvulling op artikel 24, §1, derde lid en artikel 24, §2 van het decreet van 26 april 2019 dat het andere segment van de mobiliteitsmonitoring regelt die gevoed wordt door gepseudonimiseerde gegevens en identificatiegegevens verkregen via het Rijksregister.

Ten behoeve van de mobiliteitsmonitoring worden een aantal basisvereisten vastgelegd voor de opbouw en het bijhouden van een mobiliteitsinformatiesysteem. Dit systeem wordt gevoed door kwantitatieve gegevens gebaseerd op reële metingen of tellingen, of gebaseerd op modellering of een combinatie van beiden. Het betreft het samenbrengen van informatie en gegevens die op zichzelf als bouwstenen kunnen dienen voor rapporteringen, analyses, bevragingen, hergebruik, ... Het centraal bijhouden van deze gegevens moet kwaliteit en consistentie verzekeren. Anderzijds wordt ook een koppeling gemaakt met andere betrokken actoren in de mobiliteitsontwikkeling in het Vlaams Gewest, die vanuit hun rol en verantwoordelijkheden ook relevante gegevens kunnen aanreiken, verrijken of voor eigen doeleinden hergebruiken. In dat laatste geval is het belangrijk dat ook basisinformatie over die gegevensbronnen centraal wordt bijgehouden en afspraken worden gemaakt over het aanwijzen van gegevensbronnen die kunnen worden beschouwd als de standaardgegevens en waar mogelijk evolueren naar een unieke gegevensbron.

Het besluit bevat eveneens een aantal bepalingen over de voortgangsrapportage. Het opvolgen van de evolutie van de mobiliteitstoestand in relatie tot de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid wordt decretaal verankerd door een koppeling te maken tussen het voortgangsrapport en het cyclisch planproces. In dit besluit wordt dat principe verder uitgewerkt.

### B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

#### Artikel 1.

De definitie in dit artikel spreekt voor zich.

#### Artikel 2.

In dit artikel wordt een algemeen beeld gegeven van het mobiliteitsmonitoringssysteem dat zal bestaan uit diverse vormen van informatie.

Een overzicht van metagegevens moet bijdragen tot een zo volledig mogelijk beeld van beschikbare informatie en gegevens die kunnen bijdragen tot de beschrijving en opvolging van de mobiliteitstoestand en het mobiliteitsbeleid. Metagegevens bevatten voor elke informatiebron of set van gegevens de basisinformatie: identificatiegegevens, contactgegevens en eventuele informatie over dienstverlening, formele hoedanigheden. Het is immers niet noodzakelijk, maar ook niet altijd mogelijk of wenselijk, om zelf alle (bron-)gegevens te verwerven, maar dergelijk overzicht biedt een belangrijke wegwijzer naar bruikbare, nuttige, beschikbare informatie. In vele gevallen worden ruwe, brongegevens reeds door de verantwoordelijke data-owner als open data ontsloten of mits specifieke

hergebruiksvoorwaarden, Het is niet de bedoeling om deze verantwoordelijkheden en functionaliteiten integraal over te nemen in de gegevensbank het mobiliteitsmonitoringssysteem.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat decretaal aangewezen is als beheerder van het mobiliteitsmonitoringssysteem zal instaan voor de ontwikkeling en de productie van een gegevensbank die relevante, beschikbare technische en geanonimiseerde gegevens verzamelt. Voor de verwerking van persoonsgegevens werden reeds de bepalingen verankerd in artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid. Voor andere gegevens kan worden verwezen naar bepalingen inzake bijhouden en uitwisseling van overheidsinformatie, zoals vastgelegd in het decreet Bestuursdecreet. Het monitoringsysteem focust op het Vlaamse niveau, maar zal in het kader van de taakstelling van het decreet Basisbereikbaarheid ook invulling geven aan het inzichtelijk maken van beschikbare data op vervoerregioniveau. Anderzijds kunnen technische gegevens wel via kaartmateriaal op feitelijke locatie worden gevisualiseerd.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken staat ook in voor de permanente doorontwikkeling en het beheer van een aantal gevalideerde verkeersmodellen. Deze worden ingezet om een inschatting te maken van enerzijds de huidige verkeersstromen op basis van verkeerstellingen, socio-demografische gegevens, gedragsenquêtes zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag en anderzijds van de toekomstige verkeersstromen op basis van het huidig verkeersgedrag, de evolutie in socio-demografische gegevens en ontwikkelingen op infrastructureel, ruimtelijk en/of beleidsmatig vlak... Deze verkeersmodellen geven ook een kwantitatieve onderbouwing van de effecten van infrastructurele, ruimtelijke en beleidsmaatregelen. Deze verkeersmodellen krijgen geen jaarlijkse actualisatie, maar hebben een bepaald basisjaar en een toekomstjaar.

Als beheerder van het mobiliteitsmonitoringssysteem bewaakt het departement de kwaliteit. Zo zal het departement instaan voor de screening van de beschikbare datasets inzake wetenschappelijke onderbouwing, betrouwbaarheid, volledigheid, correcte verwerking,... Voor de periodieke opname van gegevens dient ook de continuïteit van de gegevens aan bepaalde standaarden te voldoen om tot een correcte vergelijking over de jaren heen te komen. Het departement ziet er op toe dat aangeleverde gegevens conform zijn aan de wettelijke bepalingen en toepasselijke afspraken en staat in voor de validatie. Het departement zal ook toezien om een correcte ontsluiting van de gegevens. Hetzij intern naar betrokken medewerkers van de entiteiten binnen het beleidsdomein voor de uitvoering van hun specifieke taken, hetzij naar andere actoren en overheden of de burger, conform de bepalingen van het decreet Basisbereikbaarheid en het Bestuursdecreet.

Voor de uitbouw van het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt ook gerekend op de samenwerking met de andere overheidsinstanties in het Vlaamse Gewest, in casu de lokale overheden op gemeentelijke en provinciaal niveau) die over eigen relevante gegevens beschikken. Voor de basisafspraken inzake de uitwisseling van gegevens wordt beroep gedaan op de bepalingen van afdeling 3 van titel III van het Bestuursdecreet. Het gaat hierbij enkel om anonieme, technische en geaggregeerde gegevens.

### Artikel 3.

Dit artikel legt de inhoudelijke scope van de gegevens vast. Het gaat om een thematische benadering waarbij elk thema een bepaalde invalshoek voor mobiliteit weergeeft en waarvoor basisgegevens kunnen worden geïdentificeerd. Deze basisgegevens kunnen dan bouwstenen vormen voor de ontwikkeling van indicatoren.

Het geheel van thema's overspant de verschillende kenmerken van het mobiliteitsgebeuren en er wordt ook specifiek melding gemaakt van het belang om zowel personen- als goederenmobiliteit in scope te nemen.

### Artikel 4.



In dit artikel wordt aangegeven wat de mogelijke inzet van de gegevens kan zijn, waarbij uitdrukkelijk wordt verwezen naar een aantal taakstellingen die decretaal zijn vastgelegd.

Maar de informatie van het mobiliteitsmonitoringsysteem moet ook de basis kunnen vormen voor andere beschrijvende en kwantitatieve analyses die relevant zijn voor een betere voorbereiding, monitoring en evaluatie binnen het mobiliteitsdomein. Er wordt hierbij ook het principe aangereikt dat wanneer relevante gegevens in de gegevensbank beschikbaar zijn, deze dan ook standaard als basis worden gebruikt, zodat men bij gelijkaardige analyses en toepassingen steeds met dezelfde en vergelijkbare basisgegevens werkt. Het mobiliteitsmonitoringsysteem moet evolueren tot een centraal kennisplatform.

#### Artikel 5.

Dit artikel geeft aan dat minimaal een jaarlijkse update van de gegevens in de gegevensbank zal gebeuren, wanneer dat ook mogelijk is. De actualisatie wordt daarbij gekoppeld aan het moment waarop de basisgegevens ook ter beschikking kunnen worden gesteld aan het departement. Het tijdstip binnen een kalenderjaar kan dan wel naargelang de specifieke set van gegevens verschillen, op die manier worden recentere gegevens wel zo snel mogelijk opgenomen.

#### Artikel 6.

Dit artikel geeft een beschrijving van de generieke inhoudsvereisten waaraan het voortgangsrapport inzake de regionale mobiliteitsplannen moet voldoen. Het voortgangsrapport gaat zowel in op de stand van zaken en evoluties van de mobiliteitstoestand als op de evaluatie van het mobiliteitsplan zelf, zodat het een sleutelinstrument wordt in het cyclisch planproces zoals bepaald in artikel 11 van het decreet Basisbereikbaarheid. De specifieke inhoud van de evaluatie en monitoring van elk regionaal mobiliteitsplan wordt in navolging van de procedure van het besluit van 20 november 2020 betreffende de regionale mobiliteitsplannen vormgegeven in het actieplan dat ook in de nulmeting voorziet. Volgende aspecten kunnen aan bod komen : het recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (naar realisatiegraad), een evaluatie op planniveau van de doelstellingen en gemaakte beleidskeuzes (naar actuele wenselijkheid), en de evaluatie van het doorlopen planproces.

#### Artikel 7.

Het voortgangsrapport is het instrument waarmee de evolutie van het mobiliteitssysteem wordt geëvalueerd in verhouding tot de vooropgestelde beleidsdoelstellingen. Met dit instrument wordt beoogd de monitoring en opvolging van de beleidsuitvoering enerzijds en de beleidsevaluatie anderzijds dicht op elkaar te laten aansluiten. Derhalve zal het rapport resulteren in een beslissing over het al dan niet geheel of gedeeltelijk herzien van het regionaal mobiliteitsplan. De bedoeling is dat indien de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen niet of onvoldoende worden gehaald, de monitoring moet toelaten na te gaan welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, of er beleidsmatig moet worden bijgestuurd en welke lessen hieruit voor de toekomst moeten getrokken worden. Via dergelijke monitoring kan doelgericht en corrigerend worden opgetreden ten aanzien van het regionaal mobiliteitsplan. Uit het resultaat van het voortgangsrapport zal worden geconcludeerd of een bijsturing van de strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling noodzakelijk is dan wel de focus ligt op een remediëring op het niveau van de operationele doelstellingen of de actualisatie van het actieplan kan volstaan.

Bij een gehele of gedeeltelijke herziening van het regionaal mobiliteitsplan (art. 8 1° of 2°) zal de planprocedure zoals vooropgesteld in het besluit van 20 november 2020 betreffende de regionale mobiliteitsplannen ook geheel of gedeeltelijk worden doorlopen met integratie van de milieueffectrapportage. Afhankelijk van de omvang en aard van de herziening kan daarbij ook gekozen worden voor een mer-screening of -onthefing.

In het geval van een bevestiging van het regionaal mobiliteitsplan (art. 8 3<sup>o</sup>) wordt geen nieuwe planprocedure doorlopen. De actualisatie van het actieplan wordt binnen het voortgangsrapport vastgelegd en samen goedgekeurd.

#### Artikel 8.

In dit artikel wordt het participatiebeginsel ook voor de voortgangsrapportage verankerd. Aangezien het voortgangsrapport een evaluatie beoogt van het vooropgestelde mobiliteitsbeleid, is het belangrijk dat de actoren die tijdens het planproces waren betrokken ook nu kunnen bijdragen in het tot stand komen van het voortgangsrapport.

#### Artikel 9.

Dit artikel spreekt voor zich.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Voor wat de opbouw van het monitoringssysteem betreft, wordt voortgebouwd op de reeds aanwezige instrumenten, kennis- en informatiesystemen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De noodzakelijke middelen zitten ingebed in de operationele budgetten.

Voor het opzet van de ontwikkeling van mobiliteitsinformatie binnen het Departement MOW is reeds in december 2015 een aanzet gegeven waarbij, op basis van de visienota die is goedgekeurd door de directieraad, ook het open data-principe werd vooropgesteld. Ondertussen zijn met het Open Data Charter open data de norm in Vlaanderen geworden. Het open data-principe moet de budgettaire impact zo beperkt mogelijk houden. Ruwe data en brongegevens blijven immers bij de data-owner, in de centrale gegevensbank worden geanonimiseerde en geaggregeerde gegevens opgenomen. Dit jaar heeft het Departement MOW de conceptnota voor het "MoMo: Monitoring van de Mobiliteitstoestand" voorgelegd aan het Management Comité van het beleidsdomein en is de opbouw van de gegevensbank opgestart. In eerste instantie wordt ingezet op een maximale integratie van eenvoudig beschikbare gegevens. Een eerste versie van online-tool wordt momenteel getest, maar blijft in deze fase nog afgeschermd voor intern gebruik.

Voor de uitrol doet het Departement MOW beroep op de entiteitsoverschrijdende samenwerkingsverbanden die worden ondersteund door het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB). Bedoeling hierbij is dat alle medewerkers en instanties hun eigen relevante expertise en kennis inbrengen om dit mee vorm te geven en dat daarbij de continuïteit op basis van de integratie in de betreffende ondernemingsplannen verzekeren.

De opmaak van de voortgangsrapporten behoren sinds het Decreet Basisbereikbaarheid tot de recurrente taken en verantwoordelijkheid van de verschillende vervoerregioraden, waarbij het Departement MOW een regierol opneemt. Op dit ogenblik zijn de vervoerregio's nog aan de slag met de opmaak van het eerste regionaal mobiliteitsplan. Een eerste voortgangsrapportage zal zich pas in de volgende regeerperiode aandienen.

#### **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De taken en verantwoordelijkheden maken deel uit van de regierol en dienstverleningsrol die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nu al inneemt binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Door het open data-principe te hanteren, zal ook de uitwisseling van informatie met andere diensten en instanties in principe geen bijkomende impact hebben op de bestaande taken en verantwoordelijkheden van de eigen informatiebeheerders.

De projectleiding van MoMo worden ondergebracht in het datateam van het Departement MOW. Voor de concrete invulling van de gegevensbank wordt beroep gedaan op de medewerking van de specifieke databeheerders waarvoor ook de taken en processen verweven zitten in de eigen recurrente werking.

Ook het team verkeersmodellen maakt deel uit van afdeling Beleid binnen het Departement MOW.

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De taken en eventuele bijhorende investeringen sluiten aan bij de verantwoordelijkheden van gemeenten en provincies zoals vastgelegd in het Bestuursdecreet, Provinciedecreet en het Decreet Lokale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Het besluit zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ter uitvoering van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, wat betreft de mobiliteitsmonitoring en de voortgangsrapportage;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de MORA van 18 maart 2022
- het advies van wetgeving VTC nr. 2022/017 van 15 februari 2022
- het advies 71.235/3 van de Raad van State van 21 april 2022.