

Begeleidend protocol inzake gegevensverwerking in de zin van artikel 20 van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, tussen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en de Vlaamse Milieumaatschappij betreffende lage-emissiezones in Vlaanderen (LEZ)

I. Advies van de Data Protection Officer (DPO)

1. De DPO van de federale overheidsinstantie die houder is van de doorgegeven persoonsgegevens, heeft een advies uitgebracht: Positief
2. De DPO van de federale overheidsinstantie of van de private organisatie voor wie de doorgegeven persoonsgegevens bestemd zijn, heeft een advies uitgebracht: Positief

(Invullen in geval van negatief advies van de DPO) Hoewel het advies van de DPO negatief was, heeft de verwerkingsverantwoordelijke van de Vlaamse Milieumaatschappij. dit protocol toch ondertekend om de volgende redenen:

II. Identificatie van de bij de gegevensuitwisseling betrokken federale overheidsinstantie(s) of private organisatie

Dit protocol wordt opgemaakt tussen de federale overheidsinstantie die de persoonsgegevens doorgeeft die het voorwerp van dit protocol uitmaken:

1. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid, afgekort DGWVV, ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder het nummer 0308.357.853, waarvan de kantoren gelegen zijn in het City Atrium, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel en die vertegenwoordigd wordt door Mevrouw Martine INDOT, Directeur-generaal van het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid.

En de volgende overheidsinstanties of private organisaties die de persoonsgegevens ontvangt die het voorwerp van dit protocol uitmaken:

2. De Vlaamse Milieumaatschappij, ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder het nummer 0887.290.276, waarvan de kantoren gelegen zijn

Dr. De Moorstraat 24-26, 9300 Aalst en die vertegenwoordigd wordt door De Heer Bernard De Potter, Administrateur – generaal.

De partijen zijn het volgende overeengekomen:

III. Definities

Overeenkomstig artikel 4 van de 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 (algemene verordening gegevensbescherming), wordt, in het kader van dit protocol, verstaan onder:

- "ontvanger": de natuurlijke persoon of rechtspersoon, de overheidsinstantie, de dienst of een ander orgaan, al dan niet een derde, aan wie/waaraan de persoonsgegevens worden verstrekt.
Overheidsinstanties die mogelijk persoonsgegevens ontvangen in het kader van een bijzonder onderzoek overeenkomstig het Unierecht of het lidstatelijke recht, gelden echter niet als ontvangers; de verwerking van die gegevens door die overheidsinstanties strookt met de gegevensbeschermingsregels die op het betreffende verwerkingsdoel van toepassing zijn.¹
- "persoonsgegevens": alle informatie over een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon. Als identificeerbaar wordt beschouwd een natuurlijke persoon die direct of indirect kan worden geïdentificeerd, met name aan de hand van een identifier, zoals een naam, een identificatienummer, locatiegegevens, een online identifier, of van één of meer elementen die kenmerkend zijn voor de fysieke, fysiologische genetische, psychische, economische, culturele of sociale identiteit van die natuurlijke persoon.
- "verwerkingsverantwoordelijke": de natuurlijke persoon of rechtspersoon, de overheidsinstantie, de dienst of een ander orgaan die/dat, alleen of samen met anderen, het doel van en de middelen voor de verwerking vaststelt. Wanneer de doelstellingen van en de middelen voor deze verwerking in het Unierecht of het lidstatelijke recht worden vastgesteld, kan daarin worden bepaald wie de verwerkingsverantwoordelijke is of volgens welke criteria deze wordt aangewezen.
- "verwerker": de natuurlijke persoon of rechtspersoon, de overheidsinstantie, de dienst of een ander orgaan die/dat ten behoeve van de verwerkingsverantwoordelijke persoonsgegevens verwerkt.

¹ Hieraan moet worden toegevoegd, zoals uiteengezet in de memorie van toelichting van de voormelde wet van 30 juli 2018, dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten en de overheden bedoeld in ondertitel 3 van titel 3 van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van persoonsgegevens, geen ontvangers zijn, in de zin van de definitie van de Verordening. De inlichtingen- en veiligheidsdiensten en de overheden bedoeld in ondertitel 3 van titel 3 zijn dan ook uitgesloten van de vermelding in het protocol.

- "derde": een natuurlijke persoon of rechtspersoon, een overheidsinstantie, een dienst of een ander orgaan, niet zijnde de betrokkene, noch de verwerkingsverantwoordelijke, noch de verwerker, noch de personen die onder rechtstreeks gezag van de verwerkingsverantwoordelijke of de verwerker gemachtigd zijn om de persoonsgegevens te verwerken.
- "verwerking": een bewerking of een geheel van bewerkingen met betrekking tot persoonsgegevens of een geheel van persoonsgegevens, al dan niet uitgevoerd via geautomatiseerde procedés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van gegevens.

In het kader van de toepassing van dit protocol wordt bovendien verstaan onder:

- "doeleinde": doel waarvoor de gegevens verwerkt worden.

IV. Context

Midden 2016 sloot het toenmalige departement Leefmilieu, Natuur en Energie (waarvan de betrokken taken rond luchtkwaliteit vanaf 1 januari 2021 aan de Vlaamse milieumaatschappij zijn toegewezen) een protocol af met de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om toegang te krijgen tot gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen in functie van de invoering van de lage-emissiezones in Vlaanderen. Met betrekking tot de meegedeelde gegevens en uitvoeringsmodaliteiten werd verwezen naar de machtiging met nr. AF-MA-2016-064 van het toenmalige Sectoraal Comité voor de Federale Overheid (SCFO).

In dezelfde periode sloot ook de stad Antwerpen een protocol af met de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer om toegang te krijgen tot gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen in functie van de invoering van de lage-emissiezones in de stad Antwerpen vanaf 1 februari 2017. Dit gebeurde op basis van dezelfde machtiging met nr. AF-MA-2016-064.

In het najaar van 2019 werd vervolgens een protocol afgesloten tussen de Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de stad Gent en het departement Omgeving om toegang te krijgen tot gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen in functie van de invoering van een lage-emissiezone in de stad Gent vanaf 1 januari 2020.

Toen deze overeenkomst met Gent en het departement Omgeving werd gesloten, werd het mechanisme onderworpen aan een DPIA waarin de verschillende aspecten van deze gegevensverwerking werden geanalyseerd. De verwerkingsmodaliteiten zijn niet gewijzigd sinds deze DPIA, noch sinds de start van de machtiging van het toenmalige Sectoraal Comité voor de Federale Overheid.

De precieze beschrijving van het mechanisme is te vinden in bijlage 1. Het is een mechanisme voor gegevensverwerking tussen de DIV, de VMM en de Vlaamse steden die een LEZ willen invoeren. Deze verwerkingsmodaliteiten waren na de kritiek op een eerste ontwerp aangenomen (beraadslaging 12/2016) om ervoor te zorgen dat het in overeenstemming is met de KBV.

Ondertussen werd het wettelijk kader voor de lage-emissiezones in Vlaanderen gewijzigd. Sinds 1 januari 2020 gelden nieuwe toegangscriteria voor voertuigen van de categorie T (zie artikel 2, §1, 4° van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende lage-emissiezones). Vanaf 1 januari 2020 geldt voor de motorvoertuigen van de categorie T met een vermogen lager dan 130kW een vrijstelling tot en met 31 december 2028. Om na te kunnen gaan of een gedetecteerd motorvoertuig van de categorie T aan de vrijstellingsvoorwaarde voldoet is kennis over het vermogen van het voertuig vereist.

Naar aanleiding van deze wijzigingen wordt toegang tot bijkomende gegevens gevraagd. Door de ontbinding van de SCFO is het niet mogelijk om deze machtiging te wijzigen en stelt de FOD mobiliteit daarom een nieuw protocol op met de Vlaamse Milieumaatschappij voor de uitwisseling van deze gegevens.

V. Voorwerp van het protocol

Dit protocol heeft als voorwerp het doorgeven van de in de bijlage opgelijste gegevens van DGWVV naar de Vlaamse Milieumaatschappij, in het kader de invoering van de lage-emissiezones in Vlaanderen.

VI. Identificatie van de verwerkingsverantwoordelijken en Data Protection Officer (DPO)

1. Verwerkingsverantwoordelijken

In het kader van de in dit protocol bedoelde gegevensdoorgifte treden de DGWVV en de Vlaamse Milieumaatschappij op als afzonderlijke verwerkingsverantwoordelijken, namelijk als organen die respectievelijk de doeleinden en de middelen van de verwerking van de desbetreffende persoonsgegevens bepalen.

In het kader van de uitvoering van dit protocol zijn de verwerkingsverantwoordelijken in de zin van de algemene verordening gegevensbescherming:

1. Mevrouw Martine INDOT, Directeur-generaal van het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid
2. De heer Bernard De Potter, Administrateur-generaal van de Vlaamse milieumaatschappij.

2. Data Protection Officer

De Data Protection Officer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is Meneer Michel LOCCUFIER (e-mail dpo@mobiliteit.fgov.be).

De Data Protection Officer van De Vlaamse Milieumaatschappij is Anja De Greve (e-mail a.degrev@vmm.be).

VII. Rechtmatigheid

De door dit protocol georganiseerde verwerking is rechtmatig omdat deze verwerking «noodzakelijk is om te voldoen aan een wettelijke verplichting die op de verwerkingsverantwoordelijke rust» (art. 6, 1, c) AVG).

De wettelijke basis voor de opmaak en het beheer van de LEZ-databank door de Vlaamse Milieumaatschappij en voor de ontsluiting van deze databank naar de steden Antwerpen en Gent is opgenomen in artikel 5 van het LEZ-decreet (het decreet van 27 november 2015 betreffende lage - emissiezones: “Met het oog op het toezicht op de LEZ-reglementering door de gemeente worden de relevante gegevens in een databank verzameld. (...). 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. (...)” ; Daarnaast is in artikel 5 van het LEZ-besluit bepaald dat de Vlaamse milieumaatschappij de gemachtigde dienst is, vermeld in artikel 5 van het decreet van 27 november 2015.

In het decreet van 13 juli 2012 houdende de oprichting en organisatie van een Vlaamse dienstenintegrator (VDI), met name in artikel 4, 12°, is voorzien dat de VDI indien nodig alfanumerieke gegevens kan verzamelen, opslaan, beheer en verwerken om ter beschikking te stellen aan de instanties die de gegevens nodig hebben om opdrachten uit te voeren die hen door een decreet zijn toegewezen. In de bijhorende memorie van toelichting is vermeld dat de VDI zelf gegevens kan bijhouden en beheer als dit werkelijk nodig is en als de gewenste functionaliteit niet kan gerealiseerd worden door middel van dienstenintegratie met een gelijkwaardige efficiëntie en effectiviteit;

Artikel 5 van de wet van 19 mei 2020 houdende oprichting van de Kruispuntbank Voertuigen bepaalt het volgende: “ 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 inverkeerstelling, het gebruik, de buitengebruikstelling of de overbrenging van een voertuig mogelijk te maken; (...) 11° het opleggen van administratieve sancties mogelijk te maken; (...)”.

VIII. Controle van het (de) doeleinde(n) met het oog op de doorgifte van de persoonsgegevens

- 1) Het (de) doeleinde(n) waarvoor de Vlaamse Milieumaatschappij, de toegang vraagt tot de gegevens die het voorwerp van de verwerking uitmaken:

Door de VDI wordt een subset aan gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen bewaard en actueel gehouden om aan de Vlaamse milieumaatschappij alle relevante en noodzakelijke gegevens te bezorgen zodat de Vlaamse milieumaatschappij, op haar beurt, de LEZ-inrichters de nodige informatie kan bezorgen.

Het gaat hierbij om informatie in kader van volgende doeleinden:

1. Communicatie

De LEZ-inrichters willen (via de VDI) toegankelijkheidsinformatie voor een specifieke nummerplaat opvragen uit de LEZ-databank van de Vlaamse milieumaatschappij om aan burgers, bezoekers en bedrijven op een eenvoudige manier te kunnen communiceren of hun voertuig in de LEZ is toegelaten en zo ja, tot wanneer.

Daarnaast willen de LEZ-inrichters in de aanlooperperiode naar de invoering van de LEZ of de verstrenging van de toegangscriteria, inwoners van de LEZ die voor de invoeringsdatum (3 tot 4 maanden) een voertuig bezitten dat niet toegelaten zal zijn in de LEZ en voertuigbezitters die vlak voor de invoeringsdatum (1 tot 2 maanden) in de LEZ rondrijden met een voertuig dat niet toegelaten zal zijn verwittigen en verzoeken om zich tijdig in regel te stellen.

2. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

De LEZ-inrichters willen (via de VDI) voertuiggegevens voor een specifieke nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank van de Vlaamse milieumaatschappij om burgers, bezoekers en bedrijven op een eenvoudige en efficiënte manier naar de correcte registratieprocedure te kunnen leiden en om, bij de behandeling van registratie-aanvragen, zelf na te kunnen gaan of het voertuig waarvoor een vrijstelling of lokale toelating wordt aangevraagd aan de overeenkomstige voorwaarden voldoet en welk tarief hierbij eventueel moet worden gehanteerd. De ingelogde gebruikers krijgen de euronorm te zien zodat ze eventueel gebruik kunnen maken van de mogelijkheid om de euronorm te laten corrigeren. Daarnaast wordt ook weergegeven tot wanneer het voertuig is toegelaten zodat de ingelogde gebruiker kan zien wanneer hij/zij een nieuwe aanvraag tot registratie moet indienen om de toegang tot de LEZ te behouden.

3. Toezicht en handhaving

De LEZ-inrichters vragen (via de VDI) bij de Vlaamse milieumaatschappij na of een nummerplaat die op dag X in de LEZ is gedetecteerd toegang tot de LEZ had om overtredingen te kunnen vaststellen. Bij beroepsprocedures wordt nagegaan of er sinds de eerste controle geen nieuwe elementen in de LEZ-databank zijn opgenomen waaruit blijkt dat het bijhorende voertuig die dag aan de gewestelijke toegangscriteria voldeed en dus ten onrechte als in overtreding werd beschouwd.

4. Effectmonitoring

Het is de bedoeling dat de Vlaamse Milieumaatschappij de impact van een LEZ op de samenstelling van het wagenpark kan monitoren, o.a. om een antwoord te kunnen geven op (parlementaire) vragen en om een beter inzicht te krijgen op de effecten van een LEZ.

.....

2) Het (de)doeleinde(n) waarvoor de FOD Mobiliteit en Vervoer de gegevens die het voorwerp van de verwerking uitmaken, verzameld heeft:

1° de ontwikkeling van een doeltreffend mobiliteitsbeleid met oog voor veiligheid en leefmilieu te vergemakkelijken en te ondersteunen;

2° het globaal beheer van het voertuigenpark mogelijk te maken, met inbegrip van de afgedankte voertuigen;

3° de heffing van belastingen, retributies of vergoedingen inzake de aankoop, de inschrijving, de inverkeerstelling, het gebruik, de buitengebruikstelling of de overbrenging van een voertuig mogelijk te maken;

4° het opleggen van administratieve sancties mogelijk te maken;

.....

De partijen bevestigen dan ook dat de doeleinden waarvoor de gegevens doorgegeven worden, overeenkomstig dit protocol, compatibel zijn met de doeleinden waarvoor de gegevens aanvankelijk verzameld werden.

IX. Categorieën van doorgegeven persoonsgegevens en hun formaat

<i>De DIV-subset (bewaard en geactualiseerd bij de VDI)</i>	
Gegeven 1	
Gegevenscategorie	De nummerplaten van alle voertuigen,
De noodzaak van die gegevens in het licht van het nagestreefde doeleinde motiveren (proportionaliteit)	Dit element is essentieel om toezicht op een LEZ uit te kunnen voeren via nummerplaatcontrole. De nummerplaat vormt immers de sleutel tot identificatie van een voertuig en de titularis van dit voertuig. Zonder dit gegeven kan aan de hand van (automatische) nummerplaatcontrole niet worden onderzocht of het bijhorende voertuig op een bepaalde dag de LEZ mocht binnenrijden en kan de overtreder niet geïdentificeerd en beboet worden. Enkel toezicht via de

	<p>controle van de boorddocumenten is dan mogelijk, wat erg inefficiënt zou zijn.</p> <p>Deze gegevens worden samen met de bijhorende technische kenmerken en de NIS-code (zie gegevens 2 en 3) in een aparte subset door de VDI bewaard en dagelijks geactualiseerd op basis van de wijzigingen in de Kruispuntbank Voertuigen (die dagelijks aan de VDI worden bezorgd) zodat de VDI de relevante en noodzakelijke gegevens aan de Vlaamse milieumaatschappij kan bezorgen. Deze werkwijze is vereist omdat het op dit ogenblik technisch niet mogelijk is om voor grote hoeveelheden rechtstreeks bevestigingen uit te voeren bij de Kruispuntbank Voertuigen.</p> <p>Aangezien potentieel elk ingeschreven voertuig een LEZ kan binnenrijden en het aantal LEZ's kan uitbreiden, is het noodzakelijk om voor alle voertuigen over dit gegeven te beschikken.</p>
Gegeven 2	
Gegevenscategorie	Een aantal (technische) gegevens per nummerplaat, nl. de categorie, de aard, de bodywork, het hoogst toegelaten gewicht, de massa in rijklare toestand, het aantal zitplaatsen, de brandstof, de CO ₂ -emissies, de euronorm, de datum van eerste inschrijving, de datum van laatste inschrijving, het vermogen.
De noodzaak van die gegevens in het licht van het nagestreefde doeleinde motiveren (proportionaliteit)	<p>Zonder de categorie van het voertuig 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. Wanneer de categorie van het voertuig onbekend is, zal deze worden afgeleid op basis van de aardcode en -naam, het hoogst toegelaten gewicht, de massa in rijklare toestand en het aantal zitplaatsen.</p> <p>Zonder de brandstofcode en -naam 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 dieservoertuigen dan voor benzine- of aardgasvoertuigen. De elektrische motor indicator is nodig omdat elektrische voertuigen zijn vrijgesteld.</p> <p>De CO₂-emissies zijn vereist om plug-in elektrische voertuigen te kunnen detecteren. Op basis van de brandstofcode, de</p>

	<p>elektrische motor indicator en de CO₂-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 heeft dus steeds toegang tot een LEZ, ongeacht de euronorm van het voertuig.</p> <p>Zonder de euronorm 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. Wanneer de euronorm van het voertuig onbekend is wordt op basis van de datum van eerste inschrijving (in combinatie met de categorie en massa in rijklare toestand) de euronorm van het voertuig afgeleid.</p> <p>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 gedomicilieerd. Deze voorwaarde kan enkel worden gecontroleerd als de datum van laatste inschrijving gekend is.</p> <p>Het vermogen is noodzakelijk omdat voertuigen van de categorie T met een nettovermogen tot 130kW zijn vrijgesteld tot 1 januari 2029. Dit gegeven zal worden gebruikt bij het toezicht op de lage-emissiezones en bij eventuele communicatie naar de eigenaars van een voertuig van de categorie T (via de kentekenchecker). Het vermogen is het enig gegeven toegevoegd door dit protocol.</p>
Gegeven 3	
Gegevenscategorie	NIS-code per nummerplaat
De noodzaak van die gegevens in het licht van het nagestreefde doeleinde motiveren (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.
Formaat van de doorgegeven gegevens (papier, digitaal, ...)	Digitaal (webservices registrations en movement indicators)

<i>Gegevens die door de Vlaamse milieumaatschappij worden verwerkt</i>	
Gegeven 4	
Gegevenscategorie	De hogervermelde voertuiggegevens uit de DIV-subset voor een versleutelde nummerplaat van een Belgische voertuig
De noodzaak van die gegevens in het licht van het nagestreefde doeleinde motiveren (proportionaliteit)	Deze informatie is noodzakelijk om aan de LEZ-inrichters correcte informatie te kunnen bezorgen in functie van hun communicatie naar burgers, in functie van het behandelen van registraties en in functie van het toezicht. Enkel voor de nummerplaten die door de LEZ-inrichters zijn gedetecteerd in de LEZ of voor de nummerplaten waarvoor een toegangcheck gebeurt (en waarvan de combinatie van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving correct is) zal de Vlaamse milieumaatschappij over de bijhorende voertuiggegevens beschikken. De gegevens zijn bovendien geanonimiseerd doordat de Vlaamse milieumaatschappij enkel de versleutelde nummerplaten te zien krijgt.
Gegeven 5	
Gegevenscategorie	De versleutelde nummerplaten en bijhorende gegevens uit de DIV-subset van voertuigen die zijn ingeschreven in bepaalde gemeenten
De noodzaak van die gegevens in het licht van het nagestreefde doeleinde motiveren (proportionaliteit)	Enkel de versleutelde nummerplaten en de bijhorende voertuiggegevens die zijn ingeschreven in bepaalde gemeenten waar een LEZ is ingevoerd of omliggende gemeenten worden opgevraagd in het kader van effectmonitoring. De gegevens zijn bovendien geanonimiseerd doordat de Vlaamse milieumaatschappij enkel de versleutelde nummerplaten te zien krijgt.

X. Termijn voor bewaring van de gegevens en verantwoording van de noodzaak van die termijn

De gegevens uit de DIV-subset (1 t.e.m. 3) worden bij de VDI bewaard tot 6 maanden nadat in de Kruispuntbank Voertuigen de nummerplaat is geschrapt. De marge van 6 maanden is voorzien om, in geval van beroepsprocedures na te kunnen gaan of het voertuig dat bij de geschrapte nummerplaat hoorde op dat moment aan de toegangsvoorwaarden voldeed of niet. *[Ter verduidelijking: tot 5 maanden na ontvangst van het verslag van vaststelling kan de overtreder een beroep instellen bij de politierechtbank. De termijn tussen de overtreding en het versturen van het verslag van vaststelling is wettelijk niet bepaald maar vermoedelijk zal dit nooit meer dan 30 dagen bedragen.]*

Er worden door de Vlaamse milieumaatschappij enkel gegevens voor effectmonitoring bewaard (gegeven 5) en dit enkel gedurende de duur van het onderzoek.

XI. Periodiciteit van de gegevensdoorgifte

De subset van gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen wordt initieel doorgegeven aan de VDI zodat zij een DIV-subset kunnen bijhouden waaruit de relevante gegevens daarna aan de Vlaamse milieumaatschappij zullen worden bezorgd. Dagelijks wijzigen er bepaalde gegevens in de DIV-databank: nummerplaten worden geschrapt, worden toegekend aan een ander voertuig, ... Deze dagelijkse wijzigingen worden ook aan de VDI bezorgd om de DIV-subset actueel te kunnen houden (synchronisatie). Ad hoc wordt, bij vermoeden van inconsistentie, de volledige subset uit de actuele Kruispuntbank Voertuigen nog eens doorgestuurd om te kunnen controleren of de DIV-subset bij de VDI nog steeds overeenstemt met de overeenkomstige subset die in de actuele versie van de Kruispuntbank Voertuigen vervat zit. Deze ad hoc kwaliteitscontrole gebeurt dus enkel bij een vermoeden van inconsistentie ten gevolge van toevallige fouten in het ontvangen en verwerken van mutaties om de nauwkeurigheid van de DIV-subset te kunnen garanderen.

De overige datastromen kunnen op elk moment van de dag gebeuren, zolang de LEZ van kracht is in een Vlaamse gemeente. De verwerking van de registratie, het behandelen van de aanvraag voor een lokale toelating en de toegankelijkheidscontrole voor (een lijst van) nummerplaten kan immers elk willekeurig moment plaatsvinden.

De communicatie-acties door de LEZ-inrichters zijn eenmalig en worden enkel herhaald in de periode voor het wijzigen van de toegangsvoorwaarden.

De effectmonitoring gebeurt ad-hoc, in functie van parlementaire vragen of onderzoek naar de effectiviteit van een LEZ.

XII. Wettelijke beperkingen van toepassing op de rechten van de betrokkenen

Er zijn geen wettelijke afwijkingen (artikel 23 AVG) van de rechten van de betrokkenen.

De gegevensverwerking(en) uitgevoerd door de overheidsinstantie of private organisatie die de gegevens ontvangt, naar aanleiding van de gegevensdoorgifte bedoeld in dit protocol, maakt (maken) geenszins het voorwerp uit van wettelijke beperkingen die van toepassing zijn op de rechten van de betrokkenen. De betrokkenen beschikken dus ten volle over de rechten die de AVG hen verleent.

De partijen verbinden zich ertoe te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de uitoefening van de rechten van de betrokkene.

.....

XIII. Modaliteiten inzake de mededeling van de gegevens

a) Technische modaliteiten

Zie Bijlage 1.

b) Veiligheid

Overeenkomstig de artikelen 32 tot 34 van de AVG verbinden de partijen zich ertoe hun persoonsgegevens te beschermen tegen elke inbreuk op de veiligheid die, hetzij per ongeluk, hetzij onrechtmatig, leidt tot de vernietiging, het verlies, de wijziging of de ongeoorloofde verstrekking van of ongeoorloofde toegang tot de desbetreffende gegevens.

Door de ondertekening van dit protocol bevestigt de Vlaamse Milieumaatschappij de passende technische en organisatorische maatregelen te hebben genomen en ervoor gezorgd te hebben dat de ICT-infrastructuren waarmee de bij de verwerking van de persoonsgegevens betrokken uitrustingen verbonden zijn, de vertrouwelijkheid en de integriteit van die persoonsgegevens garanderen.

In geval van een veiligheidsincident verbindt de Vlaamse Milieumaatschappij zich ertoe onmiddellijk de FOD te verwittigen.

c) Vertrouwelijkheid

De Vlaamse Milieumaatschappij en de verwerkers garanderen de vertrouwelijkheid van de gegevens en de resultaten van de verwerking ervan in het kader van dit protocol.

Daaruit volgt dat deze gegevens en de verwerkingsresultaten:

- enkel gebruikt zullen worden indien nodig en overeenkomstig de in dit protocol beschreven doeleinden,
- niet langer bewaard zullen worden dan de voor de verwerking nodige bewaringsduur,

De Vlaamse Milieumaatschappij en alle personen aan wie de Vlaamse Milieumaatschappij gegevens meedelen, zijn gebonden door het beroepsgeheim met betrekking tot de informatie die zij zouden hebben kunnen krijgen krachtens dit protocol.

Alle informatie waarvan het personeel van de Vlaamse Milieumaatschappij en de verwerkers kennis moeten nemen in het kader van dit protocol, alle documenten die aan de partner toevertrouwd worden en alle vergaderingen waaraan de partner deelneemt, zijn strikt vertrouwelijk.

De Vlaamse Milieumaatschappij verbindt zich ertoe alle vertrouwelijke informatie, van welke aard ook, die meegedeeld zal worden of waarvan kennis genomen zal worden krachtens dit protocol, geheim te houden, zowel tijdens als na de verwerking.

De Vlaamse Milieumaatschappij staat ervoor garant dat zijn personeel en verwerker(s) die informatie vertrouwelijk behandelen en verbindt zich ertoe deze informatie niet aan derden mee te delen. Enkel de gegevens die strikt noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken, zullen meegedeeld worden aan het personeel en de verwerker(s) van de partner.

d) Audits – controles

De Vlaamse Milieumaatschappij stelt het Directoraat-Generaal van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in staat om zich te vergewissen van de correcte toepassing van de in dit protocol overeengekomen technische en organisatorische maatregelen.

Te dien einde kan de functionaris voor de gegevensbescherming van het Directoraat-Generaal van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer contact opnemen met de functionaris voor de gegevensbescherming van de Vlaamse Milieumaatschappij en kan hij op verzoek inzage krijgen in de documentatie en informatie die noodzakelijk is om aan te tonen dat de Vlaamse Milieumaatschappij al haar verplichtingen in het raam van dit protocol respecteert.

XIV. Algemene Bepalingen

a) Wijzigingen en evaluatie van het protocol

Dit protocol mag enkel schriftelijk met het akkoord van de twee partijen gewijzigd worden.

Alle aanpassingen zullen in werking treden vanaf de datum die in het aangepaste protocol vastgelegd zal worden.

Indien de partijen het nodig achten, zal dit protocol herzien worden.

b) Geschillen en sancties

In geval van toepassingsproblemen of bij overtreding van dit protocol verbinden de partijen zich ertoe overleg te plegen en samen te werken teneinde zo snel mogelijk tot een minnelijke schikking te komen.

De Vlaamse Milieumaatschappij is verantwoordelijk voor de schade die de FOD Mobiliteit en Vervoer zou lijden als de partner zelf, de verwerker of de personeelsleden van de partner de verplichtingen in het kader van dit protocol niet zouden naleven.

c) Transparantie

Overeenkomstig artikel 20, §3 Wet bescherming persoonsgegevens zijn Partijen ertoe gehouden dit Protocol openbaar te maken middels publicatie op hun website.

Voor wat betreft het DG WVVV zal dit Protocol op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd worden: www.mobilit.belgium.be.

Voor wat de Vlaamse Milieumaatschappij betreft zal dit protocol worden gepubliceerd op de website <https://www.vmm.be/publicaties/>

Papieren exemplaren van dit Protocol zijn eveneens beschikbaar op eenvoudige schriftelijke aanvraag bij de verstrekker of de ontvanger op de in hoofding vermelde postadressen of op de e-mailadressen vermeld in artikel VII, e) van dit Protocol.

d) Opzegging

Elke partij kan een einde maken aan dit protocol mits de betekening van een vooropzeg van drie maanden aan de andere partij per aangetekend schrijven.

e) Duur van het *protocol* en inwerkingtreding

Dit protocol treedt in werking op de datum van ondertekening en wordt gesloten voor onbepaalde duur.

Opgemaakt te Brussel in twee exemplaren, op ...

Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer

Voor de Vlaamse Milieumaatschappij

De vertegenwoordiger,

.....

De vertegenwoordiger,

.....

CONTEXT EN VOORWERP VAN DE AANVRAAG

1. Op 2 juni 2016 dienden de Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid van het toenmalige 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.
2. Het verzoek kaderde in het zogenaamde "Lage Emissiezone-project". Het toenmalige departement LNE en de Steden (hierna "de aanvragers") dienden in het kader van dit project reeds eerder dat jaar een machtigingsaanvraag in om toegang te kunnen krijgen tot dezelfde gegevens. Het Comité weigerde deze aanvraag echter in zijn beraadslaging FO nr. 12/2016 van 7 april 2016. Ingevolge deze weigeringsbeslissing hebben de aanvragers hun project grondig herbekeken met in achtneming van de wetgeving van KBV.
3. De betrokken taken rond luchtkwaliteit zijn vanaf 1 januari 2021 aan de Vlaamse Milieumaatschappij (hierna 'VMM') toegewezen. Sindsdien is de VMM gemachtigd om LEZ-databank op te maken en te beheren en om deze databank te ontsluiten naar de steden.
4. Een lage emissiezone (hierna "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.
5. 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 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.
6. 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 LEZ-monitoring zal in de Steden 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.

7. Om monitoring via (automatische) nummerplaatcontrole mogelijk te maken is decretaal bepaald dat relevante gegevens door de VMM 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).

a. Datastromen 1&2

1. De DIV-subset

8. De belangrijkste authentieke bron voor dit project is de Kruispuntbank Voertuigen van de FOD-mobiliteit en vervoer. De combinatie van de categorie, het brandstoftype en de euronorm van een voertuig bepaalt of dit voertuig in een LEZ is toegelaten. Deze informatie is (in principe) voor elk voertuig dat in België is ingeschreven, opgenomen in de Kruispuntbank Voertuigen. Uit eerdere analyses blijkt echter dat, bij een significant aandeel van de voertuigen uit de Kruispuntbank Voertuigen, één of meerdere van deze drie gegevens ontbreken. In dat geval moeten deze gegevens worden afgeleid met een "verrijkingslogica" op basis van andere technische gegevens die wel in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen (zoals de aard van het voertuig, de datum van eerste Inschrijvings ...). Deze verrijkingslogica wordt centraal beheerd door de VMM binnen de LEZ-databank.

9. Op dit ogenblik is het om redenen eigen aan de Directie inschrijvingen Voertuigen (DIV), onmogelijk om rechtstreeks informatie op te vragen bij de Kruispuntbank Voertuigen¹. Daarom zal initieel een subset van noodzakelijke gegevens van alle voertuigen die op dat ogenblik in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen door de DIV naar de Vlaamse Dienstintegrator (hierna "VDI") worden doorgestuurd (datastroom 1), zodat deze daarna de relevante en noodzakelijke gegevens aan de VMM kan bezorgen via deze subset (zie verder, datastroom 3). Deze subset van gegevens (hierna "de DIV-subset") wordt door de VDI bewaard en actueel gehouden via dagelijkse mutaties. Dit houdt in dat DIV dagelijks aan de VDI de wijzigingen (nieuwe inschrijvingen, schrappingen ...) in hun gegevensbestanden doorgeeft zodat de VDI dezelfde wijzigingen kan doorvoeren in de DIV-subset. Op die manier moet de DIV-subset op een specifiek moment van de dag dezelfde informatie bevatten als de informatie die in de Kruispuntbank Voertuigen is opgenomen (synchronisatie: permanente bijwerking via een stelsel van mutaties)². Ook zorgt de VDI, ingevolge zijn decretaal

¹ Zie randnummer 16 van beraadslaging FO 12 /2016.

² Hierbij wordt ook de historiek bewaard van deze wijzigingen tot 6 maanden na het wijzigen van of het schrappen van een nummerplaat (bewaartermijn cf. protocol punt. X) Bij een vermoeden van inconsistentie, bv. nadat uit beroepsprocedures tegen vastgestelde overtredingen blijkt dat de gegevensdatabanken vermoedelijk niet meer volledig met elkaar

opdrachten, ervoor dat de kopie van de DIV-subset en de gegevensstromen die op die manier tot stand komen, voldoende beveiligd zijn. Dit omvat dus ook een stelsel van loggings van de raadplegingen van de DIV-subset (in casu raadplegingen door de personeelsleden van de VMM).

10. De DIV-subset wordt bij de VDI als een aparte databank opgeslagen (technische kopie) en beheerd omdat de gewenste functionaliteit niet kan gerealiseerd worden door middel van dienstenintegratie en de gegevens uit de Kruispuntbank Voertuigen echt nodig zijn. Deze werkwijze (kopie van een subset van de DIV bij de VDI) laat dus toe om toepassingen uit te werken die beter beantwoorden aan en aansluiten op de specifiek noden van de LEZ en om aldus de ontsluiting van de DIV operationeel te ondersteunen. Aanvankelijk werd ervoor geopteerd om deze DIV-subset in de LEZ-databank te bewaren. Die werkwijze biedt echter nog onvoldoende garanties wat de privacy van de titularissen van voertuigen die een LEZ zijn binnengereden betreft. Daarom is beslist om de DIV-subset bij de VDI op te slaan en te beheren. Deze werkwijze benadert het best de ideale situatie (massale gegevensintegratie bij de VMM wordt daardoor vermeden, en de VMM verwerkt alleen de relevante noodzakelijke gegevens conform het LEZ-decreet) en zorgt ervoor dat de DIV-subset goed blijft afgescheiden van de gegevens die in de LEZ databank worden beheerd of afgeleid.

11. Zodra een rechtstreekse bevraging bij de Kruispuntbank Voertuigen wel technisch mogelijk is, zal de VDI de DIV-subset zelf niet meer bijhouden en actueel houden maar de beschikbare diensten louter nog integreren. Dat zal tevens aan het Comité worden meegedeeld.

II. De LEZ-databank

12. De LEZ-databank beheert de verrijgingslogica die gebruikt wordt om op basis van de technische gegevens die vanuit de DIV-subset door de VDI worden doorgegeven te bepalen of een voertuig al dan niet toegang heeft tot een LEZ (cf. supra randnummer 8).

13. Daarnaast bevat de LEZ-databank de gegevens van voertuigen waarvoor een registratie is gebeurd bij een gemeente die een LEZ inricht. Niet alle gegevens die bepalen of een voertuig al dan niet is toegelaten tot een LEZ zijn in de Kruispuntbank Voertuigen of andere bestaande gegevensbronnen opgenomen. Daarom is in het LEZ-besluit (artikel 4) de bepaling opgenomen dat in een aantal gevallen het voertuig moet worden geregistreerd bij een gemeente die een LEZ inricht. Nadat de Stad gecontroleerd heeft of de geregistreeerde gegevens correct zijn en, in het geval van een vrijstelling, of de vrijstellingsvoorwaarde vervuld zijn, zal de Stad de nodige gegevens aan de VMM bezorgen via de VDI (datastroom 2) zodat de VMM deze gegevens centraal kan beheren in de LEZ-

overeenstemmen, zal een ad hoc kwaliteitscontrole worden uitgevoerd. Dit houdt in dat dezelfde subset van gegevens van alle voertuigen die op dat ogenblik in de Kruispuntbank Voertuigen zijn opgenomen opnieuw wordt opgevraagd om te kunnen controleren of de DIV-subset bij de VDI nog steeds volledig overeenstemt met de actuele gegevens. In de Kruispuntbank Voertuigen zijn de mate dat (ingevolge beroepsprocedure) een bijwerking van het origineel in de DIV aangewezen zou zijn, wordt dit door de VDI aan de DIV meegedeeld. Er wordt in geen geval noch door de VMM noch door de VDI overgegaan tot bijwerking van de kopie van de DIV-subset-gegevens. Bijwerkingen gebeuren uitsluitend op basis van wat vanuit de DIV aan de VDI wordt meegedeeld via mutaties.

databank. De nummerplaten worden hierbij door de VDI versleuteld. De datastroom van de Stad naar de LEZ-databank maakt geen deel uit van dit protocol. Hiervoor werd een machtiging verleend door de VTC (nr. 22/2016 van 22 juni 2016).

b. Datastroom 3

14. Voor datastroom 3 vraagt de VMM een toelating om gegevens uit de DIV-subset op te vragen en om gegevens te ontsluiten naar de steden en sluiten de steden op hun beurt een protocol om de gegevens, die zij van de VMM hebben ontvangen (via de VDI), te gebruiken bij hun communicatie, bij het behandelen van registraties en bij het toezicht.

1. Communicatie

15. Voor de communicatie naar burgers, bezoekers en bedrijven willen de steden een webapplicatie voorzien waarin een gebruiker op basis van de nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving van een voertuig kan nagaan of het bijhorende voertuig toegang heeft tot de LEZ of niet. Achterliggend zal de applicatie via een webservice de toegankelijkheidsinformatie voor deze nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank (datastroom 3).

16. Bij bevestigingen van de LEZ-databank door de steden worden voor de betrokken nummerplaat door de VDI eerst de bijhorende voertuiggegevens opgezocht in de DIV-subset. Als de datum van eerste inschrijving niet overeenstemt met de informatie uit de LEZ-databank dan wordt aan de Stad aangegeven dat de ingevoerde combinatie niet klopt. Klopt de combinatie wel dan wordt de nummerplaat door de VDI versleuteld. Deze versleutelde nummerplaat wordt samen met de bijhorende voertuiggegevens naar de VMM gestuurd zodat deze, indien nodig, de technische voertuiggegevens kan 'verrijken' via de logica die in de LEZ-databank is opgenomen (zie hoger randnummers 8 en 12).

17. Daarna wordt onderzocht of de versleutelde nummerplaat voorkomt in de dataset van de (via datastroom 2) geregistreerde gegevens uit de LEZ-databank. Op basis van alle informatie wordt bepaald of het bijhorende voertuig toegang heeft tot een LEZ of niet. Deze toegangsinformatie wordt daarna via de VDI aan de stad bezorgd.

18. De Stad geeft op basis van de informatie die ze vanuit de LEZ-databank heeft ontvangen, aangevuld met de informatie over de lokale toelatingen, één van de volgende antwoorden aan de gebruiker weer: "uw voertuig is toegelaten tot ...", "uw voertuig is niet toegelaten", "dit kenteken is onbekend", "er zijn onvoldoende gegevens over uw voertuig beschikbaar" of "de ingegeven combinatie van gegevens klopt niet".

II. Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen

19. Een aantal gegevens moet bij de inrichters van een LEZ worden geregistreerd. De Stad zal daartoe een registratie-applicatie ontwikkelen binnen het bestaande e-loket van de Stad. Via deze applicatie zullen ook aanvragen voor lokale toelatingen tegen betalingen kunnen worden ingediend en behandeld.

20. De applicatie is ingebed in het e-loket van de Stad en kan enkel gebruikt worden door personen die zijn aangemeld. Aanmelding in het stedelijke e-loket gebeurt met een gebruikersprofiel dat door de gebruiker gecreëerd wordt met een gebruikersnaam, paswoord en e-mailadres en dat bevestigd moet worden via een weblink verstuurd naar het opgegeven e-mailadres. De ingelogde gebruiker geeft zijn nummerplaat, landcode en de datum van eerste inschrijving van het voertuig in. Achterliggend zal de applicatie via een webservice informatie voor deze nummerplaat opvragen bij de LEZ-databank (datastream 3). Het bevragen van de LEZ-databank gebeurt op dezelfde manier als beschreven in punt 1 (communicatie), via dezelfde webservice.

21. Als de combinatie van de 3 ingegeven velden (nummerplaat, landcode en datum eerste inschrijving) overeenstemt met de informatie in de LEZ-databank dan worden de opgevraagde gegevens aan de Stad bezorgd. Het gaat hierbij om technische gegevens, zoals de categorie, brandstoftype, euronorm, datum eerste inschrijving en datum laatste inschrijving. Enkel de LEZ-toezichthouders van de Stad krijgen alle specificaties te zien. De ingelogde gebruiker krijgt de euronorm te zien en de datum tot wanneer het voertuig is toegelaten.

III. Toezicht en handhaving

22. De Stad stelt op basis van de ANPR-gegevens een lijst samen met de nummerplaatgegevens en landcodes van alle voertuigen die op een bepaalde dag X de LEZ zijn binnengereden. Dit gebeurt ongeveer 7 à 10 dagen na de dag van detectie. Deze tijdsinterval is nodig om ervoor te zorgen dat de LEZ-databank voor die bepaalde dag de DIV-mutaties en lokale registraties en goedkeuringen, die in de LEZ-databank moeten worden opgenomen, heeft kunnen verwerken. Alle dubbele nummerplaatgegevens en de nummerplaatgegevens van de voertuigen die een tijdelijke lokale toelating tegen betaling van de Stad hebben gekregen, worden verwijderd. Naar schatting zal de resterende lijst dagelijks zo'n 300.000 tot 500.000 nummerplaten bevatten. De gedetecteerde nummerplaten die op deze "minimale lijst" staan worden daarna naar de VDI doorgestuurd (datastream 3).

23. De VDI zoekt voor elke gedetecteerde nummerplaat en voor de te controleren datum de bijhorende voertuiggegevens op in de DIV-subset. De nummerplaat wordt door de VDI versleuteld. Deze versleutelde nummerplaat wordt samen met de bijhorende technische voertuiggegevens naar

de VMM gestuurd zodat deze, indien nodig, de ontbrekende gegevens kan aanvullen via de verrijkslogica die in de LEZ-databank is opgenomen (zie hoger randnummers 8 en 12). Daarna wordt onderzocht of de versleutelde nummerplaat voorkomt in de dataset van (via datastroom 2.) geregistreerde gegevens van de LEZ-databank.

24. Op basis van alle informatie wordt bepaald of het bijhorende voertuig op de desbetreffende dag toegang tot een LEZ had of niet. Deze informatie wordt door de VDI aan de Stad bezorgd zodat die uiteindelijk overtredingen kan vaststellen.

25. Dezelfde procedure kan door de Stad worden gevolgd bij de behandeling van beroepsprocedure. Hierbij is het dan bedoeling om te controleren of er sinds de eerste controle geen nieuwe elementen in de LEZ-databank zijn opgenomen of wijzigingen in de DIV-subset zijn gebeurd waaruit blijkt dat het bijhorende voertuig die dag aan de gewestelijke toegangscriteria voldeed en dus ten onrechte als in overtreding werd beschouwd.

26. De informatie die via deze 3 substromen voor communicatie, registraties en toezicht en handhaving tussen de LEZ-databank en de steden wordt uitgewisseld, wordt door de VMM niet bewaard.

27. Deze datastromen verlopen via de VDI en via een beveiligde verbinding. Voor deze datastromen werd, naast de aanvraag bij het Comité, ook een machtigingsaanvraag ingediend bij de Vlaamse Toezichtcommissie.

c. [Datastroom 4 rechtstreekse toegang tot de DIV voor de Stad](#)

i. [Registraties van vrijstellingen en lokale toelatingen](#)

28. Bij het behandelen van de registraties vraagt de Stad in een aantal gevallen niet alleen informatie op bij de LEZ-databank maar ook rechtstreeks bij de Kruispuntbank Voertuigen (datastroom 4a). Bij deze databank wordt voor een specifieke nummerplaat het rijksregisternummer of KBO-nummer van de titularis van de nummerplaat en in sommige gevallen ook het chassisnummer van het bijhorende voertuig opgevraagd.

II. Toezicht en handhaving

29. Voor de lijst met potentiële overtreeders die de Stad heeft ontvangen via datastroom 3 worden in de ANPR-software de camerabeelden opnieuw opgezocht om na te gaan of de nummerplaat correct gelezen is. Nummerplaten die door de ANPR-software foutief werden afgelezen, worden gecorrigeerd. De gecorrigeerde nummerplaten worden opgelijst. Naar schatting zal het vermoedelijk om 5 % van de lijst van potentiële overtreeders gaan. Voor deze nummerplaten wordt via datastroom 3 opnieuw afgetoetst of de bijhorende voertuigen toegang tot de LEZ hadden op dag X of niet. Voor dit proces van nummerplaatvalidatie en om het verslag van vaststelling te kunnen stofferen zal de Stad bij de DIV enkele technische kenmerken opvragen (zoals merk, type, kleur, categorie, euronorm ...).

30. Voor de lijst van overtreeders worden door de Stad bij DIV het rijksregisternummer of KBO-nummer opgevraagd. Het rijksregisternummer of KBO-nummer wordt gebruikt om de overtreder te kunnen identificeren. Daartoe worden de corresponderende naam- en adresgegevens opgevraagd bij het Rijksregister of de KBO-databank (datastroom 4b). Deze bevrogingen zal gebeuren via de VDI en FOD BOSA.

Schematische voorstelling van de verschillende datastromen

