

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35341]

29 MAART 2013. — Decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (1)

Het Vlaams Parlement heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

Decreet betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de omzetting van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 3. In dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° intelligente vervoerssystemen, afgekort ITS (Intelligent Transport Systems) : systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen;

2° interoperabiliteit : het vermogen van systemen en van de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen om onderling gegevens uit te wisselen en informatie en kennis te delen;

3° ITS-toepassing : operationeel instrument voor het toepassen van ITS;

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

5° ITS-dienstaanbieder : elke openbare of particuliere aanbieder van een ITS-dienst;

6° ITS-gebruiker : elke gebruiker van ITS-toepassingen of -diensten met inbegrip van reizigers, kwetsbare verkeersdeelnemers, gebruikers en beheerders van weginfrastructuur, beheerders van wagenparken en noodhulpdiensten;

7° kwetsbare weggebruikers : niet-gemotoriseerde weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, alsook motorrijders en personen met een handicap of met beperkte mobiliteit of oriëntatie;

8° platform : de al dan niet ingebouwde apparatuur die het invoeren, aanbieden, exploiteren en integreren van ITS-toepassingen en -diensten mogelijk maakt;

9° architectuur : het conceptontwerp dat de structuur, het gedrag en de integratie van een bepaald systeem in zijn omgeving vastlegt;

10° interface : een installatie tussen systemen die de communicatiemiddelen verschaft waardoor die systemen met elkaar in verbinding kunnen staan en met elkaar in wisselwerking kunnen treden;

11° compatibiliteit : het algemene vermogen van een apparaat of systeem om zonder veranderingen samen met een ander apparaat of systeem te werken;

12° continuïteit van diensten : het in de hele Europese Unie kunnen bieden van naadloze dienstverlening op vervoersnetwerken;

13° weggegevens : gegevens over kenmerken van de weginfrastructuur, waaronder vaste verkeersborden of hun voorgeschreven veiligheidsattributen;

14° verkeersgegevens : historische en realtimegegevens over de kenmerken van het wegverkeer;

15° reisgegevens : elementaire gegevens, zoals dienstregelingen van het openbaar vervoer en tarieven, die nodig zijn om voor en tijdens de reis informatie over multimodaal reizen te kunnen verstrekken om het plannen, boeken en aanpassen van de reis gemakkelijker te maken;

16° specificatie : bindende maatregel houdende bepalingen betreffende eisen, procedures of eventuele andere relevante voorschriften.

Art. 4. Dit decreet is van toepassing op ITS-toepassingen en -diensten op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen.

Art. 5. Voor de toepassing van dit decreet worden de volgende prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties vastgesteld :

1° optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens;

2° continuïteit van ITS-diensten voor verkeers- en vrachtbeheer;

3° ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en -beveiliging;

4° koppeling van het voertuig aan de vervoersinfrastructuur.

Art. 6. Binnen de prioritaire gebieden, vermeld in artikel 5, zijn voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties de volgende acties prioritair :

1° verlening van multimodale reisinformatiediensten;

2° verlening van realtimeverkeersinformatiediensten;

3° gegevens en procedures voor de verlening, voor zover dat mogelijk is, van minimale universele verkeersinformatie over de veiligheid op de weg die kosteloos is voor de gebruikers;

4° geharmoniseerde voorziening van een interoperabele eCall;

5° verlening van informatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen;

6° verlening van reservatiediensten voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen.

Art. 7. Het vaststellen van specificaties en het selecteren en invoeren van ITS-toepassingen en -diensten gebeurt op basis van een evaluatie van de behoeften, waarbij alle relevante belanghebbenden worden betrokken, en overeenkomstig de onderstaande beginselen waaraan die maatregelen moeten voldoen :

1° effectief zijn : een tastbare bijdrage leveren aan het oplossen van de belangrijkste problemen in verband met het wegvervoer in Europa, zoals reduceren van congestie, verlagen van de uitstoot, verbeteren van de energie-efficiëntie, tot stand brengen van een grotere veiligheid en betere beveiliging, ook van kwetsbare weggebruikers;

2° kosteneffectief zijn : de verhouding tussen kosten en baten bij het halen van doelstellingen optimaliseren;

3° proportioneel zijn : waar dat passend is, voorzien in verschillende niveaus van haalbare dienstverleningskwaliteit en invoering, met inachtneming van de plaatselijke, regionale, nationale en Europese specifieke kenmerken;

4° continuïteit van dienstverlening ondersteunen : naadloze dienstverlening in het bijzonder op het trans-Europese vervoersnetwerk, garanderen wanneer ITS-diensten worden ingevoerd. De continuïteit van dienstverlening moet worden gewaarborgd op een niveau dat is aangepast aan de kenmerken van de vervoersnetwerken waarin verschillende landen onderling, en in voorkomend geval regio's onderling, en steden met plattelandsgebieden verbonden zijn;

5° interoperabiliteit bieden : ervoor zorgen dat systemen en de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsprocessen onderling gegevens kunnen uitwisselen en informatie en kennis kunnen delen, zodat een effectieve ITS-dienstverlening mogelijk is;

6° achterwaartse compatibiliteit ondersteunen : waar dat passend is, ervoor zorgen dat ITS-systemen kunnen werken met al bestaande systemen met dezelfde opzet, zonder dat de ontwikkeling van nieuwe technologieën erdoor wordt belemmerd;

7° de kenmerken van de bestaande infrastructures en netwerken in acht nemen : rekening houden met de inherente verschillen in de kenmerken van de vervoersnetwerken, met name wat betreft de omvang van de verkeersvolumes en de weers- en wegingesteldheid;

8° gelijke toegang bevorderen : de toegang tot ITS-toepassingen en -diensten voor kwetsbare weggebruikers niet belemmeren, noch daarbij discrimineren;

9° maturiteit ondersteunen : na een adequate risicobeoordeling, de soliditeit van innoverende ITS-systemen aantonen door middel van een toereikend niveau van technische ontwikkeling en operationele exploitatie;

10° kwaliteit van tijds- en positiebepaling bieden : gebruikmaken van satellietgestuurde infrastructuur of van een technologie die een equivalente mate van precisie garandeert voor het gebruik van ITS-toepassingen en -diensten die mondiale, continue, accurate en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten vereisen;

11° intermodaliteit vergemakkelijken : bij de invoering van ITS rekening houden met de coördinatie van verschillende vervoerswijzen, waar dat passend is;

12° samenhang in acht nemen : rekening houden met de bestaande regelgeving, beleidsmaatregelen en activiteiten van de Europese Unie die betrekking hebben op ITS, in het bijzonder wat normalisatie betreft.

Art. 8. De Vlaamse Regering bepaalt de nadere voorwaarden voor de prioritaire gebieden, acties en specificaties in overleg met de federale overheid en de andere gewesten, en desgevallend mits het afsluiten van één of meerdere samenwerkingsakkoorden.

Art. 9. § 1. Geen bepaling van dit decreet doet afbreuk aan de wettelijke en reglementaire bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de verwerking van persoonsgegevens, de beveiliging en het hergebruik van overheidsinformatie.

§ 2. In geval van conflict tussen de in § 1 bedoelde gelijktijdig toepasselijke wettelijke en reglementaire beschermingsmechanismen wordt in het kader van ITS steeds voorrang gegeven aan de bepalingen die de ITS-gebruiker ter zake de ruimste rechtsbescherming bieden.

§ 3. De ITS-dienstenaanbieders en ontwikkelaars van platformen, architectuur en interfaces beschermen persoonsgegevens tegen misbruik, met inbegrip van onrechtmatige toegang, wijziging of verlies.

§ 4. Het gebruik van anonieme gegevens, eventueel gecodeerde gegevens, voor de ITS-toepassingen en -diensten, wordt aangemoedigd.

§ 5. Persoonsgegevens worden enkel verwerkt indien dergelijke verwerking noodzakelijk is voor de ITS-toepassingen en -diensten.

Art. 10. Dit decreet treedt in werking op de dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Kondigen dit decreet af, bevelen dat het in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 29 maart 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

—
Nota

(1) *Zitting 2012-2013*

Stukken. — Ontwerp van decreet : 1869 - Nr. 1.

— Verslag : 1869 - Nr. 2.

— Tekst aangenomen door de plenaire vergadering : 1869 - Nr. 3.

Handelingen. — Bespreking en aanneming : Vergadering van 27 maart 2013.

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2013/35341]

29 MARS 2013. — Décret concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (1)

Le Parlement flamand a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Décret concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Article 1^{er}. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret prévoit la transposition de la Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Art. 3. Dans le présent arrêté et dans les arrêtés d'exécution, on entend par :

1° systèmes de transports intelligents, en abrégé STI (Intelligent Transport Systems - ITS) : les systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées, dans le domaine du transport routier, y compris les infrastructures, les véhicules et les usagers, et dans la gestion de la circulation et la gestion de la mobilité, ainsi que pour les interfaces avec d'autres modes de transport;

2° interopérabilité : la capacité des systèmes et des processus industriels qui les sous-tendent à échanger des données et à partager des informations et des connaissances;

3° application STI : un instrument opérationnel pour l'application des STI;

4° service STI : la mise en place d'une application STI dans un cadre organisationnel ou opérationnel clairement défini en vue d'améliorer la sécurité de l'utilisateur, l'efficacité, le confort et/ou de faciliter ou de soutenir les opérations de transport et de voyage;

5° prestataire de services STI : tout prestataire public ou privé d'un service STI;

6° utilisateur de STI : tout utilisateur d'applications ou de services STI, notamment les voyageurs, les usagers vulnérables de la route, les usagers et les exploitants des infrastructures de transport routier, les gestionnaires de flottes et les opérateurs de services d'urgence;

7° « usagers vulnérables de la route », les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites;

8° plate-forme : une unité embarquée ou non permettant le déploiement, la fourniture, l'exploitation et l'intégration d'applications et de services STI;

9° architecture : la définition conceptuelle de la structure, du comportement et de l'intégration d'un système donné dans son environnement;

10° interface : un mécanisme d'articulation mis en place entre les systèmes, qui leur permet de communiquer et d'interagir;

11° compatibilité : la capacité générale d'un dispositif ou d'un système à fonctionner avec un autre dispositif ou système sans modification;

12° continuité des services : la capacité à assurer, dans toute l'Union, des services sans interruption sur les réseaux de transport;

13° données routières : les données relatives aux caractéristiques de l'infrastructure routière, y compris les panneaux de signalisation fixes ou leurs attributs réglementaires liés à la sécurité;

14° données concernant la circulation : les données historiques et en temps réel relatives aux caractéristiques de la circulation routière;

15° données concernant les déplacements : les données de base, telles que les horaires et tarifs des transports publics, nécessaires à la communication, avant et pendant le trajet, d'informations pour un déplacement multimodal afin de faciliter la planification, la réservation et l'adaptation du déplacement;

16° spécification : une mesure contraignante assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente.

Art. 4. Le présent décret est d'application sur les applications et services STI dans le domaine du transport routier et des interfaces avec d'autres modes de transport.

Art. 5. Pour l'application du présent décret, les éléments suivants constituent les domaines prioritaires pour le développement et l'application des spécifications :

1° l'utilisation optimale des données routières, des données concernant la circulation et concernant les déplacements;

2° continuité des services STI pour la gestion de la circulation et du fret;

3° applications STI pour la sécurité routière;

4° lien entre le véhicule et l'infrastructure de transport.

Art. 6. Dans les zones prioritaires, visées à l'article 5, les actions suivantes sont prioritaires pour le développement et l'application des spécifications :

1° la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux;

2° la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation;

3° les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers;

4° la mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence (eCall) interopérable;

5° la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux;

6° la mise à disposition de services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

Art. 7. L'adoption de spécifications et le choix et le déploiement des applications et services STI se fondent sur une évaluation des besoins, à laquelle sont associées toutes les parties concernées, en conformité avec les principes selon lesquels ces mesures :

1° sont efficaces : elles apportent une contribution tangible à la résolution des principaux problèmes du transport routier en Europe, tels que la réduction des embouteillages et des émissions polluantes, l'amélioration de l'efficacité énergétique, le renforcement de la sûreté et de la sécurité, y compris pour les usagers de la route vulnérables;

2° ont un rapport coût-efficacité satisfaisant : elles optimisent le rapport entre les coûts et les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs;

3° sont proportionnées : elles établissent, le cas échéant, différents niveaux réalisables en termes de qualité et de déploiement des services, en tenant compte des particularités locales, régionales, nationales et européennes;

4° favorisent la continuité des services : elles assurent que les services sont fournis sans interruption, en particulier sur le réseau transeuropéen, lorsque les services STI sont déployés. La continuité des services devrait être assurée à un niveau adapté aux caractéristiques des réseaux de transport reliant les pays entre eux et, le cas échéant, les régions entre elles et les villes avec les zones rurales;

5° réalisent l'interopérabilité : elles garantissent que les systèmes et les processus industriels qui les sous-tendent ont la capacité d'échanger des données et de partager des informations et des connaissances afin de faire en sorte que les services STI soient fournis de manière efficace;

6° respectent la compatibilité ascendante : elles permettent d'assurer, le cas échéant, que les systèmes STI ont la capacité d'interagir avec les systèmes existants dont ils partagent la finalité, sans pour autant entraver le développement de nouvelles technologies;

7° respectent les particularités des infrastructures et des réseaux nationaux existants : elles tiennent compte des différences inhérentes aux caractéristiques des réseaux de transport, particulièrement en ce qui concerne le volume du trafic et les conditions météorologiques pour le réseau routier;

8° promeuvent l'égalité d'accès : elles n'opposent pas d'obstacles ou de discriminations en ce qui concerne l'accès des usagers de la route vulnérables aux applications et services STI;

9° favorisent la maturité : elles font la démonstration, après une évaluation des risques appropriée, de la solidité des STI innovants grâce à un niveau suffisant de développement technique et d'exploitation opérationnelle;

10° apportent la qualité de la datation et du positionnement : elles utilisent des infrastructures fondées sur les satellites ou toute autre technologie permettant d'atteindre des niveaux de précision équivalents aux fins des applications et des services STI qui requièrent des services de datation et de positionnement continus, précis et garantis dans le monde entier;

11° facilitent l'intermodalité : elles prennent en compte la coordination des différents modes de transport, le cas échéant, lors du déploiement des STI;

12° respectent la cohérence : elles tiennent compte de la réglementation, des politiques et des activités qui existent au niveau de l'Union et qui sont pertinentes pour ce qui est des STI, particulièrement dans le domaine de la normalisation.

Art. 8. Le Gouvernement flamand arrête les conditions pour les zones, actions et spécifications prioritaires en concertation avec l'autorité fédérale et les autres régions, et, le cas échéant, moyennant la conclusion d'un ou plusieurs accords de coopération.

Art. 9. § 1^{er}. Aucune disposition du présent décret ne porte atteinte à la protection légale et réglementaire de la vie privée, au traitement de données à caractère personnel, à la sécurité et la réutilisation des informations publiques.

§ 2. En cas de conflit entre les mécanismes de protection légales et réglementaires visés sous § 1^{er}, qui sont applicables simultanément, la priorité est toujours donnée aux dispositions offrant la protection juridique la plus large en la matière à l'utilisateur STI.

§ 3. Les fournisseurs de services STI et les développeurs de plates-formes, d'architecture et d'interfaces protègent les données à caractère personnel contre toute utilisation abusive, y compris les accès non autorisés, les modifications ou les pertes.

§ 4. L'utilisation de données anonymes est encouragée, le cas échéant, dans le cadre des applications et des services STI.

§ 5. Les données à caractère personnel ne sont traitées que dans la mesure où leur traitement est nécessaire pour les applications et les services STI.

Art. 10. Le présent décret entre en vigueur le jour suivant sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 29 mars 2013.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,

H. CREVITS

—
Note

(1) *Session 2012-2013.*

Documents. — Projet de décret : 1869 - N° 1.

— Rapport : 1869 - N° 2.

— Texte adopté en séance plénière : 1869 - N° 3.

Annales. — Discussion et adoption : Séance du 27 mars 2013.