



Autorité de protection des données
Gegevensbeschermingsautoriteit

Advies nr. 96/2023 van 9 juni 2023

Betreft: Ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid (CO-A-2023-152)

Vertaling¹

Het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit (hierna "de Autoriteit"), aanwezig: de dames Cédrene Morlière, Nathalie Raghenon en Griet Verhenneman en de heren Bart Preneel en Gert Vermeulen;

Gelet op de wet van 3 december 2017 *tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit*, met name de artikelen 23 en 26 (hierna "WOG");

Gelet op artikel 25, derde lid, van de WOG, volgens hetwelk de beslissingen van het Kenniscentrum bij meerderheid van stemmen worden aangenomen;

Gelet op Verordening (EU) 2016/679 *van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG* (hierna "AVG");

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

Gelet op de adviesaanvraag van mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid ontvangen op 4 april 2023;

¹ Voor de oorspronkelijke versie van de tekst, die collegiaal werd gevalideerd, cf. de Franse versie van de tekst, die beschikbaar is in de FR-versie van de rubriek "adviezen" van de website van de Autoriteit.

Gelet op de bijkomende informatie ontvangen op 9 en 11 mei 2023;

Brengt op 9 juni 2023 het volgende advies uit:

I. ONDERWERP EN CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Op 4 april 2023 vroegde minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit betreffende een ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid (hierna "het voorontwerp").
2. Het ontwerp geeft gevolg aan het advies 247/2022 van 9 november 2022 van de Autoriteit over een voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid² (hierna "het advies 247/2022"). Voor alle duidelijkheid wordt hiernaar verwezen.
3. Ter herinnering, zoals vermeld in de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, volgt dit ontwerp op de goedkeuring door de Brusselse Regering op 25 maart 2021 van het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan, gekend als "Good Move", dat werd aangenomen op basis van de ordonnantie van 26 juli 2013 *tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit*.
4. Wat de bescherming van persoonsgegevens betreft, wil het ontwerp een kader bieden voor de verwerking van persoonsgegevens die nodig zijn voor de uitvoering van de taken van algemeen belang waarmee Brussel Mobiliteit belast is op het vlak van planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Hiertoe begrijpt de Autoriteit dat het ontwerp in wezen beoogt een kader te bieden voor de volgende verwerkingen van persoonsgegevens die nodig zijn voor:
 - het samenstellen van steekproeven van de bevolking met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid (artikelen 30, §2, 1° en 31 van het ontwerp);
 - de uitvoering van studies, enquêtes en analyses over verkeersongevallen op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren (artikelen 30 §2, 2° en 32, §1, a) van het ontwerp);

² Te raadplegen via: <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-241-2022.pdf>.

- het uitvoeren van andere soorten onderzoeken, studies en analyses, gebaseerd op gegevens uit verschillende gegevensbronnen en op de resultaten van onderzoeken, om de mobiliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren (artikelen 30, §2, 2° en 32, §1 b) van het ontwerp);
- de invoering van instrumenten voor de analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van de resultaten van onderzoeken en gegevens uit verschillende gegevensbronnen (artikel 30, §2, 3° en 33 van het ontwerp).

II. ONDERZOEK VAN DE ADVIESAANVRAAG

1. Voorspelbaarheids- en rechtmatigheidsbeginsel

5. Zoals opgemerkt in advies 247/2022, vormt de verwerking van persoonsgegevens als gepland in het ontwerp een **ernstige inmenging in de rechten en vrijheden van de betrokkenen, en wel om de volgende redenen:**
 - zij worden op grote schaal uitgevoerd door de grote hoeveelheid gegevens en het aantal betrokkenen,
 - ze hebben betrekking op gezondheidsgegevens (in dit geval gegevens met betrekking tot een handicap met een impact op de mobiliteit)³,
 - het is de bedoeling dat de gegevensverwerking die door de enquêtes wordt gegenereerd, jaarlijks wordt uitgevoerd⁴,
 - zij houden een kruising of combinatie van persoonsgegevens in uit verschillende bronnen.
6. Volgens artikel 22 van de Grondwet, gelezen in samenhang met artikel 8 van het EVRM en artikel 6, lid 3, van de AVG, moet een norm van wettelijke rangorde bepalen onder welke omstandigheden een gegevensverwerking is toegestaan. Overeenkomstig het legaliteits- en voorspelbaarheidsbeginsel moet deze wetgevingsnorm dus in ieder geval de essentiële elementen van de verwerking vastleggen. Er wordt aan herinnerd⁵ dat elke regeling die voorziet in of betrekking heeft op de verwerking van persoonsgegevens voldoende duidelijk en nauwkeurig moet zijn om de betrokkenen in staat te stellen op voorspelbare wijze te begrijpen welke verwerking zal worden uitgevoerd met betrekking tot hun gegevens.

³ De Autoriteit merkt op dat het niet langer de bedoeling is om gegevens over verkeersovertredingen te verzamelen.

⁴ Zie ook het commentaar bij artikel 31 van het ontwerp (blz. 16).

⁵ Zie ook punten 10 en 16 van advies 247/2022.

7. Gezien de **aanzienlijke inmenging** in de rechten en vrijheden van betrokkenen als gevolg van de door het ontwerp beoogde verwerking van persoonsgegevens en **het risico van afwijken van de doeleinden** "function creep" als gevolg van het opzetten van een databank die een enorme hoeveelheid gegevens bevat - met name gezondheidsgegevens of gegevens van zeer gevoelige aard (gegevens van ANPR-camera's) en afkomstig uit verschillende bronnen⁶, **is het belangrijk dat het ontwerp zorgt voor een passend niveau van voorspelbaarheid en passende waarborgen voor de rechten en vrijheden van betrokkenen.** Dit vereist en rechtvaardigt een diepgaand onderzoek van het ontwerp dat voor advies is voorligt.
8. De Autoriteit begrijpt dat het de bedoeling van de auteur van het voorontwerp is om in een norm van wettelijke rang in formele zin, de essentiële elementen vast te leggen van de gegevensverzameling die Brussel Mobiliteit uitvoert in het kader van haar taken van openbaar belang bij de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Artikel 30, § 2, van het ontwerp omschrijft de drie doeleinden waarvoor persoonsgegevens mogen worden verwerkt. In artikel 30, § 4, van het ontwerp worden de categorieën ontvangers van de door Brussel Mobiliteit verzamelde gegevens opgesomd, zonder onderscheid te maken tussen de vraag of de gegevens worden verstrekt voor de in artikel 30, § 2 genoemde doeleinden of voor andere doeleinden. In de artikelen 31 tot en met 33 van het ontwerp worden voor elk van de in artikel 30, §2, genoemde doeleinden de verwerkte gegevens, de gegevensbronnen en de bewaartermijn in een lijst gespecificeerd.
9. Het voorspelbaarheidsbeginsel van houdt in dat betrokkenen zich bij het lezen van deze artikelen een voldoende duidelijk en nauwkeurig beeld moeten kunnen vormen van de gegevensverwerkingen die op basis van het ontwerp zullen worden uitgevoerd : **welke gegevens, uit welke gegevensbron, worden individueel of geaggregeerd verwerkt, door wie, om het beoogde doel te bereiken, en indien gegevens worden gekoppeld, wat het doel van deze koppeling is.**
10. In het licht van de toelichting en de aanvullende informatie begrijpt de Autoriteit dat de volgende gegevensstromen worden beoogd :
- mededeling door een vertrouwde derde van gepseudonimiseerde, gekoppelde gegevens ;
 - mededeling door een authentieke gegevensbron van gegevens geaggregeerd (op het niveau van "small cells") of per klasse (bijvoorbeeld leeftijd, geslacht, bedrijfstak, enz.) of gepseudonimiseerd ;
 - mededeling van persoonsgegevens van geselecteerde personen die de representatieve bevolkingssteekproef vormen ;

⁶ Zie de punten 16 en 18 van advies 247/2022.

- mededeling door de dienstverlener die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de enquête van gegevens (anoniem of geaggregeerd ?) uit de enquêtes ;
- mededeling door de Federale Politie⁷ en Statbel van gepseudonimiseerde of geanonimiseerde gegevens met betrekking tot ongevallen ;
- mededeling door VIAPASS aan Brussel Mobiliteit van geaggregeerde gegevens met betrekking tot vrachtwagens ;
- mededeling door Brussel Mobiliteit van geanonimiseerde of gepseudonimiseerde gegevens aan andere overheidsdiensten/entiteiten.

11. De **aggregatie of anonimisering** van gegevens vormt een **passende waarborg** om de rechten en vrijheden van de betrokkenen te beschermen, gelet op de aanzienlijke inmenging die wordt veroorzaakt door de gegevensverwerkingen die met het ontwerp worden beoogd en het grote risico dat de gegevensverwerkingen die met het ontwerp worden beoogd met zich meebrengen. Het voorspelbaarheidsbeginsel vereist echter dat **deze garanties in het ontwerp worden opgenomen** (wat nu niet het geval is).

12. Wat de **vaststelling van de doeleinden** betreft, moet worden opgemerkt dat het ontwerp voorspelbaarder zou zijn als bepaalde doeleinden duidelijker zouden worden geformuleerd en andere zouden worden opgenomen in het dispositief van het ontwerp (en niet in de memorie van toelichting), zodat betrokkenen bij lezing van het ontwerp een duidelijk en voorspelbaar beeld krijgen van de verwerking van hun gegevens. **Aangezien het in dit geval de bedoeling van het ontwerp lijkt te zijn om Brussel Mobiliteit in de meeste gevallen toegang te geven tot geaggregeerde of geanonimiseerde gegevens en niet om individuele gegevens door te geven aan andere overheidsdiensten/entiteiten, zal dit waarschijnlijk een minder strikte beoordeling mogelijk maken van de specifieke aard van het doel dat met de gegevensverwerking in kwestie wordt nagestreefd** (voor zover de aggregatie of anonimisering deel uitmaakt van het ontwerp). Anderzijds, wanneer het erom gaat Brussel Mobiliteit toestemming te geven om persoonsgegevens te verzamelen (gepseudonimiseerde gegevens of individuele gegevens⁸) met het oog op de uitvoering van de taken van algemeen belang die haar door het ontwerp zijn toevertrouwd, moet de beoordeling van de naleving van het voorspelbaarheidsbeginsel strikter worden uitgevoerd.

13. Er moet ook aan worden herinnerd dat, in overeenstemming met het **beginsel van de minimale gegevensverwerking** dat is vastgelegd in artikel 5.1.b) van de AVG, het aan de auteur van het ontwerp is **om ervoor te zorgen dat de gegevens die in het ontwerp worden vermeld, ter**

⁷ De Autoriteit merkt alleen op dat deze mededeling van gegevens wordt overwogen zonder deze verwerking van persoonsgegevens te onderzoeken, aangezien deze onder de bevoegdheid van het COC (en niet van de Autoriteit) valt.

⁸ Dit lijkt het geval te zijn voor de contactgegevens van de mensen die zijn geselecteerd als onderdeel van de representatieve bevolkingssteekproef.

zake dienend, toereikend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor het nagestreefde doel, en dat **de gegevensbronnen die kunnen worden geraadpleegd bijgevolg ook noodzakelijk en ter zake dienend zijn** (wat in de huidige situatie niet altijd het geval is). Op dezelfde manier, krachtens het van "accountability"-beginsel voorzien in artikel 5.2 van de AVG, zal het aan **Brussel Mobiliteit, als verantwoordelijke voor de verwerking, zijn om de noodzakelijke en relevante aard van elk verzameld gegeven te rechtvaardigen en te documenteren met betrekking tot het nagestreefde doel en om dit van geval tot geval te doen**, afhankelijk van de analyse, studie of enquête die wordt uitgevoerd.

14. In dit verband formuleert de Autoriteit de volgende voorbeelden. Uit het commentaar bij artikel 31 blijkt duidelijk dat de bedoeling van het ontwerp is om Brussel Mobiliteit toegang te geven tot gegevens met betrekking tot het bezit of het gebruik van een in België ingeschreven voertuig of een bedrijfsvoertuig, en het type motorisatie dat wordt gebruikt, teneinde een representatieve bevolkingssteekproef samen te stellen. Aangezien deze gegevens beschikbaar zijn uit twee authentieke bronnen (Kruispuntbank van de voertuigen⁹ en de Dienst inschrijving der voertuigen (DIV)¹⁰), ziet de Autoriteit niet *a priori* in waarom het nodig is het gebruik van deze twee gegevensbronnen toe te staan. Het is dan ook aan de auteur van het ontwerp om deze noodzaak te rechtvaardigen in de memorie van toelichting en aan Brussel Mobiliteit om geval per geval te documenteren waarom het gebruik van een van deze twee authentieke bronnen noodzakelijk en relevant is om een representatieve bevolkingssteekproef samen te stellen. In dezelfde geest ziet de Autoriteit evenmin *a priori* in waarom het nodig is de «*Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut*» te raadplegen om een bevolkingssteekproef in de zin van artikel 31 van het ontwerp samen te stellen. Als er geen rechtvaardiging is voor de noodzaak om deze gegevensbron te gebruiken, moet deze uit het ontwerp worden verwijderd.
15. Voorts blijkt uit het adviesaanvraagformulier dat nog geen gegevensbeschermingseffectbeoordeling is verricht. De Autoriteit **verwijst naar haar opmerking** in punt 20 van Advies 247/2022 met betrekking tot de verplichting **om een dergelijke effectbeoordeling uit te voeren, in overeenstemming met artikel 35.3 van de AVG**.
16. Daarnaast plaatst de Autoriteit vraagtekens bij de mogelijke politieke en maatschappelijke gevolgen van de gegevensverwerking die met het ontwerp wordt beoogd, gezien de omvang en het zeer hoge detailniveau van de verzamelde gegevens. In dit verband beveelt zij aan dat de gevolgen voor de rechten en vrijheden van maatregelen die worden genomen op basis van statistische studies die voortvloeien uit gegevens die in het kader van dit ontwerp zijn verzameld, naar behoren worden

⁹ Zie artikel 7 van de wet van 19 mei 2010 *houdende oprichting van de Kruispuntbank van de Voertuigen*, dat bepaalt dat de inschrijving in de Kruispuntbank vergezeld moet gaan van een vermelding van de gegevens vermeld in het gelijkvormigheidsattest van een voertuig en de identificatiegegevens van de natuurlijke of rechtspersoon die eigenaar is van het voertuig.

¹⁰ Zie de artikelen 7 tot 9 van het Koninklijk Besluit van 20 juli 2001 *betreffende de inschrijving van voertuigen*.

geëvalueerd om te bepalen welke projecten juridisch moeten worden onderbouwd. Een "kilometertarifiering", waarnaar de auteur van het ontwerp verwijst in de bijkomende informatie, zou bijvoorbeeld wettelijk moeten worden verankerd om te voorkomen dat er mogelijk discriminerende maatregelen worden genomen.

2. Doeleinden en evenredigheid van de gegevensverwerkingen

17. In artikel 30, § 2, van het ontwerp worden de doeleinden van de verwerking van persoonsgegevens door Brussel Mobiliteit als volgt omschreven :

«1° het samenstellen van steekproeven van de bevolking en het contacteren van de betrokkenen met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;

2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;

3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteits- gedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van het resultaat van de enquêtes en op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen met als doel bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.»

18. Aangezien de rechtmatigheidsgrond van de door het ontwerp beoogde verwerking van persoonsgegevens artikel 6.1.e) van de AVG is, moet een wettelijke bepaling (zoals het ontwerp) op voldoende duidelijke en nauwkeurige wijze de taken van algemeen belang bepalen die aan de verwerkingsverantwoordelijke (in dit geval Brussel Mobiliteit) zijn toevertrouwd om de rechtmatigheid van de genoemde verwerking te waarborgen, op voorwaarde dat wat het voor Brussel Mobiliteit noodzakelijk maakt om deze gegevensverwerking uit te voeren, de taken van algemeen belang zijn die aan haar zijn toevertrouwd¹¹. Het is daarom belangrijk dat het ontwerp, in plaats van zich te beperken tot het beschrijven van de doeleinden van de verwerkingen, **(i) duidelijk de taken van algemeen belang (die de verwerking van persoonsgegevens vereisen) omschrijft waarvoor Brussel Mobiliteit verantwoordelijk is** op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid en **(ii) deze wettelijke taken zodanig omschrijft dat de doeleinden van de geplande gegevensverwerkingen awelbepaald en uitdrukkelijk omschreven kunnen worden beschouwd**. Een duidelijke beschrijving van de taken van openbaar belang zal ertoe bijdragen dat de doeleinden van de verwerking van persoonsgegevens, die Brussel Mobiliteit zal uitvoeren op basis van het ontwerp duidelijk, welbepaald en uitdrukkelijk omschreven zijn. . Dit draagt bij tot de naleving van het rechtmatigheids- en

¹¹ Zie in dat verband het advies 247/2022, punt 26.

voorspelbaarheidbeginsel. Om te worden beschouwd als voldoende **welbepaald** in de zin van de AVG, moet het doeleinde van de verwerking van persoonsgegevens in een rechtsnorm in formele zin worden geformuleerd op zodanige wijze **dat bij lezing ervan de betrokkenen kunnen zien of begrijpen welke gegevensverwerkingen zullen worden verricht**. Dit is met andere woorden **de concrete en operationele reden** waarom de gegevensverwerking plaatsvindt.

19. Bovendien zal de duidelijke toewijzing door het ontwerp van de taken van openbaar belang waarvoor Brussel Mobiliteit verantwoordelijk is, het mogelijk maken om toegang te krijgen tot de authentieke bronnen die nodig zijn voor de uitvoering van haar taken. Om de wettelijkheid van een dergelijke toegang te waarborgen, is het aan de regelgeving die taken van openbaar belang toewijst aan een overheidsinstantie, zoals Brussel Mobiliteit, om het doel te definiëren (dat in principe voortvloeit uit de taak van openbaar belang) waarvoor raadpleging van authentieke gegevensbronnen noodzakelijk is om deze overheidsinstantie in staat te stellen haar wettelijke taken uit te voeren.
20. Bovendien, voor zover artikel 30, §2, 2^o en 3^o de doeleinden van de gegevensverwerking beschrijft als gericht op/toelaten om *«bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid»*, is de Autoriteit van mening dat deze doeleinden kunnen worden beschouwd als zijnde **welbepaald** in de zin van artikel 5.1.b) van de AVG, **op voorwaarde dat deze doeleinden uitsluitend worden bereikt door middel van geaggregeerde of geanonimiseerde gegevens. Indien dit niet het geval is, vereist de naleving van het voorspelbaarheidsbeginsel, de omschrijving van een doel in preciezer termen** (en niet in relatief algemene termen die zich beperken tot een verwijzing naar de doelstelling van algemeen belang die wordt nagestreefd door de opdrachten van openbaar belang van Brussel Mobiliteit met betrekking tot de opvolging en ondersteuning van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) zodat de betrokkenen zich een voldoende duidelijk en voorspelbaar beeld kunnen vormen van de verwerking van hun gegevens.
21. Onder deze voorwaarden **moet het ontwerp zodanig worden gewijzigd dat de taken van algemeen belang van Brussel Mobiliteit** (voor de uitvoering waarvan de in het ontwerp geplande gegevensverwerkingen noodzakelijk zijn) **duidelijk worden beschreven, zodat de doeleinden van de genoemde verwerkingen als welbepaald en uitdrukkelijk omschreven kunnen worden beschouwd**¹².

¹² Ter illustratie: uit het commentaar bij artikel 32 van het ontwerp en uit de aanvullende informatie blijkt dat Brussel Mobiliteit onder andere verantwoordelijk is voor het opstellen van een lijst met concentratiezones van ongevallen (ZACA's), het classificeren van de veiligheid van het wegennet, het identificeren van de kritieke elementen die worden waargenomen op het gebied van verkeersveiligheid en het identificeren van mogelijke corrigerende maatregelen, evenals de doelgroepen voor bewustmakingscampagnes over verkeersveiligheid. Als het ontwerp deze wettelijke taken duidelijk en expliciet aan Brussel Mobiliteit toewijst, zal dit de betrokkenen in staat stellen het doel van het verzamelen van gegevens met betrekking tot de omstandigheden van het ongeval en de bij de ongevallen betrokken personen en voertuigen (bedoeld in artikel 32, §1, onder a))

22. Bovendien roept het ontwerp vragen op over de **evenredigheid** met betrekking tot het verzamelen door Brussel Mobiliteit van **gekoppelde gegevens uit verschillende gegevensbronnen om analyses en studies uit te voeren, overeenkomstig artikel 32 van het ontwerp en om instrumenten te ontwikkelen voor het analyseren en modelleren van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid overeenkomstig artikel 33 van het ontwerp.**
23. Ten eerste moet erop worden gewezen dat de formulering van de artikelen 32 en 33 van het ontwerp in hun huidige vorm de betrokkenen niet in staat stelt te begrijpen of in te zien dat Brussel Mobiliteit de begunstigde van de gekoppelde gegevens zal zijn (welke gegevens, de bron ervan, het niveau waarop ze worden gekoppeld) of wat het doel van elke beoogde koppeling van gegevens is. Volgens het commentaar bij de artikelen 32 en 33 van het ontwerp, is het echter de bedoeling om de gegevens van de ANPR-camera's te koppelen aan de gegevens van de DIV, respectievelijk om analyses en studies uit te voeren met betrekking tot het "*opvolgen van de mobiliteit*" en om de voertuigstromen te ijken om een kwalitatief hoogstaand verplaatsingsmodel te verkrijgen. In de aanvullende informatie wordt ook gespecificeerd dat studies en analyses in het kader van artikel 32 van het ontwerp zullen worden uitgevoerd met behulp van gekoppelde gegevens uit andere gegevensbronnen.
24. Gezien de bijzonder ernstige aantasting van de rechten en vrijheden van betrokkenen door de combinatie van gegevens uit verschillende gegevensbronnen¹³, is de Autoriteit van mening dat **het gebrek aan voorspelbaarheid in dit opzicht van invloed is op de evenredigheid van deze gegevensverwerking**. Deze lacune moet dus worden verholpen.
25. Ten tweede moet worden verzekerd dat de gegevenskoppelingen die door het ontwerp worden beoogd, strikt noodzakelijk zijn om Brussel Mobiliteit in staat te stellen haar opdracht van openbaar belang te vervullen (het doel). De toelichting en het commentaar op de artikelen zwijgen over dit punt, behalve wat betreft de noodzaak om gegevens van ANPR-camera's te koppelen aan DIV-gegevens, wat wordt uitgelegd¹⁴.

te identificeren, voor zover een dergelijke beschrijving van de taak van algemeen belang een duidelijk idee geeft van de gegevensverwerking die nodig is om dit doel te bereiken.

¹³ Zie punt 33. van advies nr.247/2022.

¹⁴ Zo wordt op bladzijde 21 gesteld (betreffende artikel 32) dat «*het kruisen van de gegevens van de ANPR-camera's en de DIV-gegevens noodzakelijk (is) voor de opvolging van de mobiliteit en momenteel bestaat er geen enkele andere mogelijkheid om deze informatie te bekomen*». In het commentaar bij artikel 33 (blz. 25) wordt het volgende uitgelegd: «*Wat betreft de ijking van de voertuigstromen: om tot een kwaliteitsvol model te komen, is het nodig de voertuigstromen zo precies mogelijk te kennen wat betreft tijd en ruimte. Hiervoor zijn de gegevens van de ANPR-camera's, aangevuld met die van de DIV, een bijzonder nuttige bron omdat ze het mogelijk maken de voertuigstromen langs de camera's te kwantificeren aan de hand van informatie over de voertuigen (fiscaal vermogen, privévoertuig of bedrijfswagen, postcode of statistische sector van inschrijving, ...). Op dit moment bestaat er geen enkele andere manier om deze gegevens te bekomen.* »

26. Het is dus aan de auteur van het ontwerp **om een grondige analyse uit te voeren van de noodzaak¹⁵ en het evenredige karakter¹⁶ van het ter beschikking stellen van gekoppelde gegevens uit verschillende gegevensbronnen aan Brussel Mobiliteit om de in artikel 32 bedoelde enquêtes, analyses en studies uit te voeren en de in artikel 33 van het ontwerp bedoelde analyse- en modelleringsinstrumenten te creëren, en om dit in voorkomend geval in de memorie van toelichting te rechtvaardigen.**¹⁷

27. De Autoriteit merkt op dat de auteur van het ontwerp ervoor heeft gekozen een Observatorium voor mobiliteit en verkeersveiligheid op te richten. Zoals de Autoriteit heeft benadrukt in punt 34 van haar advies 247/2022, wijst zij erop dat niet kan worden uitgesloten dat andere regelgevingskaders geschikter zijn om de met het ontwerp nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken. Hetzelfde geldt voor de regels voor de activiteiten van instellingen zoals Stabel¹⁸ of IBSA¹⁹, die als wettelijke taak hebben om statistieken en analyses te produceren ter ondersteuning van het overheidsbeleid. Bovendien heeft Brussel Mobiliteit, volgens aanvullende informatie, Statbel al gebruikt als betrouwbare derde partij om gegevens van DIV, Belcotax, Census en Demobel te koppelen in het kader van de studie over de vraag naar auto's en de impact van maatregelen om het autogebruik te reguleren. **Het is aan de auteur van het ontwerp om na te gaan of en in hoeverre de essentiële elementen van de voorgestelde gegevensverwerking door deze normatieve kaders kunnen worden bepaald** (zo nodig door middel van de nodige aanpassingen).

3. Artikel 3 van het ontwerp: de oprichting van het Observatorium van de mobiliteit en de verkeersveiligheid.

¹⁵ Ter herinnering, het noodzakelijkheidsbeginsel vereist niet alleen het beoordelen van de doeltreffendheid van de beoogde verwerking om het nagestreefde doel te bereiken maar ook te bepalen of de verwerking de minst ingrijpende manier is om dat doel te bereiken.

¹⁶ Als de noodzaak van de verwerking van persoonsgegevens wordt aangetoond, moet ook worden aangetoond dat de verwerking in verhouding staat (in strikte zin) tot het nagestreefde doel, dat wil zeggen dat er een billijk evenwicht is tussen de verschillende betrokken belangen en de rechten en vrijheden van de betrokken personen ; met andere woorden, er moet worden nagegaan of het ongemak dat de beoogde verwerking veroorzaakt, niet disproportioneel is aan het nagestreefde doel.

¹⁷ Bovendien, en zonder vooruit te lopen op het advies van de Raad van State op dit punt, vestigt de Autoriteit de aandacht van de auteur van het ontwerp op de kwestie van de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die mogelijk zou kunnen ontstaan met betrekking tot de verwerking van bepaalde persoonsgegevens (in het bijzonder de verwerking van gegevens gegenereerd door de samenstelling van bevolkingssteekproeven en de verzameling van de postcode van het vorige adres indien dit in een ander gewest is gelegen met het oog op het uitvoeren van studies, analyses en enquêtes) met betrekking tot de definitie van betrokkenen in artikel 30, § 3, van het ontwerp. De betrokkenen zijn immers «personen die gewoonlijk in België verblijven en personen die zich verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest». Aangezien het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter het grondgebied van het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad omvat, zoals dat bestond bij de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, zal men zich ervan moeten vergewissen dat de geplande gegevensverwerking geen betrekking heeft op personen die hun gewone verblijfplaats uitsluitend in België hebben (en die zich niet verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Bijvoorbeeld, het schrappen van de zin "de personen" tussen het woord "en" en het woord "die" zou dit potentiële probleem kunnen voorkomen.

¹⁸ Zie de wet van 4 juli 1962 *betreffende de openbare statistiek*.

¹⁹ Zie de ordonnantie van 3 april 2014 *betreffende de gewestelijke statistiek*.

28. Artikel 3 van het ontwerp voorziet in de oprichting van een Brussels Observatorium voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid dat verantwoordelijk is voor de analyse van alle ontwikkelingen en trends op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid, voor de voorbereiding van het gewestelijk mobiliteitsplan en voor de objectieve evaluatie van de uitvoering ervan. Dit artikel preciseert in het 1^{ste} lid, 3^o dat het Observatorium belast is met «*de verwerking van de gegevens die nodig zijn om deze taken uit te voeren*».

29. Hoewel de rechtmatigheid van gegevensverwerkingen op basis van artikel 6.1.e) van de AVG vereist dat in een wettelijke bepaling op voldoende duidelijke en nauwkeurige wijze wordt bepaald welke taken van openbare dienstverlening aan de verwerkingsverantwoordelijke zijn toevertrouwd, is het niet vereist dat in die bepaling wordt gespecificeerd dat de verwerkingsverantwoordelijke²⁰ «*de verwerking van de gegevens [verricht] die nodig zijn om deze taken uit te voeren*». Bijgevolg wordt aanbevolen om lid 1, 3^o van artikel 3 te schrappen, aangezien het geen toegevoegde waarde heeft in juridisch opzicht of voor de voorspelbaarheid van het ontwerp.

4. Artikelen 30, § 2 en 31 van het ontwerp: samenstelling van een representatieve bevolkingssteekproef

30. Voor het trekken van een bevolkingssteekproef met het oog op het houden van enquêtes (en analyses²¹) geeft artikel 31 van het ontwerp een opsomming van de gegevens die worden verwerkt om de representativiteit van de steekproef te waarborgen en om contact te kunnen opnemen met de personen die deel uitmaken van de getrokken steekproef (lid 1) en de gegevensbronnen die daartoe worden geraadpleegd (lid 2), worden de procedures voor het trekken van bevolkingssteekproeven beschreven (lid 3) en wordt de bewaartermijn van de gegevens vastgesteld (lid 4).

31. De Autoriteit is van mening dat artikel 31 van het ontwerp **voorspelbaarder zou zijn als het werd verduidelijkt** in het licht van de onderstaande opmerkingen met betrekking tot (1) de vaststelling van het nagestreefde doel (taak van algemeen belang), (2) de oorsprong van de gegevens en (3) de geplande gegevenskoppelingen.

32. Ten eerste, wat betreft **de nauwkeurigheid van de bepaling van het doel** (taak van algemeen belang), blijkt uit het commentaar bij artikel 31 van het ontwerp dat het een kwestie is van «*het samenstellen van representatieve willekeurige steekproeven, in voorkomend geval van een*

²⁰ Volgens artikel 30, §1 van het ontwerp is de verwerkingsverantwoordelijke de entiteit die door de regering binnen haar administratie is aangewezen. Uit het commentaar bij artikel 30 blijkt duidelijk dat Brussel Mobiliteit zal worden aangewezen. Uit het commentaar bij artikel 3 blijkt duidelijk dat dit Observatorium in feite deel zal uitmaken van Brussel Mobiliteit, zodat het niet onafhankelijk zal zijn van Brussel Mobiliteit.

²¹ Het commentaar bij het artikel vermeldt dat de bevolkingssteekproef ook bedoeld is voor analysedoeleinden. Als dit de bedoeling is van de auteur van het ontwerp, moet dit vermeld worden in artikel 31 van het ontwerp.

bepaalde doelgroep, om enquêtes en analyses te kunnen verrichten met als doel de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren. Dit is nodig om kwaliteitsvolle, betrouwbare en bruikbare resultaten te verkrijgen die representatief zijn voor de mobiliteitspopulatie in Brussel, ongeacht de verplaatsingsprofielen of -gewoonten, ongeacht de gebruikte vervoerwijze en ongeacht de werktijden. » Het commentaar bij het artikel geeft ook uitleg over wat wordt bedoeld met bepaalde gegevens die worden genoemd in artikel 31, §1, a), met name de "socio-economische" positie. In dit verband wordt verduidelijkt dat de socio-economische positie «*het mogelijk (maakt) steekproeven samen te stellen met actieve of niet-actieve personen (werklozen, inactieven) en onder de actieven diegenen te onderscheiden die ambtenaar, zelfstandige of werknemer zijn. Het doel is representatieve steekproeven te kunnen samenstellen of gerichte enquêtes te kunnen houden (bijvoorbeeld specifiek bij bezorgers of bij horecapersoneel).*» Volgens de aanvullende informatie is de "socio-economische positie" de «*positie van de persoon op de arbeidsmarkt op de laatste dag van het trimester, een element dat ook bepalend is voor het mobiliteitsgedrag*».

33. In het licht van deze informatie begrijpt de Autoriteit dat de in artikel 31, §1, a) van het ontwerp²² genoemde gegevens door de auteur van het ontwerp worden beschouwd als socio-economische en/of demografische variabelen die bepalend zijn voor reisgewoonte/gedrag/verplaatsingswijze. In deze omstandigheden identificeert de Autoriteit het **nagestreefde doel van de enquête als het trekken van willekeurige steekproeven uit de bevolking, eventueel uit een doelgroep, die representatief zijn op basis van socio-economische en/of demografische variabelen²³ die verplaatsingsgewoonten/-gedrags- en wijze bepalen**. Als dit inderdaad de bedoeling van de auteur van het ontwerp is, zou het doel van het verzamelen van de in artikel 31, §1 a) opgesomde gegevens voorspelbaarder zijn als het op deze manier werd geherformuleerd.
34. Ten tweede, met betrekking tot **de bron van de gegevens**, stelt de huidige formulering van artikel 31 betrokkenen niet in staat te begrijpen of waar te nemen welke gegevens afkomstig zijn van welke gegevensbron, genoemd in artikel 31, §2, van het ontwerp. Zie het commentaar bij artikel 31. Dit **moet in de tekst van het ontwerp** zelf staan (en niet in het commentaar bij het artikel) om de nodige voorspelbaarheid voor de betrokkenen te garanderen. Het is dus aangewezen om het ontwerp in die zin aan te passen.
35. Ten derde heeft de afgevaardigde van de minister, in antwoord op een vraag over de **geplande gegevenskoppelingen** in het kader van het ontwerp, aangegeven dat een gegevenskoppeling is

²² « *Leeftijd, Geslacht of gender, Samenstelling van het huishouden, Woonplaats, Statistische sector van de werkplaats, Opleidingsniveau, Socio-economische positie, Persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit, Beroepsactiviteitssector, Eigenaar en/of gebruiker van een voertuig ingeschreven in België, Eigenaar en/of gebruiker van een bedrijfsvoertuig, Eigenaar en/of gebruiker volgens type motorisatie* ».

²³ Wat overeenkomt met de gegevens vermeld in artikel 31, §1, a) van het ontwerp.

gepland voor de extractie van een representatieve steekproef om een aselechte steekproef te verkrijgen die is gestratificeerd volgens een reeks sociaaldemografische variabelen met het oog op het houden van een enquête, en dat deze koppeling zal worden uitgevoerd door het Rijksregister of een betrouwbare derde partij (Statbel). Aangezien de huidige formulering van artikel 31 niet toelaat dat een dergelijke gegevenskoppeling wordt uitgevoerd om een gestratificeerde aselechte steekproef van de bevolking samen te stellen, moet het artikel op dit punt worden aangevuld door aan te geven welk doel met de geplande gegevenskoppeling wordt nagestreefd en welke gegevens worden verwerkt (inclusief de bron ervan) om dat doel te bereiken.

36. Er **moet** ook **voor worden gezorgd** dat de **persoonsgegevens (variabelen)** die worden verwerkt om representatieve bevolkingssteekproeven samen te stellen, **voldoende duidelijk en nauwkeurig worden gedefinieerd**, zodat de betrokkenen bij het lezen ervan kunnen voorzien welke gegevensverwerking zal worden uitgevoerd. Bovendien moeten de gegevens **ter zake dienend, toereikend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk is om het beoogde doel te bereiken, in overeenstemming met artikel 5.1.c) van de AVG**, en bijgevolg moeten de **geraadpleegde gegevensbronnen ook noodzakelijk en ter zake dienend zijn**²⁴.
37. Ten eerste merkt de Autoriteit op dat de "*statistische sector*" in artikel 2, 10^o van het ontwerp in deze bewoordingen wordt gedefinieerd : *«de territoriale basiseenheid die ontstaan is uit een opdeling van de gemeenten en de vroegere gemeenten door Statbel voor de verspreiding van statistieken op een gedetailleerder niveau dan het gemeentelijk niveau»*. Dit draagt bij aan het voorspelbaarheidsbeginsel. Het dispositief zegt daarentegen niets over wat moet worden begrepen onder *«samenstelling van het huishouden»*, *«werkplaats»*, *«opleidingsniveau»*²⁵, *«socio-economische positie»*²⁶ en *«eigenaar en/of gebruiker volgens type motorisatie»*. Het ontwerp moet daarom worden aangevuld met een definitie van deze begrippen om te voldoen aan het voorspelbaarheidsbeginsel.
38. Ten tweede blijkt de reden waarom een handicap relevant en noodzakelijk is duidelijk uit de toelichting bij artikel 31 van het ontwerp, waarin met name het volgende wordt gesteld: *«[...]Brussel Mobiliteit verwerkt inderdaad gegevens met betrekking tot de impact van een handicap op de mobiliteit van de betrokkene om een belangrijke reden van algemeen belang, met name de specifieke behoeften van personen met een handicap nagaan en de nodige maatregelen nemen om hun verplaatsingsmogelijkheden in het Gewest. [...] is het van belang ervoor te zorgen dat alle gebruikers zich even vlot kunnen verplaatsen op het gewestelijke grondgebied. Om die gelijkheid*

²⁴ Zie ook de punten 11 tot 14 hierboven.

²⁵ In het commentaar bij het artikel wordt uitgelegd wat wordt bedoeld met "samenstelling van het huishouden, de "werkplaats" en het "opleidingsniveau". De reikwijdte van deze gegevens moet worden gedefinieerd in het dispositief van het ontwerp om te voldoen aan het voorspelbaarheidsbeginsel.

²⁶ Volgens aanvullende informatie is dit de positie van de persoon op de arbeidsmarkt op de laatste dag van het kwartaal, zoals gedefinieerd door de Kruispuntbank van de sociale zekerheid.

te waarborgen is het nodig te weten welke obstakels personen met een handicap kunnen ondervinden, zodat het mogelijk is die te verhelpen en de betrokken personen een evenwaardig aanbod van evenwaardige kwaliteit te bieden voor hun verplaatsingen.[...]».

39. Wat de andere gegevens (variabelen) betreft, benadrukt de Autoriteit dat de vaststelling van het doeleinde in het ontwerp overeenkomstig punt 33 hierboven, de betrokkenen in staat zal stellen te begrijpen waarom elk van deze gegevens (variabelen) noodzakelijk en relevant is om de representativiteit van de bevolkingssteekproef te waarborgen.
40. Bovendien lijkt het voldoende om leeftijdsgroepen te behandelen in plaats van leeftijd, om representatieve bevolkingssteekproeven te produceren. Evenzo is het volgens de Autoriteit voldoende om de statistische sector van de woonplaats in plaats van de verblijfplaats te behandelen.
41. De Autoriteit heeft geen specifieke opmerkingen over de persoonsgegevens die worden verwerkt om contact op te nemen met de geselecteerde personen, aangezien artikel 31, §1 b), beperkt is tot het vermelden van gegevens die ter zake dienend en noodzakelijk zijn voor dit doel (naam, voornaam, huisadres, telefoonnummer, e-mailadres, correspondentietaal).
42. Het blijft de verantwoordelijkheid van de auteur van het ontwerp om ervoor te zorgen dat de gegevens die overeenkomen met de variabelen die doorslaggevend worden geacht voor de representativiteit van de steekproef, beschikbaar zijn in een gegevensbron. Als dit niet het geval is, moeten deze gegevens uit artikel 31, §1, a) van het ontwerp worden geschrapt en rechtstreeks bij de betrokkenen worden verzameld in de brief waarin ze worden uitgenodigd om deel te nemen aan het enquête²⁷.
43. Wat het **gebruik van gegevensbronnen betreft**, wijst de Autoriteit erop dat het voor het trekken van bevolkingssteekproeven door loting op basis van actuele gegevens van goede kwaliteit wordt aanbevolen authentieke gegevensbronnen te raadplegen, met dien verstande dat alleen relevante en noodzakelijke authentieke bronnen voor dit doel zullen worden geraadpleegd. Het is daarom aan de auteur van het ontwerp om ervoor te zorgen dat de memorie van toelichting rechtvaardigt waarom het nodig is beroep te doen op elke gegevensbron vermeld in artikel 31, §2²⁸ van het ontwerp door ervoor te zorgen dat alleen die gegevensbronnen worden geïdentificeerd die wettelijk beschikbaar zijn om het beoogde doel te bereiken, door na te gaan of de wettelijke norm voor elk van de bronnen in kwestie wordt nageleefd²⁹.

²⁷ Zie in dat verband ook de punten 49 van advies 247/2022.

²⁸ Worden vermeld «*De Kruispuntbank van de Ondernemingen, de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, de Kruispuntbank van de Voertuigen, Belcotax, Census, DIV, RSZ, Rijksregister, De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut*».

²⁹ Zie ook de punten 13 en 14 hierboven.

44. Artikel 31, §3 is bedoeld om een kader te bieden voor de loting die nodig is om bevolkingssteekproeven samen te stellen. Het bepaalt het volgende: «*de verwerkingsverantwoordelijke van voornoemde bronnen of een derde vertrouwenspersoon zorgt onafhankelijk voor de samenstelling van de steekproef en waarborgt gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid in de selectiemethode, alsook de verzending van de uitnodigingsbrief voor deelname aan de enquête*». De Autoriteit merkt op dat het commentaar bij artikel 32 alleen verwijst naar de verwerkingsverantwoordelijke. Volgens aanvullende informatie is het echter de bedoeling om het gebruik van een vertrouwde derde partij toe te staan in het geval van gegevenskoppeling om gestratificeerde aselechte bevolkingssteekproeven te creëren.
45. De Autoriteit merkt op dat een dergelijke aanpak (beroep doen op de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensbank waaruit de steekproef wordt getrokken of op de betrouwbare derde die de gegevenskoppeling zal uitvoeren om een gestratificeerde aselechte steekproef samen te stellen) in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel en met de methode die sinds 2006 wordt bepleit door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de rechtsvoorganger van de Autoriteit, en het Sectoraal Comité van het Rijksregister met betrekking tot het trekken van steekproeven voor het uitvoeren van enquêtes voor wetenschappelijk onderzoek³⁰. De Autoriteit vestigt de aandacht van de auteur van het ontwerp op het feit dat als het de bedoeling is om uitsluitend gestratificeerde aselechte bevolkingssteekproeven samen te stellen, het in principe altijd aan de vertrouwde derde partij zal zijn om de steekproeven uit te voeren. Daarom moet het commentaar op het artikel en het dispositief van het ontwerp worden verduidelijkt, zodat het correct weergeeft wat de bedoeling is, in het belang van de voorspelbaarheid.
46. Bovendien merkt de Autoriteit op dat in het ontwerp is bepaald dat de samenstelling van de steekproef door middel van loting op zodanige wijze zal worden uitgevoerd dat «*gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid in de selectiemethode(wordt gewaarborgd)*». Het ontwerp moet in dit opzicht echter worden aangepast om niet te voorzien in een resultaatverplichting maar in een middelenverplichting ("voor zover mogelijk"), aangezien het in de praktijk niet mogelijk is om 100% te garanderen dat de selectiemethode eerlijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid waarborgt. Er moet ook aan worden herinnerd dat het selectiealgoritme openbaar is en in een latere regelgevende norm kan worden vastgesteld. Bovendien voorziet het ontwerp niet in een maximaal waarschijnlijkheidspercentage voor elke steekproef om de mate van stratificatie tot het uiterste te beperken, in tegenstelling tot de opmerkingen van de Autoriteit in paragraaf 47 van advies 247/2022. Dit moet verholpen worden.

³⁰ Zie punt. 46 van advies 247/2022.

47. Artikel 31, §4 bepaalt dat om de bevolkingssteekproeven te kunnen samenstellen, de persoonsgegevens «*zolang (worden) bewaard als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen, en maximaal gedurende 18 maanden*».
48. Voor zover deze paragraaf bepaalt dat de gegevens worden bewaard gedurende de tijd die nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens van de geselecteerde personen te verzamelen, merkt de Autoriteit op dat dit slechts een herhaling is van het beginsel van de beperking van de bewaartermijn van persoonsgegevens maar met andere woorden, en daarom geen toegevoegde juridische waarde heeft met betrekking tot artikel 5.1.e) van de AVG. Deze formulering moet derhalve worden geschrapt.
49. Bovendien kan het verwarrend zijn om te verwijzen naar de persoonsgegevens die nodig zijn om de steekproef samen te stellen en de gegevensverzameling bij de geselecteerde personen uit te voeren, gezien de algemene formulering: zijn dit gegevens uit de gegevensbronnen die zijn gebruikt om de representatieve bevolkingssteekproef samen te stellen, of zijn het gegevens van de mensen die zijn geselecteerd en daarom deel uitmaken van de (uiteindelijke³¹) steekproef? Het ontwerp zou baat hebben bij een verduidelijking op dit punt, aangezien het in het eerste geval niet nodig lijkt om de gegevens in kwestie te bewaren nadat de (definitieve) steekproef is samengesteld. Anderzijds kan het gerechtvaardigd zijn om de gegevens te bewaren van geselecteerde personen die deel uitmaken van de representatieve (definitieve) steekproef op basis van de criteria die Brussel Mobiliteit heeft vastgelegd in haar steekproefaanvraag, voor zover dit strikt noodzakelijk is om het beoogde doel te bereiken.
50. Het commentaar bij het artikel zegt daarover het volgende: «*aangezien deze data vlug verouderd zijn (overwegend wegens verhuizing), zal deze termijn vaak korter zijn. De persoonsgegevens die toelaten de personen uit de steekproef te contacteren die ermee ingestemd hebben deel te nemen aan de enquête worden evenwel zolang bewaard als nodig is om de enquête af te nemen waarvoor de steekproef genomen is. Deze termijn is bijvoorbeeld nodig voor jaarlijkse enquêtes die validatiecontroles van de antwoorden en kwaliteitscontroles van het werk van de verwerkers vereisen in de maanden na het verzamelen van de gegevens*». In deze omstandigheden lijkt het gerechtvaardigd om de contactgegevens van de personen die werden geselecteerd om deel uit te maken van de representatieve steekproef (op basis van de criteria die Brussel Mobiliteit heeft gedefinieerd in haar steekproefaanvraag) te bewaren, in de mate die strikt noodzakelijk is om jaarlijkse enquêtes uit te voeren die validatiecontroles en kwaliteitscontroles vereisen³². Het ontwerp moet daarom worden verduidelijkt in het licht van deze opmerkingen.

³¹ In het geval dat meerdere trekkingen nodig zijn om de vereiste representativiteit te garanderen op basis van de representativiteitsvariabelen die Brussel Mobiliteit in haar steekproefaanvraag heeft gedefinieerd.

³² Deze opmerking doet geen afbreuk aan de vraag in punt 22 over de noodzaak om gekoppelde gegevens uit verschillende databanken beschikbaar te stellen aan Brussel Mobiliteit op grond van de artikelen 32 en 33 van het ontwerp.

5. Artikelen 30, §2, 2° en 32 van het ontwerp: de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid

51. Artikel 32 van het ontwerp omschrijft in zijn paragraaf 1 de persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt om het doeleinde als omschreven in artikel 30, §2, 2° te verwezenlijken, namelijk «*de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen*». In deze paragraaf wordt een onderscheid gemaakt naargelang de gegevens (a) betrekking hebben op verkeersongevallen en worden verwerkt met het oog op het uitvoeren van enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de verkeersveiligheid of (b) geen betrekking hebben op verkeersongevallen en in dit geval worden verwerkt met het oog op het uitvoeren van andere soorten enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Paragraaf 2 vermeldt de gegevensbronnen waaruit de in paragraaf 1 genoemde gegevens worden verzameld. Paragraaf 3 stelt de bewaartermijn vast van de betrokken gegevens.

A. *Verwerking van ongevalgegevens*

52. Wat de verwerking van persoonsgegevens in verband met verkeersongevallen betreft, bepaalt artikel 32, § 1, a), van het ontwerp dat deze gegevens worden verwerkt «*met het oog op enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de verkeersveiligheid*». Welnu, uit het commentaar bij het artikel en de aanvullende informatie blijkt duidelijk dat het doel (de opdracht van algemeen belang) dat met de verwerking van deze gegevens wordt nagestreefd, in feite is om Brussel Mobiliteit in staat te stellen (i) een overzicht op te maken van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, (ii) gevarendiagnoses op te stellen voor elke weg, (iii) weggedeelten met een hoge concentratie aan ongevallen te identificeren (in het kader van de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur), en (iv) de doelgroepen voor bewustmakingscampagnes vast te stellen. **Het ontwerp zou voorspelbaarder zijn als de doelen die worden nagestreefd met het verzamelen van ongevallengegevens in deze bewoordingen zouden worden geformuleerd** (in plaats van te verwijzen naar het uitvoeren van enquêtes, studies en analyses gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid). Doelen die op deze manier zijn geformuleerd, zorgen ervoor dat betrokkenen een duidelijk en nauwkeurig idee hebben van de gegevensverwerking die zal worden uitgevoerd en dat ze begrijpen waarom de verzamelde gegevens noodzakelijk en relevant zijn. Het ontwerp moet derhalve in die zin worden aangepast.

53. Het is nog steeds **noodzakelijk om te controleren of de verwerkte gegevens (inclusief de gegevensbronnen) om de zojuist genoemde doeleinden te bereiken ter zake dienend, toereikend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk** is in overeenstemming met artikel 5.1.c) van de AVG. De Autoriteit verwijst hier eenvoudigweg naar de verplichting die op dit punt rust op de auteur van het ontwerp en de verwerkingsverantwoordelijke, zoals uiteengezet in de punten 13 en 14 van dit advies, met name voor gegevens waarvan de verwerking niet specifiek in de tekst is gerechtvaardigd.³³ Bij gebrek aan rechtvaardiging kan de Autoriteit bijvoorbeeld niet uitsluiten dat het verzamelen van bepaalde in artikel 32, § 1, a), van het ontwerp opgesomde gegevens met betrekking tot voertuigen die bij ongevallen betrokken zijn, niet noodzakelijk en relevant is (brandstoftype, fiscaal vermogen, merk van het voertuig, Euronorm). Het is de verantwoordelijkheid van de verwerkingsverantwoordelijke om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke en relevante aard van de verwerking van dergelijke gegevens wordt gedocumenteerd en gerechtvaardigd voorafgaand aan de uitvoering van specifieke statistische studies op basis van het door dit ontwerp gecreëerde regelgevingskader.
54. De Autoriteit merkt ook op dat het "*poids du véhicule*" in de Franse versie tweemaal wordt genoemd in artikel 32, §1 a), 2^o, 10e streepje en 12e streepje. Een van de twee vermeldingen moet daarom worden verwijderd. Zoals uit de aanvullende informatie blijkt, is het verzamelen van de leeftijdsgroep van de slachtoffers (in plaats van leeftijd) voldoende voor de beoogde doeleinden, om te voldoen aan het beginsel van minimale gegevensverwerking. Het ontwerp moet dan ook worden aangepast.
55. Wat de **gegevensstroom** betreft, blijkt uit de bijkomende informatie dat de gegevens opgesomd in artikel 32, §1, a) worden meegedeeld door de Federale Politie (met behulp van het analyseformulier verkeersongevallen) en door Statbel, dat de gegevens gepseudonimiseerd en soms zelfs geanonimiseerd zijn³⁴, en dat Brussel Mobiliteit de ontvangen gegevens aggregereert, hetzij per doelgroep, hetzij per weg, hetzij per ongevallenconcentratiezone, hetzij per jaar. In deze context ziet de Autoriteit niet in waarom de gegevens die Statbel³⁵ verstrekt aan Brussel Mobiliteit niet reeds zouden moeten worden geaggregeerd of geanonimiseerd. De Autoriteit begrijpt dat het niet

³³ Aangaande de «*tijdsregistratie van de ongevallen, ernst van de verwondingen, omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen, resultaten van alcoholtests en drugs- en medicijntests, gegevens over het type, de grootte en het gewicht van de voertuigen, type gebruiker, gegevens over het rijbewijs*», wordt in het commentaar bij het artikel (pagina's 18 en 19) duidelijk uitgelegd waarom de gegevens ter zake dienend, toereikend en noodzakelijk zijn om de beoogde doelen te bereiken. De Autoriteit neemt hiervan akte.

³⁴ Wat anonimisering en pseudonimisering betreft, verwijst de Autoriteit naar de ontwikkelingen in de punten 75 tot en met 80 van Advies nr. 247/2022, die zij stelselmatig in haar adviezen heeft vermeld. Zij wijst erop dat wanneer het doel van een verwerking kan worden bereikt door middel van anonieme gegevens, het deze gegevens zijn die aan Brussel Mobiliteit moeten worden meegedeeld door de entiteiten/instellingen die verantwoordelijk zijn voor de betrokken gegevensbanken, ook al is het maar in deze beperkte gevallen. In andere gevallen wijst de Autoriteit erop dat de gegevens moeten worden geaggregeerd op het niveau van "small cells", overeenkomstig de opmerkingen in Advies nr. 247/2022. Er wordt ook verwezen naar de opmerkingen in punt 83 over de technische maatregelen die moeten worden genomen om de gegevens die aan Brussel Mobiliteit worden doorgegeven tot een minimum te beperken.

³⁵ De verwerking van persoonsgegevens door de federale politie valt niet onder de bevoegdheid van de Autoriteit, maar onder die van het COC.

noodzakelijk is voor Brussel Mobiliteit om persoonsgegevens (gepseudonimiseerde gegevens) te ontvangen om de doeleinden in kwestie te vervullen. Om te voldoen aan het beginsel van minimale gegevensverwerking en om de rechten en vrijheden van de betrokkenen te waarborgen, **moet het ontwerp op dit punt worden aangevuld om aan te geven dat Brussel Mobiliteit van Statbel geaggregeerde of geanonimiseerde gegevens zal ontvangen per doelgroep, per weg of per concentratiezone van ongevallen.** Als dit niet het geval is, moet in de memorie van toelichting worden gerechtvaardigd waarom het voor Brussel Mobiliteit noodzakelijk is over gepseudonimiseerde gegevens te beschikken om de doeleinden in kwestie te verwezenlijken.

B. Verwerking van persoonsgegevens die geen verband houden met verkeersongevallen

56. Wat de gegevens betreft die geen betrekking hebben op verkeersongevallen, bepaalt artikel 32, §1, b) van het ontwerp dat deze gegevens worden verwerkt *«met het oog op het uitvoeren van andere soorten enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest»*, en vermeldt in de vorm van een lijst de gegevens die daartoe worden verwerkt met betrekking tot (1°) personen, (2°) hun beroepssituatie, (3°) voertuigen, (4°) gegevens afkomstig van ANPR-camera's en (5°) gegevens afkomstig van van boordsystemen (On Board Unit) van vrachtwagens. In dit verband blijkt uit de memorie van toelichting en de aanvullende informatie duidelijk dat het doel of het type enquête, analyse of studie verschilt naargelang het gaat om (1) gegevens met betrekking tot personen, hun beroepssituatie en voertuigen, (2) gegevens van ANPR-camera's of (3) gegevens van boordapparatuur van vrachtwagens. **Het ontwerp zou voorspelbaarder zijn als het doel duidelijker werd geformuleerd in functie van de betrokken gegevens.** In dit geval is het op basis van de min of meer precieze definitie van dit onderwerp of type enquête, analyse of studie in het ontwerp dat het nagestreefde doel zal kunnen worden geïdentificeerd en dat het mogelijk zal zijn om de relevantie en noodzaak van de verzamelde gegevens met betrekking tot dit doel te begrijpen. Ook moet worden opgemerkt dat op grond van **artikel 32, § 1, b), niet kan worden bepaald dat gegevens aan elkaar worden gekoppeld** zoals blijkt uit de aanvullende informatie³⁶.

B.1 de opgesomde gegevens in artikel 32, §1, b), 1° tot 3° van het ontwerp

57. Wat betreft de gegevens opgesomd in artikel 32, §1, b), 1° tot 3° van het ontwerp met betrekking tot personen, de beroepssituatie van personen en voertuigen, begrijpt de Autoriteit uit memorie van toelichting en de bijkomende informatie, dat het nagestreefde **doel** (de opdracht van algemeen belang) **in hoofdzaak bestaat in het uitvoeren van enquêtes, analyses en studies op basis van socio-economische en demografische variabelen die een impact hebben op de**

³⁶ Zie verder punten 63, 64, 73 en 74.

mobiliteit³⁷ , teneinde het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid dienovereenkomstig te kunnen aanpassen.

58. Op dit punt moet worden opgemerkt dat in het commentaar bij artikel 32 een aantal voorbeelden wordt genoemd van onderzoeken en analyses die momenteel worden uitgevoerd door Brussel Mobiliteit. Het gaat onder meer om de enquête over het verplaatsingsgedrag, die betrekking heeft op alle vervoerswijzen en alle verplaatsingsredenen en die volgens de toelichting analyses mogelijk maakt op basis van sociaaleconomische en demografische kenmerken, de tevredenheidsbarometer van de MIVB, de mobiliteitsbarometer en de studie over de behoefte van Brusselaars en pendelaars aan een auto. In het kader van bijkomende informatie gaf de afgevaardigde van de minister aan dat de gegevens met betrekking tot personen en hun beroepssituatie opgesomd in artikel 32, §1 b), 1° en 2° van het ontwerp, "variabelen" vormen "die een *impact hebben op het mobiliteitsgedrag*" en dat het "*belangrijk is om ze te verzamelen als we bepaalde mobiliteitsgedragingen willen kunnen verklaren om het gevoerde beleid en de begeleidende maatregelen aan te passen*". Hij wees er ook op dat «*autobezit een impact heeft op mobiliteitsgedrag*» en dat «*het verzamelen van gegevens over voertuigen en personen het mogelijk maakt om precies te weten wie getroffen wordt door de maatregelen*» om autobezit te reguleren die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft genomen (zoals de invoering van de LEZ) of overweegt (zoals het voorgestelde kilometerheffingssysteem).
59. Een doel dat op deze manier is geformuleerd, zou in overeenstemming zijn met het beginsel van voorspelbaarheid in zoverre het het mogelijk maakt te begrijpen waarom de in artikel 32, §1, b), opgesomde gegevens met betrekking tot personen, hun beroepssituatie en voertuigen relevant en noodzakelijk zijn. Het is dus aangewezen het ontwerp in die zin aan te passen.
60. Daarnaast is het aan de auteur van het ontwerp om **ervoor te zorgen dat de memorie van toelichting aantoont waarom de variabelen** (die overeenkomen met persoonsgegevens) **ter zake dienend zijn en beperkt zijn tot wat noodzakelijk** (en niet interessant) is **om het beoogde doel te bereiken in overeenstemming met het beginsel van minimale gegevensverwerking**.
61. Als onderdeel van de aanvullende informatie lichtte de afgevaardigde van de minister de reikwijdte van de variabelen toe aan de hand van de volgende voorbeelden (de Autoriteit vertaalt):

« soort huisvesting: Als de woning bijvoorbeeld een flat is, is er een mogelijke impact op de parkeergelegenheid, vooral voor fietsen; dit moet worden gecombineerd met andere variabelen zoals de statistische sector van de woning of het bezit van/toegang tot een privégarage, bijvoorbeeld;

³⁷ Die overeenstemmen met de gegevens vermeld in artikel 32, §1 b), 1° tot 3° van het ontwerp.

- *het bezit van een privégarage: Het bestaan van een privégarage beperkt de impact en gevoeligheid voor maatregelen om het aantal parkeerplaatsen op straat te verminderen. Dit is bijvoorbeeld het geval met de voorgestelde verhoging van de prijs van de bewonerskaart voor het eerste en, in nog sterkere mate, het tweede voertuig in het huishouden;*
- *statistische sector van de woonplaats: er is een impact op verplaatsingen, bijvoorbeeld afhankelijk van de dichtheid van nabijgelegen voorzieningen of het aanbod van openbaar vervoer. Deze variabele kan bijvoorbeeld worden gebruikt om te bepalen of een persoon dicht bij diensten woont en gemakkelijk toegang heeft tot verschillende vervoerswijzen als alternatief voor de auto;*
- *statistische sector van het vorige adres: Dit kan het mogelijk maken om te beoordelen in welke mate de verschuiving van het RBC - en in welk gebied daarvan - naar de periferie (een belangrijk fenomeen) in verband kan worden gebracht met de aankoop van een voertuig. De voorsteden rond Brussel zijn minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Bovendien zijn de woningdichtheid en de beschikbaarheid van diensten dicht bij huis vaak lager. Maar deze interpretaties zijn alleen mogelijk als deze variabele beschikbaar is;*
- *de samenstelling van het huishouden Het gedrag van alleenstaanden, gezinnen met kinderen, grote gezinnen, enz. is heel verschillend. Het hebben van kinderen en hun leeftijd, evenals de grootte van het huishouden, bepalen de noodzaak om te reizen en de complexiteit van de verplaatsingsketen. Eenoudergezinnen (voornamelijk moeders) zijn ook armer dan het gemiddelde huishouden en daarom gevoeliger voor de maatregelen om het autogebruik te reguleren die momenteel in het Brussels Gewest worden geïmplementeerd. Deze huishoudens hebben echter aanzienlijke mobiliteitsbehoeften (school, winkelen, enz.);*
- *de inkomenscategorie van het huishouden: er is een impact op de gebruikte modi en op de gevoeligheid voor bepaalde maatregelen. De inkomenscategorie is een zeer belangrijke variabele omdat het een indicatie geeft van de koopkracht van een individu of huishouden. Financiële sancties worden vaak gebruikt om autobezit en -gebruik te ontmoedigen. De sociaaleconomische toestand weerspiegelt de omvang van deze sociaaleconomische sancties en zal aangeven welke individuen/huishoudens het meest getroffen zullen worden door bepaalde sancties, in combinatie met andere variabelen zoals beroep/sociaaleconomische positie, gezinssituatie, thuis-'adres', werkplek-'adres'... ;*
- *huurder of eigenaar zijn van zijn woonplaats : of je al dan niet in een huis woont dat eigendom is van je familie is een belangrijke sociaaleconomische indicator die sterk gecorreleerd is met bijvoorbeeld autobezit en met het vermogen van mensen om zich aan te passen aan maatregelen voor autoregulering;*
- *opleidingsniveau: het opleidingsniveau gekoppeld aan inkomen, professionele voldoening, sociale status en de ontwikkeling van organisatorische vaardigheden bepalen allemaal mee de modale keuze van het individu ;*
- *statistische sector van het beroepsadres: er is een impact op verplaatsingen, bijvoorbeeld afhankelijk van de dichtheid van nabijgelegen voorzieningen of het aanbod van openbaar vervoer. Deze variabele kan bijvoorbeeld worden gebruikt om te bepalen of een persoon dicht bij diensten woont en gemakkelijk toegang heeft tot verschillende vervoerswijzen als alternatief voor de auto;*
- *de socio-economische positie: Dit is de positie van het individu op de arbeidsmarkt op de laatste dag van het kwartaal, een element dat ook bepalend is voor het mobiliteitsgedrag, net als het opleidingsniveau, in combinatie met andere variabelen. Het is belangrijk om te weten of mensen bijvoorbeeld "werkzaam", "inactief" of "gepensioneerd" zijn. Dit kan zowel de verplaatsingswijze als het tijdstip van de dag beïnvloeden. ;*
- *soort dienstverlening en werkuren: als de persoon werkt of actief is, is het ook belangrijk om te weten of hij voltijds werkt of niet, in ploegendienst werkt of niet, 's nachts werkt, enzovoort. Deze factoren beïnvloeden ook het gedragspatroon en de verplaatsingswijzen ;*

- de mogelijkheid tot telewerk: deze variabele heeft een grote invloed op het type, het aantal en de afstand van de verplaatsingen;
- gebruik van bedrijfswagen: verschillend gedrag, afhankelijk van of je je eigen voertuig of een "salaris"/bedrijfsvoertuig gebruikt: bedrijfsauto's zijn gekoppeld aan specifieke socio-professionele profielen met hun eigen reisgewoonten. Bovendien vallen bedrijfswagens niet onder hetzelfde belastingregime als privéwagens. Dit is een belangrijk punt voor de inschatting van het effect van bepaalde maatregelen, zoals rekeningrijden;
- tussenkomst van de werkgever in de verplaatsingskosten: er is een impact op het gebruik van bepaalde vervoerswijzen;
- het bestaan van een parking op de werkplek: er is een zeer sterke impact op het gebruik van bepaalde vervoerswijzen om naar het werk te gaan;
- Autodelen: er is een impact op het aantal voertuigen op de weg en trends op het gebied van mobiliteit. »

« - Soort voertuig: bepaalde voertuigen - snel, krachtig, lang, 4x4, enz. - zouden onderworpen kunnen worden aan speciale verkeers- of parkeermaatregelen, gezien het dichte stedelijke karakter van het Gewest. Het is daarom belangrijk om onderscheid te kunnen maken tussen de verschillende soorten voertuigen. Het tijdschema voor de geleidelijke afschaffing van voertuigen met verbrandingsmotoren (en de LEZ) is ook afhankelijk van het type voertuig (evenals de brandstof en Euro-norm). De voorgestelde kilometerheffing (SmartMove) differentieert ook belastingniveaus naargelang het type voertuig in kwestie. Het type voertuig (in het bijzonder de grootte) is ook een probleem als het gaat om parkeren, en meer specifiek de wens van het Gewest om parkeren op straat te beperken;

- Motorisering van het voertuig: de Euro-norm in combinatie met het brandstoftype bepaalt of een voertuig toegang heeft tot de Brusselse LEZ. Om de specifieke behoeften van gebruikers te interpreteren, is het bijvoorbeeld nuttig om te weten of de voertuigen vandaag behoren of zullen behoren tot de uitgesloten voertuigen, en binnen welk tijdsbestek;

- land van oorsprong van het voertuig: het is belangrijk om te weten in welk land het voertuig geregistreerd is. In het buitenland geregistreerde voertuigen worden ook beïnvloed door het mobiliteitsbeleid. Als we bijvoorbeeld in het buitenland geregistreerde voertuigen willen uitfilteren, moeten we ze van elkaar kunnen onderscheiden en weten of ze in deze categorie vallen. Als we bijvoorbeeld het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per voertuig in verhouding tot het wagenpark willen berekenen, zal het resultaat waarschijnlijk vertekend zijn als in het buitenland geregistreerde voertuigen worden opgenomen in de gebruikscijfers (afgelegde afstanden) en niet in de gegevens over het wagenpark. Voor andere analyses hebben we echter alle voertuigen op de weg nodig, of ze nu geregistreerd zijn in België of niet. Het is ook interessant om het land van registratie van het voertuig te kennen om analyses uit te voeren van de herkomst van de voertuigen in omloop, hun herkomst en hun gedrag (maken toeristen die met de auto reizen gebruik van de parkeerplaatsen, komen ze van ver of uit buurlanden, enz.);

- Euronorm van het voertuig : de Euro-norm in combinatie met het brandstoftype bepaalt of een voertuig toegang heeft tot de Brusselse LEZ. Om de specifieke behoeften van gebruikers te interpreteren, is het bijvoorbeeld nuttig om te weten of de voertuigen vandaag behoren of zullen behoren tot de uitgesloten voertuigen, en binnen welk tijdsbestek;

- Vermogen van het voertuig: het vermogen van het voertuig (in combinatie met de duur en de lengte van het traject) zou bijvoorbeeld bepalend kunnen zijn voor de hoogte van de belasting onder het kilometergebaseerde tariefsysteem, evenals de huidige inverkeerstellingbelasting (TMC) en de jaarlijkse verkeerbelasting (TC);

- *gewicht en afmetingen van het voertuig: noodzakelijk, zoals hierboven vermeld, als input voor een aantal studies (rekeningrijden, belastingniveaus, gebruiksbependingen, parkeerbeleid, enz.) rekening houdend met het stedelijke en dichtbevolkte karakter van de regio;*
- *Leeftijd van het voertuig of datum van eerste voertuigregistratie : de leeftijd van het voertuig is gecorreleerd met de Euronorm en met verschillende socio-economische variabelen van de voertuigeigenaren. Een ouder voertuig betekent ook hogere onderhoudskosten voor eigenaars. Het is daarom een belangrijke aanvullende variabele, bijvoorbeeld voor een inschatting van het effect van een verhoging van de kosten van de autobelasting op bepaalde huishoudprofielen;*
- *De datum van de laatste inschrijving : deze variabele is bijvoorbeeld nodig om uit te zoeken hoe lang de auto al van de huidige eigenaar is. Zo kunnen we nagaan of het moment van registratie gekoppeld is aan bepaalde belangrijke levensgebeurtenissen (bv. verhuizing, geboorte van kinderen) die op hun beurt sterk gekoppeld zijn aan veranderingen in mobiliteitsgedrag;*
- *Gebruik van het voertuig: afhankelijk van het feit of de persoon eigenaar is van het voertuig, het leaset of het gebruikt als gedeeld voertuig, is zijn gedrag en gebruik van het voertuig ook zeer verschillend, en het is daarom noodzakelijk om bewust te zijn van dit onderscheid. ;*
- *Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of of vestigingsplaats van de eigenaar : in sommige gevallen kunnen de plaats van inschrijving en de woonplaats heel verschillend zijn. Het is daarom nuttig om te weten waar de eigenaar of gebruiker woont om geen vertekening in de analyse te introduceren. Het is interessant om de herkomst van de eigenaar (of de gebruiker in het geval van een lease-, bedrijfs- of deelvoertuig) van een voertuig te kennen om het aandeel Brusselaars onder de dagelijkse automobilisten in te schatten. Bovendien kan het vergelijken van gegevens op geaggregeerd niveau (bv. statistisch sectorniveau) een beter inzicht geven in mobiliteitsgedrag door het gebruik van een voertuig. Er is bijvoorbeeld een zeer sterk verband tussen autobezit, inkomen en de keuze voor een bepaalde manier van verplaatsen. Kennis van deze variabelen op een nauwkeurig geografisch niveau (small cell statistische sector) zorgt voor een beter begrip van de redenen voor variaties in gedrag binnen het gebied en maakt het dus mogelijk om oplossingen te vinden;*
- *Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke ,zetel of vestigingsplaats van de gebruiker: zelfde uitleg als hierboven.»*

62. Op dit punt wordt daarom verwezen naar de passende waarborgen die moeten worden geboden en naar de naleving van het beginsel van minimale gegevensverwerking, zoals uiteengezet in de punten 11 tot en met 14 hierboven.
63. Op de vraag hoe **elke gegevensstroom** (uit de gegevensbronnen bedoeld in artikel 32, §2 van het ontwerp) in de praktijk zou worden georganiseerd, antwoordde de afgevaardigde van de minister dat in het geval van de koppeling van individuele persoonsgegevens ten behoeve van analyses, studies en enquêtes overeenkomstig artikel 32 van het ontwerp, «*Brussel Mobiliteit via een vertrouwde derde partij (Statbel) zal gaan die de gekoppelde gepseudonimiseerde gegevens verstrekt en de unieke identificator bewaart*». Volgens de toelichting bij artikel 32 krijgt Mobiliteit Brussel de variabele (gegevens) "*socio-economische positie*", geaggregeerd per statistische sector

van de woon- of werkplaats, uitgesplitst naar leeftijdsgroep, geslacht, sector van beroepsactiviteit, percentage deeltijds werk.

64. De Autoriteit neemt nota van het feit dat het de bedoeling van de auteur van het ontwerp is om Brussel Mobiliteit alleen gegevens te laten aggregeren op het niveau van "small cells" (statistische sector van de woonplaats of werkplek) of geaggregeerd per leeftijdsgroep, geslacht, sector van beroepsactiviteit, percentage deeltijdwerk, door de verantwoordelijke voor de verwerking van de relevante gegevensbron, voordat deze gegevens worden gekoppeld door een betrouwbare derde partij. Een dergelijke aanpak voldoet aan het beginsel van minimale gegevensverwerking en minimaliseert waarschijnlijk het risico dat een combinatie van gegevens het mogelijk maakt om een persoon te identificeren³⁸. Met het oog op de inmenging die deze gegevenskoppeling veroorzaakt in de rechten en vrijheden van de betrokkenen en als waarborg voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen, **moet echter in het dispositief van het ontwerp zelf worden vermeld dat Brussel Mobiliteit geaggregeerde gegevens zal verzamelen en op welk niveau** (per statistische sector van woon- of werkplaats, per leeftijdsgroep, enz.) en moet worden voorzien in een **verbod om te gegevens te ontkoppelen**. Er moet ook worden opgemerkt dat het ontwerp zwijgt over de gegevens van de enquêtes die Brussel Mobiliteit zal verzamelen. Volgens de Autoriteit is het niet nodig dat Brussel Mobiliteit individuele gegevens ontvangt; geanonimiseerde of geaggregeerde gegevens lijken voldoende te zijn voor studies en analyses. Daarom **moet het ontwerp op dit punt worden aangevuld, als waarborg voor de rechten en vrijheden van de betrokken personen**.

65. Om de basis te leggen voor de wettelijkheid van de mededeling van de door Brussel Mobiliteit geaggregeerde gegevens aan de vertrouwde derde partij met het oog op het uitvoeren van studies en analyses (op basis van socio-economische en demografische variabelen die een impact hebben op de mobiliteit) teneinde het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid dienovereenkomstig te kunnen aanpassen aan de hand van gepseudonimiseerde gekoppelde gegevens, is het nodig **het ontwerp aan te passen om te voorzien in deze mededeling van gegevens alsook in het doel dat met deze mededeling wordt nagestreefd**.

B.2 Gegevens van ANPR-camera's

66. Wat betreft de gegevens van ANPR-camera's van Safe.Brussels³⁹, waarnaar wordt verwezen in artikel 32, §1, b), 4° en §2, van het ontwerp, blijkt uit het commentaar bij artikel 32 (en niet artikel

³⁸ Zie ook de munen 19 en 81 van advies 247/2022 en randnummers 19 – 19 van advies nr. 247/2022.

³⁹ Krachtens het artikel 10/5, §3 van de ordonnantie *tot oprichting van een instelling van openbaar nut waarin het beheer van het preventie- en veiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is samengebracht*, is Brussel Mobiliteit lid van het Brussels videobeschermingsplatform. Artikel 10/4 van deze ordonnantie bepaalt dat elke uitwisseling van persoonsgegevens binnen het videobeschermingsplatform plaatsvindt tussen de deelnemende leden, overeenkomstig de voorafgaandelijk door de Brusselse

32 zelf) dat deze gegevens zullen worden gekoppeld aan DIV-gegevens om te zorgen voor de «*opvolging van de mobiliteit*». Gezien het feit dat de gegevens die zullen worden meegedeeld aan Brussel Mobiliteit tijdelijk zullen worden geaggregeerd⁴⁰, is de Autoriteit van mening dat, in dit geval, "het opvolgen van de mobiliteit" een doel is dat kan worden beschouwd als voldoende bepaald in overeenstemming met artikel 5, 1, b) van de AVG, op voorwaarde dat wordt gespecificeerd, zoals aangegeven door de auteur van het ontwerp in de aanvullende informatie, dat het gaat om "het analyseren van het verkeersvolume", opgesplitst per type voertuig, op uurbasis met het oog op de planning van de ontwikkeling van de wegeninfrastructuur van het gewest en/of «het meten van het gebruik van verschillende types voertuigen om de impact te beoordelen van de aangenomen en geplande regelgevende maatregelen». Om te voldoen aan het voorspelbaarheidsbeginsel **moeten deze details met betrekking tot het doel van "de opvolging van de mobiliteit" en de statistische middelen die gebruikt worden** om dit doel te bereiken, expliciet vermeld worden in het dispositief van het ontwerp.

67. Er moet ook voor **worden gezorgd dat de gegevens die voor dit doel worden verwerkt, ter zake dienend, toereikend en beperkt zijn tot wat nodig is om het nagestreefde doel te bereiken, in overeenstemming met artikel 5.1.c) van de AVG**, en worden **bepaald op een manier die duidelijk en nauwkeurig is voor de betrokkenen om te voldoen aan het beginsel van voorspelbaarheid. De Autoriteit beperkt zich daarom tot de volgende opmerkingen, die niet exhaustief willen zijn.**

68. Artikel 32, §1, b), 4^o van het ontwerp bepaalt dat de gegevens de volgende zijn: «*Pseudo-identificatie van het voertuig*»⁴¹, *land van oorsprong, type voertuig of gebruiker, datum en tijdstip van de detectie van het voertuig en, Identificatie of locatie van de camera die het voertuig gedetecteerd heeft*».

69. Uit aanvullende informatie blijkt dat het "*land van herkomst*" verwijst naar het land waarin het voertuig is geregistreerd. Aangezien de uitdrukking *land van herkomst* niet erg duidelijk is, wordt omwille van de voorspelbaarheid aanbevolen deze in het ontwerp te definiëren of te vervangen door *land van inschrijving*. Op de vraag of het noodzakelijk en relevant was om deze gegevens te verwerken, antwoordde de afgevaardigde van de minister als volgt (de Autoriteit vertaalt) :

Controlecommissie afgeleverde machtigingen bedoeld in de artikelen 31 en volgende van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en de organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator.

⁴⁰ Het commentaar bij artikel 32 stelt «*er wordt geen beeldmateriaal gevraagd*» en dat de gegevens van de ANPR camera's «*metagegevens (zijn) met een pseudo-identificatie van de nummerplaat die nodig is voor de koppeling met de DIV-gegevens. De gegevens worden tijdelijk samengevoegd door de verantwoordelijke van de bron (per tijdslot) vóór Brussel Mobiliteit te ontvangen*».

⁴¹ De *Pseudo-identificatie* wordt gedefinieerd in artikel 2, 7^o van het ontwerp in deze bewoordingen: «*identificatiegegevens gegenereerd via een functie voor pseudonimisering in het kader van een verwerking van gepseudonimiseerde gegevens*».

«In het buitenland geregistreerde voertuigen worden ook beïnvloed door het mobiliteitsbeleid. Als we bijvoorbeeld gegevens over deze voertuigen willen uitsluiten van de analyses om ze te filteren, moeten we ze kunnen onderscheiden en weten dat ze in het buitenland zijn ingeschreven. Als we bijvoorbeeld het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per voertuig in verhouding tot het wagenpark willen berekenen, zal het resultaat waarschijnlijk vertekend zijn als in het buitenland geregistreerde voertuigen worden opgenomen in de gebruikscijfers (afgelegde afstanden) en niet in de gegevens over het wagenpark. Voor andere analyses hebben we echter alle voertuigen op de weg nodig, of ze nu geregistreerd zijn in België of niet. Bovendien kunnen deze gegevens nuttig zijn voor vrachtwagens, bijvoorbeeld (in de zin van concentratie en grote stromen, om te begrijpen hoe ze zich op onze wegen gedragen of om de leesbaarheid van bewegwijzering te beoordelen).»

70. Daarom wordt aanbevolen om in het commentaar bij artikel 32 duidelijk de rechtvaardiging op te nemen voor de noodzakelijke en relevante aard van het verzamelen van deze gegevens met betrekking tot het nagestreefde doel.

71. Aangezien in het ontwerp niet werd gespecificeerd wat werd bedoeld met "type voertuig", ondervroeg de Autoriteit de auteur van het ontwerp op dit punt. Hij antwoordde het volgende (de Autoriteit vertaalt):

« 1. de definities van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties in document CE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 (<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29resolutions/ECE-TRANS-WP.29-78r6e.pdf>) waarin voertuigcategorieën op internationaal niveau worden gedefinieerd (L1,L2,L3,L4,L5,L6,L7,M1,M2,M3,N1,N2,N3,O1,O2,O3,O4,T,G,SA,SB,SV,SD,...) zoals geregistreerd in de DIV-databank.

2. Euronorm en brandstoftype ;

3. De cilinderhoud ;

4. Privé- of bedrijfsvoertuigen ».

72. Om te voldoen aan het beginsel van voorspelbaarheid, moet daarom in het ontwerp worden gedefinieerd wat wordt bedoeld met «type voertuig». Zij wijst er ook op dat, gezien **de bijzonder indringende aard van de gegevens van ANPR-camera's⁴² op de rechten en vrijheden van de betrokkenen**, de auteur van het ontwerp een rigoureuze beoordeling moet uitvoeren van de noodzakelijke en relevante aard van de verzamelde gegevens en met betrekking tot het «type voertuig». Als bijvoorbeeld het verzamelen van gegevens zoals "brandstoftype" of "cilinderinhoud" relevant en noodzakelijk lijkt om de milieu-impact van mobiliteitsmaatregelen te beoordelen, wordt de auteur van het ontwerp eraan herinnerd een duidelijk onderscheid te maken tussen de mobiliteitsdoeleinden die onder de bevoegdheid van Brussel Mobiliteit vallen en de milieudoeleinden waarvoor Brussel Mobiliteit niet bevoegd is.

⁴² Zie ook punt 67 van advies 247/2022.

73. De Autoriteit merkt op dat het gebruik van een "pseudo-identificator van het voertuig" om gegevens van ANPR-camera's te koppelen aan DIV-gegevens een passende maatregel vormt voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen.
74. Volgens aanvullende informatie zal de gegevenskoppeling worden uitgevoerd door een vertrouwde derde partij (Statbel), die Brussel Mobiliteit zal voorzien van de gepseudonimiseerde gekoppelde gegevens en die de unieke identificator zal bewaren. Onder deze voorwaarden gaat de Autoriteit ervan uit dat Brussel Mobiliteit de gegevens van de ANPR-camera's verzamelt, die vooraf tijdelijk worden geaggregeerd door de verantwoordelijke voor de verwerking van de ANPR-camera's in kwestie (lid van Safe.Brussels), en ze doorgeeft aan een vertrouwde derde partij (Statbel), die verantwoordelijk zal zijn voor de koppeling met de DIV-gegevens, zodat Brussel Mobiliteit het beoogde doel kan bereiken. **Om de rechten en vrijheden van de betrokkenen te waarborgen, moet (i) in het dispositief van het ontwerp worden gespecificeerd dat de bepaling van voertuigritten op individuele basis uitgesloten is en (ii) worden voorzien in een verbod op de ontkoppeling van gegevens.**
75. De mededeling aan Brussel Mobiliteit van in de tijd geaggregeerde gegevens van ANPR-camera's (per tijdslot) is een aanpak die in overeenstemming is met het beginsel van minimale gegevensverwerking, gezien de zeer persoonlijke en gevoelige aard van locatiegegevens van ANPR-camera's⁴³ en, bijgevolg, de zeer indringende aard van de mededeling van deze gegevens met het oog op gegevenskoppeling, in het licht van het recht van de betrokkene op de bescherming van persoonsgegevens. **Als waarborg voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen moet het ontwerp daarom worden aangevuld met de uitdrukkelijke vermelding dat de gegevens van ANPR-camera's die aan Brussel Mobiliteit zullen worden meegedeeld, geaggregeerde gegevens zullen zijn, en met de vermelding op welke basis (tijdschema ? dagelijks?) zij geaggregeerd zullen worden.**
76. Om de basis te leggen voor de rechtmatigheid van de mededeling van geaggregeerde gegevens door Brussel Mobiliteit aan de derde vertrouwde partij met het oog op de uitvoering van de gegevenskoppeling, **moet het ontwerp worden aangepast om te voorzien in de mededeling van die gegevens en in het doel van die mededeling** (Brussel Mobiliteit in staat stellen om "*de mobiliteit op te volgen*" op basis van gepseudonimiseerde gekoppelde gegevens).
77. Terwijl uit artikel 32, §1, b), 4^o en §2, van het ontwerp, gelezen in het licht van het commentaar bij het artikel, kan worden begrepen dat de gegevens van ANPR-camera's afkomstig zullen zijn van de ANPR-camera's van de leden die deelnemen aan het Brusselse videobeschermingsplatform Safe.Brussels, is het echter niet mogelijk om te zien of te begrijpen, zoals blijkt uit de aanvullende

⁴³ Zie ook punt 67 van advies 247/2022.

informatie, dat het de bedoeling is om ook gegevens te verzamelen van ANPR-camera's (de Autoriteit vertaalt): *«gelegen nabij of op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bijvoorbeeld deze gelegen op de Brusselse Ring, [behorend] tot de FOD Mobiliteit en Vervoer, alsook tot de Vlaamse Gewest».*

78. Naast het feit dat de herkomst van de gegevens van de ANPR-camera's duidelijk en uitputtend moet worden vastgelegd in het ontwerp, moet er ook een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten met het Vlaams Gewest om een rechtsgrond te creëren voor de mededeling van de gegevens van de ANPR-camera's in het bezit van dit Gewest aan Brussel Mobiliteit en om zo de uitvoering van de opdracht van openbaar belang van Brussel Mobiliteit inzake "mobiliteitsopvolging " te legaliseren aan de hand van deze gegevens. De mededeling van gegevens van ANPR-camera's in het bezit van de FOD Mobiliteit en Vervoer moet geformaliseerd worden via het afsluiten van een protocol, overeenkomstig artikel 20 van de WVG.

B.3 Gegevens van boordapparatuur (On board Unit) op vrachtwagens

79. Met betrekking tot gegevens van boordapparatuur (On Board Unit) van vrachtwagens, bedoeld in artikel 32, §1, b), 5° van het ontwerp, wordt in de bepalingen van het ontwerp geen doel vermeld. Uit het commentaar bij het artikel blijkt dat deze gegevens *«bijvoorbeeld»* het volgende mogelijk maken:

«- rekening houden met de behoeften van vrachtwagens bij wijziging van de circulatieplannen en de naleving van die plannen evalueren;
- Het onderhoud van de wegen plannen;
- De behoeften op parkeervlak evalueren (markering, signalisatie, geleiding);
- Eventuele omleidingen correct plannen;
- De door het verkeer veroorzaakte geluidshinder evalueren».

80. Deze **doeleinden kunnen als specifiek en gerechtvaardigd worden beschouwd, op voorwaarde dat ze in het ontwerp exhaustief worden gedefinieerd** (door de uitdrukking "bijvoorbeeld" te schrappen). Het ontwerp moet daarom worden aangevuld zodat de opdracht van algemeen belang die Brussel Mobiliteit heeft met betrekking tot vrachtwagens duidelijk wordt omschreven, zodat de doeleinden waarvoor gegevens van boordapparatuur van vrachtwagens worden verwerkt, als specifiek en uitdrukkelijk omschreven kunnen worden beschouwd.

81. De gegevens die voor deze doeleinden worden verwerkt zijn verplaatsingsstromen, tijdgegevens over verplaatsingsstromen en parkeerzones. Ze lijken relevant en geschikt voor de beoogde doeleinden. Uit het commentaar bij het artikel blijkt ook duidelijk dat het VIAPASS is die aan Brussel Mobiliteit de locatiegegevens doorgeeft die *«in de tijd samengevoegd (zijn) (voor een welbepaalde dag in de week of een bepaalde soort dagen (enkel werkdagen of feestdagen, weekends...))»*. Een

dergelijke aanpak is in overeenstemming met het beginsel van minimale gegevensverwerking. Om te voldoen aan het voorspelbaarheids- en rechtmatigheidsbeginsel **moet het ontwerp echter worden aangevuld zodat erin wordt bepaald dat Brussel Mobiliteit, om de in de punten 79 en 80 hierboven vermelde doeleinden te bereiken, de door de VIAPASS meegedeelde geaggregeerde gegevens verwerkt en op welke basis de gegevens worden geaggregeerd** (om het uur, dagelijks, wekelijks, enz.).

C. Bewaartermijn

82. Artikel 32, §3 van het ontwerp bepaalt: «*de daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden bewaard zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de enquêtes, studies en analyses en maximaal gedurende vijftien jaar*».

83. Net als de opmerking in punt 48 heeft de zinsnede «*worden bewaard zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de enquêtes, studies en analyses*» geen toegevoegde waarde en zal daarom worden geschrapt.

84. De periode van vijftien jaar wordt in het commentaar bij het artikel gerechtvaardigd door de noodzaak om langetermijntrends te analyseren voor deze situaties, die langzaam veranderen, om de gegevens samen te voegen volgens geografische referenties die in de loop van de tijd zijn aangepast, om een databank te hebben die groot genoeg is om stabiele en volledige statistieken te hebben, en om terug te gaan in de tijd in het geval van een herinrichting van een weg om de impact ervan te beoordelen in vergelijking met een situatie vóór de herinrichting. De Autoriteit neemt hiervan akte.

6. Artikelen 30, § 2, 3° en 33: het opzetten van instrumenten voor het analyseren en modelleren van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en mobiliteitstromen en verkeersveiligheid

85. Artikel 33 van het ontwerp voorziet in een rechtskader voor de verwerking van persoonsgegevens⁴⁴ als gepland in het ontwerp om instrumenten te ontwikkelen voor het analyseren en modelleren van verplaatsingen, gedrag en mobiliteitstromen en verkeersveiligheid op basis van de resultaten van enquêtes en gegevens uit verschillende gegevensbronnen. In dit verband worden in paragraaf 1 persoonsgegevens van voertuigen, gegevens van ANPR-camera's en boordapparatuur van

⁴⁴ Zoals uit de aanvullende informatie blijkt (de Autoriteit vertaalt): «*is het doel van het ontwerp om instrumenten te hebben waarmee we alle verplaatsingsstromen die op zijn minst gedeeltelijk in de regio voorkomen, kunnen analyseren en modelleren. In deze context is het noodzakelijk om, voor zover mogelijk, alle gebruikte verplaatsingswijzen te integreren en dus verschillende soorten voertuigen of verplaatsingswijzen, afhankelijk van de beschikbare gegevens (al dan niet persoonlijk)*». Er moet worden opgemerkt dat voor het openbaar vervoer de gegevens geen individuele persoonsgegevens zijn, maar geanonimiseerde gegevens, en dat voor fiets- en voetgangersstromen de gegevens worden geteld zonder persoonsgegevens. De Autoriteit neemt hiervan akte.

vrachtwagens opgesomd. In paragraaf 2 worden de gegevensbronnen opgesomd en in paragraaf 3 wordt de bewaartermijn vastgesteld.

86. De Autoriteit is van mening dat artikel 30, § 2, 3°, en artikel 33 van het ontwerp **aan voorspelbaarheid zouden winnen** indien deze artikelen zodanig zouden worden geformuleerd dat (1) het doel dat wordt nagestreefd met de invoering van dergelijke analyse- en modelleringsinstrumenten in het ontwerp zou worden aangegeven en (2) de gegevensverwerking die moet worden uitgevoerd krachtens artikel 33 van het ontwerp op een voldoende voorspelbare manier zou kunnen worden begrepen door de betrokkenen (welke entiteit deelt welke gegevens mee aan wie?, is er een gegevenskoppeling?). Daarom moet het ontwerp dienovereenkomstig worden aangepast om te voldoen aan het voorspelbaarheidsbeginsel.
87. Wat **de bepaling van het doel betreft**, blijkt uit het commentaar bij artikel 33 dat Brussel Mobiliteit instrumenten zoals gepland in het ontwerp op ⁴⁵macro- en microniveau⁴⁶ gebruikt en op middellange termijn een nieuwe modelleringstool op mesoscopisch niveau ontwikkelen⁴⁷. Volgens het commentaar bij het artikel maakt het opzetten en gebruiken van een macroscopisch multimodaal verplaatsingsmodel het mogelijk om «*hulp (te bieden) bij de besluitvorming via het uittesten van scenario's voor belangrijke wijzigingen in de vraag naar verplaatsingen en in het vervoersaanbod (modal shift, verschuiving in routekeuze, verkeersdruk op de netten, ...)*».
88. Als dit de concrete en operationele reden is waarom Brussel Mobiliteit instrumenten moet implementeren voor het analyseren en modelleren van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid, dan is dit een doel dat welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd is in de zin van artikel 5.1.b) van de AVG. Het is aangewezen om **het ontwerp in die zin aan te passen**.
89. Verder preciseert het commentaar bij artikel 33 nog «*De extrapolatie van gegevens zoals de berekening van de afgelegde afstand per vervoerswijze beantwoordt aan de Europese verplichtingen inzake rapportering van vervuilende uitstoot in de sector van het personen- of goederenvervoer*». Als dit een van de doeleinden is die wordt nagestreefd met de implementatie van analyse- en modelleringsinstrumenten en het de bedoeling is dat hiermee rekening wordt

⁴⁵ Volgens het commentaar bij het artikel wordt «*de modellering van de verkeersstromen op macroscopisch niveau (...) uitgevoerd op het niveau van het Gewest en de rand op de grote verkeersassen en op de openbare vervoersnetwerken voor periodes tussen 4 uur en 1 uur. Dit type model maakt het mogelijk de gevolgde routes weer te geven waarbij de eistijd zo kort mogelijk wordt gehouden en rekening wordt gehouden met de congestie*».

⁴⁶ Het commentaar bij het artikel preciseert in dit verband «*de modellering van de stromen op microscopisch niveau gebeurt op het niveau van kruispunten of langs korte corridors voor periodes van 15 minuten of minder. Interacties tussen voertuigen worden nog nauwkeuriger gemodelleerd om congestieproblemen op kruispuntniveau zo goed mogelijk weer te geven*».

⁴⁷ «*De modellering van de stromen op mesoscopisch niveau wordt uitgevoerd op het niveau van deelgebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of langs corridors voor periodes tussen 1 uur en 15 minuten. Er wordt rekening gehouden met interacties tussen voertuigen om congestieproblemen op een meer realistische manier weer te geven*».

gehouden in het ontwerp, dan moet dit doel expliciet worden vermeld in het ontwerp, met verwijzing naar het relevante Europese normatieve kader.

90. Met betrekking **tot de verwerking van persoonsgegevens** als bedoeld in artikel 33 van het ontwerp, begrijpt de Autoriteit, in het licht van het commentaar bij dit artikel en de aanvullende informatie, dat twee gegevensverwerkingen onder artikel 33 vallen. Het gaat hierbij enerzijds om de mededeling via VIAPASS van gegevens van boordapparatuur van vrachtwagens en anderzijds om de koppeling van gegevens van ANPR-camera's met DIV-gegevens.
91. Met betrekking tot de mededeling van gegevens door VIAPASS aan Brussel Mobiliteit wordt verwezen naar de opmerkingen hierboven onder punt B.3, die mutatis mutandis van toepassing zijn met betrekking tot de aanbeveling inzake de aggregatie van gegevens en de basis waarop ze worden geaggregeerd. Wat het koppelen van gegevens van ANPR-camera's aan DIV-gegevens betreft, wordt verwezen naar de opmerkingen in punt B.2, die mutatis mutandis van toepassing zijn.
92. De Autoriteit wijst er ook op dat het aan de auteur van het ontwerp is om **ervoor te zorgen dat de in artikel 33, §1, a), genoemde gegevens over voertuigen, die zullen worden gekoppeld aan de gegevens van de ANPR-camera's, noodzakelijk zijn en dit zo nodig te rechtvaardigen in het commentaar bij het artikel. In het commentaar bij artikel 33 staat, met betrekking tot de ijking van voertuigstromen, dat de koppeling van gegevens van ANPR-camera's met gegevens van de DIV :«*een bijzonder nuttige bron (is) omdat ze het mogelijk maken de voertuigstromen langs de camera's te kwantificeren aan de hand van informatie over de voertuigen (fiscaal vermogen, privévoertuig of bedrijfswagen, postcode of statistische sector van inschrijving, ...)*. Op dit moment bestaat er geen enkele andere manier om deze gegevens te bekomen.** » De Autoriteit neemt hier nota van en verwijst naar de passende waarborgen die moeten worden geboden en de naleving van het beginsel van minimale gegevensverwerking waarnaar wordt verwezen in de punten 11 tot 14.
93. De gegevens waarnaar in het dispositief van het ontwerp wordt verwezen, **moeten ook worden bepaald op een wijze die voldoende duidelijk en nauwkeurig is** om betrokkenen in staat te stellen op voorspelbare wijze te begrijpen welke verwerking van persoonsgegevens wordt uitgevoerd. Hier moet worden verwezen naar het commentaar bij het artikel dat verwijst naar «*postcode of statistische sector van inschrijving*» terwijl de ontwerptekst zelf spreekt van «*statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de eigenaar*» en van «*statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke zetel van de gebruiker*». Ook spreekt het commentaar bij het artikel van «*fiscaal vermogen*» van het voertuig terwijl de ontwerptekst zelf de woorden «*vermogen van het voertuig*» gebruikt. Dit moet in het ontwerp worden uitgeklaard.

94. Zoals hierboven aangegeven, betekent het beginsel van minimale gegevensverwerking ook dat het aan de auteur van het ontwerp is om de noodzaak te verantwoorden om elke gegevensbron te gebruiken die Brussel Mobiliteit nodig heeft om analyse- en modelleringsinstrumenten op te zetten. In dit verband plaatst de Autoriteit vraagtekens bij de noodzaak om te verwijzen naar de "*Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut*" waarnaar wordt verwezen in artikel 33, §2, van het ontwerp, afgezien van het feit dat de formulering te algemeen is en de betrokkenen niet in staat stelt te begrijpen of waar te nemen naar welke gegevensbron wordt verwezen (hetgeen niet in overeenstemming is met het voorspelbaarheidsbeginsel). Als er geen rechtvaardiging is voor de noodzaak om deze gegevensbron te gebruiken, zal deze uit het ontwerp worden verwijderd.
95. In artikel 33, §3, van het ontwerp wordt de bewaartermijn voor de betrokken persoonsgegevens vastgesteld op maximaal twee jaar. Volgens het commentaar bij het artikel komt de periode van twee jaar overeen met de tijd die nodig is om het model te ijken. De Autoriteit neemt hiervan akte.

7. Artikel 30, § 4 van het ontwerp : categorie ontvangers van de gegevens

96. Artikel 30, § 4 van het ontwerp luidt als volgt:

«De persoonsgegevens die voor de in § 2 bedoelde doeleinden worden verwerkt, kunnen worden meegedeeld aan de volgende categorieën ontvangers, met het oog op de verwezenlijking van deze doeleinden of verenigbare doeleinden of doeleinden op basis van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVF, overeenkomstig de vereisten van artikel 6.3 van de AVG:

1° Derde vertrouwenspersonen in de zin van artikel 188, 1° van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;

2° Dienstenintegratoren, meer bepaald in de zin van artikel 2, 1° van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator;

3° Overheidsdiensten;

4° Onderwijsinstellingen;

5° Entiteiten die gemachtigd zijn in het kader van overheidsopdrachten of onderaannemingscontracten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals adviesbureaus;

6° De statistische diensten bedoeld in artikel 1, 17° van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek;

7° De entiteiten die door Eurostat als onderzoeksentiteiten zijn erkend, en andere actoren die een wetenschappelijk of historisch doel nastreven

8° de archiefdienst bedoeld in artikel 2, 4° van de ordonnantie van 19 maart 2009 betreffende de archieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest».

97. Voor zover in deze paragraaf wordt bepaald dat gegevens mogen worden verstrekt *«met het oog op de verwezenlijking van deze doeleinden of verenigbare doeleinden of doeleinden op basis van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVF(lees AVG), overeenkomstig de vereisten van artikel 6.3 van de*

AVG», is dit een letterlijke weergave van de vereisten van de AVG en biedt het geen toegevoegde waarde in termen van voorspelbaarheid. Deze uitdrukking (met het oog op de verwezenlijking ... artikel 6.3 van de AVG) moet dus uit het ontwerp worden geschrapt.

98. Uit het commentaar bij het artikel blijkt duidelijk dat het de bedoeling is om toe te staan dat geanonimiseerde of op zijn minst gepseudonimiseerde gegevens worden doorgegeven aan de genoemde categorieën ontvangers voor wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden of voor de uitvoering van hun eigen taken van algemeen belang.
99. Op de vraag naar de identiteit van de entiteit waarnaar de in 1^o bedoelde derde vertrouwenspersoon verwijst, verklaarde de afgevaardigde van de minister dat (de Autoriteit vertaalt): *« [i]n toepassing van artikel 202 van de [WVG], is het mogelijk zich in de situatie te bevinden waarin de persoonsgegevens waarop het verzoek [om toegang] betrekking heeft, niet aan de verantwoordelijke voor verdere verwerking worden doorgegeven, maar aan een vertrouwde derde, waarbij deze laatste verantwoordelijk is voor het koppelen en vervolgens anonimiseren of pseudonimiseren van de gegevens alvorens ze ter beschikking te stellen van de verantwoordelijke voor verdere verwerking. Er wordt in dit stadium geen specifieke entiteit beoogd, maar het zou bijvoorbeeld Statbel kunnen zijn in de rol van intermediaire organisatie die het krachtens artikel 3 van het koninklijk besluit van 13 juni 2014 kan vervullen, waarbij enerzijds de specifieke reglementaire, administratieve, technische en organisatorische maatregelen om de naleving van de vereisten inzake de bescherming van persoonsgegevens of gegevens over individuele entiteiten en de statistische geheimhouding te waarborgen en anderzijds de voorwaarden vast te leggen waaronder het Nationaal Instituut voor de Statistiek kan optreden als intermediaire organisatie met het oog op verdere verwerking voor statistische doeleinden. »*
100. De Autoriteit benadrukt dat het gebruik van een vertrouwde derde om persoonsgegevens te anonimiseren of te pseudonimiseren een goede praktijk is en beveelt aan het ontwerp aan te passen om te specificeren dat een vertrouwde derde in de zin van artikel 188, 1^o, van de WVG kan worden aangewezen om gegevens te anonimiseren of te pseudonimiseren voordat ze worden doorgegeven aan de in het ontwerp genoemde categorieën ontvangers voor wetenschappelijke of historische onderzoeksdoeleinden of voor statistische doeleinden.
101. Aangezien geanonimiseerde gegevens geen persoonsgegevens zijn, vallen ze niet onder de bevoegdheid van de Autoriteit. Het is de verantwoordelijkheid van de entiteit die deze gegevens doorgeeft (Brussel Mobiliteit of de vertrouwde derde partij), als verwerkingsverantwoordelijke, om ervoor te zorgen dat de gegevens effectief worden geanonimiseerd.
102. Wat betreft de verstrekking van gepseudonimiseerde gegevens (die persoonsgegevens zijn) aan de in de punten 6^o, 7^o en 8^o genoemde categorieën ontvangers, merkt de Autoriteit op dat de

categorieën voldoende nauwkeurig zijn gedefinieerd om betrokkenen in staat te stellen zich een beeld te vormen van de verdere verwerking van hun gegevens. Wat de mededeling aan de in 4^o bedoelde onderwijsinstellingen betreft, blijkt uit aanvullende informatie dat deze mededeling gebeurt voor wetenschappelijke of historische onderzoeksdoeleinden. Het ontwerp moet daarom op dit punt worden vervolledigd om voldoende voorspelbaarheid te garanderen.

103. Wat de in punt 3 bedoelde mededeling van (gepseudonimiseerde) gegevens aan de overheidsdiensten betreft, wijst de Autoriteit erop⁴⁸ dat, indien het de bedoeling is dat gegevens aan overheidsdiensten kunnen worden meegedeeld voor doeleinden die niet verenigbaar zijn met de oorspronkelijke doeleinden waarvoor de gegevens zijn verzameld, deze mededeling in overeenstemming moet zijn met de beginselen van voorspelbaarheid en rechtmatigheid (die vereisen dat de essentiële elementen, in het bijzonder het doel en de categorieën van gegevens in kwestie moeten zijn vastgelegd in een formele wettelijke bepaling, in dit geval een ordonnantie), maar ook een noodzakelijke en evenredige maatregel moet zijn in een democratische samenleving om de doeleinden te waarborgen die zijn vastgelegd in artikel 23 van de AVG, met eerbiediging van de wetgeving die de wettelijke taken van de betrokken overheidsdiensten regelt. Er dient te worden opgemerkt dat **de loutere vermelding dat gegevens aan "overheidsdiensten " kunnen worden meegedeeld, niet voldoet aan de beginselen van rechtmatigheid en voorspelbaarheid, aangezien het niet mogelijk is te bepalen voor welke doeleinden een dergelijke mededeling wordt gedaan of onder welke omstandigheden zij is toegestaan.** Daarom is het wenselijk het ontwerp op dit punt aan te vullen met **een duidelijke omschrijving van de wettelijke taken van de overheidsdiensten** tot wie het is gericht. De noodzaak en evenredigheid van een dergelijke gegevensverwerking moet nog steeds per geval worden beoordeeld, per ontvanger (en wettelijke opdracht).

104. Met betrekking tot de mededeling van gegevens aan de in punt 2^o bedoelde dienstenintegratoren moet ook worden gespecificeerd voor welke wettelijke taak of taken zij verantwoordelijk zijn en voor de uitvoering waarvan de mededeling van gegevens noodzakelijk is, zodat de betrokkenen zich een duidelijk en voorspelbaar beeld kunnen vormen van de verwerking van hun gegevens.

105. Wat betreft de mededeling van gegevens in het kader van «*onderaannemingscontracten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals adviesbureaus*», vermeld in punt 5^o, blijkt uit de bijkomende informatie dat het gaat om een verwerler zoals bedoeld in artikel 28 van de AVG. Het ontwerp moet op dit punt worden aangevuld om voldoende voorspelbaarheid te garanderen.

⁴⁸ Zie punten 90 en 91 van advies n^o 247/2022.

106. Indien met artikel 30, § 4, het de bedoeling is van de auteur van het ontwerp, om Brussel Mobiliteit toe te staan de gegevens die zij heeft verzameld bij de uitvoering van haar taken van openbaar belang in het kader van het ontwerp, mee te delen aan de daarin vermelde categorieën van ontvangers, met het oog op verdere verwerking voor statistische doeleinden, beveelt de Autoriteit aan de mogelijkheid te overwegen om niet te voorzien in de mededeling van gegevens aan de vermelde categorieën van ontvangers, maar zich te beperken tot de mededeling van deze gegevens aan Statbel of IBSA, waarbij deze laatsten verantwoordelijk zijn voor het ter beschikking stellen van de geaggregeerde gegevens (d.w.z. het geanonimiseerde resultaat van de statistische studie) aan elke belanghebbende derde. In een dergelijk geval zou in principe de wet van 4 juli 1962 *betreffende de openbare statistiek* of de ordonnantie van 3 april 2014 *betreffende de gewestelijke statistiek* de grondslag moeten vormen voor de rechtmatigheid van de verstrekking van gegevens aan belanghebbende derden en passende waarborgen moeten bevatten voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen. Wat openbare statistieken betreft, wordt in overweging 162 van de AVG benadrukt dat inzake de verwerking van persoonsgegevens voor statistische doeleinden, in het Unierecht of het lidstatelijke recht met name bepalingen betreffende statistische inhoud, toegangscontrole en specificaties voor het verwerken van persoonsgegevens voor statistische doeleinden, alsmede passende maatregelen ter bescherming van de rechten en vrijheden van de betrokkene en ter verzekering van statistische geheimhouding, dienen te worden vastgesteld⁴⁹. In dit verband en voor de goede orde verwijst de Autoriteit naar het recent advies die zij ter zake met betrekking tot Statbel heeft uitgebracht, namelijk haar advies 127/2021⁵⁰. Als het gekozen normatieve kader dat van de IBSA is en dit niet de garanties biedt die op dit gebied vereist zijn, zoals uiteengezet in bovengenoemd advies, zullen ze in het ontwerp moeten worden opgenomen.

8. Verwerkingsverantwoordelijke(n)

107. Overeenkomstig artikel 30, §1 van het ontwerp wijst de Regering Brussel Mobiliteit aan als verwerkingsverantwoordelijke voor de persoonsgegevens. Voor het overige wordt verwezen naar de opmerkingen in punt 85 van advies 247/2022 over de verantwoordelijkheid voor de verwerking die rust op de instellingen/entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de gegevensbronnen die worden geraadpleegd in het kader van de samenstelling van een bevolkingssteekproef door middel van loting en de in het ontwerp beoogde gegevenskoppelingen.

9. Artikel 34 van het ontwerp: delegatie aan de Regering

⁴⁹ Europese Verordening 223/2009 van 11 maart 2009 legt eveneens verplichtingen aan de lidstaten op dit gebied op.

⁵⁰ Advies 127/2021 van 28 juli 2021 van de Autoriteit met betrekking tot een voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek.

108. Ingevolge artikel 34 van het ontwerp kan de regering voor elk van de in artikel 30 genoemde doeleinden, na advies van de Autoriteit, aanvullende regels vaststellen.
109. Volgens het commentaar bij het artikel gaat dit over de frequentie van analyses, enquêtes, updates van analyse- en modelleringsinstrumenten of specifieke ontvangers (van de categorieën ontvangers waarop het ontwerp is gericht).
110. De Autoriteit heeft hierover geen bijzondere opmerkingen maar dat neemt uiteraard niet weg dat, voor zover de essentiële elementen van de beoogde verwerking van persoonsgegevens in de wet in formele zin zijn omschreven, de details en modaliteiten door middel van uitvoeringsbepalingen kunnen worden uitgewerkt, weliswaar na aanvullend advies van de Autoriteit, overeenkomstig artikel 36.4 van de AVG.

OM DIE REDENEN,

acht de Autoriteit het raadzaam om:

1. de taken van algemeen belang (die de verwerking van persoonsgegevens vereisen) die krachtens het ontwerp aan Brussel Mobiliteit worden toevertrouwd, duidelijk te omschrijven en ze zodanig te beschrijven dat de doeleinden van de beoogde gegevensverwerking als welbepaald en uitdrukkelijk omschreven kunnen worden beschouwd (punt 18) ;
2. een grondige analyse uit te voeren over de vraag of het noodzakelijk en evenredig is om Brussel Mobiliteit te voorzien van gekoppelde gegevens uit verschillende gegevensbronnen om de in artikel 32 van het ontwerp bedoelde analyses en studies uit te voeren en de in artikel 33 van het ontwerp bedoelde analyse- en modelleringsinstrumenten te creëren, en dit in voorkomend geval rechtvaardigen in de memorie van toelichting (punten 25 en 26) ;
3. te motiveren in welke mate de essentiële elementen van de voorgestelde gegevensverwerkingen niet door andere wettelijke kaders kunnen worden bepaald (indien nodig met de nodige aanpassingen) (punt 27) ;
4. het eerste lid, 3^o punt van artikel 3 van het ontwerp te schrappen (punt 29) ;
5. artikel 31 van het ontwerp uit te klaren en aan te vullen in het licht van de opmerkingen onder punten 31 tot 35 ;
6. het ontwerp aan te vullen met een definitie van de begrippen «*samenstelling van het huishouden*», «*werkplaats*», «*opleidingsniveau*», «*socio-economische positie*» en «*eigenaar en/of gebruiker volgens type motorisatie*» als bedoeld in artikel 31, §1, a), van het ontwerp (punt 37) ;
7. in artikel 31, §1, a), van het ontwerp (punt 40) leeftijd vervangen door "leeftijdsgroepen" en woonplaats door "statistische verblijfplaats " (punt 40) ;

8. ervoor te zorgen dat de in artikel 31, §2, van het ontwerp genoemde gegevensbronnen noodzakelijk zijn, overeenkomstig de opmerkingen in punt 43 ;
9. het ontwerp op te helderen en aan te passen in het licht van de opmerkingen onder de punten 45 en 46 ;
10. In artikel 31, § 4 van het ontwerp de bewoordingen «*zolang bewaard als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen*» (punt 48) in dit artikel aan te passen overeenkomstig de opmerkingen onder punt 49 ;
11. de nagestreefde doeleinden te herformuleren voor de verzameling van de gegevens inzake verkeersongevallen (punt 52) ;
12. artikel 32, §1, a) aan te passen overeenkomstig de opmerkingen onder punt 54 ;
13. artikel 32, §1, a) van het ontwerp aan te passen overeenkomstig de opmerkingen onder punt 55 inzake de gegevensstromen;
14. het doeleinde te omschrijven dat wordt nagestreefd met de verzameling van de gegevens als vermeld onder artikel 32, § 1, b), 1° tot 3° in het licht van de opmerkingen onder de punten 57 tot 59 ;
15. ervoor te zorgen dat de in artikel 32, §1, b), 1° tot 3) van het ontwerp bedoelde gegevens wel degelijk relevant zijn en beperkt blijven tot wat noodzakelijk is om het nagestreefde doel te bereiken (punten 60 tot 62) ;
16. het ontwerp aan te passen in overeenstemming met de punten 64 en 65 met betrekking tot de gegevensstromen uit de gegevensbronnen waarnaar wordt verwezen in artikel 32, §2 ;
17. het ontwerp aan te passen met betrekking tot de doelstelling "opvolgen van de mobiliteit", overeenkomstig de opmerkingen in punt 66 ;
18. ervoor te zorgen dat de gegevens die worden verwerkt voor de "opvolging van de mobiliteit" ter zake dienend, toereikend en beperkt zijn tot hetgeen noodzakelijk is en dat ze op een duidelijke en nauwkeurige manier worden bepaald (punt n) ;
19. het ontwerp aan te vullen overeenkomstig de opmerkingen in de punten 80 en 81 met betrekking tot het verzamelen van gegevens van boordapparatuur van vrachtwagens als bedoeld in artikel 32, §1, b), 5° van het ontwerp ;
20. de uitdrukking «*worden bewaard zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de enquêtes, studies en analyses*» te schrappen in artikel 32, §3 van het ontwerp (punt 83) ;
21. artikel 33 van het ontwerp aan te passen in het licht van de opmerkingen onder punt 6;
22. artikel 30 van het ontwerp aan te passen in het licht van de de opmerkingen onder punt 7.

Voor het Kenniscentrum,
 (get.) Cédrine Molière, Directeur