**Overeenkomst tot verstrekking van een gemeentelijke licentie aan aanbieders van vraagafhankelijk vervoer – luik gegevens**

**Versie 1 – 25/05/2021**

**Toelichting**

|  |
| --- |
| **Status van dit document**  Er doet zich een gestage groei voor in de ontwikkeling van diensten voor vraagafhankelijk vervoer, met een reeks nieuwe aanbieders en zelfs nieuwe vervoersmodi. We denken in het bijzonder aan elektrische voortbewegingstoestellen waaronder de in sommige steden zeer populaire e-steps.  De praktijk heeft het belang aangetoond om op lokaal niveau een aantal voorwaarden te verbinden aan de ontplooiing van die diensten. Daarom worden deze voorwaarden en afspraken tussen de lokale overheid en de aanbieders van de vervoersdiensten vormgegeven in een operationele licentie.  [Voor Vlaams Gewest: binnen het Vlaams MaaS Afsprakenkader werken een aantal stakeholders gezamenlijk aan een meer omvattend model voor deze operationele voorwaarden. Meer informatie (zie website en/of contact).]  [Naar keuze toe te voegen per Gewest: Voor voorbeelden van uitgewerkte licentiemodellen verwijzen we naar Antwerpen ([NL](https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.slimnaarantwerpen.be%2Fnl%2Fmobiliteitsaanbieders%2Fvergunning-free-floating-deelsystemen&data=04%7C01%7Cdavid.schoenmaekers%40mobilit.fgov.be%7C1c9e91d7e6d04065279e08d8ff3242d3%7C142b3163616f485d926fcc7680220002%7C0%7C0%7C637539938633270440%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sdata=58Jny8%2BppL%2Bl5Dzwm5Y4ayKwlgZWB%2Fxrtv2BKsr6N2A%3D&reserved=0)) en Brussel ([NL1](https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.etaamb.be%2Fnl%2Fbeschikking-van-29-november-2018_n2018015060.html&data=04%7C01%7Cdavid.schoenmaekers%40mobilit.fgov.be%7C1d9b0d56989049ed84dd08d8fd9629d1%7C142b3163616f485d926fcc7680220002%7C0%7C0%7C637538168684789567%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sdata=Qkh3vbWzypgIA%2FlG8KYYubaUfjp6ak761vo8lrB1TSE%3D&reserved=0) [NL2](https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.etaamb.be%2Fnl%2Fbesluit-van-de-brusselse-hoofdstedelijke-regering-van-_n2019010473.html&data=04%7C01%7Cdavid.schoenmaekers%40mobilit.fgov.be%7C1d9b0d56989049ed84dd08d8fd9629d1%7C142b3163616f485d926fcc7680220002%7C0%7C0%7C637538168684799556%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C1000&sdata=brxDbZRqeBISOVRxtuc06OQjU62je2xaqEKHC6Va8RM%3D&reserved=0)).]  Dit document is op te vatten als een **onderdeel** van zo’n licentieovereenkomst. Het somt een aantal voorwaarden op **met betrekking tot de gegevens** die gepaard gaan met het behoorlijk gebruik van vraagafhankelijk vervoer. Het bevat twee luiken:   * een model dat een overzicht biedt van deze voorwaarden; * een bijlage met details over de aard van de gegevens.   **Wij stellen u hier een model voor, een sjabloon. Ieder lokaal bestuur kan bepalen in hoeverre het hiervan gebruikmaakt en kan specifieke elementen toevoegen en andere schrappen.**  We werken in een domein dat snel evolueert, zowel qua regelgeving als technisch. Op het vlak van regelgeving komen er bijvoorbeeld nieuwe bepalingen op EU-niveau met de datagovernanceverordening en de herziening van de gedelegeerde verordening 2017/1926. Daarom is het van belang de situatie op te volgen en plannen we dit document op gezette tijden te actualiseren.  *Voor meer informatie, voor vragen of opmerkingen kan u zich wenden tot …*  *De organisatie ITS.be is bereid steden en gemeenten bij te staan bij het opstellen van zulke licentieovereenkomsten (contactgegevens via www.its.be/nl/contact).* |

**Definities (kunnen worden opgenomen in de operationele licentie)**

* Deelvoertuig: een voertuig dat gebruikt wordt binnen een deelsysteem zodat het voor korte duur en al dan niet tegen betaling in de openbare ruimte beschikbaar wordt gesteld en door eenieder, onder voorwaarden en op risico van de licentienemer, kan worden ontleend.
* Vraagafhankelijk vervoer: een personenvervoersdienst met een flexibele route, zoals autodelen, carpoolen, fietsdelen, delen autorit, taxi of vervoer op afroep. Doorgaans gaat aan deze diensten een interactie vooraf tussen de eindgebruiker en de aanbieder van het vraagafhankelijk vervoer.
* Aanbieder van vraagafhankelijk vervoer: een publieke of particuliere aanbieder van vraagafhankelijk vervoer aan gebruikers.
* Licentie: de toelating van een licentiegever aan de licentienemer om als aanbieder van vraagafhankelijk vervoer in de openbare ruimte te opereren.
* Licentiegever: de instantie die de mogelijkheid aan de licentienemer geeft tot het uitoefenen van een dienst voor vraagafhankelijk vervoer en de ontwikkeling daarvan op het grondgebied van deze instantie.
* Licentienemer: de natuurlijke persoon, rechtspersoon, de VZW of de feitelijke vereniging aan wie door de licentiegever het recht wordt verleend om zijn dienst te verspreiden en ter beschikking te stellen aan gebruikers.
* GDPR: *General Data Protection Regulation* of Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Een Europese Verordening die de manier waarop organisaties omgaan met de gegevens van alle burgers regelt. In de GDPR worden strenge regels in verband met dataverwerking opgelegd: persoonsgegevens kunnen enkel verwerkt worden indien hiervoor een afgebakende grond bestaat (zoals wettelijke plicht, taak van algemeen belang, toestemming persoon, een contract, …) en ze moeten verwerkt worden met de grootste zorg voor privacy en veiligheid.  
  Officieel: 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
* ‘Mobility as a Service’ (MaaS) brengt verschillende transportmiddelen samen binnen een flexibel pakket van vervoersdiensten, in real time toegankelijk op aanvraag. MaaS-aanbieders combineren reisplanning, boeking, betaling en elektronische tickets.

**Situering: impact van digitalisering op het vraagafhankelijk vervoer**

Een succesvolle exploitatie van een dienst voor vraagafhankelijk vervoer is mede afhankelijk van een performante digitale ondersteuning. Een essentieel onderdeel daarin is de identificatie en lokalisatie van de ingezette voertuigen, wat onder meer veronderstelt dat ze zijn uitgerust met een tracking systeem. Ook de registratie en identificatie van de reiziger of gebruiker is in een aantal gevallen noodzakelijk (zoals voor systemen met deelvoertuigen) en in alle gevallen nuttig (gelet op de interactie tussen de aanbieder en de gebruiker).

De identificatie van voertuigen en reizigers zal ertoe bijdragen dat de aanbieder voldoet aan de geldende regelgeving en aan de eisen vermeld in de operationele licentie. Volgende concrete toepassingen gelden bij wijze van voorbeeld:

* Dankzij de identificatie en lokalisatie van voertuigen, kunnen de gebruikers een kaart raadplegen met realtime locatie van de deelvoertuigen en, desgevallend, van het aantal vrije plaatsen in de vaste stallingen. Gebruikers kunnen snel en efficiënt meldingen aan de exploitant overmaken in geval van defect aan het voertuig, een ongeval tijdens het gebruik of een disfunctie van het systeem (temeer in combinatie met de identificatie van de gebruikers zelf). De licentienemer geeft er het gepaste gevolg aan, bv. door binnen een redelijke termijn defecte voertuigen van de straat te halen of te vervangen.
* De licentiegever kan plaatsgebonden restricties opleggen aan het gebruik van de deelvoertuigen (zogenaamd *geofencing*). Zulke toepassingen vereisen de uitrusting van de voertuigen met specifieke software. Verschillende toepassingen zijn denkbaar:
  + zones waar een verbod geldt op het gebruik van de voertuigen, hetzij tijdelijk (bv. wanneer een markt plaatsvindt) of permanent (bv. buiten de gemeentegrenzen);
  + zones waar het verboden is om deelvoertuigen achter te laten of zones waar het verplicht is om voertuigen te stallen in de daartoe voorziene vakken;
  + zones met beperkte maximumsnelheid, zoals voetgangerszones en fietsstraten (bijkomende veiligheidstechnologie is vereist om de snelheid van het deelvoertuig automatisch te verlagen).
* Voor voertuigen waarvoor een rijbewijs verplicht is, zal de registratie en identificatie van de gebruiker ervoor zorgen dat enkel personen die over een geldig rijbewijs beschikken, van de dienst gebruik kunnen maken.
* Reizigers die wegens een veroordeling, door wanbetaling of wangedrag op een zwarte lijst terechtkomen, hebben een (tijdelijk) verbod om van de dienst gebruik te maken.

Naast deze digitale tools die moeten bijdragen tot een goede werking van de aangeboden dienst, staat digitalisering ook in relatie tot andere stakeholders. De technische basis hiervan vormen de gegevens die voor welomlijnde doeleinden kunnen worden ter beschikking gesteld, overgedragen, uitgewisseld en hergebruikt. Enkele toepassingen:

* Ten eerste heeft de licentiegever om de naleving van de exploitatievoorwaarden te kunnen opvolgen, nood aan geautomatiseerde data over het gebruik van de dienst en de interventies van de licentienemer.
* Bijkomend gebruiken overheden de historische en realtime data (zoals het feitelijke gebruik van de dienst, gekoppeld aan de tijd en plaats van het gebruik) om beter inzicht te krijgen in de verplaatsingsstromen en zo hun verkeersmanagement vorm te geven.
* Iedere aanbieder van een vervoersdienst is ertoe gebonden de relevante datasets ter beschikking te stellen van het Belgische nationaal toegangspunt (NAP) door zich te registreren op [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be/). Deze verplichting is opgelegd door de Europese gedelegeerde verordening 2017/1926 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten. Deze registratie vergroot de kans om opgenomen te worden in multimodale reisplanners en kan derhalve bijkomende gebruikers opleveren.
* ‘Mobility as a Service’ (MaaS) zet de gebruikers in het hart van de vervoersdiensten, door hen mobiliteitsoplossingen op maat aan te bieden in functie van hun individuele noden. Zulk systeem is maar mogelijk dankzij gegevensuitwisseling met onder meer de aanbieders van de vervoersdiensten.  
  [Regionale invulling, vb.: Mobiliteitscentrale Vlaanderen]

**Model van datalicentie**

De partijen,

de licentiegever: Gemeente/Stad/……..…………………..  
en de licentienemer: ……………………………………...  
zijn overeengekomen:

**Artikel 1. Gegevensverzameling en -verwerking**

De licentienemer beheert de verzameling en verwerking van alle benodigde gegevens die worden vermeld in deze overeenkomst, met inbegrip van de bijlage.

Bovendien voorziet de licentienemer in een beveiligd systeem waardoor hij zijn voertuigen te allen tijde kan identificeren en lokaliseren. Hiertoe rust hij ze onder meer uit met een tracking systeem.

Tevens voorziet de licentienemer in een beveiligd systeem waardoor hij de werkelijke gebruiker van het voertuig te allen tijde kan registreren en identificeren. Het registratiesysteem is dermate uitgerust dat misbruik vermeden wordt (onder andere via identiteitsgegevens, kredietkaartgegevens, indien nodig rijbewijs).

Als verwerkingsverantwoordelijke beheert en gebruikt de licentienemer de persoonsgerelateerde data conform de geldende wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens, waaronder de GDPR. Hij past daartoe *privacy by design* toe en ziet na op het verantwoord gebruik van de data.

**Artikel 2. Rapportering op basis van de verwerkte gegevens**

Om de naleving van de exploitatievoorwaarden te kunnen opvolgen, heeft de licentiegever nood aan geautomatiseerde data over het gebruik van de dienst en de interventies van de licentienemer. Maandelijks overhandigt de licentienemer daartoe ten minste de statistieken van het aantal uitgevoerde ritten en het aantal verschillende gebruikers, de status van de voertuigen (vb. percentage van de tijd in gebruik, vrij, defect), plus de geanonimiseerde en geaggregeerde verplaatsingsgegevens van de gebruikers van de personenvervoersdienst aan de ***(stad/gemeente/…).***

Bijkomend moet de licentienemer halfjaarlijks een rapport aan de ***(stad/gemeente/…)*** overhandigen waarin de evoluties van het verplaatsingsgedrag van hun gebruikers worden weergegeven (bv. gemiddeld gebruik per deelvoertuig, geografisch overzicht van alle uitgevoerde verplaatsingen, piekmomenten in gebruik).

Op diens vraag krijgt de licentiegever onmiddellijk toegang tot de ruwe gegevens die de licentienemer verzamelt en kan hij er volledig gebruik van maken. Dit geldt ook voor historische gegevens.

Tenzij anders afgesproken, worden de gegevens overgemaakt in gangbare, open en machineleesbare formaten. Voor datasets worden de Belgische minimumprofielen gebruikt zoals vermeld in artikel 3 en de bijlage.

Tenzij de licentienemer bepaalde informatie als vertrouwelijk verstrekt (zowel in de statistieken en rapporten als bij gegevensoverdracht), heeft de licentiegever het recht deze te kopiëren, te verdelen, voor te stellen, te reproduceren, te publiceren en te hergebruiken.

**Artikel 3: Terbeschikkingstelling en actualisering van de gegevens**

De licentienemer verbindt zich tot de verstrekking van één of meerdere datasets, zoals vermeld in de bijlage van deze overeenkomst. De gegevens moeten accuraat zijn en op regelmatige basis geactualiseerd worden. De datum en het tijdstip van de laatste actualisering van statische gegevens worden vermeld.

De relevante statische reis- en verkeersgegevens als genoemd in de bijlage en die van toepassing zijn op NeTEX en DATEX II worden weergegeven middels de Belgische minimumprofielen.

Tenzij andere bepaling worden de gegevens in open, machineleesbare formaten gepubliceerd zoals JSON, XML, CSV of een vergelijkbaar formaat.

De licentienemer verzekert dat hij de relevante datasets ter beschikking stelt van het Belgische nationaal toegangspunt (NAP) en zo zal voldoen aan de verplichtingen zoals bepaald in de gedelegeerde verordening 2017/1926/EU met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten en diens bijlagen. Concreet registreert de licentienemer zijn organisatie en gegevensbestanden op [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be) en vult de bijbehorende metadata in.

Bij wijzigingen actualiseert de licentienemer tijdig de in de bijlage genoemde relevante statische en dynamische reis- en verkeersgegevens via het nationaal toegangspunt. Hij zorgt voor een snelle procedure ter verbetering van alle onjuistheden die hij in zijn gegevens heeft geconstateerd of waarop gebruikers hem attent maken.

**Artikel 4. Gegevensuitwisseling en -hergebruik**

De reis- en verkeersgegevens moeten via het nationale toegangspunt toegankelijk zijn voor uitwisseling en hergebruik, onder meer met het oog op de tijdige verstrekking van reisinformatiediensten op niet-discriminerende basis. Tenzij de licentiegever anders beslist, verloopt het delen en uitwisselen van gegevens bij voorkeur via het nationaal toegangspunt.

De licentienemer is bereid tot samenwerking met andere mobiliteitsactoren zoals MaaS-aanbieders, waarbij hij geen exclusiviteit kan vastleggen met één platform. De licentienemer voorziet daartoe in de mogelijkheid om de nodige data ter beschikking te stellen van de MaaS-operatoren.

De licentienemer heeft de mogelijkheid om het hergebruik van de beschikbaar gestelde datasets aan derde partijen, al dan niet in het kader van het nationaal toegangspunt, te onderwerpen aan een vergoeding. Eventuele financiële vergoedingen moeten redelijk zijn en in verhouding staan tot de rechtmatige kosten voor het verstrekken en verspreiden van relevante reis- en verkeersgegevens.

De licentienemer behoudt alle intellectuele eigendomsrechten die voortvloeien uit het gebruik van zijn data, zonder evenwel afbreuk te doen aan de verplichtingen betreffende het hergebruik van data, zoals omschreven in deze overeenkomst en de vigerende wetgeving.

De licentienemer en de licentiegever kunnen de informatie die zij onder deze licentie hebben verkregen, na het aflopen van de licentie blijven hergebruiken indien zij dat wensen, behalve in de gevallen omschreven in artikel 5.  
  
**Artikel 5. Sancties bij inbreuken**

Het niet-naleven van de voorwaarden inzake data, zoals het verzaken aan de verplichting tot gegevensoverdracht of het opzettelijk ter beschikking stellen van onvolledige of foutieve data, kan aanleiding geven tot sancties.  
Indien er sprake is van een manifeste inbreuk kan de licentiegever de licentie eenzijdig opzeggen en kan de licentienemer worden uitgesloten van een toekomstige overeenkomst. Dit is ook het geval indien op basis van de aangeleverde data het niet mogelijk is te oordelen of de exploitatievoorwaarden worden nageleefd.

**Artikel 6. Aansprakelijkheid**

De licentienemer (en de licentiegever als deze ook data ter beschikking stelt) kan niet aansprakelijk worden gehouden voor tijdelijke onbeschikbaarheid van de dataset, in het bijzonder wanneer deze onbeschikbaarheid te wijten is aan het onderhoud van de databank, aan een feit dat de licentienemer (en de licentiegever) redelijkerwijze niet kon voorkomen of aan handelingen van een derde.

Overeenkomst opgemaakt in de ***(stad/gemeente…)****,* op **……/……/202..** in twee originele exemplaren, waarvan iedere partij verklaart één exemplaar te hebben ontvangen.