



Sectoraal comité voor de Federale Overheid

Beraadslaging FO nr 12/2016 van 7 april 2016

Betreft: Machtigingsaanvraag vanwege het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie en vanwege de Stad Antwerpen voor de verwerking van persoonsgegevens die in gegevensbanken van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn opgeslagen (AF-MA-2016-024)

Het Sectoraal comité voor de Federale Overheid;

Gelet op de wet van 8 december 1992 *tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens* (hierna WVP), inzonderheid de artikelen 31*bis* en 36*bis*;

Gelet op het koninklijk besluit van 17 december 2003 *tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de samenstelling en de werking van bepaalde sectorale comités opgericht binnen de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer*;

Gelet op de aanvraag van het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie en vanwege de Stad Antwerpen ontvangen op 19/02/2016;

Gelet op de aanvraag van het technisch en juridisch advies gericht aan de Federale Overheidsdienst Fedict op 22/03/2016;

Gelet op het verslag van Dhr. S. Verschuere;

Beslist op 7 april 2016, na beraadslaging, als volgt:

I. VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Op 19 februari 2016 dienden de Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid van het Vlaams Departement Leefmilieu, Natuur & Energie (hierna “departement LNE”) en de Stad Antwerpen een machtigingsaanvraag in bij het Comité, ten einde toegang te kunnen krijgen tot DIV-gegevens. Deze aanvraag werd op 4, 8 en 29 maart 2016 aangevuld met bijkomend informatie. Het departement LNE en de stad Antwerpen werden op 7 april 2016 ook ter zitting uitgenodigd om hun aanvraag toe te lichten¹.

2. Het verzoek kadert in het zogenaamde “LEZ-project”. Een LEZ is een zone waarbinnen een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen geldt op basis van hun milieukeurmerken. Elke Vlaamse gemeente kan, overeenkomstig artikel 3 van het decreet van 27 november 2015 *betreffende lage-emissiezones* (LEZ-decreet), met een gemeentelijk reglement een LEZ op haar grondgebied invoeren. De stad Antwerpen heeft beslist om de maatregel in te voeren vanaf 1 februari 2017 (zie gemeenteraadsbesluit 2016_GR_00009 van 25/1/2016).

3. De toegangscriteria zijn door de Vlaamse Overheid vastgelegd in het besluit van 26 februari 2016 *betreffende lage-emissiezones* (LEZ-besluit). Deze gewestelijke toegangscriteria gelden voor alle LEZ's in Vlaanderen. De gemeente/stad (in dit geval de stad Antwerpen) bepaalt vervolgens hoe ze omgaat met de voertuigen die niet voldoen aan de gewestelijke toegangscriteria. Ofwel verbiedt ze deze voertuigen effectief de toegang, ofwel laat ze alle of bepaalde voertuigen toe onder voorwaarden (bv. tegen betaling). Een lokale toelating is steeds plaatsgebonden en tijdelijk (geldig voor een dag, week, ...). De lokale toegangscriteria en de bijhorende voorwaarden worden in het gemeentelijk LEZ-reglement vastgelegd. De principes hiervan zijn voor de stad Antwerpen bepaald in het gemeenteraadsbesluit 2016_GR_00009 van 25/1/2016.

Voorbeeld: De Vlaamse overheid heeft bepaald dat in een eerste fase (tot 01/01/2020) euro 3 dieselloertuigen zonder roetfilter niet zijn toegelaten. De stad Antwerpen kan deze voertuigen toch toelaten als voor dit voertuig een lokale toelating, tegen betaling, wordt aangevraagd. De lokale toelating geldt dan enkel voor de LEZ in Antwerpen.

4. De toepassing van en het toezicht op de LEZ-reglementering gebeurt door personeelsleden van de gemeente of van intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, gemeentelijk intern verzelfstandigde agentschappen, autonome gemeentebedrijven of autonome havenbedrijven (LEZ-decreet, artikel 8 en 11). Dit gebeurt aan de hand van nummerplaatcontrole. De gemeente kan hierbij opteren voor manuele vaststelling (bv. via een parkeerwachter die de nummerplaat ingeeft in een handcomputer) of voor het gebruik van ANPR-camera's (LEZ-decreet, artikel 7). De stad Antwerpen

¹ Er werd een verslag opgesteld dat door het departement LNE en door de Stad Antwerpen werd goedgekeurd.

zal het beheer, de vaststelling en de handhaving van de LEZ-reglementering onderbrengen bij het Gemeentelijk Autonoom Parkeer- en mobiliteitsbedrijf Antwerpen (GAPA) (collegebesluit 2014_CBS_11930 van 21/11/2014). De LEZ monitoring zal in Antwerpen voornamelijk gebeuren met ANPR-camera's. Dit ANPR-netwerk (*automated number plate recognition*) wordt gedeeld met de lokale politie die hetzelfde netwerk gebruikt voor haar eigen doelstellingen. Het systeem van rechten en rollen zorgt er voor dat LEZ-toezichters enkel LEZ-beelden en de politie enkel beelden voor eigen doelstellingen te zien krijgen.

5. Om monitoring via (automatische) nummerplaatcontrole mogelijk te maken is decretaal bepaald dat relevante gegevens door de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid van het Departement LNE in een databank (hierna "LEZ-databank") worden verzameld, beheerd en ontsloten naar de gemeente (LEZ-decreet, artikel 5). Bij het samenstellen van de databank wordt het principe gehanteerd dat er geen gegevens zullen opgevraagd worden aan burgers en bedrijven waarover de overheid al beschikt of die uit authentieke gegevensbronnen kunnen gehaald worden. De belangrijkste authentieke bron hierbij is de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) maar niet alle gegevens kunnen uit bestaande gegevensbronnen gehaald worden. Daarom is in het LEZ-besluit (artikel 4) een registratieverplichting opgenomen voor bepaalde voertuigen. Het gaat hierbij bv. om buitenlandse voertuigen of voertuigen in het bezit van personen met een handicap die aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoen. Deze voertuigen moeten worden geregistreerd bij de gemeente, die daarna de gegevens doorstuurt naar de LEZ-databank (LEZ-decreet, artikel 5).

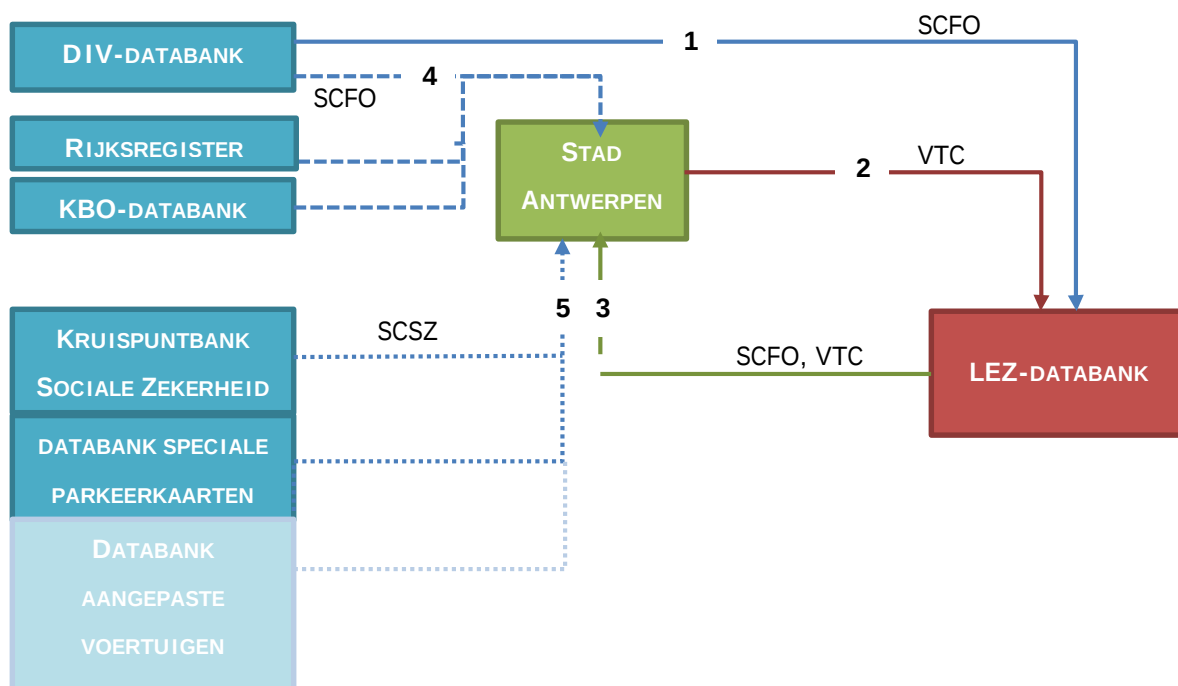
6. Op basis van alle informatie die in de LEZ-databank is opgenomen kan op elk moment een lijst met nummerplaten van voertuigen die op een specifiek moment aan de gewestelijke toegangscriteria voldoen (de zogenaamde "white list") worden opgemaakt. Deze lijst bevat enkel nummerplaten en landcodes. Elke gemeente die een LEZ inricht kan deze lijst opvragen, o.a. om te controleren of de nummerplaten die op een bepaalde dag in de LEZ werden gedetecteerd op de *white list* van die dag voorkomen. Als een nummerplaat niet op deze lijst voorkomt dan gaat het om een potentiële overtreding.

7. De LEZ-toezichthouders van de stad Antwerpen zullen de camerabeelden van potentiële overtredingen visueel controleren om na te gaan of de software de nummerplaat correct heeft gelezen. Indien dit niet het geval is dan wordt de nummerplaatlezing manueel gecorrigeerd en wordt het beeld opnieuw vergeleken met de *white list*. Indien dit wel het geval is dan wordt de nummerplaatlezing gevalideerd en wordt het beeld opgenomen in de lijst van voertuigen in overtreding.

8. Effectieve overtredingen worden, na identificatie van de overtreder, door de LEZ-toezichthouders opgenomen in een verslag van vaststelling. De titularis van de nummerplaat wordt geacht de overtreder te zijn, behalve als deze kan aantonen dat iemand anders het voertuig op dat

ogenblik bestuurde. Het verslag van vaststelling wordt daarna aan de overtreder en, als de gemeente opteert voor de administratieve beboetingsprocedure (LEZ-decreet, artikel 10), aan de gemeentelijke beboetingsambtenaar bezorgd. Deze kan de overtreder een boete tussen 90 en 360 euro per overtreding opleggen. De overtreder kan zich hiertegen verweren en uiteindelijk in beroep gaan bij de politierechtbank.

9. Schematisch zien de geplande gegevensstromen er als volgt uit:



10. Onderhavige machtigingsaanvraag heeft enkel betrekking op de toegang in hoofde van het Departement LNE en de Stad Antwerpen tot gegevens van de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het betreft dus vooreerst de stromen 1 en 4. Ook het gedeelte van stroom 3 dat DIV-gegevens omvat, valt onder de bevoegdheid van het Comité. Stroom 3 is immers – voor zover hij DIV-gegevens betreft – een vervolg van stroom 1. Gelet op het principe dat gegevensstromen steeds *end to end* moeten gemachtigd worden, is het Comité ook bevoegd voor dit deel van stroom 3. De Vlaamse Toezichtcommissie is bevoegd om een machtiging te verlenen voor alle andere persoonsgegevens die in stroom 3 worden doorgegeven².

² Cf. artikel 8, eerste lid, van het Vlaams decreet van 18 juli 2008 *betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer*.

11. Onderhavige beraadslaging heeft dan ook enkel betrekking op de stromen 1, 3 (gedeeltelijk³) en 4.

12. **Datastroom 1: vanuit DIV naar de LEZ databank**

DIV is de belangrijkste authentieke bron bij het samenstellen van de LEZ-databank. Jaarlijks zullen de noodzakelijke gegevens van alle voertuigen die op dat ogenblik in de DIV-databank zijn opgenomen aan het departement LNE worden bezorgd voor opname in de LEZ-databank. Dit gebeurt via een beveiligde verbinding. Daarna zal DIV dagelijks aan het departement LNE de wijzigingen (nieuwe inschrijvingen, schrappingen, ...) in hun bestanden doorgeven zodat de informatie in de LEZ-databank actueel kan worden gehouden. Deze dagelijkse wijzigingen worden overgedragen via een beveiligde verbinding.

Deze datastroom 1 verloopt via de Vlaamse Dienstenintegrator (VDI) en Fedict.

13. **Datastroom 3: van de LEZ-databank naar de stad Antwerpen**

Deze datastroom bestaat uit 3 sub-datastromen:

- a) Voor de toegangscontrole kan de stad Antwerpen op elk moment bij het departement LNE de white list opvragen die van toepassing was op een bepaalde datum X. Om een antwoord te kunnen geven op deze vraag, zal op basis van de informatie die op het moment van de bevraging beschikbaar is in de LEZ-databank, een lijst met nummerplaten en bijhorende landcodes worden samengesteld van voertuigen die op datum X aan de gewestelijke toegangscriteria voldeden. Deze lijst wordt vervolgens door het departement LNE aan de stad bezorgd via een beveiligde verbinding.
- b) Daarnaast kan de stad Antwerpen informatie voor een specifieke nummerplaat (in combinatie met een landcode) opvragen uit de LEZ-databank, namelijk of en gedurende welke periode het bijhorende voertuig toegang heeft tot een LEZ (volgens de gewestelijke reglementering) en wat de technische kenmerken (categorie, brandstoftype, euronorm, aanwezigheid roetfilter, datum eerste inschrijving, datum laatste inschrijving) zijn van het voertuig dat bij deze nummerplaat hoort. Deze informatie wordt gebruikt voor de communicatie naar burgers, bezoekers en bedrijven en voor het vereenvoudigen en behandelen van een aanvraag tot registratie (van een vrijstelling, van gegevens of van een lokale toelating).

Zo zal iedereen een nummerplaat (met landcode) kunnen ingeven in een webapplicatie van de stad Antwerpen om na te gaan of het bijhorende voertuig op de white list staat. De stad geeft op basis van de informatie die ze, vanuit de LEZ-databank, heeft ontvangen één van de volgende antwoorden weer op de vraag of de nummerplaat op de white list staat: "ja", "neen", "kenteken onbekend" of "onvoldoende gegevens". Personen van wie het voertuig niet op de white list staat kunnen vervolgens inloggen op de webapplicatie van de stad om na te vragen of ze eventueel in aanmerking komen voor een vrijstelling of lokale toelating of om ontbrekende gegevens (voor buitenlandse voertuigen of om

³ Wanneer het Comité in de passages die volgen een standpunt inneemt over "datastroom 3", wordt evident enkel de doorgifte geïmplementeerd van de gegevens waarvoor het Comité bevoegd is.

de aanwezigheid van een roetfilter te registreren) aan de LEZ-databank toe te voegen. Op basis van de informatie uit de LEZ-databank die de stad voor die specifieke nummerplaat heeft ontvangen kan de stad de ingelogde persoon onmiddellijk leiden naar de (aanvraag)procedure die eventueel van toepassing is. De euronorm wordt hierbij zichtbaar gemaakt voor de ingelogde aanvrager, alle overige specificaties zijn enkel zichtbaar voor de LEZ-toezichthouders.

c) Tot slot kan de stad Antwerpen navragen of het voertuig dat bij een specifieke nummerplaat hoort opgenomen was op de *white list* van een datum in het verleden. Deze service zal worden gebruikt bij het behandelen van bezwaren of beroepsprocedures.

De opgevraagde informatie wordt door het departement LNE op basis van de gegevens uit de LEZ-databank aan de stad Antwerpen bezorgd via een beveiligde verbinding. Datastroom 3b zal via de VDI verlopen.

Deze bevragingen staan los van de handhaving door de stad Antwerpen op basis van automatische nummerplatherkenning (ANPR), die onder datastroom 4b vervat zit.

14. **Datastroom 4: van DIV naar de stad Antwerpen**

Binnen deze datastroom zijn 2 sub-datastromen te onderscheiden:

- a) In het kader van haar communicatiecampagne wil de stad Antwerpen, 3 tot 4 maanden voordat de handhaving van start gaat, de inwoners van de LEZ die een voertuig bezitten dat niet zal zijn toegelaten tot de LEZ rechtstreeks aanschrijven om hen extra te informeren over de LEZ. Daartoe zal de stad Antwerpen bij DIV eenmalig een lijst met nummerplaten opvragen van voertuigen die ingeschreven zijn op een postcode gelegen binnen de LEZ. Deze lijst zal worden vergeleken met de *white list* die LNE ter beschikking stelt (zie datastroom 3a). Van de nummerplaten die niet voorkomen op de *white list* van LNE wordt bij DIV het rijksregisternummer of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat opgevraagd (zie datastroom 4b, 1^{ste} punt). Aan de hand daarvan zullen de naam en adresgegevens van de titularis opgevraagd worden, respectievelijk bij het Rijksregister of de Kruispuntbank voor Ondernemingen.
- b) Daarnaast kan de stad Antwerpen informatie voor een specifieke nummerplaat opvragen bij DIV, namelijk:
 - het rijksregisternummer- of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat, in functie van de voorafgaandelijke communicatiecampagne (zie datastroom 4a) en het versturen van verwittigingsbrieven naar voertuigbezitters die vlak voor de invoering van de LEZ nog in de (toekomstige) LEZ rijden met een voertuig dat vanaf de invoeringsdatum in overtreding zal zijn. Hiertoe worden de nummerplaten die op een bepaalde dag (1 tot 2 maanden voordat de handhaving effectief van start gaat), in de LEZ door de ANPR-camera's werden gedetecteerd vergeleken met de *white list* van die dag. De titularis van een nummerplaat die niet op deze *white list* voorkomt, krijgt dan een brief met een verzoek tot tijdige aanpassing aan de LEZ-toegangsvoorwaarden. Het gaat hierbij om een eenmalige actie.

- het rijksregister- of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat en het chassisnummer van het voertuig dat bij deze nummerplaat hoort, voor het behandelen van bepaalde aanvragen voor een vrijstelling of tijdelijke toelating. Deze opvraging kan op elk moment gebeuren.
- het rijksregister- of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat en enkele technische kenmerken (merk, type, kleur, ...) van het voertuig dat bij deze nummerplaat hoort, voor de beboeting. Deze opvraging kan op elk moment gebeuren.

Aan de hand van het rijksregisternummer of het KBO-nummer van de overtreder, zullen de naam en adresgegevens van de overtreder opgevraagd worden respectievelijk bij het Rijksregister of de Kruispuntbank voor Ondernemingen.

Alle datastromen verlopen via de VDI en Fedict en via een beveiligde verbinding.

II. ONDERZOEK VAN DE AANVRAAG

A. BEVOEGDHEID VAN HET COMITE

15. De in de aanvraag beoogde elektronische mededeling van gegevens zal uitgaan van de DIV. Gelet op artikel 36bis van de WVP en artikel 18 van de wet van 19 mei 2010 *houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen* is het Comité derhalve bevoegd.

B. TEN GRONDE

1. PRINCIPE VAN DE AUTHENTIEKE BRON

16. Het Comité stelt vast dat het departement LNE de DIV-gegevens in haar eigen systemen zal kopiëren (datastroom 1). In de aanvraag wordt deze werkwijze als volgt gemotiveerd: *“(…) Er is wel onderzocht of het mogelijk was om een rechtstreekse link met DIV op te zetten zodat enkel de relevante gegevens van de nummerplaten die (door de camera's) worden gedetecteerd in de LEZ moeten worden opgevraagd bij DIV. Deze werkwijze bleek echter niet haalbaar. Het grootste probleem hierbij is dat geen historische gegevens bij de DIV-databank kunnen opgevraagd worden. De stad Antwerpen zal de LEZ hoofdzakelijk met automatisch werkende toestellen monitoren. De verwerking van de camerabeelden zal met enkele dagen vertraging verlopen. Dit betekent dat de gegevens van een nummerplaat die tussen de dag van detectie en de dag van verwerking is geschrapt niet kan worden opgevraagd in de DIV-databank en dat als de nummerplaat ondertussen aan een ander voertuig zou zijn gekoppeld, de gegevens die op het moment van verwerking in de DIV-databank zijn opgenomen niet de gegevens zijn die op het moment van detectie van toepassing waren. Daarnaast stuit deze werkwijze ook op technische beperkingen omdat de services, die bij DIV beschikbaar zijn,*

niet om kunnen met zeer grote datastromen. Voor de stad Antwerpen alleen al moeten dagelijks enkele honderdduizenden nummerplaten gecontroleerd worden.”

17. Bovendien zullen alle gegevens van de white list ook door de Stad Antwerpen worden bewaard (datastroom 3). De stad motiveert dit als volgt: *“De dynamische LEZ-databank verwerkt voortdurend mutaties en wijzigingen, levert op vraag van de stad voor een bepaalde datum een white list aan, maar houdt geen aan de stad afgeleverde white lists bij. Het is op basis van een white list van een bepaalde datum dat de stad vaststellingen verricht. In het geval dit in het kader van bezwaar- of beroepsprocedures noodzakelijk blijkt, moet de stad met de bewaarde white list kunnen aantonen dat het voertuig op die bepaalde datum niet op de white list stond. Indien blijkt dat de LEZ-databank na de eerste aflevering van een white list aan de stad na x tijd exact dezelfde white list blijft produceren en afleveren (dus geen systematisch performantieprobleem) en in het kader van bezwaar- en beroepsprocedures aanvaard wordt als voldoende bewijskrachtig, dan hoeft de bewaartermijn geen 6 maanden te zijn, maar kan ze ingekort worden tot de tijd die nodig is om het proces van validatie van geflitste nummerplaten, vaststelling en beboeting te doorlopen.*

18. In navolging van de jurisprudentie van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer (hierna “de Commissie”)⁴, heeft het Comité steeds gepleit voor de rechtstreekse bevraging van authentieke gegevensbronnen. Het nemen van een massieve kopie van gegevens uit deze bronnen kan slechts in uitzonderlijke, gemotiveerde gevallen worden toegestaan.

19. Eén van de elementen die bij een dergelijke afweging in rekening kunnen gebracht worden, betreft het aantal verwerkte gegevens. Zo heeft het Comité recent in haar beraadslaging FO nr. 09/2016 aan de Douane toegestaan om DIV-gegevens in hun eigen systemen te kopiëren omdat het om een relatief beperkt aantal gegevens ging, met name enkel de gegevens inzake voertuigen die gelinkt konden worden aan bepaalde overtredingen. In onderhavig geval kan dit argument echter niet ingeroepen worden, omdat er gegevens van alle Belgische voertuigen zullen verwerkt worden, ook al zijn deze voertuigen niet betrokken bij een overtreding en ook al rijden ze nooit de LEZ binnen.

20. Het Comité stelt vast dat artikel 5 van het LEZ-decreet in een decretale basis voorziet:

Met het oog op het toezicht op de LEZ-reglementering door de gemeente worden de relevante gegevens in een databank verzameld. De door de Vlaamse Regering gemachtigde dienst beheert die databank overeenkomstig het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

⁴ Randnummers 11-13 van aanbeveling nr. 03/2009.

Die gemachtigde dienst vraagt daarvoor digitaal bij de bevoegde instanties, zoals de instantie die belast is met de inschrijving van de voertuigen en de lokale besturen die een LEZ op hun grondgebied invoeren, de noodzakelijke gegevens over de voertuigen op.

Het opvragen van deze gegevens, het beheer van de databank en de ontsluiting naar de gemeente van bepaalde gegevens uit de databank gebeuren in overeenstemming met de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens en het decreet van 18 juli 2008 betreffende het elektronische bestuurlijke gegevensverkeer.

De Vlaamse Regering kan nadere voorwaarden omtrent de inhoud en de werking van de databank bepalen.”

21. Het Comité constateert aldus dat de gegevensintegratie op het niveau van het departement LNE decretaal onderbouwd is en het betreurt dat dit LEZ-decreet in haar ontwerpfasen nooit ter advies van de Commissie werd voorgelegd. Op die manier had de Commissie er het departement LNE al in een vroeg stadium kunnen op wijzen dat haar keuze voor een massale gegevensintegratie vanuit privacy-overwegingen niet de voorkeur wegdraagt. De argumenten die het departement LNE in dit verband aanhaalt kunnen het Comité in elk geval niet overtuigen.

22. Tegelijk stelt het Comité vast dat dit decreet weliswaar toelaat om gegevens in een databank te verzamelen, maar dat de verwerkingen van de DIV-gegevens binnen deze databank conform de WVP en dus conform het proportionaliteitsbeginsel dienen te gebeuren en dat er ook dient over gewaakt te worden dat de verwerkte gegevens nauwkeurig zijn. Deze aspecten worden verder in deze beraadslaging nog onderzocht en uit de analyse blijkt dat dit problematische punten betreft (cf. infra randnummers 32-34.).

23. Tot slot constateert het Comité dat dit artikel 5 van het LEZ-decreet geenszins inhoudt dat deze bepaling de rechtsgeldigheid zou waarborgen van de bewaring gedurende 6 maanden van de volledige white lists bij de Stad Antwerpen (cf. datastroom 3). Voor de Stad Antwerpen is er met andere woorden geen expliciete wettelijke basis voorzien en moet er dus nagegaan worden in hoeverre de Stad Antwerpen met deze gegevensopslag een gerechtvaardigd belang dient dat redelijkerwijze niet op een andere manier met een gelijkwaardige efficiëntie en effectiviteit kan behartigd worden⁵.

Het Comité stelt in dit verband vast dat de Stad Antwerpen hoofdzakelijk wil ingedekt zijn tegen een mogelijk performantieprobleem bij de databank van het departement LNE (zie hoger randnummer 17). Het Comité heeft er enerzijds begrip voor dat de gegevensverwerkingen van de Stad Antwerpen binnen een specifieke, potentieel litigieuze context zullen plaatsvinden en dat aldus ten allen prijze moet vermeden worden dat er op basis van onnauwkeurige gegevens wordt gewerkt (zie infra

⁵ Zie randnummers 11 en 12 van aanbeveling nr. 03/2009 van de Commissie.

randnummer 33). Anderzijds is het van oordeel dat mogelijke performantieproblemen binnen dit nieuwe project zouden moeten opgelost worden gedurende een testfase. Indien het systeem van het departement LNE niet betrouwbaar blijkt gedurende de testfase, zou de ingebruikname in principe moeten uitgesteld worden tot wanneer de problemen zijn opgelost. Onverminderd de fundamentele bezwaren die verder in deze beraadslaging worden gemaakt betreffende het gebruik van een systeem van white lists (cf. infra randnummers 30-32), is het Comité dan ook allerminst overtuigd van de noodzaak om bij de Stad Antwerpen gedurende 6 maanden systematisch een kopie te bewaren van deze volledige white lists en het oordeelt dat deze praktijk strijdig is met het proportionaliteitsbeginsel.

2. FINALITEITSBEGINSEL

24. Artikel 4, § 1, 2°, WVP laat de verwerking van persoonsgegevens slechts toe voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden en de gegevens mogen bovendien niet verder worden verwerkt op een wijze die onverenigbaar is met die doeleinden. Het departement LNE en de Stad Antwerpen omschrijven de verschillende doeleinden als volgt:

"Datastroom 1"

- a) *De DIV-gegevens worden in de LEZ-databank verzameld om een lijst met nummerplaten van voertuigen die aan de gewestelijke toegangscriteria voldoen te kunnen opstellen en om de stad Antwerpen specifieke informatie over bepaalde voertuigen te kunnen bezorgen in functie van hun communicatie naar burgers, de controle van de vrijstellingsvoorwaarden en lokale toelatingsvoorwaarden, de registratie van ontbrekende of gecorrigeerde gegevens en de behandeling van bezwaar- en beroepsprocedures (zie datastroom 3).*
- b) *Daarnaast is het de bedoeling om vanuit het departement LNE opzoeken te kunnen verrichten in de LEZ-databank om een antwoord te kunnen geven op (parlementaire) vragen en om de effecten van de maatregel op de samenstelling van het wagenpark te kunnen monitoren. (...)*

Datastroom 3

- a) *De white list van een bepaalde dag wordt door de stad Antwerpen opgevraagd bij het departement LNE opdat de stad aan de hand van (automatische) nummerplaatherkenning zou kunnen controleren of de voertuigen, die de zone die dag zijn binnengereden, aan de gewestelijke toegangscriteria voldeden. De stad kan dan nagaan of de gedetecteerde nummerplaten op de lijst van die dag voorkomen of niet.*
- b) *-De stad kan informatie voor een specifieke nummerplaat opvragen uit de LEZ databank om aan burgers, bezoekers en bedrijven op een eenvoudige manier te kunnen communiceren of hun voertuig al dan niet in de LEZ is toegelaten en om ingelogde personen toe te leiden naar de (aanvraag)procedure die eventueel van toepassing is. De euronorm wordt hierbij zichtbaar*

gemaakt voor de ingelogde aanvrager. Indien de aanvrager namelijk over documenten (bvb. het gelijkvormigheidsattest) beschikt die aantonen dat de motor van het voertuig aan een andere euronorm voldoet dan de euronorm die is opgenomen in de LEZ-databank, dan heeft hij/zij de mogelijkheid om deze euronorm via registratie bij de stad te laten corrigeren. Na controle van de bewijsdocumenten (zie datastroom 4b, 2^{de} punt)⁶ zal de stad de geregistreerde gegevens aan het departement LNE bezorgen zodat de euronorm voor dit voertuig in de LEZ-databank kan worden gecorrigeerd (via datastroom 2)⁷.

-Bij de registratie van vrijstellingen moet de stad kunnen nagaan of het voertuig waarvoor een vrijstelling wordt gevraagd voldoet aan de vrijstellingsvoorwaarden. Zo moet voor een vrijstelling die voor een voertuig van/voor een persoon met een handicap wordt aangevraagd, nagegaan worden of het voertuig voorafgaand aan de invoering of wijziging van de toegangsvoorwaarden in het bezit was van de persoon die aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoet. Dit kan aan de hand van de datum van laatste inschrijving worden onderzocht.

-Tot slot moet de stad ook na kunnen gaan of aan de lokale toelatingsvoorwaarden is voldaan. In het LEZ-besluit is bepaald dat de toegangsvoorwaarden gedifferentieerd moeten worden in functie van de emissies (artikel 3, 1°). Dit betekent dat de toelatingsmogelijkheden (verbod of toegang onder voorwaarden) en, in het geval van een voorwaardelijke toegang, de bijhorende tarieven afhankelijk zullen zijn van de categorie, het brandstoftype en de euronorm van het voertuig. (...) Om te kunnen nagaan of het voertuig aan de lokale toelatingsvoorwaarden voldoet en om het juiste tarief te kunnen bepalen zal de stad dus bij de LEZ databank navragen wat de categorie, het brandstoftype en de euronorm zijn van het voertuig dat bij een specifieke nummerplaat hoort. Aan de hand van de datum van eerste inschrijving kan bepaald worden of een voertuig voldoet aan de toelatingsvoorwaarden voor een voertuig ouder dan 40 jaar. (...)

- c) Tot slot moet de stad in het kader van beroepsprocedures of verweer door de vermoedelijke overtreder, op basis van de actuele informatie, na kunnen gaan of de nummerplaat op het moment van controle op de white list had moeten staan. Het is namelijk mogelijk dat de nummerplaat op een later tijdstip op de white list is terechtgekomen omdat het verwerken en doorgeven van geregistreerde gegevens vanuit steden met een lage-emissiezone of vanuit de DIV met enige vertraging is gebeurd.*

Datastroom 4

- a) Het doelende van deze datastroom is om, in de aanloopperiode naar de invoering van de LEZ, inwoners van de LEZ die voor de invoeringsdatum (3 tot 4 maanden) een voertuig bezitten*

⁶ Zie randnummer 14.

⁷ Zie schema randnummer 9.

dat niet toegelaten zal zijn in de LEZ, te verwittigen en te verzoeken om zich tijdig in regel te stellen. Het betreft een eenmalig schrijven.

b)

- *Naast de communicatieactie naar inwoners toe is het ook de bedoeling om voertuigbezitters die vlak voor de invoeringsdatum (1 tot 2 maanden) in de LEZ rondrijden met een voertuig dat niet toegelaten zal zijn, te verwittigen en te verzoeken om zich tijdig in regel te stellen. Ook hier betreft het een eenmalig schrijven.*
- *Voor de specifieke vormen van vrijstelling voor voertuigen van een persoon met een handicap moet de stad kunnen nagaan of het adres van de titularis van het voertuig en het adres van de persoon met een handicap met elkaar overeenstemmen. Voor de tijdelijke toelating tegen betaling voor inwoners van de lage-emissiezone met recht op een verhoogde tegemoetkoming moet de stad Antwerpen eveneens kunnen nagaan of het adres van de titularis van het voertuig en het adres van de persoon met recht op een verhoogde tegemoetkoming met elkaar overeenstemmen. In deze gevallen wordt op basis van de nummerplaat bij DIV het rijksregister- of KBO-nummer van de titularis opgevraagd. Vervolgens worden bij respectievelijk het Rijksregister of de Kruispuntbank voor Ondernemingen de adresgegevens opgevraagd van de titularis en van de persoon met een handicap respectievelijk inwoner met recht op verhoogde tegemoetkoming. (...)*
- *De identiteit en de adresgegevens van de titularis van de nummerplaat zijn ook noodzakelijk met het oog op de beboeting en de invordering van de boetes. (...) Daartoe zal de stad Antwerpen een grondige (visuele) controle doen van de lijst met 'geflitse' voertuigen die niet op de white list voorkomen, en deze controleren met de technische voertuiggegevens (merk, kleur, type, ...) die ze van de DIV heeft verkregen op basis van de nummerplaat. Indien 'verdachte' verschillen vastgesteld worden, zal nader onderzoek gevoerd worden om de reden hiervan te achterhalen. Met deze gecontroleerde lijst van voertuigen in overtreding, zal de stad Antwerpen aan de hand van het rijksregisternummer of het KBO-nummer verkregen van de DIV, de juiste naam- en adresgegevens opvragen, als waarborg voor de correcte identificatie van de overtreder met het oog op de kennisgeving van de vaststelling, de beboeting en eventuele invordering van de boete."*

25. Gelet op wat voorafgaat, oordeelt het Comité dat de beoogde doeleinden welbepaald, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigd zijn en dus conform artikel 4, § 1, 2° van de WVP. Het Comité onderlijnt dat de gevraagde gegevens slechts voor die doeleinden mogen worden verwerkt. De bedoelde verwerkingen zijn toelaatbaar op basis van artikel 5, c) van de WVP.

26. In deze context dient ook te worden geanalyseerd of de doeleinden van de geplande verwerkingen niet onverenigbaar zijn met de doeleinden waarvoor de gegevens oorspronkelijk door de DIV zijn verwerkt. Conform artikel 4, § 1, 2° WVP dient bij de beoordeling van deze verenigbaarheid

rekening te worden gehouden met alle relevante factoren, waaronder de redelijke verwachtingen van de betrokkene en de toepasselijke wettelijke en reglementaire bepalingen. Het Comité stelt in dit verband vast dat:

- a. de wettelijke basis voor de opmaak en het beheer van de LEZ-databank door het departement LNE en van de ontsluiting van deze databank naar de stad Antwerpen is opgenomen in artikel 5 van het LEZ-decreet (cf. supra randnummer 202)⁸:
- b. de wettelijke basis waarop de Stad Antwerpen zich baseert om een LEZ in te voeren, is opgenomen in artikel 3, §2, van het LEZ-decreet:
“Een gemeente kan met een gemeentelijk reglement een LEZ invoeren op de gemeente- en de gewestwegen die zich op haar grondgebied bevinden, met uitzondering van de autosnelwegen.”
- c. artikel 5 van de KBV-wet⁹ het volgende bepaalt: *“De Kruispuntbank heeft tot doel om enerzijds de opspoorbaarheid van voertuigen te waarborgen (...) en anderzijds om op elk ogenblik de eigenaar ervan, de aanvrager en de titularis van hun inschrijving te identificeren, alsook de gegevens betreffende hun goedkeuring te achterhalen teneinde: 1° de ontwikkeling van een doeltreffend mobiliteitsbeleid met oog voor veiligheid en leefmilieu te vergemakkelijken en te ondersteunen; (...) 8° de heffing van belastingen, retributies of vergoedingen inzake de aankoop, de inschrijving, de inverterstelling, het gebruik, de buitengebruikstelling of de overbrenging van een voertuig mogelijk te maken; (...) 11° het opleggen van administratieve sancties mogelijk te maken; (...)”.*

27. Gelet op het voorgaande, is het Comité van oordeel dat de geplande, verdere verwerkingen door het Departement LNE en door de Stad Antwerpen niet onverenigbaar zijn in de zin van artikel 4, § 1, 2° van de WVP.

3. PROPORTIONALITEIT EN NAUWKEURIGHEID VAN DE VERWERKTE GEGEVENS

28. Artikel 4, § 1, 3°, WVP stelt dat persoonsgegevens toereikend, terzake dienend en niet overmatig dienen te zijn, uitgaande van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of waarvoor zij verder worden verwerkt.

⁸ Daarnaast is in artikel 5 van het LEZ-besluit bepaald dat de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer en Milieu en Gezondheid van het departement LNE verantwoordelijk is voor de opmaak, het beheer en de ontsluiting van de LEZ-databank naar de gemeenten.

⁹ Wet van 19 mei 2010 houdende oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen.

29. Het Departement LNE en de Stad Antwerpen verzoeken om gemachtigd te worden om toegang te krijgen tot bepaalde gegevens die door de DIV worden bijgehouden en die in onderstaand schema – per datastroom – worden opgesomd. In dit schema wordt ook per gegeven gemotiveerd waarom het – aldus het Departement LNE en/of de Stad Antwerpen – de proportionaliteitstoets doorstaan.

<u>Datastroom 1: van DIV naar de LEZ databank</u>	
Gegeven 1	Nummerplaat
Bewijs van proportionaliteit	Dit element is essentieel om een <i>white list</i> met nummerplaatgegevens te kunnen opstellen. Zonder dit gegeven kunnen de overtreiders van een LEZ immers niet herkend worden aan de hand van nummerplaatcontrole. Enkel toezicht via de controle van de boorddocumenten is dan mogelijk, wat erg inefficiënt zou zijn.
Gegeven 2	Categorie (M1, M2, M3, N1, N2, N3, T1,T2, T3, O,...)
Bewijs van proportionaliteit	Zonder dit gegeven kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de toegangscriteria enkel gelden voor voertuigen van de categorie M, N en T en verschillen naargelang de categorie. Er gelden andere criteria voor voertuigen van de categorie T dan voor voertuigen van de categorie M of N.
Gegeven 3	Aardcode en –naam (stationwagen, personenwagen, ziekenwagen, trekker, ...)
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist wanneer de categorie van het voertuig onbekend is. Op basis van de aardcode en -naam (in combinatie met andere gegevens) zal de categorie van het voertuig worden afgeleid.
Gegeven 4	Hoogst toegelaten gewicht
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist wanneer de categorie van het voertuig onbekend is. Op basis van het hoogst toegelaten gewicht (in combinatie met andere gegevens) zal de categorie van het voertuig worden afgeleid.
Gegeven 5	Massa in rijklare toestand
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist wanneer de categorie van het voertuig onbekend is. Op basis van de massa in rijklare toestand (in combinatie met andere gegevens) zal de categorie van het voertuig worden afgeleid.
Gegeven 6	Aantal bijkomende zitplaatsen

Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist wanneer de categorie van het voertuig onbekend is. Op basis van het aantal bijkomende zitplaatsen (in combinatie met andere gegevens) zal de categorie van het voertuig worden afgeleid.
Gegeven 7	Brandstofcode en –naam
Bewijs van proportionaliteit	Zonder dit gegeven kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de toegangscriteria verschillen volgens het brandstoftype van het voertuig. Er gelden bv. andere criteria voor dieselloertuigen dan voor benzine- of aardgasvoertuigen.
Gegeven 8	CO ₂ -emissies
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist om plug-in elektrische voertuigen te kunnen detecteren. Op basis van de brandstofcode en de CO ₂ emissies wordt afgeleid of het al dan niet om een plug-in elektrisch voertuig gaat. Voor plug-in elektrische voertuigen is een uitzondering voorzien. Dit type voertuigen moet dus steeds op de <i>white list</i> terecht komen, ongeacht de euronorm van het voertuig.
Gegeven 9	Euronorm
Bewijs van proportionaliteit	Zonder dit gegeven kan niet onderzocht worden of het voertuig aan de toegangscriteria voldoet omdat de euronorm één van de elementen is die bepalen of een voertuig al dan niet in een LEZ is toegelaten.
Gegeven 10	Datum van eerste inschrijving
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist wanneer de euronorm van het voertuig onbekend is. Op basis van de datum van eerste inschrijving (in combinatie met de categorie en massa in rijklare toestand) zal de euronorm van het voertuig worden afgeleid.
Gegeven 11	Datum van laatste inschrijving
Bewijs van proportionaliteit	De datum van laatste inschrijving is nodig om te kunnen controleren of een voertuig, dat is aangepast voor het vervoer van personen met een handicap, aan de vrijstellingsvoorwaarden voldoet (zie LEZ-besluit artikel 2, 8°). Deze voorwaarde houdt in dat het voertuig vóór de invoering van de LEZ moet ingeschreven zijn op naam van de persoon met een handicap of een persoon die op hetzelfde adres is gedomilieerd. Deze voorwaarde kan enkel worden gecontroleerd als de datum van laatste inschrijving gekend is.

Gegeven 12	NIS-code
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is vereist om de effecten van de LEZ te kunnen monitoren. Via de NIS-code kunnen de effecten op de samenstelling van het wagenpark, ingeschreven in Vlaanderen of in een gemeente waar een LEZ is ingevoerd, worden nagegaan. Op die manier kan worden onderzocht of de maatregel leidt tot een verschuiving van oudere naar recentere voertuigen en/of tot een verschuiving van diesel- naar benzinevoertuigen in de steden die een LEZ invoeren.

Datastroom 3: van de LEZ-databank naar de stad Antwerpen

Gegeven 1	een lijst met de nummerplaat en landcode van de voertuigen die aan de geldende gewestelijke toegangscriteria voldoen (<i>white list</i>)
Bewijs van proportionaliteit	Dit element is essentieel in functie van het toezicht op de LEZ via nummerplaatcontrole. De landcode is vereist omdat 2 Europese landen dezelfde nummerplaatcode kunnen hebben.
Gegeven 2	Toegankelijkheidsgegevens voor een specifieke nummerplaat en de technische kenmerken van het voertuig dat bij deze nummerplaat hoort
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is noodzakelijk in kader van de communicatie naar burgers en om ingelogde personen toe te kunnen leiden naar de juiste (aanvraag)procedure. De technische gegevens (categorie, brandstoftype, euronorm, aanwezigheid roetfilter, datum eerste inschrijving en datum laatste inschrijving) zijn voor de stad Antwerpen noodzakelijk om na te kunnen gaan of het voertuig aan de gewestelijke of lokale toegangsvoorwaarden voldoet en, in het geval van een lokale toegangsvoorwaarde, welk tarief van toepassing is. Een deel van de technische gegevens zal in de backoffice van het softwaresysteem te raadplegen zijn en niet door de persoon zelf die na inloggen via het loket een aanvraag indient. De gegevens worden gebruikt om zo geautomatiseerd mogelijk te controleren of de ingelogde persoon recht heeft op een vrijstelling of lokale toelating. De Euronorm zal wel getoond worden omdat burgers/bedrijven moeten kunnen nagaan welke emissienorm in de LEZ-databank is opgenomen in functie van de wettelijk voorziene correctiemogelijkheid (art. 2 van het LEZ-besluit).

Gegeven 3	Toegankelijkheidsgegevens voor een specifieke nummerplaat op een datum X in het verleden en de technische kenmerken van het voertuig dat op dat ogenblik bij deze nummerplaat hoorde
Bewijs van proportionaliteit	Dit gegeven is noodzakelijk in kader van beroeps- en bezwaarprocedures omdat het mogelijk is dat de nummerplaat op een later tijdstip op de <i>white list</i> is terechtgekomen. Het verwerken en doorgeven van geregistreerde gegevens vanuit steden met een lage-emissiezone of vanuit de DIV kan immers met enige vertraging gebeuren. De technische kenmerken zijn nodig om de toegankelijkheidsgegevens op een goede manier te kunnen interpreteren.

Datastroom 4: van DIV naar de stad Antwerpen

Gegeven 1	Lijst met nummerplaten van voertuigen ingeschreven op postcodes binnen de LEZ
Bewijs van proportionaliteit	Alle nummerplaten die zijn ingeschreven op postcodes die binnen de LEZ gelegen zijn worden eenmalig doorgegeven om na te gaan of ze reeds voorkomen op de <i>white list</i> . De titularissen van voertuigen die niet op de <i>white list</i> voorkomen zullen eenmalig aangeschreven worden met het verzoek zich tijdig in regel te stellen.
Gegeven 2	gegevens kentekenhouder (rijksregisternummer ¹⁰ en KBO-nummer) van een specifieke nummerplaat
Bewijs van proportionaliteit	Het rijksregisternummer of KBO-nummer is nodig om de titularis van het voertuig te kunnen identificeren bij aanvragen voor specifieke vormen van vrijstellingen of tijdelijke toelatingen tegen betaling. Zo is bijvoorbeeld de vrijstelling voor personen met een handicap gekoppeld aan de titularis en niet uitsluitend aan het voertuig. Daarnaast is dit gegeven ook nodig bij de behandeling van de lokale toelatingsaanvragen omdat de stad Antwerpen onder andere een sociaal tarief moet hanteren voor inwoners van de zone die recht hebben op een verhoogde tegemoetkoming (LEZ-besluit, artikel 3, 3°).

¹⁰ Voor bevraging van het Rijksregister is stad Antwerpen gemachtigd bij beraadslaging RR nr. 13/2013.

	In geval van een overtreding van de LEZ-reglementering is de titularis van de nummerplaat de vermoedelijke overtreder (zie LEZ-decreet, artikel 8 §1). Aan de hand van het rijksregisternummer of het KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat, kan de titularis geïdentificeerd worden. Na ontvangst van deze gegevens van DIV zullen de naam- en adresgegevens van de titularis van de nummerplaat worden opgevraagd bij de authentieke databron, namelijk respectievelijk het rijksregister en de kruispuntbank voor ondernemingen. Zo wordt de foutenmarge bij het versturen van de kennisgeving van de vaststelling, de beboeting en de eventuele invordering van de geldboete zo klein mogelijk gehouden omdat het meest recente adres van de titularis dan opgevraagd kan worden. Dit gegeven is ook vereist in functie van de eenmalige communicatieacties in aanloop naar de invoering van de lage-emissiezone.
Gegeven 3	Chassisnummer
Bewijs van proportionaliteit	Het chassisnummer is nodig bij de beoordeling van twee specifieke gevallen van aanvraag tot registratie. Het eerste geval is de aanvraag tot rechtzetting van de euronorm die in de Vlaamse <i>white list</i> is opgenomen. Het tweede geval is de aanvraag tot registratie van een voertuig aangepast aan het vervoer van personen met een handicap. In beide gevallen worden aan de aanvrager bewijsstukken gevraagd die geen nummerplaat vermelden, zoals het gelijkvormigheidsattest of het attest van goedkeuring van aanpassing van het voertuig voor vervoer van personen met een handicap. Voor deze gevallen wordt op basis van het chassisnummer nagegaan of de ingediende bewijsstukken werkelijk aan het voertuig waarvoor een aanvraag tot registratie wordt gedaan kunnen toegewezen worden.
Gegeven 4	voertuiggegevens (merk, type, kleur, voertuigcategorie)
Bewijs van proportionaliteit	Deze voertuiggegevens stellen de stad Antwerpen in staat om een grondige (visuele) controle te doen van de lijst met 'geflitse' voertuigen die niet op de <i>white list</i> voorkomen (zie LEZ-decreet, artikel 9). Als er 'verdachte' verschillen vastgesteld worden, zal nader onderzoek gevoerd worden om de reden hiervan te

	achterhalen. Door deze controle wordt de foutenmarge op de identificatie van de overtreder verkleind.
--	---

30. Het Comité stelt vast dat er in het kader van datastroom 1 (en dus ook in het kader van datastroom 3) DIV-gegevens van alle in België geregistreerde voertuigen (en dat zijn er miljoenen) in de databank van het departement LNE zullen verwerkt worden om de zogenaamde *white list* te kunnen samenstellen en dit terwijl er uiteindelijk slechts een beperkt deel van deze voertuigen de LEZ zullen binnen rijden. In de aanvraag wordt deze aanpak als volgt gemotiveerd:

“Het heeft weinig zin om slechts een beperkte set aan gegevens op te nemen (bv. van alle voertuigen die ingeschreven zijn in een straal van 25 km van de LEZ) omdat elk ingeschreven voertuig immers op een bepaald moment de LEZ kan binnenrijden, ongeacht de woonplaats van de eigenaar van het voertuig.”

31. Op de vraag of er niet beter met een “black list” in plaats van met een “white list” zou gewerkt worden, antwoordt het Departement LNE het volgende:

“De belangrijkste reden waarom niet met een black list wordt gewerkt is dat enkel een black list voor de Belgische nummerplaten kan worden opgesteld. Dit is niet mogelijk voor buitenlandse voertuigen. Voor buitenlandse voertuigen zal dus steeds met een white list moeten worden gewerkt (na registratie van de nodige gegevens). ANPR-camera's kunnen zowel met black lists als met white lists om. Hierbij kan een nummerplaat tegen een of beide lijsttypes worden afgetoetst. Als echter met een black list voor Belgische voertuigen en met een white list voor buitenlandse voertuigen wordt gewerkt dan moet de ANPR – software eerst een onderscheid maken tussen beide voertuigensets (Belgisch versus buitenlands) om daarna, afhankelijk van de specifieke set, een ander lijsttype te hanteren. Dit werd te complex geacht om als algemeen principe te gebruiken.

De keuze om met een white list te werken is al geruime tijd geleden gemaakt en past ook binnen de filosofie van het selectieve toelatingsbeleid dat met een LEZ gevoerd wordt (een white list geeft aan wie toegelaten is). Naar aanleiding van deze keuze werd in de memorie van toelichting bij artikel 5 van het LEZ-decreet expliciet opgenomen dat met een white list zou worden gewerkt¹¹.

Daarnaast zijn zowel door LNE en de stad Antwerpen de nodige bestekken opgesteld voor de ontwikkeling van alle applicaties voor het toezicht op de LEZ en al 2 opdrachtnemers door de stad

¹¹ “(...) Op basis hiervan zal een lijst worden opgesteld met de nummerplaten van voertuigen die aan de algemene toelatingsvoorwaarden voldoen (de white list). Deze lijst wordt aan de gemeenten die een LEZ hebben ingericht bezorgd in functie van het toezicht (“Staat de gedetecteerde nummerplaat op de lijst of niet?”). Omdat de lijst enkel nummerplaten bevat, kan ze niet gebruikt worden voor het sanctioneren van overtreiders. De identiteitsgegevens (rijksregisternummer, adresgegevens, KBO nummer, ...) moeten immers bij de authentieke databron worden opgevraagd, nl. bij DIV, het Rijksregister,... (..) De gemeente gaat na of het geregistreerde voertuig aan de toelatingsvoorwaarden voldoet en bezorgt deze gegevens aan de door de Vlaamse Regering gemachtigde dienst, die de gegevens op haar beurt in de Vlaamse databank en de white list opneemt. Deze white list wordt daarna ter beschikking gesteld van alle lokale overheden die een LEZ hebben ingevoerd, zodat toegelaten voertuigen maar één maal moeten worden geregistreerd. Lokale (tijdelijke) toelatingen zullen niet worden opgenomen in de Vlaamse databank omdat deze toelatingen enkel voor een specifieke LEZ gelden en dus niet relevant zijn voor andere lokale overheden.”

Antwerpen aan het werk gezet. Hierbij werd telkens de logica van het gebruik van white lists toegepast. Het omkeren van de logica in dit stadium van voorbereiding zou dus erg problematisch zijn en zou betekenen dat de invoering in Antwerpen op 1 februari 2017 onhaalbaar wordt.”

32. Op de zitting van 7 april 2016 bevestigde het departement LNE dat het (technisch) mogelijk had geweest om voor de Belgische voertuigen met een *black list* te werken, waarin dus enkel de voertuigen zouden opgenomen geweest zijn die niet aan de LEZ-voorwaarden voldoen. De keuze voor een dergelijke architectuur had de hoeveelheid verwerkte DIV-gegevens nochtans tot een fractie kunnen beperken in vergelijking met het aantal gegevens dat in het voorgestelde systeem van *white lists* wordt verwerkt.

Het Comité is dan ook van oordeel dat het huidige voorstel om met een white list te werken, het proportionaliteitsbeginsel – vervat in artikel 4, §1, 3°, WVP – manifest schendt¹².

33. In subsidiaire orde heeft het Comité ernstige bedenkingen bij de volgende passage in de machtigingsaanvraag: *“Een selectie van gegevens uit het volledige DIV-databestand wordt initieel doorgegeven zodat de LEZ databank kan worden opgebouwd. Dagelijks wijzigen er bepaalde gegevens in de DIV-databank: nummerplaten worden geschrapt, worden toegekend aan een ander voertuig,... Al deze wijzigingen zijn relevant voor het toezicht op de LEZ en zullen dagelijks worden doorgegeven zodat de LEZ-databank actueel kan worden gehouden. Vervolgens wordt jaarlijks de selectie van gegevens uit de volledige DIV-databank nog eens doorgestuurd om te kunnen controleren of de geactualiseerde gegevens in de LEZ-databank nog steeds overeenstemmen met de actuele versie van de DIV-databank. De terugkerende jaarlijkse data-overdracht gebeurt dus voor de kwaliteitscontrole van de dagelijkse data-overdrachten.”*

Het Comité stelt vast dat het departement LNE er zelf lijkt van uit te gaan dat de nauwkeurigheid van de DIV-gegevens die in de LEZ-databank worden verwerkt niet op een constante, stabiele wijze kan gegarandeerd worden. In het slechtste geval kunnen er misschien zelfs gedurende een jaar onnauwkeurige gegevens in de LEZ-databank figureren en dit in een potentieel litigieuze context (cf. supra randnummer 23). Het Comité is dan ook van oordeel dat niet voldaan wordt aan wat artikel 4, §1, 4°, WVP voorschrijft: *“(…) alle redelijke maatregelen dienen te worden getroffen om de gegevens die, uitgaande van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of waarvoor zij verder worden verwerkt, onnauwkeurig of onvolledig zijn, uit te wissen of te verbeteren.”*

¹² Een systeem van black lists had voor de Belgische voertuigen duidelijk kunnen volstaan om de beoogde doeleinden te bereiken. Het Comité nodigt de aanvrager zelfs uit om bij een herziening van het LEZ-project (cf. infra randnummer 34) nog een stap verder te gaan en na te denken over een systeem waarbij enkel DIV-gegevens worden opgevraagd van voertuigen die gefilmd werden bij het binnen rijden van de LEZ.

34. **Gelet op de schendingen van artikel 4, §1, punten 3^o¹³ en 4^o¹⁴, WVP weigert het Comité de machtiging voor datastroom 1 en datastroom 3a. Ingevolge de weigering van de datastromen 1 en 3a, hebben de datastromen 3b,3c en 4 bovendien geen voorwerp meer, zodat het Comité deze datastromen in de huidige context evenmin kan machtigen.** Het Comité houdt zich ter beschikking van de aanvrager om hem in de toekomst bij te staan bij de voorbereiding van een LEZ-project waarbinnen de WVP ten volle gerespecteerd wordt. .

OM DEZE REDENEN,

het Comité

- **weigert** de datastromen 1 en 3a te machtigen (zie randnummers 30-34);
- **stelt vast** dat de datastromen 3b,3c en 4 geen voorwerp meer hebben (zie randnummer 34);
- **houdt zich ter beschikking** van de aanvrager om hem bij te staan bij de voorbereiding van een LEZ-project waarbinnen de WVP ten volle gerespecteerd wordt.

De Wnd. Administrateur,

De Voorzitter,

(get.) An Machtens

(get.) Stefan Verschuere

¹³ Zie randnummers 23 en 30-32.

¹⁴ Zie randnummer 33.