

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

6 MARS 2013

PROJET D'ORDONNANCE

**concernant le cadre relatif au déploiement
des systèmes de transport intelligents dans
le domaine du transport routier et
d'interfaces avec d'autres modes de transport**

RAPPORT

fait au nom de la
commission de l'Infrastructure, chargée des
Travaux publics et des Communications

par Mme Cécile JODOGNE (F)
et M. Aziz ALBISHARI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emir Kir, Aziz Albishari, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, M. Hervé Doyen, Mme Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte De Pauw.

Membre suppléant : Mme Annemie Maes.

Autres membres : Mmes Danielle Caron, Nadia El Yousfi.

Voir :

Document du Parlement :
A-354/1 – 2012/2013 : Projet d'ordonnance.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2012-2013

6 MAART 2013

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de
commissie voor de Infrastructuur, belast met
Openbare werken en Verkeerswezen

door mevrouw Cécile JODOGNE (F)
en de heer Aziz ALBISHARI (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emir Kir, Aziz Albishari, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, de heer Hervé Doyen, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervanger : Mevr. Annemie Maes.

Andere leden : Mevr. Danielle Caron, mevr. Nadia El Yousfi.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-354/1 – 2012/2013 : Ontwerp van ordonnantie.

I. Exposé de la ministre Brigitte Grouwels

La ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Les systèmes de transport intelligents ou Intelligent Transport Systems (ITS) sont des systèmes dans lesquels la technologie de l'information et de la communication est appliquée au domaine du transport routier, en ce compris l'infrastructure, les véhicules et les usagers, et la gestion du trafic et de la mobilité, ainsi que les interfaces avec d'autres modes de transport.

Ce projet d'ordonnance prévoit la transposition (assez littérale) en droit interne de la directive 2010/40/EU du Parlement et du Conseil européens du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Ce projet d'ordonnance crée un cadre qui permet d'imposer les spécifications et les normes concernant les systèmes de transport intelligents repris dans la directive 2010/40 qui sont fixés par la Commission Européenne lors de la réalisation des applications ITS.

Ces spécifications et normes permettent l'échange interopérable des données (par exemple les infos trafic, e-call, réservation de parkings, horaires des transports publics, etc.) entre les Etats membres.

Une concertation a eu lieu entre les autres régions et les autorités fédérales afin de parvenir à une transposition cohérente, étant donné que les compétences d'ITS sont particulièrement complémentaires. La transposition a, par conséquent, pris un peu de retard. (La date ultime de transposition était le 27 février 2012 selon l'article 18 de la directive).

But de la directive

La directive entend déployer l'application des systèmes de transport intelligents (ITS) de manière coordonnée et effective dans tous les Etats membres, de manière à ce que la continuité géographique des ITS soit garantie dans toute l'Union. A cette fin, la Commission européenne continuera à fixer des spécifications et des normes pour les ITS. La directive fixe déjà un certain nombre de domaines et d'actions prioritaires pour les ITS et de principes auxquels les spécifications doivent satisfaire. Dès que ces spécifications et normes auront été fixées, elles devront être reprises intégralement par les Etats membres (les autorités fédérales se chargeront des normes). Les Etats membres ne disposent donc pas de marge de manœuvre pour déroger à ces spécifications et normes.

La directive comprend deux annexes. La première annexe élabore les domaines et actions prioritaires de la directive. Etant donné que cette partie est déjà très détaillée, il a été décidé que celle-ci fasse l'objet d'un arrêté d'exécution. La

I. Uiteenzetting van minister Brigitte Grouwels

De minister heeft voor de commissieleden volgende uiteenzetting gehouden :

" Intelligente vervoerssystemen of Intelligent Transport Systems (afgekort ITS) zijn systemen waarin informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en in het verkeers- en mobiliteitsbeheer, alsook voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Dit ontwerp van Ordonnantie voorziet in de (vrij letterlijke) omzetting in intern recht van richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

Dit ontwerp van Ordonnantie creëert een kader dat het mogelijk maakt om de in de richtlijn 2010/40 opgenomen specificaties en normen betreffende intelligente transportsystemen, die door de Europese Commissie worden vastgesteld, op te leggen bij de realisatie van ITS-toepassingen.

Deze specificaties en normen maken het mogelijk gegevens en data (bijv. Verkeersinformatie, e-call, reservatie parkings, dienstregeling openbaar vervoer, enz) interoperabel uit te wisselen tussen de lidstaten.

Er werd overlegd met de andere gewesten en de federale overheid om tot een coherente omzetting te komen, gezien de bevoegdheden voor ITS bijzonder complementair zijn. Hierdoor heeft de omzetting enige vertraging opgelopen. (De uiterste omzettingsdatum was 27 februari 2012 volgens art. 18 van de richtlijn).

Doel richtlijn

De richtlijn wil het toepassen van intelligente vervoerssystemen (ITS) op een gecoördineerde en effectieve wijze in alle lidstaten invoeren, zodat de geografische continuïteit van ITS in de hele Unie gewaarborgd is. Daartoe zal de Europese Commissie verder specificaties en normen voor ITS bepalen. De richtlijn legt nu al een aantal prioritaire gebieden en acties voor ITS en beginselen waaraan de specificaties moeten voldoen, vast. Eens die specificaties en normen zijn vastgesteld, zullen ze ook integraal moeten worden overgenomen door de lidstaten (wat normen betreft zal dit door de federale overheid gebeuren). Er is voor de lidstaten dus geen enkele beleidsruimte om van die specificaties en normen af te wijken.

Bij de richtlijn horen twee bijlagen. De eerste bijlage werkt de prioritaire gebieden en acties uit de richtlijn verder uit. Omdat dit reeds vrij gedetailleerd is, werd er voor geopteerd om dit later in een uitvoeringsbesluit op te nemen. De tweede

deuxième annexe définit les principes des spécifications (mesures contraignantes) et de mise en oeuvre des ITS. Il s'agit d'éléments essentiels qui sont donc repris dans cette ordonnance.

Afin d'assurer la continuité des ITS, la Région de Bruxelles-Capitale collaborera avec les autorités fédérales et les autres régions. Ces concertations en déjà lieu dans le cadre de l'obligation de faire rapport imposée par la directive.

Pour l'application de l'ordonnance, les quatre domaines prioritaires pour le développement et l'application des spécifications sont fixés par l'article 5 (article 2 de la directive). Cet article reprend notamment l'utilisation optimale des données routières, de la circulation et des déplacements (repris également dans l'annexe 1 de la directive).

La Région investit aujourd'hui déjà notamment dans la gestion du trafic dynamique via des données en temps réel (boucles de comptage, temps de passage dans les tunnels, commande à distance des feux de signalisation etc.)

En imposant des spécifications et des normes pour une utilisation optimale de ces données, toute l'Union européenne pourra bénéficier d'un partage des informations de circulation de manière coordonnée et efficace.

Ces spécifications qui sont fixées par la Commission doivent garantir la comptabilité, l'interopérabilité et la continuité des services ITS.

En ce moment, les spécifications et les normes sont finalisées au niveau européen pour un système d'e-call uniforme permettant de localiser exactement les accidents et d'appeler les instances en cas de besoin.

Des spécifications et des normes sont également mises au point pour la sécurisation des parkings et la réservation de places de stationnement dans ces parkings le long des autoroutes.

Les 6 actions prioritaires (article 3 de la directive) pour le développement et l'application des spécifications dans les domaines prioritaires sont mentionnées à l'article 6.

L'article 7 reprend l'annexe 2 de la directive, qui définit les principes de spécifications et de déploiement des applications et services ITS.

L'article 8 a été ajouté en deuxième lecture et porte sur la protection des données à caractère personnel. L'article 10 de la directive européenne a, en outre, été transposé et une disposition générale stipule qu'aucun préjudice ne peut être porté aux dispositions existantes légales et réglementaires en matière de protection de la vie privée. L'ajout de dispositions plus spécifiques autour de la protection des données se fera dès que la Commission européenne aura pris de nouvelles spécifications pour la mise en oeuvre de la directive.

bijlage bepaalt de beginselen voor de specificaties (bindende maatregelen) en invoering van ITS. Deze zijn essentiële elementen en worden dus in deze Ordonnantie opgenomen.

Om de continuïteit van ITS te verzekeren, zal samengewerkt worden met de federale overheid en de andere gewesten. Dit gebeurt nu al in het kader van de rapportageverplichting die de richtlijn oplegt.

Voor de toepassing van de Ordonnantie wordt in artikel 5 de 4 prioritaire gebieden voor het ontwikkelen en toepassen van specificaties bepaald (art. 2 richtlijn). Hierin wordt onder meer het optimaal gebruik van weg-, verkeers-, en reisgegevens vermeld (dat ook in bijlage I van de richtlijn is opgenomen).

Het gewest investeert nu al onder meer in dynamisch verkeersbeheer via accurate weg- en real-time verkeersgegevens (tellussen, doorstromingstijd in de tunnels, verkeerslichten beheer, enz).

Door het opleggen van specificaties en normen voor een optimaal gebruik van deze gegevens kan in de gehele Unie op een gecoördineerde en effectieve wijze verkeersinformatie worden gedeeld.

Deze specificaties die door de Commissie worden vastgesteld moeten de compatibiliteit, interoperabiliteit en de continuïteit garanderen van de ITS-diensten.

Op dit ogenblik wordt op Europees niveau de laatste hand gelegd aan de specificaties en normen voor een uniform e-call systeem voor de exacte plaatsbeschrijving en de op te roepen instanties bij verkeersongevallen.

Ook voor beveiligde parkings en reserveringen voor staanplaatsen op deze parkings langs autosnelwegen worden momenteel specificaties en normen uitgewerkt.

De 6 prioritaire acties (art. 3 richtlijn) voor de ontwikkeling en de toepassing van specificaties binnen de prioritaire gebieden worden in art. 6 vermeld.

Artikel 7 neemt dan bijlage II bij de richtlijn over, die de beginselen vastlegt voor de specificaties en de invoering van ITS-toepassingen en -diensten.

Artikel 8 werd in tweede lezing toegevoegd en heeft betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens waarbij artikel 10 van de Europese Richtlijn werd omgezet en een algemene bepaling werd ingevoegd die stelt dat er geen afbreuk aan de bestaande wettelijke en reglementaire privacy-bepalingen mag worden gedaan. Voor de toevoeging van specifiekere bepalingen rond gegevensbescherming wordt gewacht tot de Europese Commissie nadere specificaties heeft aangenomen tot uitvoering van de richtlijn.

L'article 9 prévoit que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminera les conditions pour les domaines prioritaires, les actions et les spécifications. Cet arrêté d'exécution comprendra l'annexe 1 de la directive.

Procédure d'avis.

Dans son avis du 12 juin 2012, le Conseil d'Etat a confirmé que le projet d'ordonnance a pour but de créer le cadre général dans lequel la direction est transposée et propose de conclure les accords de coopération nécessaires en concertation avec les autorités fédérales et les autres régions. ».

II. Discussion générale

Mme Cécile Jodogne remercie la ministre pour son exposé, qui répond en grande partie aux nombreuses questions qu'elle se posait, notamment le délai avec lequel ce projet a été déposé, la position des autres régions, et l'existence ou non d'un accord de coopération. La ministre également a donné des exemples d'application de cette nouvelle législation. La députée suppose que les annexes 1 et 2 de la directive correspondent aux articles 5 et 6 du projet d'ordonnance : est-il possible de joindre ces annexes au rapport?

Y a-t-il des modifications à apporter dans les dispositifs déjà existants à Bruxelles pour répondre à ces nouveaux prescrits? Y aura-t-il des implications financières nouvelles, que ce soit pour corriger certaines choses ou encore pour accélérer des procédures? Enfin, cette coordination des systèmes de transport intelligents aura certainement un intérêt dans le cadre de la taxation intelligente au kilomètre : qu'en est-il?

M. Aziz Albishari se joint aux questions posées par Mme Jodogne : quelle est la cohérence avec les systèmes déjà existants, comme l'information relative aux parkings publics? Y a-t-il une logique avec le plan marchandises? Qu'en est-il d'une meilleure gestion du trafic par rapport aux objectifs d'Iris 2? Y a-t-il des implications en termes de marchés publics de services?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'inscrit dans les mêmes questions que celles posées par ses collègues. Qu'en est-il de l'extension des systèmes déjà existants, comme par exemple le système DAI (système de détection des accidents)? Où en est-on? Par ailleurs, cette gestion du trafic nécessitant des caméras, il serait intéressant de savoir qui fait quoi à Bruxelles, en Belgique et en Europe. L'article 8 nous rassure en ce qui concerne la protection de la vie privée et des données à caractère personnel. Cependant, a-t-on déjà reçu l'avis de la Commission pour la protection de la vie privée concernant ces technologies innovantes?

Mme Annemie Maes demande quelles sont les implications concrètes de ce projet d'ordonnance? S'agit-il seulement du transport routier et du trafic des camions, ou les transports en

Artikel 9 bepaalt dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verder de nadere voorwaarden voor de prioritaire gebieden, acties en specificaties zal bepalen. Dit uitvoeringsbesluit zal dan de bijlage I van de richtlijn bevatten.

Adviesprocedure

De Raad van State heeft in zijn advies van 12 juni 2012 bevestigd dat het ontwerp van Ordonnantie tot doel heeft het algemeen kader te scheppen waarbinnen de richtlijn wordt omgezet en stelt voor om de nodige samenwerkingsakkoorden af te sluiten in overleg met de federale overheid en de andere gewesten. ".

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cécile Jodogne dankt de minister voor haar uiteenzetting, die in grote mate een antwoord geeft op de vele vragen die ze had, onder meer over het tijdstip waarop het ontwerp werd ingediend, het standpunt van de overige Gewesten en het bestaan van een samenwerkingsakkoord. De minister heeft eveneens voorbeelden van de toepassing van deze nieuwe wetgeving gegeven. De volksvertegenwoordigster veronderstelt dat de bijlagen 1 en 2 van de richtlijn overeenkomen met de artikelen 5 en 6 van het ontwerp van ordonnantie: kunnen die bijlagen bij het verslag worden gevoegd?

Dienen er wijzigingen te worden aangebracht in de systemen die al in Brussel bestaan om te voldoen aan de nieuwe voorschriften? Zullen er nieuwe financiële gevolgen zijn, omdat een en ander moet worden verbeterd of nog omdat de procedures moeten worden versneld? Tot slot zal de coördinatie van de intelligente vervoerssystemen ongetwijfeld nuttig zijn voor de slimme kilometerheffing: hoe zit de vork in de steel?

De heer Aziz Albishari heeft dezelfde vragen als mevrouw Jodogne: hoe zit het met de samenhang met de al bestaande systemen, zoals de informatie over openbare parkeerruimten? Is de nieuwe regeling coherent met het goederenvervoerplan? Hoe staat het met een beter beheer van het verkeer, rekening houdend met de doelstellingen van Iris 2? Zijn er gevolgen voor de overheidsopdrachten voor het verlenen van diensten?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel heeft dezelfde vragen als haar collega's. Hoe staat het met de uitbreiding van de al bestaande systemen, bijvoorbeeld het ongevallendetectorsysteem? Wat is de stand van zaken? Aangezien er camera's nodig zijn voor het verkeersbeheer, zou het interessant zijn om te weten wie wat doet in Brussel, België en Europa. Artikel 8 stelt ons gerust over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer en de persoonsgegevens. Heeft men het advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer over die innoverende technologieën al gekregen?

Mevrouw Annemie Maes vraagt wat de concrete gevolgen van het ontwerp van ordonnantie zijn. Gaat het enkel om het wegvervoer en vrachtwagenverkeer of ook om het openbaar

commun sont-ils aussi concernés? Les données de la carte Mobib sont-elles concernées par cette législation?

La ministre Brigitte Grouwels précise qu'il s'agit principalement d'assurer l'interopérabilité des données entre des applications différentes. On travaille par exemple avec des web-services. Il n'y a rien de plus dans cette législation que ce qui se fait déjà à Bruxelles : la STIB par exemple communique déjà toutes ses données de trafic (horaires, etc.). Cela ne devrait donc pas engendrer de coûts supplémentaires à part éventuellement la création d'interfaces d'échange de données. Mais l'Europe veut pousser à l'interopérabilité tous ceux qui manipulent des ITS. Le système n'est pas restreint aux camions, mais doit être applicable aussi aux voitures personnelles, en vue de l'application future de la taxation intelligente. On veut que les systèmes soient compatibles entre eux dans tous les pays d'Europe. Il n'y a pas de centralisation de ces données. Il s'agit, par exemple, de connaître les heures de passage du métro dans telle ou telle ville, ou d'un système qui permettrait à un chauffeur de camion de se réserver une place de stationnement pour la nuit à une distance de 300 km, c'est-à-dire dans un autre Etat membre. Il n'y a là aucune donnée personnelle.

En ce qui concerne la détection des accidents, la ministre s'engage à fournir une note au rapport à ce sujet. Elle joindra également d'autres exemples d'applications de cette directive.

Le président signale que la directive et ses annexes seront transmises par le secrétariat de la commission aux membres, mais ne seront pas publiées au rapport vu qu'elles ont déjà été publiées au journal officiel des Communautés européennes.

La ministre ajoute, en réponse à la question de Mme Maes, qu'il ne s'agit nullement de fournir des données personnelles, comme celles de la carte Mobib, il s'agit seulement des données de trafic.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

vervoer? Is deze wetgeving ook van toepassing op de Mobib-kaart?

Minister Brigitte Grouwels préciseert dat het vooral de bedoeling is om de interoperabiliteit van de gegevens tussen de verschillende toepassingen te verzekeren. Men werkt bijvoorbeeld met web-services. Deze wetgeving bevat niets meer dan wat men al in Brussel doet: de MIVB bijvoorbeeld geeft al haar verkeersgegevens (dienstregeling enz.) door. Dat zou dus geen bijkomende kosten veroorzaken, behalve de eventuele verwezenlijking van interfaces voor de uitwisseling van gegevens. Europa wil evenwel al degenen die met ITS werken, aanzetten tot interoperabiliteit. Het systeem is niet beperkt tot vrachtwagens, maar moet ook toegepast kunnen worden op personenwagens, met het oog op de toekomstige invoering van de slimme kilometerheffing. Men wenst dat de systemen in alle landen van Europa compatibel zijn. Er is geen centralisatie van de gegevens. Het is bijvoorbeeld de bedoeling om de dienstregeling van de metro in een bepaalde stad te kennen of het gaat om een systeem waarmee een vrachtwagenchauffeur 300 km verder, in een andere lidstaat, een parkeerplaats voor de nacht zou kunnen reserveren. Dat zijn helemaal geen persoonsgegevens.

Wat de ongevallendetectie betreft, belooft de minister hierover een nota bij het verslag te voegen, alsook andere voorbeelden van toepassingen van de richtlijn.

De voorzitter wijst erop dat het secretariaat van de commissie de richtlijn en haar bijlagen zal bezorgen aan de commissieleden, maar dat ze niet zullen worden gepubliceerd, aangezien ze al zijn bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

In antwoord op de vraag van mevrouw Maes voegt de minister eraan toe dat het geenszins de bedoeling is om persoonsgegevens, zoals die op de Mobib-kaart, door te geven, maar dat het enkel om verkeersgegevens gaat.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 5

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 6

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 7

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 5

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 6

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 7

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Article 8

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 8 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 9

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 9 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Article 10

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 10 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

– *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteurs,

Cécile JODOGNE
Aziz ALBISHARI

Le Président,

Jamal IKAZBAN

Artikel 8

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 9

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 10

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 10 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteurs,

Cécile JODOGNE
Aziz ALBISHARI

De Voorzitter,

Jamal IKAZBAN

Annexes

Annexe 1

Détection Automatique des Incidents (DAI)

1. Les études DAI dans les tunnels Cinquantaire et Belliard ont été livrées .

Les premières commandes de matériel ont été lancées et l'installation sur le terrain débutera dans quelques semaines dans le tunnel Cinquantaire où le système DAI devrait être opérationnel au second semestre 2013. L'installation se poursuivra par le tunnel Belliard avec mise en service au premier semestre 2014.

2. Le projet se fait dans le respect de toutes les législations en vigueur.

Annexe 2

Projets ITS

- Portail Bruxelles Mobilité : www.bruxellesmobilité.irisnet.be (situation routière en temps réel et services informatiques multimodaux (Villo, taxi's, parkings, Cambio, ...)).
- Caméras de sécurité routière sur les carrefours.
- Panneaux à messages variables aux autoroutes et tunnels.
- Géolocalisation de bus et de trams.
- DAI (détection automatique des incidents) dans les tunnels.
- Donner priorité aux bus et trams aux feux (programme VICOM).
- Centre bruxellois d'informations routières : Mobiris informations par la radio ou la plateforme OTAP.
- Système de téléjalonnement.
- Carte à puce pour les transports publics et différents opérateurs de transport (Mobib).
- Mupi's (panneaux d'information aux entrées d'une station de métro affichant l'heure de départ du prochain métro).
- Idem aux arrêts de tram et de métro.
- Panneaux d'information dans les bus et les trams (numéro de ligne, destination, noms des 3 prochains arrêts, correspondances aux arrêts).
- Phoenix: informations en temps réel dans les bus et trams par rapport aux horaires.
- Planificateur d'Itinéraires Multimodal www.stib.be. Un certain nombre d'applications STIB pour Android m.stib.be : avec des informations en temps réel sur les arrivées, les départs et les retards.

Bijlagen

Bijlage 1

Automatische Incidenten Detectie (AID)

1. De AID-studies in Jubelparktunnel en de Belliardtunnel werden geleverd.

De eerste materiaalbestellingen werden geplaatst en de installatie op het terrein zal binnen een aantal weken worden uitgevoerd in de Jubelparktunnel waar het AID-systeem operationeel zou zijn in het tweede semester van 2013. Daarna zal het materiaal in de Belliardtunnel worden geïnstalleerd, met de indienststelling in het eerste semester van 2014.

2. Het project zal alle geldende wetgeving naleven.

Bijlage 2

ITS- Projecten

- Portaal Mobiel Brussel : www.mobielbrussel.irisnet.be (realtime verkeerssituatie en multimodale informatiediensten (Villo, taxi's, parkings, Cambio, ...)).
- Verkeerscamera's op kruispunten.
- Dynamische informatieborden aan autosnelwegen en tunnels.
- Geolocatie van bussen en trams.
- AID (automatische incident detectie) in tunnels.
- Voorrang geven aan verkeerslichten voor bussen en trams (VICOM-programma).
- Brussels verkeersinformatiecentrum : Mobiris informatieverstrekking via radio of OTAP-platform.
- Parkeergeleidingssysteem.
- Chipkaart voor openbaar vervoer en verschillende transport operatoren (Mobib).
- Mupi's (informatiepanelen aan de ingang van een metrostation die aangeven wanneer de volgende metro vertrekt).
- Idem aan tram- of bushaltes.
- Informatieschermen in bussen en trams (lijnummer, bestemming, namen van de 3 volgende haltes, aansluitingen aan de halte).
- Phoenix: real-time informatie over bussen en trams in verhouding tot de dienstregelingen.
- Multimodale dagplanner www.stib.be. Een aantal Android applicaties MIVB m.mivb.be : met gegevens in realtime over aankomst, vertrek, vertragingen.