



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

17 JUILLET 2023

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**
**PROJET D'ORDONNANCE**

**instituant un cadre en matière de  
planification, de mise en œuvre  
et de suivi de la politique de  
mobilité et de sécurité routière**

**Exposé des motifs**

Le présent projet d'ordonnance abroge l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité telle que modifiée (ci-après « l'ordonnance mobilité de 2013 »).

Il a été opté pour la réécriture d'une nouvelle ordonnance afin d'assurer une lisibilité suffisante et dans un souci de sécurité juridique.

Une partie de la structure et quelques grands principes de l'ordonnance mobilité de 2013 ont néanmoins été repris dans cette nouvelle ordonnance.

Par rapport au contenu du dispositif de l'ordonnance mobilité de 2013, certaines modifications ont été effectuées.

Ces modifications sont nécessaires en vue de :

- 1° fournir une solution aux problèmes d'application de l'ordonnance mobilité du 26 juillet 2013 ;
- 2° faciliter la mise en œuvre de la politique de mobilité ;
- 3° répondre à la déclaration de la politique générale de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.

GEWONE ZITTING 2022-2023

17 JULI 2023

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**
**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**tot vaststelling van een kader  
voor de planning, uitvoering en  
opvolging van het mobiliteits- en  
verkeersveiligheidsbeleid**

**Memorie van toelichting**

Dit ontwerp van ordonnantie heft de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit op, zoals gewijzigd (hierna "de mobiliteitsordonnantie van 2013").

Er is voor gekozen om een nieuwe ordonnantie op te stellen die met het oog op de rechtszekerheid goed leesbaar moest zijn.

Deze nieuwe ordonnantie houdt niettemin een deel van de structuur en enkele grote principes van de mobiliteitsordonnantie van 2013 aan.

In vergelijking met het beschikkend gedeelte van de mobiliteitsordonnantie van 2013 zijn er bepaalde wijzigingen doorgevoerd.

Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om:

- 1° een oplossing te bieden voor de toepassingsproblemen van de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013;
- 2° de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te faciliteren;
- 3° antwoord te bieden op de algemene beleidsverklaring inzake mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Le projet d'ordonnance vise trois objectifs :

1. Simplifier :

- Le plan régional de mobilité (PRM) : simplification et reformulation des composants et de la structure du PRM ;
- Les Plans communaux de mobilité (PCM) : simplification du contenu, de la procédure d'élaboration et de suivi des PCM.

2. Faire évoluer le cadre réglementaire :

- Création d'un Observatoire bruxellois de la mobilité (art.3) ;
- Conforter la base légale d'un dispositif de partenariat Région-Communes – Le Contrat Local de Mobilité (art. 16) ;
- Clarification du rôle de la Commission régionale de la mobilité (ci-après « la Commission » ou « la CRM ») afin d'assurer le suivi de la politique de mobilité et de la mise en œuvre du PRM en construisant une base légale solide au sein de l'ordonnance (art. 20 et suivants) ;
- Ajout de dispositions relatives au traitement de données dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (art. 30 et suivants). À cet égard, conformément au principe de minimisation, les données obtenues sont pseudonymisées dans la mesure du possible (avec identification potentielle de façon très indirecte et au cas par cas). Cela signifie que les données obtenues sont traitées de sorte à réduire très fortement les risques de réidentification des personnes concernées, tout en préservant un niveau suffisant d'utilité des données eu égard à la finalité de traitement.

3. Harmoniser :

- Clarification de la position des PCM comme des plans formellement hiérarchisés en tant que déclinaison locale du PRM, afin d'éviter la redondance de la procédure d'élaboration ;
- Renforcement de l'alignement des PCM au PRM – les contenus des PCM sont issus du PRM mais à décliner et préciser par rapport aux spécificités locales ;
- Renforcement du lien entre le suivi des PCM et le suivi du PRM. Dans le cadre de la présente ordonnance, la mobilité s'entend au sens large

Dit ontwerp van ordonnantie streeft drie doelstellingen na:

1. Vereenvoudigen:

- Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP): vereenvoudiging en herformulering van de componenten en de structuur van het GMP;
- De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GemMP's): vereenvoudiging van de inhoud en van de opstel- en opvolgingsprocedure van de GemMP's.

2. Het regelgevende kader doen evolueren:

- Oprichting van een Brussels Observatorium van de mobiliteit (artikel 3);
- De wettelijke basis van een samenwerkingstool Gewest-gemeenten - het Lokale Mobiliteitscontract – versterken (artikel 16);
- Verduidelijking van de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (hierna "de Commissie" of "de GMC") tot garantie van de follow-up van het mobiliteitsbeleid en de uitvoering van het GMP door een solide wettelijke basis te leggen in de ordonnantie (artikelen 20 e.v.);
- Toevoeging van de bepalingen betreffende de gegevensverwerking overeenkomstig 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 (artikelen 30 e.v.). In dit verband, overeenkomstig het beginsel van minimale gegevensverwerking, worden de verkregen gegevens zoveel als mogelijk gepseudonimiseerd (potentiële identificatie op zeer indirecte wijze en geval per geval). Dit betekent dat de verkregen gegevens op zodanige wijze worden verwerkt dat het risico van heridentificatie van de betrokken personen zeer sterk wordt beperkt, met behoud van een voldoende mate van bruikbaarheid van de gegevens voor de beoogde verwerkingsdoeleinden.

3. Afstemmen:

- Verduidelijking van de positie van de GemMP's als formeel gehiërarchiseerde plannen aangezien ze de plaatselijke afspiegeling van het GMP zijn, om een overvloedige opstelprocedure te vermijden;
- Versterking van de afstemming van het GemMP op het GMP - de inhoud van de GemMP's vloeit voort uit het GMP, maar wordt verder uitgewerkt en verduidelijkt op basis van de plaatselijke eigenheden;
- Versterking van het verband tussen de follow-up van de GemMP's en het toezicht op het GMP. In de context van deze ordonnantie wordt mobiliteit in

et inclut la sécurité routière, dans les limites des compétences régionales.

## Commentaire des articles

### CHAPITRE I<sup>ER</sup> Dispositions générales

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article n'appelle pas de commentaire.

#### *Article 2*

Cet article définit un certain nombre de concepts qui apparaissent dans l'ordonnance.

Concernant les pseudo-identifiants, il convient de préciser que cela vise par exemple les plaques d'immatriculation converties en identifiants impossibles à relier à la plaque d'immatriculation (sauf en possédant la clé, ce qui n'est pas le cas lors des traitements de données). Cet exercice est en même temps effectué sur la base de données de la DIV afin de pouvoir faire le croisement entre ces deux sources.

### CHAPITRE II Instruments de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité

#### *Section 1<sup>re</sup> – Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière*

#### *Article 3*

Cet article crée l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière.

Concrètement, l'Observatoire fera partie de Bruxelles Mobilité. Plus précisément, il est actuellement prévu que l'Observatoire fasse partie du Service Planification de Bruxelles Mobilité.

La disposition prévoit que, dans l'exercice de ses missions, l'Observatoire intègre les aspects d'inclusivité, notamment les aspects liés au genre (identité et expression de genre), à l'orientation sexuelle, au handicap, aux minorités culturelles et ethniques et à l'origine, à la condition sociale et à la mobilité sociale.

ruime zin opgevat en omvat het ook de verkeersveiligheid, binnen de grenzen van de gewestbevoegdheden.

## Commentaar bij de artikelen

### HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

#### *Artikel 2*

In dit artikel worden een aantal begrippen gedefinieerd die in de ordonnantie voorkomen.

Wat betreft de pseudo-identificatiegegevens is het nuttig te verduidelijken dat dit bijvoorbeeld de nummerplaten omgezet in identificatiegegevens die onmogelijk te verbinden zijn aan de nummerplaat (behalve als men de sleutel bezit, wat niet het geval is bij de verwerking van gegevens) beoogt. Deze oefening gebeurt terzelfdertijd op basis van gegevens van de DIV om de gegevens uit deze twee bronnen te kunnen kruisen.

### HOOFDSTUK II Instrumenten voor de planning en uitvoering van het mobiliteitsbeleid

#### *Afdeling 1 – Observatorium van de mobiliteit en de verkeersveiligheid*

#### *Artikel 3*

Dit artikel voorziet in de oprichting van het Observatorium van de mobiliteit en de verkeersveiligheid.

Het Observatorium zal deel uitmaken van Brussel Mobiliteit. Meer in het bijzonder is het momenteel de bedoeling dat het Observatorium deel zal uitmaken van de Dienst Planificatie van Brussel Mobiliteit.

De bepaling voorziet dat het Observatorium bij de uitvoering van zijn opdrachten rekening houdt met aspecten van inclusie, met name aspecten in verband met gender (genderidentiteit en -uitdrukking), seksuele geaardheid, handicap, culturele en etnische minderheden en afkomst, de sociale status en sociale mobiliteit.

Cet article n'a toutefois pas pour objectif d'habiliter l'observatoire à effectuer des traitements de données à caractère personnel. Par contre, pour effectuer de tels traitements dans le cadre de ses missions, l'Observatoire pourra s'appuyer sur une base légale telle que, par exemple, celle visée aux articles 30 à 34 de la présente ordonnance.

## *Section 2 – Plan régional de mobilité*

### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités*

#### *Article 4*

Cet article définit l'objectif et le contenu général du PRM. Il est précisé que le PRM s'inscrit dans les orientations du Plan régional de développement durable.

Le PRM constitue un facteur du développement économique, social et environnemental et assure la sécurité et la qualité des déplacements des biens et des personnes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

#### *Article 5*

Cet article précise que le Gouvernement adopte le PRM pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur et que le plan demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un nouveau plan lui est substitué.

### *Sous-section 2 – Contenu*

#### *Article 6*

Cet article reprend le contenu minimal du PRM, à savoir une partie stratégique et une partie réglementaire.

La partie stratégique doit au minimum comprendre :

- 1° une évaluation du PRM précédent ;
- 2° les objectifs de la politique régionale de mobilité ;
- 3° un plan d'actions consistant en un programme opérationnel. Ce programme opérationnel comprend des indicateurs budgétaires et temporels ;
- 4° les modalités opérationnelles de la mise en œuvre.

La partie réglementaire doit quant à elle reprendre au minimum :

- 1° les prescriptions qui permettent d'assurer la qualité des réseaux de mobilité ;
- 2° les instruments permettant la mise en œuvre du PRM.

Dit artikel heeft echter niet tot doel het Observatorium de bevoegdheid te geven persoonsgegevens te verwerken. Voor de uitvoering van dergelijke verwerkingen in het kader van zijn opdrachten kan het Observatorium zich echter kunnen beroepen op een rechtsgrondslag zoals bijvoorbeeld die bedoeld in de artikelen 30 tot en met 34 van onderhavige ordonnantie.

## *Afdeling 2 – Gewestelijk mobiliteitsplan*

### *Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen*

#### *Artikel 4*

In dit artikel worden het doel en de algemene inhoud van het GMP uiteengezet. Er wordt bepaald dat het GMP in overeenstemming is met de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Het GMP vormt een schakel in de economische, sociale en ecologische ontwikkeling en zorgt voor veilig en kwaliteitsvol vervoer van goederen en personen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### *Artikel 5*

Dit artikel bepaalt dat de regering het GMP vaststelt voor een periode van 10 jaar vanaf de inwerkingtreding ervan en dat het plan van kracht blijft totdat het wordt vervangen door een nieuw plan.

### *Onderafdeling 2 – Inhoud*

#### *Artikel 6*

Dit artikel bevat de minimale inhoud van het GMP, namelijk een strategisch gedeelte en een reglementair gedeelte.

Het strategische gedeelte bevat ten minste:

- 1° een evaluatie van het vorige GMP;
- 2° de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;
- 3° een actieplan bestaande uit een operationeel programma. Dit operationele programma omvat budgettaire en tijdsindicatoren;
- 4° de operationele modaliteiten voor de uitvoering.

Het reglementaire gedeelte bevat ten minste:

- 1° de voorschriften teneinde de kwaliteit van mobiliteitsnetwerken te waarborgen;
- 2° de instrumenten voor de uitvoering van het GMP.

*Sous-section 3. - Procédure d'élaboration**Article 7*

Cet article organise les modalités d'élaboration du PRM.

Pour commencer, le Gouvernement doit évaluer le PRM précédent et concerter les communes ainsi que les acteurs dont il détermine la liste.

Les organismes suivants font au minimum partie de cette liste :

1. la STIB ;
2. l'Agence du stationnement ;
3. Brulocalis ;
4. Bruxelles Environnement ;
5. Perspective.brussels ;
6. Urban.brussels
7. la Commission régionale de la mobilité ;
8. le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale ;
9. la Commission régionale de développement ;
10. et Conseil de l'environnement.

Le Gouvernement détermine le périmètre minimal de cette concertation.

Suite à cette concertation, le Gouvernement élabore un projet de PRM et un RIE en concertation avec les communes et la Commission.

Ensuite, le Gouvernement soumet, simultanément, le projet de PRM et le RIE :

- pour avis aux communes et aux instances consultatives et organismes dont il établit la liste (l'ordonnance contient une liste minimale) ;
- à enquête publique.

Le projet de PRM et le RIE sont simultanément transmis pour information aux deux autres Régions et au Fédéral.

Les différents avis sont rendus dans un délai de soixante jours.

Le Gouvernement communique au Parlement et aux communes une copie des réclamations et des observations dans les cent-vingt jours de la clôture de l'enquête publique.

*Onderafdeling 3 – Opstelprocedure**Artikel 7*

In dit artikel worden de nadere regels voor de uitwerking van het GMP uiteengezet.

Als eerste stap moet de regering het vorige GMP evalueren en overleg plegen met de gemeenten alsook betrokken partijen waarvan zij de lijst bepaalt.

Minstens de volgende instellingen staan op deze lijst:

1. de MIVB;
2. het Parkeeragentschap;
3. Brulocalis;
4. Leefmilieu Brussel;
5. Perspective.brussels;
6. Urban.brussels
7. de Gewestelijke Mobiliteitscommissie;
8. de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
9. de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;
10. en de Raad voor het Leefmilieu.

De regering bepaalt de minimumomvang van dit overleg.

Na dit overleg stelt de regering een ontwerp-GMP op en een MER in overleg met de gemeenten en de Commissie.

Vervolgens legt de regering het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig:

- ter advies voor aan de gemeenten en de adviesorganen en organisaties waarvan zij een lijst opstelt (de ordonnantie bevat een minimumlijst);
- ter openbaar onderzoek.

De regering deelt het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig mee aan de twee andere gewesten en aan de federale regering.

De verschillende adviezen worden binnen zestig dagen uitgebracht.

De regering deelt aan het Parlement en aan de gemeenten binnen honderdtwintig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een afschrift van de bezwaren en opmerkingen mee.

Dans les huit mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adapte le projet de PRM, en fonction des avis et observations.

Le PRM est ensuite publié au Moniteur belge et communiqué sans délai au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans les trente jours de l'adoption du PRM, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.

Le Gouvernement met le PRM à disposition du public sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Il peut arrêter des modalités complémentaires de mise à disposition.

#### *Sous-section 4 – Suivi du plan*

##### *Article 8*

Cet article prévoit la procédure de suivi du PRM tant au niveau régional que communal.

Le Gouvernement évalue la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature.

L'Observatoire identifie, en concertation avec les communes, les données et indicateurs déterminant le niveau de mise en œuvre des actions.

Sur la base des travaux de l'Observatoire, le Gouvernement réalise un projet de rapport d'évaluation. Ce projet est soumis pour avis à la CRM et aux communes (Collège). Après cette collecte d'avis, le Gouvernement finalise son rapport d'évaluation.

Sur la base de cette évaluation, le Gouvernement détermine les actions correctrices régionales ou des recommandations d'actions correctrices communales, à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM.

En outre, le Gouvernement opère un suivi et évalue la mise en œuvre et le degré d'exécution du PRM à l'échelle des communes.

Le Gouvernement transmet à chaque commune un rapport d'analyse qui la concerne et précise, le cas échéant, les actions correctrices régionales et/ou recommandations d'actions correctrices communales, à mettre en œuvre sur son territoire.

Binnen acht maanden na de sluiting van het openbaar onderzoek past de regering het ontwerp-GMP aan op basis van de adviezen en opmerkingen.

Het GMP wordt vervolgens gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en onverwijld meegedeeld aan het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Binnen dertig dagen na de goedkeuring van het GMP stelt de regering de gemeenten en de adviesorganen die in het kader van de opstellingsprocedure van dit plan zijn geraadpleegd, van deze goedkeuring in kennis.

De regering stelt het GMP ter beschikking van het publiek op de website van Brussel Mobiliteit. Ze kan ook nadere regels voor bijkomende terbeschikkingstellingen bepalen.

#### *Onderafdeling 4 – Follow-up van het plan*

##### *Artikel 8*

Dit artikel bepaalt de procedure voor de follow-up van het GMP, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau.

De regering evalueert de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur.

Het observatorium bepaalt, in overleg met de gemeenten, de gegevens en indicatoren die het uitvoeringsgraad van de acties aangeven.

Op basis van de werkzaamheden van het Observatorium maakt de regering een ontwerp van evaluatieverslag op. Dit ontwerp wordt ter advies voorgelegd aan de GMC en de gemeenten (College). Na het verzamelen van adviezen stelt de regering het definitieve evaluatieverslag op.

Op basis van deze evaluatie bepaalt de Regering de gewestelijke corrigerende actie of aanbevelingen voor gemeentelijke corrigerende acties en gaat ze na of het GMP gewijzigd moet worden.

De regering zorgt bovendien voor opvolging en evalueert de uitvoering en verwezenlijkingsgraad van het GMP bij de gemeenten.

De regering bezorgt elke gemeente een individueel analyseverslag en preciseert indien nodig de gewestelijke en/of aanbevolen gemeentelijke corrigerende acties die vereist zijn op het grondgebied van de gemeente.

Chaque commune dispose ensuite de nonante jours pour communiquer au Gouvernement, sur la base de cette évaluation, une note qui détermine les actions entreprises et les actions correctrices que la commune prévoit de mettre en œuvre et, le cas échéant, détermine s'il y a lieu de modifier le PCM.

À l'expiration des délais visés à l'alinéa précédent et au § 3, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, notamment celles prévues par ses articles 9, 10 et 11, s'appliquent.

#### *Sous-section 5 – Modification du plan*

##### *Article 9*

Cet article organise les modalités de modification du PRM.

En principe, la procédure prévue à l'article 7 est applicable à toute modification du plan.

Par dérogation, conformément à la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, les modifications apportées à la partie stratégique qui sont sans impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et autres formalités prévues à l'article 7.

L'article précise que les modalités budgétaires et d'échéance des actions, lesquelles évoluent en fonction des cycles budgétaires annuels afin de constituer un outil de suivi opérationnel de la stratégie de mobilité régionale, ne constituent pas des modifications du plan.

### ***Section 3 – Plan communal de mobilité***

#### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités*

##### *Article 10*

Cet article prévoit que les communes ont la faculté d'adopter un PCM.

Le PCM décline opérationnellement le plan régional de mobilité à l'échelle locale.

Le PCM respecte la partie réglementaire du PRM et s'inscrit dans les orientations de la partie stratégique du PRM. Cela implique également qu'une commune peut

Elke gemeente beschikt vervolgens over negentig dagen om de Regering op basis van deze evaluatie een nota te bezorgen die de ondernomen acties en de corrigerende acties die de gemeente beoogt uit te voeren en die indien nodig aangeeft of het GemMP gewijzigd dient te worden.

Na afloop van de in het vorige lid alinea en in § 3 bedoelde termijnen gelden de regels die zijn vervat in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met name die waarin artikelen 9, 10 en 11 van de ordonnantie voorzien.

#### *Onderafdeling 5 – Wijziging van het plan*

##### *Artikel 9*

In dit artikel worden de nadere regels voor de wijziging van het GMP uiteengezet.

In principe is de procedure bepaald in artikel 7 van toepassing op elke wijziging van het plan.

In afwijking daarvan en conform richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's worden de wijzigingen die de regering aanbrengt aan het strategische gedeelte die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 genoemde formaliteiten.

Het artikel bepaalt dat de budgettaire aspecten alsook de termijnen voor de acties, die zich ontwikkelen in functie van de jaarlijkse begrotingscycli teneinde een operationeel monitoringinstrument voor de gewestelijke mobiliteitsstrategie te vormen, geen wijzigingen van het plan inhouden.

### ***Afdeling 3 – Gemeentelijk mobiliteitsplan***

#### *Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen*

##### *Artikel 10*

Dit artikel bepaalt dat de gemeenten een gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP) kunnen aannemen.

Het GemMP is de operationele omzetting van het gewestelijk mobiliteitsplan op lokaal niveau.

Het GemMP voldoet aan het reglementaire gedeelte van het GMP en is in overeenstemming met de richtsnoeren van het strategische gedeelte van het GMP. Dit impliceert ook

mettre en œuvre certaines actions plus rapidement, pour autant que ces actions ne soient pas en contradiction avec le PRM.

La commune établit elle-même ses priorités mais suit les lignes directrices fixées par la Région dans le PRM élaboré en concertation avec elle.

L'élaboration d'un PCM permettra de faciliter la transmission des données nécessaires à l'évaluation de la mise en œuvre de la politique de la mobilité régionale au niveau communal. En effet, les communes disposeront d'une base listant leurs actions et les objectifs de mise en œuvre qui y sont associés.

Conformément à l'article 4 de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, il n'est pas nécessaire de réaliser un rapport sur les incidences en ce qui concerne les PCM, ceux-ci faisant partie d'un ensemble hiérarchisé avec le PRM.

#### *Sous-section 2 - Contenu*

##### *Article 11*

Cet article précise le contenu des PCM.

Le PCM est un plan d'action qui consiste en un programme opérationnel comprenant au minimum :

- les objectifs de mise en œuvre des actions liés aux objectifs du PRM ;
- une estimation des moyens budgétaires alloués aux actions et
- des indicateurs temporels permettant d'anticiper et d'évaluer le degré de réalisation des actions.

Les actions évaluées incluent également les actions de sécurité routière.

#### *Sous-section 3 – Procédure d'élaboration*

##### *Articles 12 et 13*

Ces articles définissent la procédure d'élaboration des PCM facultatifs.

Il est notamment prévu que la commune élabore son PCM en concertation avec la Région et les communes limitrophes.

dat een gemeente bepaalde acties sneller kan uitvoeren, zolang die acties niet in tegenstelling zijn met het GMP.

De gemeente bepaalt zelf haar prioriteiten maar volgt de richtlijnen die door het gewest vastgelegd werden in het GMP dat in overleg met de gemeente werd opgesteld.

Het uitwerken van een GemMP zal de overdracht van gegevens vergemakkelijken die nodig zijn voor de evaluatie van de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau. De gemeenten zullen namelijk beschikken over een document waarin hun acties en de bijbehorende uitvoeringsdoelstellingen worden opgenomen.

Overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's is een effectenbeoordeling niet vereist voor de GemMP's aangezien zij deel uitmaken van een hiërarchisch geheel met het GMP.

#### *Onderafdeling 2 – Inhoud*

##### *Artikel 11*

In dit artikel wordt de inhoud van de GemMP's gespecificeerd.

Een GemMP is een actieplan dat bestaat uit een operationeel programma met daarin minstens:

- de doelstellingen voor de uitvoering van de acties in verband met de doelstellingen van het GMP;
- een raming van de begrotingsmiddelen die zullen worden toegewezen aan de acties en
- tijdsindicatoren om te anticiperen op de mate waarin de acties zijn verwezenlijkt en om deze te evalueren.

De geëvalueerde acties omvatten ook die inzake verkeersveiligheid.

#### *Onderafdeling 3 – Opstelprocedure*

##### *Artikelen 12 en 13*

In deze artikelen wordt de procedure voor de uitwerking van de facultatieve GemMP's uiteengezet.

Het is met name de bedoeling dat de gemeente haar GemMP opstelt in overleg met het gewest en de naburige gemeenten.



La procédure prévoit la possibilité pour le Gouvernement de se prononcer sur la conformité du PCM avec la PRM, sur la base de l'analyse de l'Observatoire.

Le projet de PCM est également envoyé aux communes limitrophes non bruxelloises pour information. Ces communes peuvent bien entendu remettre un avis sur celui-ci. Néanmoins, étant donné qu'elles ne sont pas soumises aux régimes juridiques bruxellois, cette ordonnance ne peut pas leur imposer de remettre un tel avis.

Au paragraphe 2, les termes « concertation citoyenne » impliquent la participation des citoyens de la commune, avec intégration éventuelle des avis qui en émergeraient, et non une simple séance d'information. Ces termes s'entendent donc au sens large et englobent, par exemple, les avis d'une association locale. Ceci laisse aussi la possibilité aux communes d'organiser une enquête publique plus classique, si ils le souhaitent.

Concrètement, c'est Bruxelles Mobilité qui accompagnera les communes dans l'élaboration de leur PCM, mais une concertation avec d'autres administrations régionales concernées comme par exemple Urban.Brussels est possible et même souhaitable.

En outre, la commune n'est plus contrainte d'organiser un rapport sur les incidences environnementales. Ceci se justifie au regard de l'article 4 de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement puisque les PCM font partie d'un ensemble hiérarchisé avec le PRM et qu'un rapport sur les incidences environnementales aura d'ores et déjà été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PRM.

#### *Sous-section 4 - Procédure de modification*

##### *Article 14*

Cet article précise les cas dans lesquels la commune est amenée à modifier son PCM ainsi que la procédure de modification applicable.

#### *Sous-section 5 – Information du public*

##### *Article 15*

Cet article prévoit les modalités de mise à disposition du public des PCM.

In de procedure is de mogelijkheid voorzien dat de Regering zich kan uitspreken over de conformiteit van het GemMP met het GMP, op basis van de analyse van het Observatorium.

Het ontwerp van het GemMP wordt ook ter informatie toegezonden aan de niet-Brusselse aangrenzende gemeenten. Deze gemeenten kunnen er uiteraard een advies over uitbrengen. Aangezien zij echter niet onder de Brusselse rechtsstelsels vallen, kan deze ordonnantie hen niet verplichten een dergelijk advies in te dienen.

In paragraaf 2 impliceert de term “burgeroverleg” de participatie van de burgers van de gemeente, met mogelijke integratie van de standpunten die naar voren komen, en niet enkel een eenvoudige informatiesessie. Deze termen worden dus ruim opgevat en omvat bijvoorbeeld de adviezen van een plaatselijke vereniging. Dit laat de gemeenten ook de mogelijkheid om een meer traditioneel openbaar onderzoek te organiseren, indien zij dat wensen.

Concreet is het Brussel Mobiliteit die de gemeenten zal ondersteunen bij het opstellen van hun GemMP, maar overleg met andere betrokken gewestelijke administraties zoals bijvoorbeeld Urban.Brussels is mogelijk en zelfs wenselijk.

Bovendien is de gemeente niet langer verplicht om een milieueffectenrapport te organiseren. Dit is gerechtvaardigd gelet op artikel 4 van Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, aangezien de GemMP's deel uitmaken van een hiërarchisch geheel met het GMP en er reeds een milieueffectenrapport zal zijn verwezenlijkt als onderdeel van de uitwerking van het GMP.

#### *Onderafdeling 4 – Wijzigingsprocedure*

##### *Artikel 14*

In dit artikel wordt gespecificeerd in welke gevallen de gemeente haar GemMP moet wijzigen en welke wijzigingsprocedure van toepassing is.

#### *Onderafdeling 5 – Informeren van het publiek*

##### *Artikel 15*

Dit artikel bepaalt de modaliteiten van het ter beschikking stellen van de GemMP aan het publiek.

**Section 4 – Dispositif de partenariat Région-communes***Article 16*

Cet article habilite le Gouvernement à déterminer des dispositifs de partenariat Région – communes visant à permettre la mise en œuvre du PRM à l'échelle locale, au sein d'une zone spécifique.

Dans le PRM actuellement en vigueur, Good Move, ces dispositifs de partenariat sont connus sous le nom de contrats locaux de mobilité.

Ces dispositifs déclinent opérationnellement le PRM à l'échelle d'un quartier spécifique. Ils respectent la partie réglementaire du PRM et s'inscrivent dans les orientations de la partie stratégique du PRM.

Ces dispositifs portent plus particulièrement sur les actions relatives à l'organisation de la circulation et à l'aménagement de la voirie publique.

Ils visent notamment à :

- améliorer le cadre de vie dans les différents quartiers de la Région :
  - a) en réduisant les nuisances dues au trafic de transit ;
  - b) en améliorant la qualité de l'espace public ;
  - c) et en assurant la sécurité de tous les modes de déplacement ;
- assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux de mobilité.

Ces dispositifs comportent au minimum :

- une phase d'étude ;
- une phase de concertation citoyenne ;
- une phase de mise en œuvre, précédée d'un rapport complet expliquant les avantages et inconvénients des différents scénarii et
- une phase d'évaluation.

**Section 5 – Plans complémentaires thématiques***Article 17*

Cet article précise que le Gouvernement peut adopter des plans complémentaires thématiques indicatifs établis en conformité avec le PRM.

**Afdeling 4 – Samenwerkingstool gewest-gemeenten***Artikel 16*

Dit artikel machtigt de regering om samenwerkingsstools tussen Gewest en de gemeenten vast te stellen om de uitvoering van het GMP op lokale schaal, binnen een specifiek gebied, mogelijk te maken.

In het GMP dat momenteel van kracht is, Good Move, zijn deze samenwerkingsstools gekend als de lokale mobiliteitscontracten.

Deze tools zetten het GMP operationeel om op schaal van een specifieke wijk. Ze leven het regelgevende deel van het GMP na en stemmen overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP.

Deze tools betreffen meer in het bijzonder de acties met betrekking tot de organisatie van het verkeer en de inrichting van de openbare weg.

Ze beogen onder meer het volgende:

- de leefomgeving in de verschillende wijken van het gewest verbeteren:
  - a) door de overlast van doorgaand verkeer terug te dringen;
  - b) door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren;
  - c) door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren;
- door de uitvoering en de goede werking van de netwerken te verzekeren.

Deze regelingen omvatten ten minste:

- een studiefase;
- een fase voor burgeroverleg;
- een uitvoeringsfase, voorafgegaan door een volledig verslag waarin de voor- en nadelen van de verschillende scenario's worden toegelicht, en
- een evaluatiefase.

**Afdeling 5 – Aanvullende themaplannen***Artikel 17*

In dit artikel wordt verduidelijkt dat de regering richtinggevende aanvullende themaplannen kan vaststellen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld.

Les plans complémentaires peuvent prendre la forme de plans, de plans d'action, de feuilles de route ou tout autre déclinaison thématique du PRM.

Ils peuvent par exemple concerner la mobilité des piétons, des cyclistes, le transport de marchandises, la sécurité routière, ou encore la mobilité partagée.

L'élaboration de ces plans complémentaires se fait en concertation avec les acteurs concernés, le terme « concertation » s'entend ici au sens large et englobe, par exemple, une réunion.

#### *Article 18*

Cet article précise que les plans complémentaires adoptés par les communes sont établis en conformité avec le PRM et les PCM.

### **Section 6 - Respect du PRM par les organismes publics relevant de la tutelle de la Région**

#### *Article 19*

Cet article précise que les organismes publics relevant de la tutelle de la Région respectent le PRM dans la réalisation de leurs actions et que leur contrat de gestion respectifs sont établis en conformité avec le PRM.

### CHAPITRE III

#### **La Commission régionale de la Mobilité**

#### *Article 20*

Cet article reprend les missions de la CRM et précise que le Gouvernement peut lui confier d'autres tâches en lien avec cette mission.

Il est précisé que la Commission a pour mission :

- 1° de contribuer à créer une vision et à formuler les lignes directrices à mener en matière de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du PRM en formulant des recommandations ;
- 2° d'émettre des avis ;
- 3° de jouer un rôle de plateforme de rencontre permettant à ses membres d'échanger leurs enjeux et de se tenir informés.

De aanvullende plannen kunnen de vorm aannemen van plannen, actieplannen, stappenplannen of elke andere thematische omzetting van het GMP.

Zij kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de mobiliteit van voetgangers, fietsers, goederenvervoer, verkeersveiligheid of gedeelde mobiliteit.

De uitwerking van deze aanvullende plannen gebeurt in overleg met de relevante stakeholders, waarbij de term "overleg" hier in ruime zin wordt opgevat en bijvoorbeeld ook een vergadering omvat.

#### *Artikel 18*

In dit artikel wordt verduidelijkt dat de aanvullende plannen die door de gemeenten ten uitvoer worden gelegd, worden opgesteld overeenkomstig het GMP en de GemMP's.

### **Afdeling 6 – Naleving van het GMP door openbare instellingen onder toezicht van het Gewest**

#### *Artikel 19*

Dit artikel bepaalt dat de openbare instellingen onder toezicht van het Gewest bij de uitvoering van hun acties het GMP in acht moeten nemen en dat hun respectieve beheersovereenkomsten in overeenstemming met het GMP moeten worden opgesteld.

### HOOFDSTUK III

#### **De Gewestelijke Mobiliteitscommissie**

#### *Artikel 20*

Dit artikel omschrijft de opdrachten van de GMC en bepaalt dat de regering haar andere taken in verband met deze opdracht kan toevertrouwen.

Er wordt verduidelijkt dat de opdracht van de commissie erin bestaat:

- 1° bij te dragen tot het vormen van een visie en het formuleren van de krachtlijnen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg, met name door de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van het GMP te begeleiden door aanbevelingen te formuleren;
- 2° adviezen uit te brengen;
- 3° te fungeren als ontmoetingsplatform voor haar leden om hun aandachtspunten uit te wisselen en elkaar op de hoogte te houden.

*Article 21*

Cet article précise dans quel cas la Commission remet des avis et détaille les modalités de la mission d'avis confiée à la Commission.

Il convient de noter que le Gouvernement est tenu de solliciter l'avis de la Commission sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique.

Par ailleurs, les délais laissés à la Commission pour rendre ses avis sont semblables aux délais prévus à l'article 21 de l'ordonnance du 2 décembre 2021 relative à Brupartners.

*Article 22*

Cet article précise que tout membre du Gouvernement peut adresser tout projet à la Commission à titre d'information et pour avis.

*Article 23*

Cet article prévoit que les Ministres ou secrétaires d'État ayant la Mobilité, la Sécurité routière et les Travaux publics dans leurs attributions viennent présenter à la Commission leurs réalisations, projets et priorités, en début de chaque année civile après l'approbation du budget.

*Article 24*

Cet article prévoit que, dans le but d'accomplir ses missions, la Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert à la demande d'un ou de plusieurs membres, dans les limites des compétences de la Région.

En outre, il est précisé dans cet article que les membres du Gouvernement ou leurs représentants puissent assister à la Commission en tant qu'observateur. Ce représentant ne peut pas interférer dans les travaux de la Commission, et ce, afin de garantir la séparation des pouvoirs et la neutralité des avis émis.

*Article 25*

Cet article prévoit que la Commission doit remettre au Gouvernement, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport sur ses activités de l'année civile précédente.

En outre, il prévoit la publication des avis de la Commission sur le site internet de Bruxelles Mobilité selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

*Artikel 21*

In dit artikel wordt aangegeven in welke gevallen de commissie advies uitbrengt en wordt de adviserende rol van de commissie nader omschreven.

Het dient opgemerkt dat de regering verplicht is het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnanties, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.

Voorts zijn de termijnen waarbinnen de Commissie haar adviezen moet uitbrengen, vergelijkbaar met de termijnen bepaald in artikel 21 van de ordonnantie van 2 december 2021 over Brupartners.

*Artikel 22*

In dit artikel wordt bepaald dat elk lid van de regering de commissie elk ontwerp ter informatie en ter advies kan toezenden.

*Artikel 23*

Dit artikel bepaalt dat de ministers of staatssecretarissen die bevoegd zijn voor mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting hun verwezenlijkingen, projecten en prioriteiten aan de commissie voorleggen.

*Artikel 4*

Dit artikel bepaalt dat de commissie, voor de vervulling van haar taken en op verzoek van een of meer van de leden, alle personen of deskundigen kan raadplegen of horen, binnen de grenzen van de gewestbevoegdheden.

Verder wordt in dit artikel gepreciseerd dat de leden van de regering of hun vertegenwoordigers kunnen deel uitmaken van de commissie als waarnemer. Deze vertegenwoordiger mag niet interveniëren in de werkzaamheden van de commissie en dit om de scheiding der machten en de neutraliteit van de uitgebrachte adviezen te waarborgen.

*Artikel 25*

Dit artikel bepaalt dat de commissie uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de regering een verslag moet verstrekken over haar werkzaamheden van het afgelopen kalenderjaar.

Bovendien wordt voorzien in de publicatie van de adviezen van de commissie op de website van Brussel Mobiliteit volgens de nadere regels bepaald door de regering.

*Article 26*

Cet article précise les règles relatives à la composition de la Commission.

*Article 27*

Cet article prévoit que la Commission peut organiser des sections spécialisées chargées d'instruire des problématiques particulières dont la liste est arrêtée par le Ministre. L'article précise que ces sections spécialisées formulent des recommandations générales aux demandeurs et des recommandations d'avis à la Commission. Afin de disposer des informations nécessaires, la Commission recevra, pour prise d'acte, les recommandations et les avis formulés par les sections spécialisées.

Concernant la composition de ces sections, il est seulement précisé que leurs membres peuvent, mais ne doivent pas, être membres de la Commission.

*Article 28*

Cet article délègue au Gouvernement le soin d'arrêter les règles de fonctionnement de la Commission et des sections spécialisées visés à l'article 27.

Le Gouvernement est habilité à décider d'attribuer des jetons de présence aux membres de la Commission, à l'exception des fonctionnaires représentant leur administration. Le cas échéant, il détermine leurs conditions d'octroi et leur montant. À cet égard, une distinction peut être faite entre le Président/vice-président et les autres membres.

*Article 29*

Cet article précise que les frais de fonctionnement de la Commission et de son secrétariat sont à charge de la division 12 du budget régional.

**CHAPITRE IV****Traitement des données à caractère personnel***Article 30*

Cet article prévoit le fondement dans le droit afin de permettre à Bruxelles Mobilité et aux autres responsables de traitement de collecter et de traiter des données à caractère personnel en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

À cette fin, trois finalités ont été prévues :

*Artikel 26*

Dit artikel bepaalt de regels voor de samenstelling van de commissie.

*Artikel 27*

Dit artikel bepaalt dat de commissie gespecialiseerde afdelingen kan oprichten om bijzondere kwesties te behandelen, waarvan de lijst door de minister wordt vastgesteld. In het artikel wordt gesteld dat deze gespecialiseerde afdelingen algemene aanbevelingen doen aan de verzoekers en aan de commissie aanbevelingen verstrekken inzake adviezen. Om over de nodige informatie te beschikken, zal de Commissie de aanbevelingen en adviezen van de gespecialiseerde afdelingen ontvangen, voor akteneming.

Wat de samenstelling van deze afdelingen betreft, wordt alleen bepaald dat de leden ervan lid van de commissie kunnen zijn, maar dat niet hoeven te zijn.

*Artikel 28*

Dit artikel delegeert aan de regering de taak om het huishoudelijk reglement van de commissie en van de in artikel 27 bedoelde gespecialiseerde afdelingen vast te stellen.

De Regering is bevoegd te beslissen zitpenningen toe te kennen aan de leden van de Commissie, met uitzondering van de ambtenaren die hun administratie vertegenwoordigen. Zo nodig bepaalt zij hun toekenningsvoorwaarden en hun bedrag. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de voorzitter/ondervoorzitter en de overige leden.

*Artikel 29*

Dit artikel bepaalt dat de werkingskosten van de commissie en haar secretariaat ten laste van afdeling 12 van de gewestbegroting zijn.

**HOOFDSTUK IV****Verwerking van persoonsgegevens***Artikel 30*

Dit artikel voorziet de rechtsgrondslag om Brussel Mobiliteit en de andere verantwoordelijken van de verwerking in staat te stellen persoonsgegevens in te zamelen en te verwerken om de evolutie van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te volgen.

Daartoe werden drie doeleinden bepaald:

- 1° la création d'échantillons de population tirés au hasard, le cas échéant au sein d'un public cible, représentatifs, sur la base de variables socio-économiques et ou démographiques qui sont déterminantes pour les habitudes, les comportements et les modes de déplacement, ainsi que et la prise de contact y afférente en vue de la réalisation d'enquêtes liés aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;
- 2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base des données issues de différentes sources de données ;
- 3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière bruxelloise en combinant de multiples sources de données en vue d'en sortir des indicateurs, d'aider à la décision en testant des scénarios de modification importante de la demande en déplacements et d'offre de mobilité et de transport, d'extrapoler des données comme le calcul des distances parcourues ventilées par type de mode de déplacement en vue de répondre à des obligations européennes en termes de rapportage d'émissions polluantes dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises.

Le présent article reprend les règles applicables à l'ensemble des finalités. Par ailleurs, des règles supplémentaires sont prévues au cas par cas dans les articles 31 à 33.

Concernant les destinataires des données à caractère personnel, il convient de préciser que les données pertinentes seront transmises aux sous-traitants pour la réalisation des missions que Bruxelles Mobilité leur confiera.

En outre, les données pourront être communiquées aux catégories suivantes destinataires : des établissements d'enseignement, les archives, des instituts de statistiques ou de recherche scientifique ou historique ou d'autres autorités publiques pour leurs propres finalités, moyennant la conclusion de conventions ou de protocoles d'échanges qui cadreront l'utilisation de ces données à caractère personnel. Ces données seront transmises anonymisées ou a minima pseudonymisées, sauf s'il s'agit de sous-traitants de Bruxelles Mobilité.

Enfin, il est prévu que lorsque des données sont traitées pour plusieurs finalités, ces données sont conservées durant la durée de conservation la plus longue. Cette précision

- 1° het samenstellen van representatieve willekeurige bevolkingssteekproeven, in voorkomend geval behorend tot een doelgroep, op basis van sociaaleconomische en/of demografische variabelen die bepalend zijn voor gewoonten, gedragingen en vervoerswijzen, alsook de daarmee samenhangende contactname om enquêtes af te nemen over gedragingen, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;
- 2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;
- 3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen die een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid door meerdere gegevensbronnen te combineren om er indicatoren uit te halen, de besluitvorming kunnen ondersteunen door scenario's te testen met grote veranderingen in de vraag naar verplaatsingen en het aanbod aan mobiliteit en vervoer, gegevens kunnen extrapoleren zoals de berekening van de afgelegde afstanden uitgesplitst per type vervoerswijze om te voldoen aan Europese verplichtingen inzake de rapportering van vervuilende uitstoot in de sector van personen- of goederenvervoer.

Dit artikel geeft de regels aan die van toepassing zijn voor alle doelstellingen. In de artikelen 31 tot 33 worden daarnaast regels bepaald voor specifieke gevallen.

Met betrekking tot de ontvangers van de persoonsgegevens dient gepreciseerd te worden dat de relevante gegevens verzonden zullen worden naar de verwerkers voor de uitvoering van de opdrachten die Brussel Mobiliteit hen zal toevertrouwen.

Bovendien zullen de gegevens gecommuniceerd kunnen worden aan de volgende categorieën bestemmingen: onderwijsinstellingen, archieven, instituten voor statistiek of wetenschappelijk onderzoek of geschiedenis of andere overheidsdiensten voor hun eigen doeleinden, mits het sluiten van overeenkomsten of van uitwisselingsprotocollen die een kader voor het gebruik van de persoonsgegevens zullen bepalen. Deze gegevens zullen geanonimiseerd of minstens gepseudonimiseerd verzonden worden, behalve wanneer het onderaannemers van Brussel Mobiliteit betreft.

Ten slotte is er bepaald dat als de gegevens voor meerdere doeleinden ingewonnen worden, de langste bewaartermijn van toepassing is. Dankzij deze precisering in de tekst van

dans le texte de l'ordonnance permettra aux personnes concernées de savoir précisément combien de temps leurs données seront conservées.

#### *Article 31*

Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 § 2, 1°, les données traitées, les sources d'où elles proviennent et leur délai de conservation maximum.

Pour rappel, la finalité visée concerne la constitution d'échantillons aléatoires ou visant des publics cibles, dans le but de pouvoir ensuite réaliser des enquêtes et des analyses.

Il est précisé que, sur la base des critères de sélection communiqués par la Région et qui sont pertinents pour l'enquête ou l'étude à mener, le responsable de traitement des sources assure la création de l'échantillon aléatoire de manière indépendante, en garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection.

Au sein de cette disposition, on distingue :

- les données nécessaires pour pouvoir assurer la représentativité de l'échantillon (a) ;
- les données nécessaires pour pouvoir contacter les personnes faisant partie de l'échantillon (b)).

Le traitement des données listées au point a) est nécessaire et proportionné à l'objectif poursuivi, à savoir constituer des échantillons représentatifs, tirés au hasard, le cas échéant au sein d'un groupe cible, afin de mener ensuite des enquêtes et des analyses en vue d'améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

Cette représentativité est nécessaire afin d'obtenir des résultats de qualité, fiables et exploitables, représentatifs de la population qui se déplace à Bruxelles quels que soient les profils ou les habitudes de déplacement, quels que soient les modes de déplacement utilisés, quels que soient les horaires de travail.

Un échantillon constitué uniquement de personnes volontaires sans sélection aléatoire ne permettrait pas d'atteindre le niveau de représentativité dont la Région a besoin.

Concernant les données récoltées, il y a lieu de préciser que les termes « composition de ménage », « lieu de travail », « niveau d'études », « position socio-économique » et « propriétaire et/ou usager selon un type de

de ordonnantie zullen de betrokken personen exact kunnen weten hoe lang hun gegevens bewaard worden.

#### *Artikel 31*

Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 § 2, 1° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens, de bronnen waarvan ze afkomstig zijn en de maximale bewaartermijn.

Ter herinnering: het betrokken doeleinde betreft het samenstellen van willekeurige of op doelgroepen gerichte steekproeven om enquêtes te kunnen uitvoeren.

Er wordt gepreciseerd dat de verwerkingsverantwoordelijke van de bronnen op onafhankelijke wijze de willekeurige steekproef samenstelt, op basis van de door het gewest meegedeelde relevante criteria voor de uit te voeren enquête of studie en dat hij via de selectiemethode gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid waarborgt.

Binnen deze bepaling wordt onderscheid gemaakt tussen:

- de gegevens die nodig zijn om de representativiteit van de steekproef te waarborgen (a);
- de gegevens die nodig zijn om contact op te nemen met de personen die deel uitmaken de steekproef (b)).

De verwerking van de in punt a) opgesomde gegevens is nodig en evenredig met het beoogde doeleinde, met name het samenstellen van representatieve willekeurige steekproeven, in voorkomend geval van een bepaalde doelgroep, om enquêtes en analyses te kunnen verrichten met als doel de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren.

Dit is nodig om kwaliteitsvolle, betrouwbare en bruikbare resultaten te verkrijgen die representatief zijn voor de mobiliteitspopulatie in Brussel, ongeacht de verplaatsingsprofielen of -gewoonten, ongeacht de gebruikte vervoerwijze en ongeacht de werktijden.

Een steekproef met enkel vrijwilligers zonder willekeurige selectie zou niet de representativiteit opleveren die nodig is voor het Gewest.

Wat de ingezamelde gegevens betreft, moet worden verduidelijkt dat de termen "gezinsamenstelling", "werkplek", "opleidingsniveau", "sociaaleconomische positie" en "eigenaar en/of gebruiker van een bepaald

motorisation particulière » ne sont pas définis dans le texte car ils s'entendent dans leur sens courant.

En effet :

- la « composition du ménage » comprend la situation familiale et la taille du ménage (famille monoparentale, isolé, etc.) ;
- les termes « lieu de travail » s'entendent comme étant « le lieu d'études » pour les personnes qui sont étudiantes ;
- les « niveaux d'études » visés sont à minima les suivants : 1) secondaire inférieur ou moins, 2) secondaire supérieur et 3) « haut » (bachelier, master, doctorat...);
- enfin, la position « socio-économique » permet de constituer des échantillons avec des personnes actives ou non (chômeurs, inactifs) et de distinguer parmi les personnes actives celles qui sont fonctionnaires, indépendantes ou salariées. L'objectif est de pouvoir constituer des échantillons représentatifs ou de pouvoir effectuer des enquêtes ciblées (par exemple sur les livreurs spécifiquement ou sur le personnel horeca).

Parmi les données traitées figure le handicap. En effet, Bruxelles Mobilité traite des données relatives à l'impact du handicap des personnes sur leur mobilité pour un motif d'intérêt public important à savoir identifier leurs besoins spécifiques et prendre les mesures nécessaires pour améliorer leurs possibilités de déplacement dans la Région. Cela se justifie par le fait que l'exercice de la compétence en matière de mobilité doit nécessairement se faire dans le respect des principes constitutionnels et, dans ce cadre, il importe de veiller à ce que tous les usagers puissent se déplacer avec la même facilité sur le territoire de la Région. Afin d'établir cette égalité, il est important de connaître quels sont les obstacles qui peuvent être rencontrés par les personnes porteuses d'un handicap, afin de pouvoir y remédier et leur assurer une offre et une qualité de déplacement équivalentes. Cette préoccupation est d'autant plus importante si l'on garde en tête que certains déplacements peuvent représenter un intérêt élevé voire vital. L'on songe notamment aux déplacements pour raisons de santé, mais aussi pour des raisons professionnelles (ex : entretiens d'embauche), pour aller chercher ses enfants, etc.

Les mesures mises en place par Bruxelles Mobilité en vue d'améliorer l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite, en général, et aux personnes porteuses d'un handicap, en particulier sont prises conformément à l'ordonnance du 23 décembre 2016 portant sur l'intégration de la dimension du handicap dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale et à la Convention relative aux droits des personnes handicapées adoptée à New York le 13 décembre 2006. L'article 31 de cette Convention

type motorvoertuig” niet gedefinieerd worden in de tekst, aangezien ze in de courante betekenis begrepen moeten worden.

Het is immers als volgt:

- de “samenstelling van het huishouden” omvat de gezinssituatie en de grootte van het huishouden (eenoudergezin, alleenstaande, enz.);
- de term “werkplaats” wordt opgevat als “studieplaats” voor personen die student zijn;
- de bedoelde “opleidingsniveaus” zijn ten minste: 1) lager secundair of lager, 2) hoger secundair en 3) “hoog” (bachelor, master, doctoraat...);
- tenslotte maakt de “sociaaleconomische” positie het mogelijk steekproeven samen te stellen met actieve of niet-actieve personen (werklozen, inactieven) en onder de actieven diegenen te onderscheiden die ambtenaar, zelfstandige of werknemer zijn. Het doel is representatieve steekproeven te kunnen samenstellen of gerichte enquêtes te kunnen houden (bijvoorbeeld specifiek bij bezorgers of bij horecapersoneel).

Onder de verwerkte gegevens bevinden zich gegevens over handicap. Brussel Mobiliteit verwerkt inderdaad gegevens met betrekking tot de impact van een handicap op de mobiliteit van de betrokkene om een belangrijke reden van algemeen belang, met name de specifieke behoeften van personen met een handicap nagaan en de nodige maatregelen nemen om hun verplaatsingsmogelijkheden in het Gewest te verbeteren. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat de mobiliteitsbevoegdheid immers noodzakelijkerwijs moet uitgeoefend worden met inachtneming van de grondwettelijke principes en in dat verband is het van belang ervoor te zorgen dat alle gebruikers zich even vlot kunnen verplaatsen op het gewestelijke grondgebied. Om die gelijkheid te waarborgen is het nodig te weten welke obstakels personen met een handicap kunnen ondervinden, zodat het mogelijk is die te verhelpen en de betrokken personen een evenwaardig aanbod van evenwaardige kwaliteit te bieden voor hun verplaatsingen. Dit is des te belangrijker in de wetenschap dat bepaalde verplaatsingen van groot of zelfs levensbelang kunnen zijn. We denken daarbij aan verplaatsingen om gezondheidsredenen, maar ook voor professionele doeleinden (bijvoorbeeld rekruteringsgesprekken), om de kinderen op te halen, enz.

De maatregelen die Brussel Mobiliteit uitvoert om de toegankelijkheid van de stad voor personen met een beperkte mobiliteit, in het algemeen, en personen met een handicap in het bijzonder te verbeteren, worden genomen overeenkomstig de ordonnantie van 23 december 2016 houdende integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap dat op 13 december 2006 in New York is aangenomen. Artikel 31



concerne d'ailleurs le traitement des données permettant aux États Parties de formuler et d'appliquer des politiques visées par ladite Convention.

Le traitement des données listées au point b) permettra aux sous-traitants de Bruxelles Mobilité de contacter les personnes sélectionnées dans le cadre de l'échantillon pour le compte de Bruxelles Mobilité. Ces données doivent être nominatives et pas agrégées, l'objectif étant de prendre contact avec ces personnes. Il est donc nécessaire d'identifier ces personnes (noms et prénoms) et d'obtenir des moyens de les contacter (adresses postales, adresses électroniques ou téléphone) ainsi que leur langue de correspondance.

La prise de contact avec les personnes sélectionnées peut alors préciser comment l'enquête se déroulera (en face à face, en ligne de manière auto-administrée, etc.). Étant donné la difficulté et le coût de réalisation d'enquêtes par un recrutement via un courrier et via des enquêteurs en face à face (par exemple durant la crise Covid-19), une méthode de recrutement de participants grâce à des coordonnées téléphoniques et e-mails constitue une alternative qui sera davantage utilisée à l'avenir. Ces alternatives permettent en outre de toucher des publics moins instruits.

Concernant la liste des sources consultées, l'administration de Bruxelles Mobilité a nécessairement besoin de faire appel aux sources de données listées dans la disposition pour que les responsables de ces sources puissent constituer les échantillons et pour que les sous-traitants de Bruxelles Mobilité puissent contacter les personnes tirées au sort. Ainsi, le recours aux différentes sources permet par exemple d'obtenir les données suivantes :

- le Registre national et Demobel : âge, sexe/genre, situation familiale et taille du ménage, adresse postale (du lieu d'habitat) ;
- l'ONSS : lieu de travail, statut professionnel, personne porteuse de handicap ayant un impact sur la mobilité ;
- la Banque Carrefour de la Sécurité sociale : lieu de travail, position socio-économique, personne porteuse de handicap ayant un impact sur la mobilité ;
- la Banque Carrefour des Entreprises : secteur d'activité ;
- la DIV : propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société et selon le type de motorisation ;
- la Banque Carrefour des véhicules : propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société et selon le type de motorisation ;

van dit Verdrag heeft betrekking op de verwerking van gegevens die de Staten die Partij zijn in staat stellen het in het Verdrag bedoelde beleid te formuleren en uit te voeren.

De verzameling van de in punt b) opgesomde gegevens zal de onderaannemers van Brussel Mobiliteit in staat stellen de voor de steekproef geselecteerde personen te contacteren in opdracht van Brussel Mobiliteit. Deze gegevens moeten op naam staan en mogen niet samengevoegd zijn, aangezien het de bedoeling is deze betrokkenen te contacteren. Het is dus nodig deze personen te identificeren (naam en voornamen) en contactgegevens verkrijgen om ze te contacteren (post- en e-mailadressen of telefoon), alsook hun correspondentietaal.

In de contactname met de personen kan dan toegelicht worden hoe de enquête zal verlopen (een interview, online zelfinvullijst, enz.). Omdat enquêtes met deelnemingsverzoeken via brief en met inzet van interviewers-enquêteurs een moeilijke en dure aangelegenheid zijn (bijvoorbeeld gedurende de Covid-19-crisis), zal de samenstelling van een groep bevroegden op basis van telefoonnummers en e-mailadressen in de toekomst een alternatief zijn dat vaker gebruikt zal worden. Deze alternatieven bieden bovendien de mogelijkheid minder hoog opgeleide personen te bereiken.

Wat de lijst van de geraadpleegde bronnen betreft, moet het bestuur Brussel Mobiliteit noodzakelijkerwijze een beroep doen op de gegevensbronnen die vermeld worden in de bepaling opdat de verantwoordelijken van deze bronnen steekproeven kunnen samenstellen en opdat de onderaannemers van Brussel Mobiliteit de geselecteerde personen zouden kunnen contacteren. Zo kan het beroep doen op verschillende bronnen bijvoorbeeld toelaten volgende gegevens te bekomen:

- het Nationaal Register en Demobel: leeftijd, geslacht/gender, burgerlijke staat en grootte van het huishouden, postadres (van de woonplaats);
- de RSZ: arbeidsplaats, beroepssituatie, persoon met een handicap die de mobiliteit beïnvloedt;
- de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid: arbeidsplaats, sociaal-economische positie, persoon met een handicap die een impact heeft op de mobiliteit;
- de Kruispuntbank van Ondernemingen: sector van activiteit;
- de DIV: eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen, en volgens het type van motorisatie;
- de Kruispuntbank van de voertuigen: eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen, en volgens het type van motorisatie;

- Belcotax : personne porteuse de handicap reconnu ayant un impact sur la mobilité, véhicule de société ou non, propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société ;
- le Censur : niveau d'instruction ;
- les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public : les données citées dans cette disposition.

Certaines données sont parfois disponibles auprès de deux ou de plusieurs sources. Toutefois, toutes ces sources ne seront pas consultées en même temps pour une même donnée pour le même échantillon ou pour la même enquête. En effet, en fonction des besoins, Bruxelles Mobilité s'adressera à l'une ou l'autre source.

Les données sont obtenues sur la base des missions d'intérêt public qui sont confiées à la Région (Bruxelles Mobilité) par la présente ordonnance et au travers des objectifs fixés par le Plan Régional de Mobilité (actuellement Good Move).

Concernant la durée de conservation, Bruxelles Mobilité conservera les données à caractère personnel traitées uniquement le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées et au maximum dix-huit mois. Vu l'obsolescence rapide de ces données (déménagements principalement), ce délai sera très souvent bien moindre. Cependant, les données à caractère personnel permettant de contacter les personnes reprises dans l'échantillon et ayant accepté de participer à l'enquête seront conservées le temps nécessaire à la réalisation de l'enquête pour laquelle l'échantillon a été créé. Ce délai étant nécessaire par exemple dans le cas d'enquêtes annuelles nécessitant des contrôles de validation des réponses et des contrôles qualité du travail des sous-traitants dans les mois suivant la fin de la collecte des données.

Il ne peut être garanti que la personne ayant refusé de participer à une enquête ne sera pas à nouveau sélectionnée dans le cadre d'un nouveau tirage d'échantillon pour participer à une autre enquête étant donné que cela se fait la plupart du temps de manière aléatoire dans la population visée par le tirage d'échantillon.

#### *Article 32*

Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 § 2, 2°, les données pouvant être traitées et les sources d'où elles proviennent, moyennant une détermination précise par le responsable du traitement, enquête par enquête, étude par étude et analyse par analyse.

L'article précise également leur délai de conservation maximum.

- Belcotax: persoon met een erkende handicap die een impact heeft op de mobiliteit, bedrijfsvoertuig of niet-bedrijfsvoertuig, eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen;
- de Censur: opleidingsniveau.
- de Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut: de in deze bepaling vermelde gegevens.

Bepaalde gegevens zijn soms beschikbaar bij twee of meer bronnen. Toch worden niet al deze bronnen tegelijk geraadpleegd voor hetzelfde gegeven, voor dezelfde steekproef of voor dezelfde enquête. Naargelang de behoeften zal Brussel Mobiliteit immers een specifieke bron kiezen.

De gegevens worden verkregen op grond van de opdrachten van algemeen belang die aan het gewest (Brussel Mobiliteit) worden verleend door deze ordonnantie en via de doelstellingen die zijn bepaald in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (nu Good Move genaamd).

Tijdens de bewaarduur zal Brussel Mobiliteit de verwerkte persoonsgegevens slechts zolang bewaren als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen, en maximaal gedurende achttien maanden. Aangezien deze data vlug verouderd zijn (overwegend wegens verhuizing), zal deze termijn vaak korter zijn. De persoonsgegevens die toelaten de personen uit de steekproef te contacteren die ermee ingestemd hebben deel te nemen aan de enquête worden evenwel zolang bewaard als nodig is om de enquête af te nemen waarvoor de steekproef genomen is. Deze termijn is bijvoorbeeld nodig voor jaarlijkse enquêtes die validatiecontroles van de antwoorden en kwaliteitscontroles van het werk van de verwerkers vereisen in de maanden na het inzamelen van de gegevens.

Er kan niet worden gegarandeerd dat een persoon die geweigerd heeft aan een enquête deel te nemen, bij een nieuwe loting niet opnieuw wordt geselecteerd om aan een andere enquête deel te nemen, aangezien dit doorgaans willekeurig uit de populatie waar de steekproef betrekking op heeft gebeurt.

#### *Artikel 32*

Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 § 2, 2° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens die verwerkt kunnen worden en de bronnen waarvan ze afkomstig zijn, mits een nauwkeurige omschrijving van de verwerking door de verantwoordelijke, enquête per enquête, studie per studie en analyse per analyse.

Het artikel verduidelijkt ook hun maximale bewaartermijn.

À l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité réalise notamment les enquêtes et analyses suivantes :

- l'enquête sur les comportements de déplacements. Cette enquête couvre tous les modes et tous les motifs de déplacement et permet des analyses sur la base des caractéristiques socio-économiques et démographiques des répondants, ce qui est nécessaire pour la conception, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques de mobilité et de sécurité routière régionales et communales ;
- le baromètre de satisfaction de la STIB dont l'objectif est de connaître le niveau de satisfaction des voyageurs de la STIB ;
- le baromètre de la mobilité dont l'objectif est de connaître le niveau de satisfaction des usagers et leur niveau d'adhésion aux objectifs régionaux ;
- l'étude relative au besoin de Bruxellois et des navetteurs de disposer d'une voiture, qui vise, d'une part, à appréhender les besoins objectifs et subjectifs de différents publics cibles de disposer d'une voiture et, d'autre part, à estimer l'impact cumulé sur ces différents publics des mesures de régulation de l'usage et de la possession automobile en cours de mise en œuvre en Région de Bruxelles-Capitale (LEZ, taxe kilométrique, stationnement, plans de circulation...).

Certaines analyses et statistiques ne peuvent être suivies que grâce à ces enquêtes. Par exemple, seules les enquêtes sur les comportements de déplacements permettent de connaître la répartition modale des déplacements. En outre, d'autres sources de données utilisées pour d'autres types de traitements, comme les big data, ne permettent pas de mesurer les phénomènes en identifiant les profils socio-démographiques et autres caractéristiques en lien avec la mobilité et la sécurité routière des personnes concernées, ce qui est nécessaire pour l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique mobilité bruxelloise.

Concernant les données traitées, la disposition distingue :

- les données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation et traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à (i) établir un état des lieux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, (ii) établir des diagnostics de gravité par voirie ou par carrefours, (iii) identifier les tronçons de voiries et les carrefours à forte concentration d'accidents (dans le cadre de l'ordonnance du 17 mars 2023 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières), et (iv) à établir les publics cibles des campagnes de sensibilisation ; (a)
- les données à caractère personnel n'étant pas relatives à des accidents de la circulation et traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses sur la base

Momenteel verricht Brussel Mobiliteit met name volgende enquêtes en analyses:

- het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Deze enquête betreft alle vervoerswijzen en alle verplaatsingsredenen en maakt analyses mogelijk op basis van socio-economische en demografische eigenschappen van de antwoorders, wat nodig is voor het uitwerken, uitvoeren, opvolgen en evalueren van het gewestelijke en gemeentelijke mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;
- de tevredenheidsbarometer van de MIVB met als doel het tevredenheidsniveau van de MIVB-reizigers te kennen;
- de mobiliteitsbarometer, die peilt naar de tevredenheid van de gebruikers en hun standpunt over de gewestelijke doelstellingen;
- de studie betreffende de nood van de Brusselaars en de pendelaars om te beschikken over een auto. Deze heeft als doel inzicht te krijgen in de objectieve en subjectieve noden van verschillende doelgroepen rond autobezit en anderzijds om de cumulatieve impact in te schatten van de maatregelen ter regulering van het autogebruik en -bezit dat wordt uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (LEZ, kilometerheffing, parkeren, circulatieplannen, etc.).

Bepaalde analyses en statistieken kunnen enkel gevolgd worden aan de hand van deze enquêtes. Zo kunnen enkel de enquêtes over het verplaatsingsgedrag een beeld geven van de modale verdeling van de verplaatsingen. Bovendien laten andere gegevensbronnen die gebruikt worden voor andere soorten verwerking, zoals big data, niet toe fenomenen te meten via de identificatie van socio-demografische profielen en andere eigenschappen in verband met de mobiliteit en verkeersveiligheid van de betrokken personen, wat nodig is voor het opstellen, uitvoeren, opvolgen, evalueren en verbeteren van het gewestelijke mobiliteitsbeleid.

Qua verwerkte gegevens onderscheidt de bepaling:

- persoonsgegevens met betrekking tot verkeersongevallen, die worden verwerkt voor enquêtes, onderzoeken en analyses om (i) te kijken hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, (ii) diagnoses te stellen van de ernst van de ongevallen per weg of per kruispunt, (iii) de weggedeelten en kruispunten in kaart te brengen waar veel ongevallen gebeuren (in het kader van de ordonnantie van 17 maart 2023 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur) en (iv) de doelgroep te bepalen van de bewustmakingscampagnes; (a)
- persoonsgegevens die niets met verkeersongevallen te maken hebben, die worden verwerkt voor andere soorten enquêtes, onderzoeken en analyses op basis van

de variables socio-économiques et démographiques qui impactent la mobilité, en vue de pouvoir adapter en conséquence la politique de mobilité et de sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale (b).

Concernant les données visées au point a), à l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité traite les données concernant les accidents de la circulation avec lésions corporelles en Région de Bruxelles-Capitale, qui sont collectées par la Police Fédérale à l'aide du FAC (Formulaire d'Analyse des accidents de la Circulation).

Dans son avis, l'APD souligne que « l'attribution claire par le projet des missions d'intérêt public dont Bruxelles Mobilité est en charge va lui permettre d'être autorisée à accéder aux sources authentiques qui sont nécessaires à la réalisation de ses missions ».

La présente ordonnance encadre bien les traitements de données à caractère personnel nécessaires à l'exécution des missions d'intérêt public dont est chargée la Région et plus spécifiquement Bruxelles Mobilité. Le caractère nécessaire et proportionné de chaque donnée sollicitée est argumenté.

Les données relatives aux accidents sont nécessaires en vue d'(i) établir un état des lieux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, (ii) établir des diagnostics de gravité par voirie ou par carrefours, (iii) identifier les tronçons de voiries et les carrefours à forte concentration d'accidents, et (iv) à établir les publics cibles des campagnes de sensibilisation.

Ces missions d'intérêt public sont confiées à Bruxelles Mobilité par l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion des infrastructures routières et par ses arrêtés d'exécution, lesquels transposent partiellement la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. En outre, la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1980 charge les régions de la compétence relative à la promotion de la Sécurité routière. Le fait de « promouvoir » signifie bien « établir une politique de sécurité routière », ce qui se fait nécessairement sur la base de données, notamment celles liées aux accidents et disponibles auprès de la Police.

Il convient de souligner que la section législation du Conseil d'État a examiné la compétence de l'auteur et n'a formulé aucune remarque ni réserve dans son avis n° 73447 quant à la compatibilité de ce traitement avec la Loi sur la Fonction de Police.

Cela étant, Nous précisons tout de même ce qui suit : la Loi sur la Fonction de Police, et plus particulièrement

socialeconomische en demografische variabelen die de mobiliteit beïnvloeden, om zo het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te kunnen aanpassen (b).

Wat betreft de in punt a) bedoelde gegevens verwerkt Brussel Mobiliteit momenteel de gegevens over verkeersongevallen met letsel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gegevens worden ingezameld door de federale politie aan de hand van het VOF (analyseformulier voor verkeersongevallen).

In haar advies benadrukt de gegevensbeschermingsautoriteit het volgende: “doordat het project de opdrachten van openbaar belang duidelijk toewijst aan Brussel Mobiliteit, zal dit bestuur toegang kunnen krijgen tot de authentieke bronnen die het nodig heeft om zijn opdrachten uit te voeren”.

Deze ordonnantie biedt een duidelijk kader voor de verwerkingen van persoonsgegevens die noodzakelijk zijn voor deze opdrachten van openbaar belang waar het gewest, en meer specifiek Brussel Mobiliteit, verantwoordelijk voor is. Het noodzakelijke en evenredige karakter van elke gegevensopvraging wordt toegelicht.

De gegevens over ongevallen zijn noodzakelijk om (i) te kijken hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, (ii) diagnoses te stellen van de ernst van de ongevallen per weg of per kruispunt, (iii) de weggedeelten en kruispunten in kaart te brengen waar veel ongevallen gebeuren en (iv) de doelgroep te bepalen van de bewustmakingscampagnes.

Deze opdrachten van openbaar belang worden aan Brussel Mobiliteit toevertrouwd door de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de bijhorende uitvoeringsbesluiten, die richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur gedeeltelijk omzetten. Daarenboven geeft de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 de gewesten de bevoegdheid om verkeersveiligheid te bevorderen. “Bevorderen” betekent wel degelijk “een verkeersveiligheidsbeleid uitwerken”, wat noodzakelijkerwijs gebeurt op basis van gegevens, met name over ongevallen, die beschikbaar zijn bij de politie.

Er valt te benadrukken dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State de bevoegdheid van de auteur heeft onderzocht en geen enkele opmerking of voorbehoud heeft geformuleerd in zijn advies nr. 73447 over de verenigbaarheid van deze verwerking met de wet op het politieambt.

Dit gezegd zijnde verduidelijken we toch het volgende: de wet op het politieambt, en meer in het bijzonder

son article 44/11/9 § 2, prévoit de son côté que les ministres en charges de la police doivent désigner dans une liste les autorités, organes ou organismes belges auxquels des informations et données à caractère personnel policière peuvent être communiquées, pour autant qu'elles soient investies d'une mission relevant de la chaîne du droit pénal et de la sécurité, ce qui est le cas en l'espèce compte tenu des missions d'intérêt public dont Bruxelles Mobilité est chargée. À ce jour, les ministres fédéraux compétents n'ont toujours par arrêté cette liste. Ces derniers seront d'ailleurs interpellés à ce sujet.

Sur la base des compétences implicites visés par l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980, tel qu'il a été modifié par la loi spéciale du 8 août 1988, la Région est compétente pour adopter le contenu de la disposition ici commentée. En effet, pour pouvoir exercer les pouvoirs reconnus aux régions par cette disposition :

1. l'empiètement sur la compétence fédérale doit être nécessaire à l'exercice par la collectivité fédérée d'une compétence qui lui est attribuée. In casu, l'article 32, § 1, a) de la présente ordonnance est effectivement nécessaire pour permettre à la Région (Bruxelles Mobilité) d'accomplir de manière complète et cohérente les missions d'intérêt publique qui lui ont été attribuées ;
2. l'incidence sur la matière fédérale doit être marginale.<sup>(1)</sup> Dans la mesure où la présente ordonnance n'empêche pas les ministres fédéraux de dresser la liste des autorités à qui les données à caractère personnel policières peuvent être transmises, la condition de proportionnalité est également remplie.

Il est également précisé que, pour exercer ses missions, Bruxelles Mobilité n'a pas besoin d'un accès à la banque de données mais simplement d'une communication de données qui sont agrégées avant de lui être transmises.

Parmi les données visées au point a), figurent donc le moment de l'accident, ses coordonnées géographiques exactes et ses circonstances. Les coordonnées géographiques sont nécessaires car, sans la localisation précise, il est impossible d'identifier les endroits dangereux et il est donc impossible d'intervenir sur le terrain pour sécuriser les lieux et y améliorer la sécurité routière. Le traitement de ce type de données est proportionné à l'objectif ainsi poursuivi et l'administration ne pourrait pas y parvenir sans le traitement de ces données. Ainsi, établir la liste des ZACA's (zones à concentration d'accidents) dépend entièrement de la disponibilité des coordonnées géographiques de chaque accident. Ces informations sont essentielles dans la planification des (micro-)projets et dans la

(1) Heraut, A., « Vers une régionalisation de la police de la circulation routière ? », R.B.D.C., 2009/1, p. 3-26.

artikel 44/11/9 § 2 ervan, bepaalt dat de ministers bevoegd voor de politie een lijst vaststellen met de Belgische overheden, organen of instellingen aan wie informatie en persoonsgegevens mogen worden megedeeld, voor zover ze belast zijn met de toepassing van de strafwet of wettelijke verplichtingen inzake de openbare veiligheid hebben, wat in dit geval geldt, rekening houdend met de opdrachten van openbaar belang die aan Brussel Mobiliteit zijn toevertrouwd. Tot nu toe hebben de bevoegde federale ministers deze lijst nog altijd niet vastgesteld. Ze zullen over dit onderwerp overigens aangesproken worden.

Op basis van de impliciete bevoegdheden vervat in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, is het gewest bevoegd om de inhoud van de hier besproken bepaling aan te passen. Om de door deze bepaling aan de gewesten toegekende bevoegdheden te kunnen uitoefenen is immers het volgende vereist:

1. de inmenging in de federale bevoegdheid moet noodzakelijk zijn voor de uitoefening door de gefedereerde entiteit van een bevoegdheid die aan haar is toegewezen. In dit geval is artikel 32, § 1, a) van deze ordonnantie effectief noodzakelijk om het gewest (Brussel Mobiliteit) in staat te stellen de opdrachten van openbaar belang die aan het gewest zijn toevertrouwd volledig en samenhangend te vervullen;
2. de impact op de federale bevoegdheid moet minimaal zijn<sup>(1)</sup>. Voor zover deze ordonnantie de federale ministers niet verhindert om de lijst vast te stellen met de overheden aan wie de politie persoonsgegevens mag doorgeven, is ook aan de evenredigheidsvoorwaarde voldaan.

Er wordt ook verduidelijkt dat Brussel Mobiliteit om zijn opdrachten uit te voeren geen toegang nodig heeft tot de databank, maar gewoon een mededeling van gegevens die samengevoegd worden vooraleer ze aan Brussel Mobiliteit worden bezorgd.

De in punt a) bedoelde gegevens omvatten dus het tijdstip van het ongeval, de exacte geografische coördinaten ervan en de omstandigheden ervan. Deze gegevens zijn nodig omdat het zonder exacte locatie niet mogelijk is de gevaarlijke plaatsen te onderscheiden en dus ook niet om ter plaatse veiligheidsingrepen uit te voeren ter verbetering van de verkeersveiligheid. De verwerking van dergelijke gegevens is evenredig met het doeleinde, dat het bestuur niet zou kunnen verwezenlijken zonder de verwerking van deze gegevens. Het opmaken van de lijst van de ongevalgevoelige zones hangt dus volledig af van de beschikbaarheid van de geografische coördinaten van elk ongeval. Deze informatie is essentieel voor de planning van (micro) projecten en de prioritering van de ingrepen in de openbare

(1) Heraut, A., « Vers une régionalisation de la police de la circulation routière ? », R.B.D.C., 2009/1, p. 3-26.

priorisation des interventions dans l'espace public. Le niveau de précision requis est élevé car, par exemple, un côté de la rue peut avoir une accidentologie complètement différente que l'autre côté de la même rue.

Les autres données collectées sont nécessaires pour réaliser des diagnostics fiables des types d'accidents et pour mieux cibler les mesures, les campagnes de sensibilisation et les aménagements à créer sur le terrain :

- l'horodatage des accidents permet d'analyser l'impact de l'obscurité et de mieux cibler les campagnes relatives aux éclairages pour vélos ;
- par « gravité des blessures », il faut entendre : graves avec décès dans les 30 jours, graves sans décès et blessés légers ». Ces catégories, qui existent depuis longtemps, sont nécessaires compte tenu de l'ambition régionale « Vision Zéro », ce qui signifie zéro mort et zéro blessé grave. L'obtention de données relatives aux types de blessures (fracture/contusion/abrasion/ brûlure...) ou aux membres concernés (bras/tête/jambes...) permettrait d'orienter les campagnes et mesures relatives à certaines mesures de protection, comme le port du casque vélo ;
- par « circonstances accentuant la gravité de l'accident », on vise des faits tels que : la prise d'alcool et de drogues, le fait de rouler sans lumière ou à contre-sens, les excès de vitesse, la perte de contrôle du véhicule ou encore l'état d'ivresse ;
- les résultats des tests d'alcoolémie (taux) et de dépistage de drogues et de médicaments (quels types) permettent d'établir les circonstances et le contexte des accidents incluant des personnes positives à ces tests, à savoir dans quel quartier ou type de lieu (voirie locale, arrêté de transport public, piétonnier,...) s'est produit l'accident, est-ce l'auteur et/ou la victime qui était positive et le niveau des résultats de ces tests. Ces informations, croisées avec le type d'utilisateur concerné (cycliste, trottinette, conducteur automobile,...) par exemple permettent de comprendre et de cibler des campagnes de sensibilisation auprès de certains types d'utilisateurs ;
- enfin concernant les classes d'âge : Bruxelles Mobilité n'a pas besoin de l'âge des personnes impliquées. Une classe d'âge est suffisante tant qu'une distinction peut être faite selon les âges suivants : 0-5 ans, 6-11 ans, 12-17 ans, 18+ ans, et des intervalles de maximum 10 ans ensuite ;
- les données relatives au type, à la dimension et au poids des véhicules permettent de prendre des mesures spécifiques en fonction du type de véhicule (poids lourds, camionnettes, voitures, vélos, trottinettes...) pour améliorer la sécurité routière. En effet, les voitures deviennent de plus en plus larges et de nouvelles catégories de véhicules voient le jour (speed pedelec,

ruimte. Er zijn zeer precieze gegevens vereist omdat bijvoorbeeld het ongevalsbeeld in eenzelfde straat kan verschillen volgens de rijrichting.

De andere ingezamelde gegevens zijn nodig om een betrouwbaar beeld te krijgen van de soorten ongevallen en met het oog op meer doelgerichte maatregelen, sensibiliseringscampagnes en weginrichtingen:

- dankzij de tijdsregistratie van ongevallen kan het effect van de duisternis worden geanalyseerd en kunnen fietsverlichtingscampagnes gericht worden georganiseerd;
- onder “ernst van de verwondingen” wordt verstaan: ernstig met overlijden binnen de 30 dagen, ernstig zonder overlijden en lichtgewond”. Deze categorieën, die al lang bestaan, zijn noodzakelijk met het oog op de gewestelijke ambitie voor “Vision Zero”, wat staat voor nul doden en nul ernstig gewonden. Het verkrijgen van gegevens over het soort letsel (breuk/kneuzing/schaafwond/ brandwonden, enz.) of de betrokken ledematen (armen/hoofd/benen, enz.) zou helpen om campagnes en maatregelen inzake bepaalde beschermingsmaatregelen, zoals het dragen van fietshelmen, te sturen;
- met “omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen” worden zaken zoals de volgende bedoeld: alcohol- en drugsgebruik, rijden zonder licht of tegen de rijrichting in, overdreven snelheid, verlies van controle over het voertuig en dronken rijden;
- de resultaten van alcoholtesten (alcoholgehalte in het bloed) en testen ter opsporing van drugs en geneesmiddelen (welke soorten) maken het mogelijk de omstandigheden en context te bepalen van ongevallen waarbij mensen betrokken zijn die positief testen, namelijk in welke wijk of welk type locatie (plaatselijke weg, openbaarvervoerhalte, voetgangersgebied, ...) het ongeval zich heeft voorgedaan, of het de dader en/of het slachtoffer was die positief testte en welk niveau de testresultaten haalden. Deze informatie, gekruist met bijvoorbeeld het betrokken type weggebruiker (fietser, stepper, autobestuurder ...), biedt inzicht en maakt het mogelijk bewustmakingscampagnes te richten op bepaalde types weggebruikers;
- wat tot slot de leeftijdsgroepen betreft: Brussel Mobiliteit hoeft de leeftijd van de betrokken personen niet te kennen. Een leeftijdsgroep volstaat zolang er een onderscheid gemaakt kan worden tussen de volgende leeftijden: 0-5 jaar, 6-11 jaar, 12-17 jaar, 18+ en daarna intervallen van maximaal 10 jaar;
- de gegevens over het type, de grootte en het gewicht van de voertuigen maken het mogelijk naar gelang van het type voertuig (vrachtwagens, bestelwagens, auto's, fietsen, steps, enz.) specifieke maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Auto's worden immers steeds breder en er ontstaan nieuwe categorieën voertuigen (speed pedelec, elektrische steps, auto's

trotinettes électriques, voitures sans permis, voitures électriques...) de sorte que les normes doivent pouvoir évoluer en fonction de ce qui est constaté sur le terrain. Par exemple, concernant les trotinettes, il a fallu adopter de nouvelles règles comme la limitation de la vitesse dans les zones piétonnes et l'interdiction d'être à plus d'un sur une trotinette ;

- le type d'utilisateur est par exemple un piéton ou un cycliste. Cela permet notamment d'avoir la position d'un piéton sur la route, le trottoir, le passage piéton et ce, pour évaluer si la sécurisation de passages piétons porte ses fruits ou s'il est nécessaire de prendre d'autres mesures ;
- les données relatives au permis de conduire permettent également d'orienter les campagnes de sensibilisation. On sait par exemple que les conducteurs n'ayant pas leur permis de conduire depuis longtemps ont plus de risque d'être impliqués dans un accident de la circulation.

Bruxelles Mobilité a nécessairement besoin de données et d'éléments de contexte précis et de circonstances détaillées afin de pouvoir établir les interprétations de sécurité routière. En effet, dans un accident, chaque élément a son importance :

- la position de la victime (sur ou à côté du passage piéton) ;
- le véhicule était-il à l'arrêt ou en mouvement ;
- la vitesse du véhicule était-elle constante, en accélération ou décélération, etc.

Concernant les données visées au b) il y a lieu d'apporter les explications suivantes :

- données relatives au handicap : de la même façon qu'à l'article 31, Bruxelles Mobilité doit traiter des données relatives au handicap des personnes pour le motif d'intérêt public important visant à identifier leurs besoins spécifiques et prendre les mesures nécessaires pour améliorer leurs possibilités de déplacement sur le territoire de la Région ;
- données relatives au sexe et au genre : Bruxelles Mobilité doit traiter ces données pour le motif d'intérêt public important visant à tenir compte des différences de comportement entre femmes, hommes et personnes non binaires en termes de mobilité et de sécurité routière et de leurs différentes habitudes de déplacement. Par exemple, les habitudes de déplacement des hommes et des femmes diffèrent concernant l'utilisation du métro en fin de soirée. Conformément à l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances, chaque ministre doit évaluer, notamment, ses projets de documents de planification stratégique, tel que le plan Régional de Mobilité. Le rapport

zonder rijbewijs, elektrische auto's, enz.) zodat de normen moeten kunnen evolueren naargelang van wat op het terrein wordt vastgesteld. Voor steps moesten bijvoorbeeld nieuwe regels worden vastgesteld, zoals snelheidsbeperkingen in voetgangerszones en een verbod om met meerdere personen op een step te rijden;

- het type gebruiker is bijvoorbeeld een voetganger of een fietser. Zo kan de positie van een voetganger op de weg, het voetpad, het zebrapad enz. worden bepaald om te beoordelen of het veiliger maken van zebrapaden vruchten afwerpt of dat er nog andere maatregelen nodig zijn;
- gegevens over het rijbewijs kunnen ook gebruikt worden om sensibiliseringscampagnes te sturen. Het is bijvoorbeeld bekend dat bestuurders die hun rijbewijs nog niet zo lang hebben een grotere kans lopen bij een verkeersongeval betrokken te raken.

Brussel Mobiliteit heeft nood aan precieze contextuele gegevens en gedetailleerde omstandigheden om interpretaties te kunnen maken met betrekking tot de verkeersveiligheid. Bij een ongeval is elk element immers belangrijk:

- waar bevond het slachtoffer zich (op of naast het zebrapad)?
- stond het voertuig stil of reed het?
- was het voertuig tegen een constante snelheid aan het rijden of aan het versnellen of vertragen? Enz.

Wat betreft de gegevens bedoeld in b) is het nuttig volgende uitleg te geven:

- gegevens in verband met handicap: net zoals bij artikel 31 moet Brussel Mobiliteit gegevens verwerken over de handicap van personen om een belangrijke reden van algemeen belang, met name om de specifieke behoeften van personen met een handicap na te gaan en de nodige maatregelen nemen om hun verplaatsingsmogelijkheden op het grondgebied van het Gewest te verbeteren;
- gegevens in verband met geslacht en gender: Brussel Mobiliteit moet gendergegevens verwerken om een belangrijke reden van algemeen belang, nl. rekening houden met de verschillen in gedrag tussen vrouwen, mannen en non-binaire personen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid en verplaatsingsgewoonten. De verplaatsingsgewoonten van mannen en vrouwen verschillen bijvoorbeeld wat betreft het metrogebruik in de late avonduren. Overeenkomstig de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkkansentest moet elke minister onder meer zijn ontwerpdocumenten voor strategische planning, zoals het Gewestelijk Mobiliteitsplan, beoordelen. Het

- d'évaluation concerne une analyse d'impact du projet compte tenu de plusieurs critères comme le handicap et l'identité de genre ;
- par « type de logement » il faut entendre par exemple appartement, maison... ;
  - par « régime d'utilisation du véhicule », on vise le fait que l'utilisateur en soit propriétaire, qu'il l'utilise via un leasing professionnel ou privé ou encore qu'il s'agisse d'un véhicule partagé par exemple ;
  - le « secteur statistique de l'adresse professionnelle » s'entend comme « le secteur statistique du lieu d'étude » pour les étudiants ;
  - concernant les types de prestations et les horaires de travail, cela vise les régimes de travail à temps partiel, à temps plein, les prestations saisonnières, intérimaires et occasionnelles ainsi que les horaires de jour, de nuit ou à pauses ;
  - par « date de première et dernière immatriculation du véhicule », on vise ici une précision au niveau du mois ou trimestre, sans connaître une date précise ;
  - concernant les données issues des caméras ANPR, pour la finalité visée par la présente section, celles-ci sont traitées en vue de soutenir le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité en analysant les volumes du trafic routier, les temps de parcours entre caméras, les distances de déplacement, le trafic entrant et sortant de la Région, ventilé par type de véhicule, sur une base horaire en vue de planifier l'évolution des infrastructures routières de la Région et de mesurer l'usage des différents types de véhicules afin d'évaluer l'impact des mesures de régulation adoptées et envisagées sur la mobilité et l'environnement en estimant les flux de véhicules et les distances de déplacements par type de véhicule (selon les catégories du Code de la route, selon la puissance fiscale, selon la norme d'émission ou selon d'autres classifications en fonction des mesures analysées) ». Ces données permettent de connaître les types de véhicules ou d'utilisateurs (piétons, camionnettes, poids lourds, etc.) qui sont passés devant la caméra mais aucune image n'est demandée. Il s'agit de métadonnées avec un pseudo-identifiant de la plaque nécessaire au couplage avec les données de la DIV. Les données sont agrégées temporellement par le responsable de la source (par tranches horaires) en amont avant réception par Bruxelles Mobilité. Le croisement des données provenant des caméras ANPR et de la DIV est nécessaire pour le suivi de la mobilité et il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations. Les coordonnées géographiques de la caméra et son identifiant sont nécessaires pour savoir quel axe celle-ci filme ;
  - concernant les données issues de matériels embarqués, cela comprend actuellement les données issues des OBU (On Board Unit) de Viapass (taxe kilométrique poids lourds), celles-ci sont traitées en vue d'évaluer les nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic,
- beoordelingsverslag omvat een analyse van de impact van het ontwerp in het licht van verschillende criteria, zoals handicap en genderidentiteit;
- met “type woning” wordt bijvoorbeeld, appartement, huis, ... bedoeld;
  - met “type gebruik voertuig” beoogt men te weten of de gebruiker eigenaar is van het voertuig, het gebruikt via professionele of privéleasing dan wel of het bijvoorbeeld om een deelvoertuig gaat;
  - met “statistische sector van de werkplaats” wordt “de statistische sector van de studieplaats” bedoeld wanneer het om studenten gaat;
  - wat betreft de types prestaties en de werkuren, dit beoogt de deel- of voltijdse arbeidsregeling, de seizoensarbeid, interim- of occasionele arbeid alsook de werkuren: dag, nacht of in ploegen;
  - met “datum van eerste en laatste inschrijving van het voertuig” wordt hier bedoeld op kwartaalniveau, zonder dat een preciese datum bekend is;
  - de gegevens van de ANPR-camera's worden voor het doel beoogd door deze afdeling verwerkt om de rol van de mobiliteitsorganiserende overheid te ondersteunen door de wegverkeersvolumes te analyseren, de reistijden tussen de camera's, de reisafstanden, het verkeer dat het gewest binnenkomt en verlaat, uitgesplitst naar het type voertuig, op uurbasis, om zo de evolutie van de gewestelijke weginfrastructuur te plannen en het gebruik van de verschillende types voertuigen te meten om na te gaan welke impact de ingevoerde en geplande regelgevende maatregelen hebben op de mobiliteit en het leefmilieu, door de voertuigstromen en de reisafstanden per type voertuig te ramen (volgens de categorieën uit het verkeersreglement, volgens het fiscale vermogen, volgens de uitstootnorm of volgens andere classificaties, afhankelijk van de geanalyseerde maatregelen). Die gegevens laten toe de types voertuigen of gebruikers te kennen (voetgangers, bestelwagens, vrachtwagens, etc.) die langs de camera gepasseerd zijn, maar er wordt geen beeldmateriaal gevraagd. Het betreft metagegevens met een pseudo-identificatie van de nummerplaat die nodig is voor de koppeling met de DIV-gegevens. De gegevens worden tijdelijk samengevoegd door de verantwoordelijke van de bron (per tijdslot) vóór Brussel Mobiliteit ze ontvangt. Het kruisen van de gegevens van de ANPR-camera's en de DIV-gegevens is noodzakelijk voor de opvolging van de mobiliteit en momenteel bestaat er geen enkele andere mogelijkheid om deze informatie te bekomen. De geografische coördinaten en de identificatie van de camera zijn noodzakelijk om te weten welke as deze filmt;
  - wat de gegevens betreft die afkomstig zijn van boordmateriaal, dit omvat momenteel de OBU-gegevens (On Board Unit) van Viapass (kilometerheffing voor vrachtwagens), en die worden verwerkt om de verkeersgerelateerde geluidsoverlast en luchtvervuiling in te schatten,



d'optimiser la logistique urbaine, d'analyser les flux de trafic routiers sur les voiries, d'évaluer les conditions de circulation et l'efficacité des itinéraires dédiés aux véhicules motorisés et d'évaluer l'impact des mesures de régulation adoptées et envisagées sur la mobilité et l'environnement. Ces données traitées permettent par exemple :

- de tenir compte des besoins des poids lourds lors de la modification de plans de circulation et d'en évaluer le respect ;
- de planifier l'entretien des voiries ;
- d'évaluer les besoins en termes de stationnement (marquage, signalisation, guidage) ;
- de planifier correctement les éventuelles déviations ;
- d'évaluer les nuisances sonores liées au trafic.

Les données traitées sont des localisations mais ne permettent pas de savoir quel camion est passé à quelle heure puisque les données sont agrégées temporellement (sur un jour de la semaine en particulier, ou selon le type de jours (uniquement jours ouvrables ou fériés, le week-end...)).

Pour le surplus, les explications fournies concernant les catégories de données qui sont également demandées dans le cadre de la finalité visée à l'article 31 sont valables pour cette finalité-ci.

Pour réaliser la finalité visée par la présente disposition, il est nécessaire pour Bruxelles Mobilité de pouvoir recourir à différentes sources de données pour, par exemple, obtenir les données listées, à savoir :

- le Registre national : âge, sexe ou genre, secteur statistique du domicile ;
- la Banque Carrefour des Entreprises et la Banque Carrefour de la sécurité sociale : position socio-économique selon le lieu de domicile au niveau du secteur statistique (ventilée suivant les classes d'âge, le sexe, le pourcentage de travail à temps partiel, le code Nace-Bel 2008 du secteur d'activité), position socio-économique selon le lieu de travail au niveau du secteur statistique (ventilée suivant les classes d'âge, le sexe, le pourcentage de travail à temps partiel, le code Nace-Bel 2008 du secteur d'activité) ;
- la DIV : données relatives aux véhicules ;
- la Banque Carrefour des Véhicules : données relatives aux véhicules ;
- Belcotax : données relatives aux revenus ;
- le Censur : âge, sexe ou genre, secteur statistique du domicile, type de logement, niveau d'instruction,

de stadslogistiek te optimaliseren, de wegverkeersstromen te analyseren, de verkeersomstandigheden en de doeltreffendheid van routes voor gemotoriseerde voertuigen te beoordelen en de impact te evalueren van ingevoerde en geplande maatregelen op de mobiliteit en het leefmilieu. De verwerkte gegevens maken bijvoorbeeld het volgende mogelijk:

- rekening houden met de behoeften van vrachtwagens bij wijziging van de circulatieplannen en de naleving van die plannen evalueren;
- het onderhoud van de wegen plannen;
- de behoeften op parkeervlak evalueren (markering, signalisatie, geleiding);
- eventuele omleidingen correct plannen;
- de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder evalueren.

De verwerkte gegevens zijn lokalisatiedata, maar bieden geen mogelijkheid om na te gaan welke vrachtwagen op welk tijdstip voorbijreed. De gegevens worden immers in de tijd samengevoegd (voor een welbepaalde dag in de week of een bepaalde soort dagen (enkel werkdagen of feestdagen, weekends ...)).

Voor het overige, de verstrekte informatie betreffende de categorieën van gegevens die eveneens gevraagd worden in het kader van het beoogde doeleinde in artikel 31 gelden voor dit doeleinde.

Om het in deze bepaling beoogde doeleinde te verwezenlijken, is het nodig dat Brussel Mobiliteit een beroep kan doen op verschillende gegevensbronnen om bijvoorbeeld de opgelijste gegevens te bekomen, met name:

- het Nationaal Register: leeftijd, geslacht, gender, statistische sector van de woonplaats;
- de Kruispuntbank van Ondernemingen en De Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid: sociaal-economische positie volgens woonplaats op het niveau van statistische sector (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie, geslacht, percentage deeltijds werk, Nace-bel code 2008 van de sector van activiteit), sociaal-economische positie volgens werkplaats op het niveau van statistische sector (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie, geslacht, percentage deeltijds werk, Nace-bel code 2008 van de sector van activiteit);
- de DIV: gegevens in verband met voertuigen;
- de Kruispuntbank van de voertuigen: gegevens in verband met voertuigen;
- Belcotax: inkomensgegevens;
- de Censur: leeftijd, geslacht of gender, statistische sector van de woonplaats, type woning, opleidingsniveau,

secteur statistique du lieu de travail des employés, secteur statistique du lieu de travail des indépendants, accès à un emplacement de stationnement privatif ;

- Demobel : les informations du registre national complétées par d'autres données ;
- safe.brussels : données des caméras ANPR (pseudo-identifiant de la plaque du véhicule, type de véhicule via reconnaissance d'images, horodatage, véhicule immatriculé à l'étranger) ;
- Statbel : âge, sexe ou genre, données relatives aux véhicules, données relatives aux accidents de la circulation ;
- l'institut bruxellois de la statistiques et d'analyses : emplois internationaux ;
- la Police : toutes les données relatives aux accidents de la circulation ;
- les hôpitaux : les données liées aux lésions corporelles découlant des accidents de la circulation ;
- le SPF Santé : les données issues des hôpitaux liées aux lésions corporelles découlant des accidents de la circulation ;
- VIAPASS : les données issues de matériels embarqués ;
- les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public : les données citées dans cette disposition.

Certaines données sont parfois disponibles auprès de deux ou plusieurs sources. Toutefois, toutes ces sources ne seront pas consultées en même temps pour une même donnée pour le même échantillon ou pour la même enquête. En effet, en fonction des besoins, Bruxelles Mobilité s'adressera à l'une ou l'autre source.

Les données visées par l'article 32 sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses et au maximum 15 ans. Concernant la durée de conservation (15 ans) des données, celle-ci se justifie au regard des nécessités suivantes :

- analyser les tendances à long terme pour des situations qui évoluent lentement (par exemple, répartition des victimes selon le genre) ;
- agréger les données selon des références géographiques adaptées dans le temps. Conserver des données géographiques précises permet de pouvoir réagréger selon un nouveau découpage spatial qui évolue lui aussi. Par exemple, les macro-zones (qui sont des regroupements de secteurs statistiques utilisés pour le modèle multimodal de déplacement) ont été adaptées aux nouvelles réalités bruxelloises ;

statistische sector van de werkplaats van de werknemers, statistische sector van de werkplaats van de zelfstandigen, toegang tot een privéparkeerplaats;

- Demobel: de informatie uit het Nationaal Register aangevuld met andere gegevens;
- safe.brussels: gegevens van de ANPR-camera's (pseudo-identificatie van de nummerplaat van het voertuig, type voertuig via beeldherkenning, tijdstip, voertuig ingeschreven in het buitenland);
- Statbel: leeftijd, geslacht of gender, gegevens in verband met voertuigen, gegevens in verband met verkeersongevallen;
- Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse: internationale tewerkstelling;
- Politie: alle gegevens met betrekking tot verkeersongevallen;
- de ziekenhuizen: de gegevens met betrekking tot lichamelijke letsels ten gevolge van verkeersongevallen;
- de FOD Gezondheid: de gegevens van de ziekenhuizen met betrekking tot lichamelijke letsels ten gevolge van verkeersongevallen;
- VIAPASS: de gegevens afkomstig van de boordsystemen;
- de Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut: de in deze bepaling vermelde gegevens.

Bepaalde gegevens zijn soms beschikbaar bij twee of meer bronnen. Toch worden niet al deze bronnen tegelijk geraadpleegd voor hetzelfde gegeven, voor dezelfde steekproef of voor dezelfde enquête. Naargelang de behoeften zal Brussel Mobiliteit immers een specifieke bron kiezen.

De in artikel 32 vermelde gegevens worden bewaard zolang dit nodig is voor de uitvoering van de enquêtes, onderzoeken en analyses, en niet langer dan 15 jaar. Wat betreft de bewaartermijn (15 jaar) van de gegevens, deze is gerechtvaardigd op grond van volgende noden:

- analyse van de trends op lange termijn voor langzaam evoluerende situaties (bijvoorbeeld de genderverdeling van de slachtoffers);
- samenvoegen van de gegevens volgens geografische referenties die mettertijd aangepast worden, Het bijhouden van precieze geografische gegevens maakt het mogelijk de gegevens opnieuw samen te voegen op basis van een nieuwe ruimtelijke indeling. Deze indeling evolueert immers ook. Zo werden macrozones (groeperingen van statistische sectoren die gebruikt worden voor het multimodale verplaatstingsmodel) aangepast aan de nieuwe reële situaties in Brussel;

- disposer d'une base de données assez large pour avoir des statistiques stables et complètes (la variation d'une année à l'autre, concernant les accidents par exemple, peut être très importante) ;
- remonter dans le temps est nécessaire en cas de réaménagement de la voirie pour évaluer son impact en comparaison avec une situation avant réaménagement.

### Article 33

Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 § 2, 3°, les données traitées, les sources d'où elles proviennent et leur délai de conservation maximum.

Actuellement, Bruxelles Mobilité utilise des outils d'analyse et de modélisation des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière à l'échelle macroscopique et à l'échelle microscopique. Bruxelles Mobilité compte développer un nouvel outil de modélisation à l'échelle mésoscopique à moyen terme.

La modélisation des flux à l'échelle macroscopique se fait au niveau de la Région et de sa périphérie sur les principaux axes de circulation et sur les réseaux de transport public pour des périodes comprises entre 4 heures à 1 heure. Ce type de modèle permet de refléter les itinéraires empruntés en minimisant les temps de parcours avec une prise en compte de la congestion.

La modélisation des flux à l'échelle mésoscopique se fait au niveau de sous parties de la Région de Bruxelles-Capitale ou le long de corridors pour des périodes comprises entre 1 heure et 15 minutes. Les interactions entre les véhicules sont prises en compte de façon à reproduire de manière plus réaliste les problèmes de congestion.

La modélisation des flux à l'échelle microscopique se fait au niveau des carrefours ou des corridors de faible longueur pour des périodes de 15 minutes ou moins. Les interactions entre les véhicules sont encore plus finement modélisées pour reproduire au mieux les problèmes de congestion à l'échelle des carrefours.

La création et l'utilisation d'un modèle multimodal de déplacement macroscopique a deux objectifs principaux :

- d'une part : extrapolation des données de déplacements et de flux sur les réseaux de transport (calculs, projections et estimations de parts modales à des échelles relativement fines, calculs des distances parcourues sur les réseaux ventilées par modes de déplacement, charges de trafic sur les réseaux, comparaison des temps de parcours et de l'accessibilité multimodes...);
- d'autre part : aide à la décision en testant des scénarios de modification importante de la demande en

- beschikken over een vrij ruime databank met het oog op stabiele en volledige statistieken (voor ongevallen kunnen de cijfers bijvoorbeeld sterk verschillen van jaar tot jaar);
- teruggaan in de tijd is nodig bij een heraanleg van de weg om de impact ervan te kunnen evalueren in vergelijking met de situatie voor de heraanleg.

### Artikel 33

Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 § 2, 3° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens, de bronnen waarvan ze afkomstig zijn en de maximale bewaartermijn.

Momenteel gebruikt Brussel Mobiliteit tools voor de analyse en modellering van verplaatsingen, gedrag en mobiliteitsstromen en verkeersveiligheid op macro- en microniveau. Brussel Mobiliteit wil op middellange termijn een nieuwe modelleringstool op mesoscopisch niveau ontwikkelen.

De modellering van de verkeersstromen op macroscopisch niveau wordt uitgevoerd op het niveau van het Gewest en de rand op de grote verkeersassen en op de openbare vervoersnetwerken voor periodes tussen 4 uur en 1 uur. Dit type model maakt het mogelijk de gevolgde routes weer te geven waarbij de reistijd zo kort mogelijk wordt gehouden en rekening wordt gehouden met de congestie.

De modellering van de stromen op mesoscopisch niveau wordt uitgevoerd op het niveau van deelgebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of langs corridors voor periodes tussen 1 uur en 15 minuten. Er wordt rekening gehouden met interacties tussen voertuigen om congestieproblemen op een meer realistische manier weer te geven.

De modellering van de stromen op microscopisch niveau gebeurt op het niveau van kruispunten of langs korte corridors voor periodes van 15 minuten of minder. Interacties tussen voertuigen worden nog nauwkeuriger gemodelleerd om congestieproblemen op kruispuntniveau zo goed mogelijk weer te geven.

De uitwerking en het gebruik van een macroscopisch multimodaal model beantwoordt aan twee hoofddoelstellingen:

- enerzijds: extrapolatie van gegevens over verplaatsingen en stromen op de vervoersnetten (berekeningen, projecties en ramingen van modale aandelen op vrij nauwkeurige schaal, berekening van de afgelegde afstanden op de netten, uitgesplitst per vervoerswijze, verkeersdruk op de netten, vergelijking van trajecttijd van de multimodale toegankelijkheid ...);
- anderzijds: hulp bij de besluitvorming via het uittesten van scenario's voor belangrijke wijzigingen in de vraag

déplacements et de l'offre de transport (report modal, report d'itinéraire, charges de trafic sur les réseaux...).

L'extrapolation de données comme le calcul des distances parcourues ventilées par type de mode de déplacement répond à des obligations européennes en termes de rapportage d'émissions polluantes dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises. À cet égard, on peut citer :

- la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, transposée par l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ;
- la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée par l'ordonnance du 1<sup>er</sup> avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

Pour modéliser les flux sur les différents réseaux de transport, le modèle doit être nourri avec une quantité importante de données suffisamment détaillées dans le temps et dans l'espace.

La demande en déplacements (statistiques annuelles de population et d'emplois) est agrégée à l'échelle des secteurs statistiques.

Les flux de voyageurs modélisés au niveau macroscopique servent de données d'entrée pour les modélisations à l'échelle mésoscopique ou microscopique. Pour pouvoir extrapoler les flux de voyageurs ou tester des scénarios à ces échelles spatiales et temporelles plus fines, les modèles doivent aussi être alimentés par des données de comptage selon un découpage temporel pouvant aller jusqu'à 5 minutes.

Concernant le calibrage des flux de véhicules : afin d'obtenir un modèle de qualité, il est indispensable de connaître les flux de véhicules de manière la plus précise possible au niveau spatial et temporel. Parmi les sources de données qui permettent cela, les données des caméras ANPR, croisées avec les données de la DIV, sont particulièrement nécessaires car elles permettent de quantifier les volumes de véhicules qui passent devant les caméras avec des informations sur les véhicules (puissance fiscale, privé ou de société, secteur statistique du domicile de l'utilisateur du véhicule – propriétaire ou personne qui utilise le véhicule dans le cas d'un leasing ou d'une société...). Il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations.

naar verplaatsingen en in het vervoersaanbod (modal shift, verschuiving in routekeuze, verkeersdruk op de netten, ...).

De extrapolatie van gegevens zoals de berekening van de afgelegde afstand per vervoerswijze beantwoordt aan de Europese verplichtingen inzake rapportering van vervuilende uitstoot in de sector van het personen- of goederenvervoer. In dat verband kan verwezen worden naar:

- richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, omgezet door de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing;
- richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, omgezet door de ordonnantie van 1 april 2014 die de ordonnantie wijzigt van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving.

Om de stromen op de vervoernetten te modelleren is er een grote hoeveelheid gegevens vereist die gedetailleerd genoeg zijn in tijd en ruimte.

De vraag naar verplaatsingen (jaarlijkse statistieken betreffende bevolking en tewerkstelling) wordt samengevoegd op het niveau van de statistische sectoren.

De reizigersstromen gemodelleerd op macroscopisch niveau dienen als basisgegevens voor de modelleringen op mesoscopisch of microscopisch niveau. Om de reizigersstromen te kunnen extrapoleren of om scenario's op fijnere schaal in tijd en ruimte te kunnen testen moeten de modellen ook worden gevoed met telgegevens op een tijdschaal tot 5 minuten.

Wat betreft de ijking van de voertuigstromen: om tot een kwaliteitsvol model te komen, is het nodig de voertuigstromen zo precies mogelijk te kennen wat betreft tijd en ruimte. Hiervoor zijn de gegevens van de ANPR-camera's, aangevuld met die van de DIV, een bijzonder nuttige bron omdat ze het mogelijk maken de voertuigstromen langs de camera's te kwantificeren aan de hand van informatie over de voertuigen (fiscaal vermogen, privévoertuig of bedrijfswagen statistische sector van de woonplaats van de gebruiker van het voertuig - eigenaar of persoon die het voertuig gebruikt als leasewagen of bedrijfswagen, ...) Op dit moment bestaat er geen enkele andere manier om deze gegevens te bekomen.

Concernant les données issues des caméras, tout comme pour la finalité visée à l'article 31, aucune image n'est demandée. Il s'agit de métadonnées avec un pseudo-identifiant de la plaque nécessaire au couplage des données de la DIV. Les données sont agrégées temporellement par le responsable de la source (par tranches horaires) en amont avant réception par Bruxelles Mobilité. La durée de conservation des données est de deux ans, soit la durée de calage du modèle.

#### *Article 34*

Cet article prévoit une possibilité pour le Gouvernement d'arrêter pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables, telles que la fréquence des analyses, des enquêtes, des mises à jour des outils d'analyse et de modélisation ou des destinataires spécifiques (parmi les catégories de destinataires visées par la présente ordonnance).

Ces arrêtés du Gouvernement seront soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données, conformément à l'article 36.4 du RGPD. Cette précision a pour objectif de permettre au Gouvernement bruxellois d'utiliser les facultés visées à l'article 26, § 1, 2<sup>e</sup> alinéa et § 2 de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données lesquelles sont conditionnées à ce que l'avis soit prévu par un loi, un décret ou une ordonnance.

Dans le cas où le destinataire précisé par le Gouvernement ne pourrait recevoir que des données anonymisées, aucun avis de l'APD ne devrait être sollicité.

### **CHAPITRE V Codification**

#### *Article 35*

L'article autorise le Gouvernement à codifier et mettre en concordance une série de dispositions législatives, ainsi que leurs arrêtés d'exécution, en y apportant les modifications qui se recommandent dans un but de simplification formelle, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions.

Cette procédure vise à assurer une meilleure lisibilité et partant une meilleure sécurité juridique de l'ensemble des réglementations en lien avec la mobilité.

Wat betreft de cameragegevens wordt er, net als voor het beoogde doeleinde in artikel 31, geen beeldmateriaal gevraagd. Het betreft metagegevens met een pseudo-identificatie van de nummerplaat die nodig is voor de koppeling met de gepseudonimiseerde DIV-gegevens. De gegevens worden tijdelijk samengevoegd door de verantwoordelijke voor de bron (per tijdslot) vóór Brussel Mobiliteit ze ontvangt. De bewaartermijn van de gegevens bedraagt twee jaar, wat overeenstemt met de termijn voor het opzetten van het model.

#### *Artikel 34*

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid voor de regering om bij besluit voor elk van de in artikel 30 bedoelde doeleinden bijkomende nadere toepassingsregels te bepalen, zoals de frequentie van de analyses, enquêtes, bijwerkingen van de analyse en modelleringstools of specifieke ontvangers (binnen de in onderhavige ordonnantie genoemde categorieën ontvangers).

Deze besluiten moeten ter advies worden voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, overeenkomstig artikel 36.4 van de AVG. Deze verduidelijking heeft tot doel de Brusselse Regering in staat te stellen gebruik te maken van de mogelijkheden bedoeld in artikel 26, § 1, 2<sup>e</sup> lid en § 2 van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, dewelke onderworpen zijn aan de voorwaarde dat het advies bij wet, decreet of ordonnantie wordt voorzien.

Indien de door de regering opgegeven ontvanger alleen geanonimiseerde gegevens zou kunnen ontvangen, moet geen advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit worden gewonnen.

### **HOOFDSTUK V Codificatie**

#### *Artikel 35*

Dit artikel machtigt de regering tot codificatie en harmonisatie van een reeks wettelijke bepalingen en de uitvoeringsbesluiten daarvan, door daarin de nodige wijzigingen aan te brengen met het oog op vormelijke vereenvoudigingen, onverminderd de in die bepalingen vervatte beginselen.

Deze procedure moet zorgen voor een betere leesbaarheid en dus voor meer rechtszekerheid van alle reglementen in verband met mobiliteit.

**CHAPITRE VI**  
**Dispositions modificatives**

*Articles 36 à 37*

Ces articles modifient le CoBAT afin de renforcer la conformité et cohérence au plan régional de mobilité des instruments prévus par le CoBAT.

Ainsi, l'article 126, § 11, 3° du CoBAT est modifié afin de prévoir que les dérogations au PRM sont possibles pour autant qu'elles aient été approuvées par Bruxelles Mobilité.

L'approbation par Bruxelles Mobilité intervient dans le cadre de l'article 194/1 § 2 du CoBAT, sous le couvert d'acte administratif distinct. La demande d'avis auprès de Bruxelles Mobilité concernant une dérogation au PRM suspend donc la procédure conformément à l'article 194/1, § 2, alinéa 2. Toutefois, dans les faits, le délai de remise de cet avis devrait a priori être similaire à la durée de remise d'avis sur permis d'urbanisme en début de procédure qui est de 30 jours.

La référence à l'ordonnance du 26 juillet 2013 qui est abrogée est remplacée par une référence à la présente ordonnance.

**CHAPITRE VII**  
**Dispositions transitoires**

*Article 38*

Cet article prévoit que le plan régional de mobilité tel qu'approuvé par le Gouvernement en date du 25 mars 2021 fait fonction de PRM au sens de la présente ordonnance jusqu'à l'adoption d'un nouveau PRM conformément à la présente ordonnance.

Par conséquent, le plan régional de mobilité du 25 mars 2021 fait courir tous les délais découlant de l'adoption du PRM.

**HOOFDSTUK IV**  
**Wijzigingsbepalingen**

*Artikelen 36 tot 37*

Deze artikelen wijzigen het BWRO om de overeenstemming en samenhang met het Gewestelijk mobiliteitsplan van de instrumenten waarin het BWRO voorziet te versterken.

Artikel 16, § 11, 3° van het BWRO wordt dan ook gewijzigd om ervoor te zorgen dat afwijkingen van het gewestelijke mobiliteitsplan mogelijk zijn op voorwaarde dat Brussel Mobiliteit ze heeft goedgekeurd.

De goedkeuring door Brussel Mobiliteit gebeurt in het kader van artikel 194/1 § 2 van het BWRO, onder dekking van een afzonderlijke bestuurshandeling. De adviesaanvraag bij Brussel Mobiliteit over een afwijking van het GMP schort dan ook de procedure op in overeenstemming met artikel 194/1, § 2, tweede lid. In de praktijk zou de termijn voor het uitbrengen van dit advies a priorivergelijkbaar moeten zijn met de termijn van dertig dagen voor het uitbrengen van een advies over een stedenbouwkundige vergunning aan het begin van de procedure.

De verwijzing naar de ordonnantie van 26 juli 2013, die wordt opgeheven, wordt vervangen door een verwijzing naar deze ordonnantie.

**HOOFDSTUK VII**  
**Overgangsbepalingen**

*Artikel 38*

In dit artikel wordt bepaald dat het Gewestelijk mobiliteitsplan zoals op 25 maart 2021 goedgekeurd door de regering geldt als het GMP in de zin van deze ordonnantie totdat een nieuw GMP overeenkomstig deze ordonnantie is vastgesteld.

Bijgevolg doet het Gewestelijk mobiliteitsplan van 25 maart 2021 alle termijnen ingaan die voortvloeien uit de vaststelling van het GMP.

CHAPITRE VIII  
**Dispositions abrogatoires**

*Article 39*

Cet article abroge l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions.

CHAPITRE IX  
**Entrée en vigueur**

*Article 40*

Cet article concerne l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Il prévoit une entrée en vigueur différée du chapitre III qui entrera en vigueur en même temps que l'arrêté qui adoptera les mesures nécessaires à son exécution et ce, afin de permettre un fonctionnement optimal de la Commission régionale de la Mobilité durant cette période transitoire.

Il prévoit également une entrée en vigueur différée de l'article 32, § 1<sup>er</sup>, a) à savoir l'article qui vise à l'obtention des données d'accidentologies. En effet, celle-ci étant des données policières et au vu de l'avis du COC, il faut attendre une modification de la réglementation fédérale avant la mise en œuvre de cet article.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

HOOFDSTUK VIII  
**Opheffingsbepalingen**

*Artikel 39*

Dit artikel heft de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit op.

HOOFDSTUK IX  
**Inwerkingtreding**

*Artikel 40*

Dit artikel betreft de inwerkingtreding van de ordonnantie.

Het voorziet in een uitgestelde inwerkingtreding van hoofdstuk III, dat tegelijk in werking treedt als het besluit dat de noodzakelijke maatregelen voor de uitvoering ervan zal aannemen, en dit om een optimale werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie mogelijk te maken tijdens deze overgangperiode.

Het voorziet ook in een uitgestelde inwerkingtreding van artikel 32, § 1, a), namelijk het artikel met betrekking tot het verkrijgen van ongevalgegevens. Aangezien het om politiegegevens gaat, en gezien het advies van het COC, is het noodzakelijk om te wachten op een wijziging in de federale regelgeving alvorens dit artikel in werking te laten treden.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE**

**instituant un cadre en matière de planification,  
de mise en œuvre et de suivi de la politique  
de mobilité et de sécurité routière**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

**CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
Dispositions générales**

*Article 1<sup>er</sup>*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

*Article 2*

Dans la présente ordonnance, on entend par :

- 1° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement telle que définie au chapitre 7 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° Commission : la Commission régionale de la Mobilité visée au chapitre 3 de la présente ordonnance ;
- 3° Observatoire : l'Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière créé par l'article 3 de la présente ordonnance ;
- 4° Plan complémentaire : le plan thématique en matière de mobilité, qui précise les objectifs et les mesures en matière de mobilité par mode de transport, par type d'activité ou type de public ;
- 5° PCM : le plan communal de mobilité, tel que défini à l'article 10 de la présente ordonnance ;
- 6° PRM : le plan régional de mobilité, tel que défini à l'article 4 de la présente ordonnance ;
- 7° Pseudo-identifiant : identifiant généré par application d'une fonction de pseudonymisation et utilisé dans le cadre d'un traitement de données pseudonymisées

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE  
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES  
VAN DE RAAD VAN STATE**

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**tot vaststelling van een kader voor de  
planning, uitvoering en opvolging van het  
mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

**HOOFDSTUK I  
Algemene bepalingen**

*Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

*Artikel 2*

In deze ordonnantie verstaat men onder:

- 1° Parkeeragentschap: Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 vande ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 2° Commissie: de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van deze ordonnantie;
- 3° Observatorium: het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht bij artikel 3 van deze ordonnantie;
- 4° Aanvullend plan: het themaplan op het gebied van mobiliteit, met een beschrijving van de doelstellingen en de maatregelen inzake mobiliteit per vervoerswijze, soort activiteit of doelgroep;
- 5° GemMP: het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 10 van deze ordonnantie;
- 6° GMP: het gewestelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 4 van deze ordonnantie;
- 7° Pseudo-identificatie: identificatiegegevens gegenereerd via een functie voor pseudonimisering in het kader van een verwerking van gepseudonimiseerde gegevens;



- 8° Réseau de mobilité : un ensemble de sections de voiries, d'espaces publics et de carrefours contigus répartis uniformément sur le territoire régional afin d'assurer des déplacements sécurisés et performants pour l'ensemble des modes de déplacement ;
- 9° RIE : le rapport sur les incidences environnementales visé par la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- 10° secteur statistique : unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes et anciennes communes par Statbel pour la diffusion de ses statistiques à un niveau plus fin que le niveau communal ;
- 11° STIB : la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, créée en vertu de l'ordonnance du 22 novembre 1990 de la Région de Bruxelles-Capitale, opérateur de transport public en Région de Bruxelles-Capitale.

## CHAPITRE II

### Instruments de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité

#### Section 1<sup>re</sup> – Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière

##### Article 3

Il est créé un Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière chargé des missions suivantes :

- 1° d'analyser l'ensemble des évolutions et tendances en matière de mobilité et de sécurité routière ;
- 2° de préparer l'élaboration du PRM et l'évaluation objective de sa mise en œuvre ;
- 3° de réaliser le traitement des données nécessaires à la réalisation de ces missions.

Le Gouvernement peut confier à l'Observatoire d'autres missions spécifiques en lien avec la politique de mobilité.

Dans l'exercice de ses missions, l'Observatoire intègre les aspects d'inclusivité.

#### Section 1<sup>re</sup> – Plan régional de mobilité

##### Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités

##### Article 4

Le PRM est l'instrument stratégique, d'orientation et de programmation qui définit l'ensemble de la politique de mobilité, de sécurité routière et de la politique d'aménagement de la voirie publique en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Le PRM s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement durable.

##### Article 5

Le Gouvernement adopte un PRM, applicable à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur. Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.

- 8° Mobiliteitsnetwerk: een geheel van aaneengesloten verkeerswegen, openbare ruimten en knooppunten die gelijkmatig over het gewest zijn verspreid om te zorgen voor veilige en efficiënte verplaatsingen voor alle vervoerswijzen.
- 9° MER: het milieueffectenrapport als bedoeld in Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;
- 10° De statistische sector: de territoriale basiseenheid die ontstaan is uit een opdeling van de gemeenten en de vroegere gemeenten door Statbel voor de verspreiding van statistieken op een gedetailleerder niveau dan het gemeentelijk niveau.
- 11° MIVB: de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel, opgericht bij de ordonnantie van 22 november 1990 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, openbaarvervoeroperator in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## HOOFDSTUK II

### Instrumenten voor de planning en uitvoering van het mobiliteitsbeleid

#### Afdeling 1 – Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid.

##### Artikel 3

Er wordt een Brussels Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht belast met de volgende taken:

- 1° het analyseren van alle ontwikkelingen en trends inzake mobiliteit en verkeersveiligheid;
- 2° de uitwerking en de objectieve evaluatie van de uitvoering van het GMP voor te bereiden;
- 3° de verwerking van de gegevens die nodig zijn om deze taken uit te voeren.

De regering kan het Observatorium belasten met andere specifieke taken die verband houden met het mobiliteitsbeleid.

Bij het vervullen van zijn opdrachten houdt het observatorium rekening met de inclusiviteitsaspecten.

#### Afdeling 1 – Gewestelijk mobiliteitsplan.

##### Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

##### Artikel 4

Het GMP is het strategische, richtinggevende en programmatorische instrument dat het volledige beleid op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en beleid rond de inrichting van de openbare weg met betrekking tot mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt.

Het GMP is in overeenstemming met de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

##### Artikel 5

De regering neemt een GMP aan dat van toepassing is op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een periode van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan. Het blijft evenwel van kracht tot het door ander plan wordt vervangen.

*Sous-section 2 – Contenu**Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. Le PRM comprend au moins une partie stratégique et une partie réglementaire.

§ 2. La partie stratégique reprend au minimum :

- 1° une évaluation du PRM précédent ;
- 2° les objectifs de la politique régionale de mobilité ;
- 3° un plan d'action consistant en un programme opérationnel qui comprend des indicateurs budgétaires et temporels.
- 4° les modalités opérationnelles de la mise en œuvre.

La partie stratégique prend en compte l'ensemble des différentes composantes qui constituent la politique de mobilité, de la sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique régionale notamment, l'infrastructure, les services, la réglementation et la tarification, les technologies, les données et la gouvernance, et assure un équilibre dans la prise en compte de celles-ci.

§ 3. La partie réglementaire reprend au minimum :

- 1° les prescriptions qui permettent d'assurer la qualité des réseaux de mobilité ;
- 2° les instruments permettant la mise en œuvre du PRM.

*Sous-section 3. - Procédure d'élaboration**Article 7*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement évalue le PRM précédent conformément à l'article 8 et concerté les communes ainsi que les acteurs dont il détermine la liste. Le Gouvernement détermine le périmètre minimal pour cette concertation.

§ 2. En concertation avec les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement élabore un projet de PRM et réalise un rapport sur les incidences environnementales. Dans ce cadre, la Commission sera également consulté.

À la demande du Gouvernement et dans le délai fixé par celui-ci, chaque administration régionale concernée et chaque organisme d'intérêt public régional concerné fournit les éléments nécessaires à l'élaboration du RIE.

§ 3. Le Gouvernement communique pour avis le projet de PRM et le RIE simultanément aux communes, aux instances consultatives et aux organismes dont il établit la liste. Les organismes suivants font au minimum partie de la liste visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> :

- la STIB,
- L'Agence du stationnement,
- Brulocalis,
- Bruxelles Environnement,
- Perspective.brussels,
- Urban.brussels
- la Commission régionale de la mobilité,
- le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale,

*Onderafdeling 2 – Inhoud**Artikel 6*

§ 1. Het GMP bestaat ten minste uit een strategisch en een reglementair deel.

§ 2. Het strategische deel omvat ten minste:

- 1° een evaluatie van het vorige GMP;
- 2° de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;
- 3° een actieplan bestaande uit een operationeel programma dat budgettaire en tijdsindicatoren omvat;
- 4° de operationele nadere regels voor de uitvoering.

Het strategische deel houdt rekening met alle verschillende componenten waaruit het gewestelijke beleid rond mobiliteit, verkeersveiligheid en de inrichting van de gewestelijke openbare weg bestaat, waaronder infrastructuur, diensten, reglementering en tarifiering, technologieën, gegevens en governance, en zorgt voor een evenwichtige afweging van deze componenten.

§ 3. Het reglementaire gedeelte omvat ten minste:

- 1° de voorschriften teneinde de kwaliteit van mobiliteitsnetwerken te waarborgen;
- 2° de instrumenten voor de uitvoering van het GMP.

*Onderafdeling 3 – Opstelprocedure**Artikel 7*

§ 1. De regering evalueert het vorige GMP in overeenstemming met artikel 8 en pleegt overleg met de gemeenten alsook betrokken partijen waarvan zij de lijst bepaalt. De regering bepaalt de minimumomvang van dit overleg.

§ 2. In overleg met de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de regering een ontwerp van GMP op, evenals een milieueffectenrapport. In dit verband zal ook de Commissie worden geraadpleegd.

Op verzoek van de regering en binnen de door haar vastgestelde termijn verstrekt elk betrokken gewestelijk bestuur en elke betrokken gewestelijke instelling van openbaar nut de vereiste elementen voor de opstelling van het MER.

§ 3. De regering deelt het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig mee aan de gemeenten, de adviesorganen en de organisaties waarvan zij een lijst opstelt. Minimum maken de volgende instellingen deel uit van de lijst bedoeld in lid 1:

- MIVB,
- Parkeeragentschap,
- Brulocalis,
- Leefmilieu Brussel,
- Perspective brussels,
- Urban.brussels;
- De Gewestelijke Mobiliteitscommissie,
- De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

- la Commission régionale de développement
- et Conseil de l'environnement.

Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande. À défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 4. Simultanément, le Gouvernement soumet le projet de PRM et le RIE à enquête publique pendant soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affichage dans les communes, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise, diffusés dans la Région, par un communiqué diffusé par voie radiophonique, électronique et télévisée. L'enquête publique est annoncée sur le site internet de l'Administration du Service public régional de Bruxelles qui est en charge de la mobilité. Le début et la fin de l'enquête publique sont précisés dans l'annonce.

Les documents soumis à l'enquête publique sont déposés pendant soixante jours, pour consultation par le public, sur le site internet visé à l'alinéa 2 ainsi qu'à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et les observations sont adressées au Gouvernement par voie électronique ou par voie postale avant la clôture de l'enquête publique.

Le Gouvernement communique au Parlement et aux communes une copie des réclamations et des observations dans les cent-vingt jours de la clôture de l'enquête publique.

§ 5. La moitié des délais visés au paragraphe 3 et au paragraphe 4, 1<sup>er</sup> alinéa se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'au moins deux semaines.

§ 6. Simultanément à l'enquête publique visée au paragraphe 4, le Gouvernement transmet pour information aux deux autres Régions, au Fédéral et aux communes limitrophes de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet de PRM et son RIE. Les deux autres Régions et le Fédéral disposent de soixante jours pour remettre leur éventuel avis.

§ 7. Dans les huit mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adapte le projet de PRM, en fonction des avis et observations visés aux paragraphes 3, 4, et 6 et adopte le PRM.

L'arrêté adoptant le PRM est publié au *Moniteur belge*.

L'arrêté adoptant définitivement le plan résume, dans sa motivation :

- la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan ;
- la manière dont le rapport sur les incidences environnementales, lorsque celui-ci est requis, les avis, réclamations et observations émis au cours de la procédure ont été pris en considération ;
- les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Le Gouvernement communique le PRM au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

- De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie,
- en de Milieuraad.

De adviezen worden binnen zestig dagen overgemaakt. Bij ontstentenis worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 4. Gelijktijdig onderwerpt de regering het ontwerp-GMP en het MER aan een zestig dagen durend openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het gewest, door een aankondiging in het *Belgisch Staatsblad* en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het gewest worden verspreid, alsook door een mededeling verspreid via elektronische weg en op radio en televisie. Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd op de website van het bestuur van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel dat bevoegd is voor mobiliteit. Het begin en het einde van het openbaar onderzoek worden in de aankondiging vermeld.

De documenten die in het kader van het openbaar onderzoek worden ingediend, worden gedurende zestig dagen ter inzage van het publiek neergelegd op de in het tweede lid bedoelde website en in het gemeentehuis van elk van de gemeenten in het Gewest.

Klachten en opmerkingen worden vóór de sluiting van het openbaar onderzoek langs elektronische weg of per post aan de regering toegezonden.

De regering deelt aan het Parlement en aan de gemeenten binnen honderdtwintig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een afschrift van de bezwaren en opmerkingen mede.

§ 5. De in de paragrafen 3 en 4, eerste lid, bedoelde termijnen vallen voor de helft buiten de periodes van de schoolvakanties van minstens twee weken.

§ 6. Gelijktijdig met het openbaar onderzoek bedoeld in paragraaf 4 deelt de regering het ontwerp-GMP en het bijbehorende MER ter informatie mee aan de twee andere gewesten, de federale overheid en de aangrenzende gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De twee andere gewesten en de federale overheid beschikken over zestig dagen om hun eventuele advies in te dienen.

§ 7. Binnen acht maanden na de sluiting van het openbaar onderzoek past de regering het ontwerp-GMP aan op basis van de adviezen en opmerkingen bedoeld in paragrafen 3, 4 en 6 en neemt ze het GMP aan.

Het besluit tot goedkeuring van het GMP wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Het besluit tot definitieve goedkeuring van het plan geeft in zijn motivatie een bondige samenvatting van:

- De wijze waarop de milieuoverwegingen in het plan geïntegreerd werden;
- de wijze waarop het milieueffectenrapport, wanneer dit vereist is, en de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden uitgebracht tijdens de procedure, in overweging werden genomen;
- de redenen die geleid hebben tot de keuze van het plan zoals het werd goedgekeurd, rekening houdend met de overwogen andere redelijke oplossingen.

De regering deelt het GMP mee aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Dans les trente jours de l'adoption du PRM, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.

Le Gouvernement met le PRM, le RIE et la motivation visée à l'alinéa 3 à disposition du public sur le site internet visé au paragraphe 4, alinéa 2. Le Gouvernement peut prévoir des modalités supplémentaires de mise à disposition.

#### *Sous-section 4 – Suivi du plan*

##### *Article 8*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement évalue de manière objective la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature.

§ 2. L'évaluation s'appuie au minimum sur :

- une analyse des enjeux et objectifs régionaux en lien avec les évolutions observées en matière de mobilité qui s'appuie, dans la mesure du possible, sur les données objectives disponibles ;
- une identification du niveau de mise en œuvre des actions et des mesures du PRM au niveau régional et local ;
- une concertation des communes.
- une consultation de la Commission.

§ 3. L'Observatoire identifie, en concertation avec les communes, les données et indicateurs déterminant le niveau de mise en œuvre des actions afin d'assurer un suivi uniformisé pour les actions entreprises par chacune des entités du territoire régional.

Les communes communiquent dans les nonante jours de la demande, les données dont elles disposent, afin d'alimenter l'Observatoire.

Les données collectées et traitées par l'Observatoire sont mises à disposition des communes et de la Commission. Ces données sont pseudonymisées ou anonymisées avant leur transmission.

§ 4. Sur la base des travaux de l'Observatoire, le Gouvernement réalise un projet de rapport d'évaluation. Ce projet est soumis pour avis à la Commission et aux communes qui disposent de nonante jours, à partir de la demande, pour communiquer leurs avis ou analyses supplémentaires.

§ 5. Après cette collecte d'avis, le Gouvernement finalise son rapport d'évaluation, il en prend acte et le communique au Parlement, aux communes et sur son site web.

§ 6. Sur la base de cette évaluation, le Gouvernement précise les éventuelles actions correctrices à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM.

§ 7. Le Gouvernement opère un suivi et évalue la mise en œuvre et le degré d'exécution du PRM à l'échelle des communes.

Le Gouvernement transmet à chaque commune un rapport d'analyse qui la concerne et précise, le cas échéant, des recommandations d'actions correctrices, régionales ou communales, à mettre en œuvre sur son territoire. Chaque commune dispose de nonante jours pour communiquer au Gouvernement, sur la base de cette évaluation, une note qui détermine les actions entreprises et les actions correctrices que la commune prévoit de mettre en œuvre et, le cas échéant, détermine s'il y a lieu de modifier son PCM.

Binnen dertig dagen na de goedkeuring van het GMP stelt de regering de gemeenten en de adviesorganen die in het kader van de opstellingsprocedure van dit plan zijn geraadpleegd, van deze goedkeuring in kennis.

De regering stelt het GMP, het MER en de in het derde lid bedoelde motivering ter beschikking van het publiek op de in paragraaf 4, tweede lid, bedoelde website. De regering kan voorzien in aanvullende voorwaarden voor beschikbaarstelling.

#### *Onderafdeling 4 – Follow-up van het plan*

##### *Artikel 8*

§ 1. De regering evalueert op objectieve manier de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur.

§ 2. De evaluatie gebeurt ten minste op basis van:

- een analyse van de gewestelijke doelstellingen in verband met de opgetekende ontwikkelingen op mobiliteitsvlak, zoveel mogelijk gebaseerd op beschikbare objectieve gegevens;
- een vaststelling van het uitvoeringsniveau van de acties en maatregelen van het GMP;
- een overleg met de gemeenten;
- een raadpleging van de Commissie

§ 3. Het Observatorium identificeert, in overleg met de gemeenten, de gegevens en indicatoren die het uitvoeringsniveau van de acties bepalen met het oog op een eenvormige opvolging van de acties die door elke entiteit op het gewestelijke grondgebied ondernomen werden.

De gemeenten delen de gegevens waarover zij beschikken binnen negentig dagen na het verzoek daartoe mee aan het Observatorium.

De door het Observatorium ingezamelde en verwerkte gegevens worden ter beschikking van de gemeenten en de Commissie gesteld. Deze gegevens worden gepseudonimiseerd of geanonimiseerd vóór hun verzending.

§ 4. Op basis van de werkzaamheden van het observatorium stelt de regering een ontwerp van evaluatieverslag op. Dit ontwerp wordt ter advies voorgelegd aan de commissie en aan de gemeenten, die beschikken over negentig werkdagen, te rekenen vanaf het verzoek, om hun adviezen of bijkomende analyses mee te delen.

§ 5. Na het verzamelen van adviezen werkt de regering haar evaluatieverslag af, neemt er akte van en deelt het mee aan het Parlement, aan de gemeenten en op z'n website.

§ 6. Op basis van deze evaluatie bepaalt de regering welke corrigerende acties eventueel moeten worden genomen en of het GMP moet worden gewijzigd.

§ 7. De regering volgt en evalueert de uitvoering en de uitvoeringsgraad van het GMP bij de gemeenten.

De regering zendt elke gemeente een analyseverslag toe dat op die gemeente betrekking heeft en preciseert indien nodig aanbevelingen voor de gewestelijke of gemeentelijke corrigerende acties die op het grondgebied van de gemeente uitgevoerd moeten worden. Elke gemeente beschikt over negentig dagen om op basis van deze evaluatie een nota aan de regering te bezorgen waarin de ondernomen acties en de corrigerende acties die de gemeente beoogt uit te voeren en waarin de gemeente indien nodig aangeeft of haar GemMP aangepast dient te worden.

À l'expiration des délais visés à l'alinéa précédent et au § 3, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.

#### *Sous-section 5 – Modification du plan*

##### *Article 9*

§ 1<sup>er</sup>. La procédure visée à l'article 7 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au PRM.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les modifications apportées à la partie stratégique visée à l'article 6 § 2 et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités prévues à l'article 7.

Ne constituent pas des modifications du plan, les modalités budgétaires et d'échéance des actions.

§ 2. Lorsque le PRM est modifié, les communes disposant d'un PCM déterminent s'il y a lieu de modifier leur PCM et l'adaptent éventuellement en conséquence. Le cas échéant, elles transmettent leur PCM au Gouvernement.

#### **Section 2 – Plan communal de mobilité**

##### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités*

##### *Article 10*

Chaque commune de la Région peut adopter un PCM valable sur l'ensemble de son territoire.

Le PCM décline opérationnellement le PRM à l'échelle communale. Il respecte la partie réglementaire du PRM et s'inscrit dans les orientations de la partie stratégique du PRM.

##### *Sous-section 2. - Contenu*

##### *Article 11*

Le PCM est un plan d'action qui consiste en un programme opérationnel comprenant au minimum :

- les objectifs de mise en œuvre de toutes les actions liées aux objectifs du PRM ;
- une estimation des moyens budgétaires qui seront alloués aux actions ;
- des indicateurs temporels permettant d'anticiper et d'évaluer le degré de réalisation des actions prévues par le PCM.

##### *Sous-section 3 – Procédure d'élaboration*

##### *Article 12*

§ 1<sup>er</sup>. La commune élabore un projet de PCM en concertation avec la Région et les communes qui lui sont limitrophes.

§ 2. Le conseil communal adopte le projet de PCM et le soumet à une concertation citoyenne.

Na afloop van de in het vorige lid alinea en in § 3 bedoelde termijnen gelden de regels die zijn bepaald in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### *Onderafdeling 5 – Wijziging van het plan*

##### *Artikel 9*

§ 1. De in artikel 7 bedoelde procedure is van toepassing op elke wijziging die door de regering in het GMP wordt aangebracht.

In afwijking van lid 1 worden de wijzigingen aangebracht aan het strategische gedeelte bedoeld in artikel 6, § 2 en die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 bepaalde formaliteiten.

De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.

§ 2. Wanneer het GMP wordt gewijzigd, gaan alle gemeenten die over een GemMP beschikken na of wijziging van haar GemMP vereist is en passen dit eventueel overeenkomstig aan. De gemeenten bezorgen in voorkomend geval hun GemMP aan de regering.

#### **Afdeling 2 – Gemeentelijk mobiliteitsplan**

##### *Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen*

##### *Artikel 10*

Elke gemeente van het Gewest kan een GemMP goedkeuren dat geldt voor haar hele grondgebied.

Het GemMP is de operationele omzetting van het GMP op gemeentelijk niveau. Het voldoet aan het reglementaire gedeelte van het GMP en is in overeenstemming met de richtsnoeren van het strategische gedeelte van het GMP.

##### *Onderafdeling 2 – Inhoud*

##### *Artikel 11*

Een GemMP is een actieplan dat bestaat uit een operationeel programma met daarin minstens:

- de doelstellingen voor de uitvoering van de acties in verband met de doelstellingen van het GMP;
- een raming van de begrotingsmiddelen die aan de acties zullen worden toegewezen;
- tijdsindicatoren om te anticiperen op de mate waarin de acties voorzien door het GemMP zijn verwezenlijkt en deze te evalueren.

##### *Onderafdeling 3 – Opmaakprocedure*

##### *Artikel 12*

§ 1. De gemeente stelt haar ontwerp-GemMP op in overleg met het gewest en met de buurgemeenten van de gemeente in kwestie.

§ 2. De gemeenteraad stelt het ontwerp-GemMP vast en onderwerpt het aan burgeroverleg.

§ 3. Simultanément à la concertation citoyenne, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de PCM :

- 1° pour avis au Gouvernement ;
- 2° pour avis à chacune des communes bruxelloises qui lui sont limitrophes ;
- 3° pour information aux communes non bruxelloises qui lui sont limitrophes.

Dans les nonante jours qui suivent la réception du projet de PCM :

- le Gouvernement se positionne sur le projet de PCM et son adéquation avec le PRM et transmet son avis à la commune ;
- les communes visées au point 2° peuvent transmettre leurs éventuels avis à la commune.

§ 4. Au terme de la procédure visée aux paragraphes 2 et 3, la commune élabore un PCM en concertation avec la Région et le conseil communal adopte le PCM.

§ 5. La commune partage une copie des réclamations et observations émises sur le projet de PCM avec le Gouvernement et lui transmet pour information le PCM, dans un délai de trente jours suivant son adoption visée au paragraphe 4.

Le Gouvernement peut prendre acte de l'analyse de l'Observatoire de la conformité du PCM avec le PRM dans les soixante jours de sa réception.

À défaut d'avis du Gouvernement dans un délai visé à l'alinéa précédent, le PCM est présumé être conforme au PRM.

#### Article 13

Le Gouvernement peut arrêter les modalités de la procédure d'adoption des PCM en concertation avec les communes.

#### Sous-section 4 – Procédure de modification

#### Article 14

§ 1<sup>er</sup>. La commune modifie son PCM :

- 1° soit d'initiative, moyennant information du Gouvernement,
- 2° soit à la suite d'une modification du PRM qui rend son adaptation nécessaire conformément à l'article 9, § 2.

La procédure de modification est soumise aux dispositions des articles 12 et 13.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les modifications apportées au PCM et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises aux formalités prévues aux articles 12 et 13.

Ne constituent pas des modifications du plan les modalités budgétaires et d'échéance des actions.

Toutefois, la commune doit informer le Gouvernement de tout changement dans un délai de quarante-cinq jours, et le Gouvernement peut décider d'annuler cette décision dans un délai de soixante jours si il considère qu'il s'agit de modification substantielle.

§ 3. Tegelijk met het burgeroverleg legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerp-GemMP voor aan:

- 1° de Regering voor advies
- 2° voor advies aan alle aangrenzende gemeenten,
- 3° ter informatie aan de aangrenzende niet-Brusselse gemeenten.

Binnen negentig dagen na de ontvangst van het voorontwerp van GemMP:

- neemt de regering een standpunt in over het ontwerp van GemMP en de overeenstemming ervan met het GMP, en bezorgt ze haar advies aan de gemeente;
- De in punt 2° bedoelde gemeenten kunnen hun eventuele adviezen aan de gemeente meedelen.

§ 4. Na afloop van de in paragrafen 2 en 3 bedoelde procedure stelt de gemeente haar GemMP op in overleg met het Gewest en keurt de gemeenteraad het GemMP goed.

§ 5. De gemeente deelt een afschrift van de geformuleerde bezwaren en opmerkingen over het ontwerp van GemMP mee aan de regering en bezorgt laatstgenoemde ter informatie het GemMP binnen dertig dagen nadat het is aangenomen, zoals bedoeld in paragraaf 4.

De Regering kan akte nemen van de analyse door het Observatorium over de conformiteit van het GemMP met het GMP binnen zestig dagen na ontvangst ervan.

Als de regering geen advies uitbrengt binnen de in het vorige lid bedoelde termijn wordt het GemMP geacht conform met het GMP te zijn.

#### Artikel 13

De regering kan de nadere regels van de procedure tot goedkeuring van de GemMP's bepalen in overleg met de gemeenten.

#### Onderafdeling 4 – Wijzigingsprocedure

#### Artikel 14

§ 1. De gemeente wijzigt haar GemMP:

- 1° hetzij op eigen initiatief, na de regering te hebben ingelicht,
- 2° hetzij ten gevolge van een wijziging van het GMP die de aanpassing ervan overeenkomstig artikel 8, § 2, noodzakelijk maakt.

De wijzigingsprocedure is onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 12 en 13.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1., worden de wijzigingen die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan de in artikelen 12 en 13 bepaalde formaliteiten.

De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.

De gemeente moet echter elke wijziging binnen de vijfenveertig dagen ter informatie melden aan de Regering en die kan binnen de zestig dagen beslissen om die die beslissing te annuleren indien zij het als een belangrijke wijziging beschouwt.

*Sous-section 5 – Information du public**Article 15*

Chaque commune qui a adopté un PCM le met à disposition du public sur son site internet.

**Section 3 – Dispositif de partenariat Région-communes***Article 16*

Le Gouvernement peut déterminer en concertation avec les communes les dispositifs de partenariat encadrant les actions conjointes de la Région et d'une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale afin de permettre la mise en œuvre du PRM au sein d'une zone ou d'un quartier spécifique.

Ces dispositifs respectent la partie réglementaire du PRM et s'inscrivent dans les orientations de la partie stratégique du PRM. Ils visent à améliorer le cadre de vie dans les différents quartiers de la Région et à assurer la mise en œuvre et à garantir le bon fonctionnement des réseaux de mobilité.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités de mise en œuvre de ces dispositifs, ces dispositifs font au minimum l'objet d'un accord entre la Région et la ou les communes concernées sur leur planning de mise en œuvre et leurs conditions de financement. Ils comportent au minimum une phase d'étude, une phase de concertation citoyenne, une phase de mise en œuvre et une phase d'évaluation.

**Section 4 – Plans complémentaires thématiques***Article 17*

Le Gouvernement peut adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM.

Ces plans permettent notamment de décliner les actions reprises dans le PRM.

Ces plans sont indicatifs pour les organismes qui relèvent de la tutelle de la Région.

*Article 18*

Les communes peuvent adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM, et les éventuels plans complémentaires régionaux thématiques.

**Section 5 – Respect du PRM par les communes et autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région***Article 19*

Les communes et les autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région respectent le PRM dans la réalisation de leurs actions.

Dans l'hypothèse où les organismes visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont liés par un contrat de gestion, celui-ci est établi en conformité avec le PRM.

*Onderafdeling 5 – Informeren van het publiek**Artikel 15*

Elke gemeente die een GemMP aanneemt stelt het ter beschikking van het publiek op haar website.

**Afdeling 3 – Samenwerkingstool gewest-gemeenten***Artikel 16*

De regering kan in overleg met de gemeenten de samenwerkingstools voor de gezamenlijke acties van het gewest en een of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepalen om zo het GMP te kunnen uitvoeren binnen een specifiek gebied of een specifieke wijk.

Deze tools leven het regelgevende deel van het GMP na en stemt overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP. Ze beogen de leefomgeving te verbeteren in de verschillende wijken van het gewest en de uitvoering en goede werking van de mobiliteitsnetwerken te verzekeren.

De Regering kan de voorwaarden voor de uitvoering van deze tools bepalen. Deze tools zijn ten minste onderworpen aan een akkoord tussen het Gewest en de betrokken gemeente(n) over het tijdschema van de uitvoering en de financieringsvoorwaarden. Daarbij wordt ten minste voorzien in een studiefase, een fase voor burgeroverleg, een uitvoeringsfase en een evaluatiefase.

**Afdeling 4 – Aanvullende themaplannen***Artikel 17*

De regering kan aanvullende themaplannen aannemen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld.

Deze plannen maken het mogelijk de in het GMP opgenomen acties uit te voeren.

Deze plannen zijn richtinggevend voor de instellingen onder het toezicht van het gewest.

*Artikel 18*

De gemeenten kunnen bijkomende themaplannen aannemen, opgesteld in overeenstemming met het GMP en de eventuele bijkomende gewestelijke themaplannen.

**Afdeling 5 – Naleving van het GMP door de gemeenten en andere openbare instellingen onder toezicht van het Gewest***Artikel 19*

De gemeenten en andere openbare instellingen die onder het toezicht van het Gewest ressorteren, respecteren het GMP bij de uitvoering van hun acties.

Indien de in het eerste lid bedoelde instellingen gebonden zijn door een beheersovereenkomst, wordt deze opgesteld in overeenstemming met het GMP.

CHAPITRE III  
La Commission régionale de la Mobilité

Article 20

La Commission a pour mission :

- 1° de contribuer à créer une vision et à formuler les lignes directrices à mener en matière de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du PRM en formulant des recommandations, conformément aux articles 7 § 2, 8 § 2 à 4 ;
- 2° d'émettre des avis ;
- 3° de jouer un rôle de plateforme de rencontre permettant à ses membres d'échanger leurs enjeux et de se tenir informés.

Le Gouvernement peut confier à la Commission d'autres tâches en lien avec ces missions.

Article 21

§ 1<sup>er</sup>. La Commission formule des avis et des recommandations, de sa propre initiative ou à la demande d'un membre du Gouvernement sur tout projet présenté au Gouvernement et ayant un impact important sur la mobilité, la sécurité routière ou l'aménagement de la voirie publique.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les marchés publics ne sont pas soumis à l'avis de la Commission.

§ 2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sollicite l'avis de la Commission sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique.

§ 3. Les avis sont communiqués au plus tard quarante jours ouvrés après la demande.

Le délai est suspendu pendant les périodes de vacances scolaires, sauf en cas d'urgence motivée par le Gouvernement.

À la demande de la Commission, la ou le membre du Gouvernement qui présente la demande peut prolonger le délai.

§ 4. Les avis de la Commission sont rendus publics dans un délai de vingt jours ouvrables courant après leur notification au membre du Gouvernement visé au paragraphe 1<sup>er</sup>.

Article 22

Dans le cadre de l'exercice de ses compétences, chaque membre du Gouvernement peut adresser tout projet à la Commission pour information ou pour avis.

Article 23

En début de chaque année civile après l'approbation du budget, les Ministres ou secrétaires d'État ayant la Mobilité, la Sécurité routière et les Travaux publics dans leurs attributions viennent présenter à la Commission leurs réalisations de l'année précédente, et leurs projets et leurs priorités pour l'année qui débute.

HOOFDSTUK III  
De Gewestelijke Mobiliteitscommissie

Artikel 20

De opdracht van de commissie bestaat erin:

- 1° bij te dragen tot het vormen van een visie en het formuleren van de krachtlijnen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg, met name door de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van het GMP te begeleiden door aanbevelingen te formuleren, overeenkomstig de artikelen 7 § 2 en 8 §§ 2 tot 4;
- 2° adviezen uit te brengen;
- 3° te fungeren als ontmoetingsplatform voor haar leden om hun aandachtspunten uit te wisselen en elkaar op de hoogte te houden.

De regering kan de commissie belasten met andere taken die verband houden met deze taken.

Artikel 21

§ 1. De commissie formuleert op eigen initiatief of op verzoek van een regeringslid adviezen en aanbevelingen over elk aan de regering voorgelegd ontwerp dat een weerslag heeft op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid of de inrichting van de openbare weg.

In afwijking van het eerste lid zijn overheidsopdrachten niet onderworpen aan het advies van de commissie.

§ 2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is verplicht het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnances, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.

§ 3. De adviezen worden ten laatste veertig werkdagen na de aanvraag uitgebracht.

De termijn wordt opgeschort tijdens de schoolvakanties, behalve in dringende gevallen, gemotiveerd door de regering.

Op vraag van de Commissie kan het lid van de de Regering dat het verzoek indient de termijn verlengen.

§ 4. De adviezen van de commissie worden openbaar gemaakt binnen twintig werkdagen nadat zij ter kennis zijn gebracht van het in paragraaf 1 bedoelde regeringslid.

Artikel 22

Elk regeringslid mag de commissie elk ontwerp ter informatie en ter advies toezenden in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden.

Artikel 23

Aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting presenteren de ministers of staatssecretarissen bevoegd voor mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken, hun verwezenlijkingen van het afgelopen jaar, en hun projecten en prioriteiten voor het komende jaar aan de commissie voor.



*Article 24*

§ 1<sup>er</sup>. Dans le but d'accomplir ses missions, la Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert à la demande d'un ou de plusieurs membres.

La Commission peut convoquer les acteurs publics.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du Gouvernement, ou leurs représentants, peuvent assister, en tant qu'observateur, aux séances de la Commission à l'exception des discussions sur les avis.

*Article 25*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission remet au Gouvernement et au Parlement, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport sur ses activités de l'année civile écoulée.

§ 2. Les avis de la Commission sont publiés sur l'un des sites internet de la Région selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

*Article 26*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission est composée d'un Président et d'un vice-président, d'experts indépendants ainsi que de membres représentants les intérêts des différents acteurs actifs en matière de mobilité, notamment :

- les organismes régionaux ;
- les pouvoirs locaux ;
- les opérateurs de mobilité publics ;
- les opérateurs de mobilité privés ;
- les usagers ;
- les acteurs socio-économiques, les acteurs de l'environnement et du développement durable, de la santé publique et de la sécurité publique.

§ 2. Les membres de la Commission sont désignés de manière à respecter un équilibre linguistique et une représentation équilibrée entre hommes et femmes conformément à l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et femmes dans les organes consultatifs.

Au moins un tiers des membres appartient au groupe linguistique le moins nombreux. L'appartenance des membres à l'un ou l'autre groupe linguistique est confirmée par l'Exécutif.

§ 3. Le Gouvernement détermine la composition de la Commission avec les organismes représentatifs et les autorités visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 4. Le Ministre de la Mobilité nomme sur la base de la liste arrêtée par le Gouvernement les membres de la Commission sur proposition des différents organismes et autorités en veillant à ce que la composition de la Commission soit équilibrée et représentative conformément au paragraphe 2.

§ 5. Les membres de la Commission sont nommés pour une durée de cinq ans, renouvelable. Le Ministre de la Mobilité désigne les membres de la Commission au terme de l'année pendant laquelle intervient le renouvellement complet du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, les membres de la Commission restent en fonction jusqu'à la nomination effective des nouveaux membres.

*Artikel 24*

§ 1. Voor de vervulling van haar opdrachten en op verzoek van een of meer van haar leden kan de Commissie alle personen of deskundigen raadplegen of horen.

De Commissie kan de overheidsspelers bijeenroepen.

§ 2. De leden van de regering of hun vertegenwoordigers mogen de sessies van de Commissie bijwonen als waarnemer in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden, met uitzondering van de besprekingen over de adviezen.

*Artikel 25*

§ 1. De Commissie verstrekt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de Regering en het Parlement een verslag over haar werkzaamheden van het afgelopen kalenderjaar.

§ 2. De adviezen van de Commissie worden gepubliceerd op de website van Brussel Mobiliteit volgens de nadere regels bepaald door de regering.

*Artikel 26*

§ 1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en een vicevoorzitter, onafhankelijke deskundigen en leden die de belangen vertegenwoordigen van de verschillende spelers die actief zijn op het gebied van mobiliteit, met name:

- de gewestelijke instellingen;
- de plaatselijke besturen;
- de publieke mobiliteitsoperatoren;
- de private mobiliteitsoperatoren;
- de gebruikers;
- de sociaaleconomische spelers, de spelers inzake leefmilieu en duurzame ontwikkeling, gezondheidszorg en openbare veiligheid.

§ 2. De commissieleden worden benoemd met inachtneming van een taalevenwicht en een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen overeenkomstig de ordonnantie van 27 april 1995 houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen.

Minstens een derde van de leden behoort tot de kleinere taalgroep. Het lidmaatschap van de leden van een van beide taalgroepen wordt bevestigd door de Executieve.

§ 3. De Regering bepaalt de samenstelling van de Commissie met de in paragraaf 1 bedoelde representatieve instellingen en autoriteiten aan.

§ 4. De minister van Mobiliteit benoemt de commissieleden op basis van de door de regering vastgestelde lijst, op voordracht van de verschillende instellingen en overheden, waarbij de minister erop toeziet dat de samenstelling van de Commissie evenwichtig en representatief is overeenkomstig paragraaf 2.

§ 5. De commissieleden worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar. De minister van Mobiliteit benoemt de leden van de Commissie op het einde van het jaar waarin de volledige vernieuwing van de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaatsvindt. De commissieleden blijven echter in functie tot de effectieve benoeming van de nieuwe leden.

*Article 27*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission peut organiser des sections spécialisées chargées d'instruire des problématiques particulières d'initiative ou sur demande.

La liste des sections spécialisées est arrêtée par le Ministre de la Mobilité.

§ 2. Les sections spécialisées formulent des recommandations générales au demandeur ainsi que des recommandations d'avis à la Commission. La Commission prendra acte des recommandations et des avis formulés par les sections spécialisées.

§ 3. Les sections spécialisées peuvent être composées d'acteurs qui ne sont pas membres de la Commission.

*Article 28*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement arrête les règles de fonctionnement de la Commission ainsi que des sections spécialisées visées à l'article 27.

§ 2. À l'exception des fonctionnaires représentant leur administration, le Gouvernement peut décider d'attribuer des jetons de présence aux membres de la Commission. Le cas échéant, il détermine leurs conditions d'octroi et leur montant.

*Article 29*

Les frais de fonctionnement de la Commission et de son secrétariat sont à charge de la division 12 du budget régional.

#### CHAPITRE IV Traitement des données à caractère personnel

*Article 30*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement désigne au sein de son administration l'entité responsable du traitement des données à caractère personnel en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière bruxelloise.

§ 2. Les finalités pour lesquelles l'entité, visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, traite des données à caractère personnel sont :

- 1° la création d'échantillons de population et la prise de contact y afférentes en vue de la réalisation d'enquêtes liées aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;
- 2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base des données issues de différentes sources de données ;
- 3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données, permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière bruxelloise.

§ 3. Les personnes concernées par ces traitements sont les personnes ayant leur résidence habituelle en Belgique et les personnes qui se déplacent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

*Artikel 27*

§ 1. De Commissie kan op eigen initiatief of op verzoek gespecialiseerde afdelingen oprichten om bijzondere kwesties te behandelen.

De lijst van gespecialiseerde afdelingen wordt vastgesteld door de minister van Mobiliteit.

§ 2. De gespecialiseerde afdelingen verstrekken algemene aanbevelingen aan de verzoekers en verstrekken aanbevelingen inzake adviezen aan de Commissie. De Commissie zal akte nemen van de aanbevelingen en adviezen van de gespecialiseerde afdelingen.

§ 3. De gespecialiseerde afdelingen kunnen worden samengesteld uit spelers die geen commissielid zijn.

*Artikel 28*

§ 1. De regering bepaalt de werkingsregels van de Commissie en van de in artikel 27 bedoelde gespecialiseerde afdelingen.

§ 2. Met uitzondering van de beambten die hun administratie vertegenwoordigen, kan de regering beslissen zitpenningen toe te kennen aan de leden van de Commissie. Zo nodig bepaalt zij hun toekenningsvoorwaarden en hun bedrag.

*Artikel 29*

De werkingskosten van de Commissie en haar secretariaat zijn ten laste van afdeling 12 van de gewestbegroting.

#### HOOFDSTUK IV Verwerking van persoonsgegevens

*Artikel 30*

§ 1. De regering wijst bij haar bestuur de entiteit aan die verantwoordelijk zal zijn voor de verwerking van persoonsgegevens om de evolutie van de Brusselse mobiliteit en van de verkeersveiligheid op te volgen.

§ 2. Dit zijn de doelstellingen waarvoor de eenheid bedoeld in paragraaf 1 persoonsgegevens verwerkt:

- 1° het samenstellen van steekproeven van de bevolking en het contacteren van de betrokkenen met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;
- 2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;
- 3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van het resultaat van de enquêtes en op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen met als doel bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

§ 3. De personen van wie de gegevens verwerkt worden, zijn personen die gewoonlijk in België verblijven en personen die zich verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 4. Les données à caractère personnel traitées pour les finalités visées au § 2 peuvent être communiquées aux catégories suivantes de destinataires, en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalités fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD :

- 1° des tiers de confiance au sens de l'article 188 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;
- 2° des intégrateurs de services notamment au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services bruxellois ;
- 3° des autorités publiques ;
- 4° des établissements d'enseignements ;
- 5° Les entités mandatées dans le cadre de marchés publics ou de contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d'études ;
- 6° les autorités statistiques visées à l'article 1<sup>er</sup>, 17°, de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique ;
- 7° les entités reconnues comme entités de recherche par Eurostat, et les autres acteurs poursuivant une finalité de recherche scientifique ou historique ;
- 8° le service des archives visé par l'article 2, 4°, de l'ordonnance du 19 mars 2009 relative aux archives de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 5. Lorsque des données sont traitées pour plusieurs finalités, ces données sont conservées durant la durée de conservation la plus longue.

#### Article 31

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30 § 2, 1° des données suivantes sont traitées :

- a) Afin de pouvoir assurer la représentativité de l'échantillon :
  - Âge ;
  - Sexe ou genre ;
  - composition du ménage ;
  - Lieu de résidence ;
  - Le secteur statistique du lieu de travail ;
  - Niveau d'études ;
  - Position socio-économique ;
  - Personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ;
  - Secteur d'activité professionnelle ;
  - Propriétaire et/ou usager d'un véhicule immatriculé en Belgique ;
  - Propriétaire et/ou usager d'un véhicule de société ;
  - Propriétaire et/ou usager selon un type de motorisation particulière.
- b) Afin de pouvoir contacter les personnes faisant partie de l'échantillon constitué, les données suivantes sont traitées :
  - Nom ;
  - Prénom ;
  - Adresse postale complète de leur domicile ;
  - Téléphone ;
  - Adresse électronique ;
  - Langue de correspondance.

§ 4. De persoonsgegevens die voor de in § 2 bedoelde doeleinden worden verwerkt, kunnen worden meegegeeld aan de volgende categorieën ontvangers, met het oog op de verwezenlijking van deze doeleinden of verenigbare doeleinden of doeleinden op basis van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVF, overeenkomstig de vereisten van artikel 6.3 van de AVG:

- 1° derde vertrouwenspersonen in de zin van artikel 188, 1° van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;
- 2° dienstenintegratoren, meer bepaald in de zin van artikel 2, 1° van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator;
- 3° overheidsdiensten;
- 4° onderwijsinstellingen;
- 5° entiteiten die gemachtigd zijn in het kader van overheidsopdrachten of onderaannemingscontracten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals adviesbureaus;
- 6° de statistische diensten bedoeld in artikel 1, 17° van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek;
- 7° de entiteiten die door Eurostat als onderzoeksentiteiten zijn erkend, en andere actoren die een wetenschappelijk of historisch doel nastreven;
- 8° de archiefdienst bedoeld in artikel 2, 4° van de ordonnantie van 19 maart 2009 betreffende de archieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 5. Als de gegevens voor meerdere doeleinden verwerkt worden, is de langste bewaartermijn van toepassing.

#### Artikel 31

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 1° beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:

- a) Om de representativiteit van de steekproef te waarborgen:
  - Leeftijd,
  - Geslacht of gender,
  - Samenstelling van het huishouden,
  - Woonplaats,
  - Statistische sector van de werkplaats,
  - Opleidingsniveau,
  - Socio-economische positie,
  - Persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit,
  - Beroepsactiviteitssector,
  - Eigenaar en/of gebruiker van een voertuig ingeschreven in België,
  - Eigenaar en/of gebruiker van een bedrijfsvoertuig,
  - Eigenaar en/of gebruiker volgens type motorisatie.
- b) Om de in de steekproef opgenomen personen te kunnen contacteren, worden volgende gegevens verwerkt:
  - Naam,
  - Voornaam,
  - Volledig postadres van hun woonplaats,
  - Telefoon,
  - E-mailadres,
  - Correspondentietaal.

§ 2. Les données à caractère personnel en question proviennent des sources suivantes :

- La Banque Carrefour des Entreprises,
- La Banque Carrefour de la Sécurité Sociale,
- La Banque Carrefour des véhicules,
- Belcotax,
- Le Censur,
- La DIV,
- L'ONSS,
- Le Registre national,
- Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois.

§ 3. Le responsable de traitement desdites sources ou un tiers de confiance, assure la création de l'échantillon de manière indépendante, en garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection, ainsi que l'envoi du courrier d'invitation de participation à l'enquête.

Les personnes qui ne répondent pas aux invitations à participer aux enquêtes reçoivent maximum trois rappels.

§ 4. Les données à caractère personnel traitées à cette fin sont conservées le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées et au maximum dix-huit mois.

#### Article 32

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, § 2, 2<sup>o</sup>, les données suivantes peuvent être traitées :

- a) Les données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation et traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à améliorer la sécurité routière :
  - 1<sup>o</sup> concernant les circonstances des accidents :
    - Coordonnées géographiques des accidents ;
    - Horodatage des accidents,
    - Description des accidents ;
    - Causes des accidents ;
    - Circonstances accentuant la gravité de l'accident.
  - 2<sup>o</sup> concernant les personnes et véhicules impliqués dans les accidents :
    - Âge ;
    - Sexe ou genre ;
    - Gravité des blessures ;
    - Résultat du test d'alcoolémie ;
    - Résultat du test de dépistage de drogues ;
    - Résultat du test de dépistage de médicaments ;
    - Type d'usager ;
    - Type de véhicule ;
    - Type de carburant ;
    - Poids et dimensions du véhicule ;
    - Puissance fiscale ;
    - Poids du véhicule ;

§ 2. De betreffende persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:

- De Kruispuntbank van de Ondernemingen,
- De Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid,
- De Kruispuntbank van de Voertuigen,
- Belcotax,
- Census,
- DIV,
- RSZ,
- Rijksregister,
- De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut.

§ 3. De verwerkingsverantwoordelijke van voornoemde bronnen of een derde vertrouwenspersoon zorgt onafhankelijk voor de samenstelling van de steekproef en waarborgt gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid in de selectiemethode, alsook de verzending van de uitnodigingsbrief voor deelname aan de enquête.

De personen die niet antwoorden op de uitnodigingen voor deelname aan enquêtes krijgen maximum drie herinneringen.

§ 4. De daartoe verwerkte persoonsgegevens worden zolang bewaard als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen, en maximaal gedurende 18 maanden.

#### Artikel 32

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 2<sup>o</sup> beoogde doeleinde kunnen volgende gegevens worden verwerkt:

- a) Persoonsgegevens met betrekking tot verkeersongevallen die verwerkt worden met het oog op enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de verkeersveiligheid:
  - 1<sup>o</sup> wat betreft de omstandigheden van de ongevallen:
    - Geografische locatie van de ongevallen,
    - Datum en tijdstip van de ongevallen,
    - Beschrijving van de ongevallen,
    - Oorzaken van de ongevallen,
    - Omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen.
  - 2<sup>o</sup> wat betreft de bij de ongevallen betrokken personen en voertuigen:
    - Leeftijd,
    - Geslacht of gender,
    - Ernst van de verwondingen,
    - Resultaat van de alcoholtest,
    - Resultaat van de drugtest,
    - Resultaat van de medicatietest,
    - Type gebruiker,
    - Soort voertuig,
    - Soort brandstof,
    - Gewicht en afmetingen van het voertuig;
    - Fiscaal vermogen,
    - Gewicht van het voertuig,

- Norme Euro ;
- Régime d'utilisation du véhicule ;
- Marque du véhicule ;
- Possession d'un permis de conduire pour le véhicule utilisé et la date de ce permis.

Les données non relatives aux accidents de la circulation et traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale :

1° Concernant les personnes :

- Âge ;
- Sexe ou genre ;
- Secteur statistique du domicile ;
- Type de logement ;
- Possession/accès à un garage privé ;
- Secteur statistique de l'adresse précédente en Région de Bruxelles-Capitale ou code postal de l'adresse précédente si celle-ci se situait dans une autre Région ;
- Composition de ménage ;
- Catégorie de revenus à disposition du ménage ;
- Locataire ou propriétaire de son logement ;
- Personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ou non ;
- Titulaire d'un permis de conduire ou non.

2° Concernant la situation professionnelle des personnes :

- Niveau d'études ;
- Secteur statistique de l'adresse professionnelle ;
- Position socio-économique ;
- Type de prestation et horaires de travail ;
- Possibilité de télétravail ;
- Usage d'une voiture de société ;
- Intervention de l'employeur dans les frais de déplacement ;
- Présence d'un parking sur le lieu de travail ;
- Covoiturage.

3° Concernant les véhicules :

- Type de véhicule ;
- Motorisation du véhicule ;
- Pays d'origine du véhicule ;
- Norme Euro du véhicule ;
- Puissance du véhicule ;
- Poids et dimensions du véhicule ;
- Âge du véhicule ou date de la première immatriculation ;
- Date de la dernière immatriculation ;
- Régime d'utilisation du véhicule ;
- Secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire ;
- Pseudo-identifiant du véhicule.

4° Concernant les données issues de caméras ANPR :

- Pseudo-identifiant du véhicule ;

- Euronorm,
- Gebruiksregeling van het voertuig,
- Voertuigmerk,
- Bezit van een rijbewijs voor het gebruikte voertuig en de datum van dit rijbewijs.

Gegevens die geen verkeersongevallen betreffen en die verwerkt worden met het oog op andere enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

1° Wat betreft de personen:

- Leeftijd,
- Geslacht of gender,
- Statistische sector van de woonplaats,
- Type woning,
- Al dan niet bezit van of toegang tot een privégarage,
- Statistische sector van vorig postadres in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of postcode van het vorige adres als dit zich in een ander Gewest bevindt,
- Samenstelling van het huishouden,
- Inkomenscategorie van het huishouden,
- Huurder of eigenaar van zijn of haar woning,
- Persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit,
- Al dan niet houder van een rijbewijs.

2° wat betreft de beroepssituatie van de personen:

- Opleidingsniveau,
- Statistische sector van het beroepsadres,
- Socio-economische positie,
- Type prestatie en werktijden,
- Mogelijkheid tot telewerk,
- Gebruik van een bedrijfsvoertuig,
- Tegemoetkoming van de werkgever in de verplaatsingskosten,
- Aanwezigheid van parkeergelegenheid op de werkplaats,
- Carpooling.

3° Wat betreft voertuigen:

- Soort voertuig,
- Motorisatie van het voertuig,
- Land van oorsprong van het voertuig,
- Euronorm van het voertuig,
- Vermogen van het voertuig,
- Gewicht en afmetingen van het voertuig,
- Ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving;
- Datum van de laatste inschrijving,
- Gebruiksregeling van het voertuig
- Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de gebruiker
- Pseudo-identificatie van het voertuig.

4° Voor de gegevens afkomstig van de ANPR-camera's:

- Pseudo-identificatie van het voertuig,

- Pays d'origine ;
- Type de véhicule ou d'utilisateur ;
- Horodatage de la détection du véhicule ;
- Identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule.

5° Concernant les données issues de matériel embarqué :

- Flux de déplacements ;
- Données temporelles des flux de déplacements ;
- Zones de stationnement.

§ 2. Les données à caractère personnel visées proviennent des sources suivantes :

- Le Registre national ;
- La Banque Carrefour des Entreprises ;
- La Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ;
- La DIV ;
- La Banque Carrefour des véhicules ;
- Belcotax ;
- Census ;
- Demobel ;
- Safe.Brussels ;
- Statbel ;
- L'Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse ;
- La Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion (BIPOL) ;
- SPF Santé ;
- Les hôpitaux ;
- VIAPASS ;
- Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois.

§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses et au maximum quinze ans.

#### Article 33

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, § 2, 3°, les données suivantes sont traitées :

- a) Concernant les véhicules :
- Type de véhicule ;
  - Motorisation du véhicule ;
  - Pays d'origine du véhicule ;
  - Norme Euro du véhicule ;
  - Puissance du véhicule ;
  - Âge du véhicule ou date de la première immatriculation
  - Date de la dernière immatriculation ;
  - Régime d'utilisation du véhicule (propriété, leasing privé ou leasing professionnel) ;
  - Secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire ;

- Land van oorsprong,
- Type voertuig of gebruiker,
- Datum en tijdstip van de detectie van het voertuig,
- Identificatie of locatie van de camera die het voertuig gedetecteerd heeft.

5° Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen:

- Verplaatsingsstromen;
- Tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen;
- Parkeerzones.

§ 2. De bedoelde persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:

- het Rijksregister,
- de Kruispuntbank van Ondernemingen,
- de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid,
- de DIV,
- de Kruispuntbank van de voertuigen
- Belcotax,
- Census,
- Demobel
- Safe.brussels,
- Statbel,
- het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse,
- De federale politie – Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen – Afdeling Beleid en Beheer (BIPOL),
- FOD Volksgezondheid,
- Ziekenhuizen,
- VIAPASS,
- De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut.

§ 3. De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden bewaard zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de enquêtes, studies en analyses en maximaal gedurende vijftien jaar.

#### Artikel 33

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 3° beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:

- a) Wat betreft de voertuigen:
- Soort voertuig,
  - Motorisatie van het voertuig,
  - Land van oorsprong van het voertuig,
  - Euronorm van het voertuig,
  - Vermogen van het voertuig,
  - Ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving,
  - Datum van de laatste inschrijving,
  - Gebruiksregeling van het voertuig (eigendom, privéleasing of beroepsleasing),
  - Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de eigenaar,

- Secteur statistique du domicile/siège social de l'utilisateur ;
- Pseudo-identifiant du véhicule.
- b) Concernant les données issues de caméras ANPR :
  - Pseudo-identifiant du véhicule ;
  - Pays d'origine ;
  - Horodatage de la détection du véhicule ;
  - Identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule.
- Concernant les données issues de matériel embarqué :
  - Flux de déplacements ;
  - Données temporelles des flux de déplacements ;
  - Zones de stationnement ;

§ 2. Les données à caractère personnel en question peuvent provenir des sources suivantes :

- Safe.Brussels ;
- La DIV ;
- VIAPASS ;
- Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois.

§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées au maximum deux ans.

#### Article 34

Le Gouvernement peut arrêter, pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables.

Ces arrêtés seront soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

### CHAPITRE V Codification

#### Article 35

Le Gouvernement peut codifier et mettre en concordance les dispositions législatives en vigueur mentionnées ci-après, ainsi que leurs arrêtés d'exécution, en y apportant les modifications qui se recommandent dans un but de simplification formelle, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions :

- la présente ordonnance ;
- l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'ordonnance du 25 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos ;
- l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion des infrastructures routières ;
- l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;
- l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile ;

- Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke zetel van de gebruiker
- Pseudo-identificatie van het voertuig.
- b) Betreffende de gegevens afkomstig van de ANPR-camera's:
  - Pseudo-identificatie van het voertuig,
  - Land van oorsprong,
  - Datum en tijdstip van registratie van het voertuig,
  - Identificatie of locatie van de camera die het voertuig geregistreerd heeft.
- Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen:
  - Verplaatsingsstromen;
  - Tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen;
  - Parkeerzones.

§ 2. De betreffende persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:

- Safe.Brussels;
- DIV;
- VIAPASS;
- De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut.

§ 3. De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden maximaal twee jaar bewaard.

#### Artikel 34

De regering kan voor elk van de in artikel 30 bedoelde doeleinden bijkomende nadere toepassingsregels bepalen.

Deze besluiten moeten ter advies worden voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

### HOOFDSTUK V Codificatie

#### Artikel 35

De regering kan overgaan tot codificatie en harmonisatie van de hierna vermelde geldende wettelijke bepalingen en uitvoeringsbesluiten daarvan, door daarin de nodige wijzigingen aan te brengen met het oog op formelijke vereenvoudigingen, onverminderd de beginselen vervat in deze bepalingen:

- deze ordonnantie;
- de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de ordonnantie van 25 november 2010 tot regeling van de uitbating van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem;
- de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de weginfrastructuur;
- de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;
- de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto;

- l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis ;
- l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement est également habilité à adapter les références aux dispositions codifiées en vertu de l'alinéa 1<sup>er</sup> qui sont contenues dans d'autres ordonnances.

## CHAPITRE VI Dispositions modificatives

### Article 36

Dans l'article 126, § 11 3<sup>o</sup> du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) du 9 avril 2004, le paragraphe 11, 3<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit :

« 3<sup>o</sup> aux prescriptions réglementaires du plan régional de mobilité pour autant que cette dérogation ait été approuvée par Bruxelles Mobilité. »

### Article 37

Dans l'article 177 § 2 du même Code, le 3<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit :

« 3<sup>o</sup> Bruxelles Mobilité, lorsque la demande concerne des actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics visés à l'article 189/1. L'avis porte sur la conformité de la demande avec les plans régional et communal de mobilité. »

### Article 38

Dans l'article 189/1, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, les mots « l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité » sont remplacés par « l'ordonnance du XXX instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière ».

## CHAPITRE VII Dispositions transitoires

### Article 39

Le plan régional de mobilité adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par l'arrêté du 25 mars 2021 fait fonction de PRM au sens de la présente ordonnance jusqu'à l'adoption d'un PRM conformément à la présente ordonnance.

Les délais prévus par la présente ordonnance et découlant de l'adoption du PRM commencent à courir à la date du 25 mars 2021.

- de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten;
- de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De regering is ook gemachtigd om verwijzingen naar de in lid 1 gecodificeerde bepalingen die in andere ordonnanties zijn opgenomen, aan te passen.

## HOOFDSTUK VI Wijzigingsbepalingen

### Artikel 36

In artikel 126, § 11, lid 3, van van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 9 april 2004 wordt paragraaf 11, derde lid vervangen door het volgende:

“3<sup>o</sup> de reglementaire voorschriften van het Gewestelijk mobiliteitsplan, op voorwaarde dat deze afwijking door Brussel Mobiliteit is goedgekeurd. ”

### Artikel 37

In artikel 177, § 2, van hetzelfde Wetboek wordt het derde lid vervangen door het volgende:

“3<sup>o</sup> Brussel Mobiliteit, indien de aanvraag handelingen en werken aan verkeerswegen en openbare ruimten betreft zoals bedoeld in artikel 189/1. Het advies heeft betrekking op de overeenstemming van de aanvraag met de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen”

### Artikel 38

In artikel 189/1, lid 1 van hetzelfde Wetboek, worden de woorden “de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.” vervangen door “de ordonnantie van XXX tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid en tot opheffing van de ordonnantie van 26 juli 2013”.

## HOOFDSTUK VII Overgangsbepalingen

### Artikel 39

Het gewestelijk mobiliteitsplan zoals op 25 maart 2021 goedgekeurd door de regering, geldt als het GMP in de zin van deze ordonnantie totdat een nieuw GMP overeenkomstig deze ordonnantie is vastgesteld.

De in deze ordonnantie vastgestelde termijnen die voortvloeien uit de vaststelling van het GMP gaan in op 25 maart 2021.



CHAPITRE VIII  
**Dispositions abrogatoires**

*Article 40*

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité est abrogée.

CHAPITRE IX  
**Entrée en vigueur**

*Article 41*

La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jours qui suit sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception du chapitre III qui entre en vigueur à une date fixée par la Gouvernement et qui coïncide avec l'entrée en vigueur des mesures nécessaires à son exécution.

HOOFDSTUK VIII  
**Opheffingsbepalingen**

*Artikel 40*

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit wordt opgeheven.

HOOFDSTUK IX  
**Inwerkingtreding**

*Artikel 41*

Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van hoofdstuk III, dat in werking treedt op een datum bepaald door de regering, die samenvalt met de inwerkingtreding van de maatregelen noodzakelijk voor de uitvoering ervan.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 13 avril 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance 'instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 16 mai 2023. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été rédigé par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur, et Aurore PERCY, auditeur II a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis (n° 73.447/4), dont le texte suit, a été donné le 16 mai 2023.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet<sup>(1)</sup>, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

### FORMALITÉ PRÉALABLE

Il ressort de la note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale que l'impact de l'avant-projet sur le personnel « a fait l'objet d'une décision du Gouvernement séparée datant du 13 octobre 2022 ». Cette décision ne figure toutefois pas dans le dossier soumis à la section de législation.

S'il ressort de cette note que certaines dispositions de l'avant-projet ont un impact sur le statut administratif et pécuniaire, le cadre du personnel ou les cadres linguistiques des membres du Service public régional de Bruxelles ou d'organismes d'intérêt public dépendant de la Région de Bruxelles-Capitale, celles-ci doivent être soumises à l'accord du ministre de la Fonction publique, conformément à l'article 16 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006 « relatif au contrôle administratif et budgétaire ainsi qu'à l'établissement du budget ». En l'espèce, il n'apparaît pas que cette formalité aurait été accomplie.

Il y sera veillé.

(1) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 13 april 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheidsverzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 16 mei 2023. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is opgesteld door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Aurore PERCY, auditeur. Het is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies (nr. 73.447/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 16 mei 2023.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,<sup>(1)</sup> de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### VOORAFGAAND VORMVEREISTE

Uit de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering blijkt dat « [d]e regering [...] op 13 oktober 2022 een aparte beslissing genomen [heeft] » over de weerslag van het voorontwerp op het personeel. Die beslissing komt evenwel niet voor in het dossier dat aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is.

Indien uit die nota blijkt dat een aantal bepalingen van het voorontwerp gevolgen hebben voor het administratief en geldelijk statuut, de personeelsformatie of de taalkaders van de personeelsleden van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel of van instellingen van openbaar nut die onder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ressorteren, is voor die bepalingen de akkoordbevinding van de minister van Ambtenarenzaken vereist overeenkomstig artikel 16 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 « betreffende de administratieve en begrotingscontrole evenals de begrotingsopmaak ». *In casu* blijkt niet dat dit vormvereiste vervuld zou zijn.

Er moet op toegezien worden dat het vervuld wordt.

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1.1. D'après son intitulé, l'avant-projet à l'examen concerne la planification, la mise en œuvre et le suivi de « la politique de mobilité et de sécurité routière ». L'exposé des motifs énonce, par ailleurs, que :

« [d]ans le cadre de la présente ordonnance, la mobilité s'entend au sens large et inclut la sécurité routière ».

À propos de l'articulation des compétences régionales et fédérales en matière de mobilité, dans le cadre de l'élaboration de plans urbains et communaux de mobilité en Région wallonne, la section de législation a, dans un avis n° 36.142/4 donné le 15 décembre 2003, observé ce qui suit :

« 2. Compte tenu de l'objet de l'avantprojet, la Région wallonne peut fonder sa compétence sur les attributions suivantes :

- l'urbanisme et l'aménagement du territoire (article 6, § 1<sup>er</sup>, I, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) ;
- les plans d'alignement de la voirie communale (art. 6, § 1<sup>er</sup>, I, 2<sup>o</sup> de la même loi) ;
- la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau, de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit (art. 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1<sup>o</sup> de la même loi) ;
- les routes et leurs dépendances (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup> de la même loi) ;
- le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion de voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup> bis, de la même loi) ;
- le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxi et les services de location de voitures avec chauffeur (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, de la même loi)<sup>(2)</sup>.

Plus particulièrement, la compétence octroyée aux régions en matière d'aménagement du territoire leur confère une capacité de légiférer dans de larges domaines de l'organisation spatiale de la vie en société et des activités qui s'y déroulent, en ce compris par la prise en compte des objectifs à poursuivre en matière de mobilité dans les agglomérations et les communes.

(2) *Note de bas de page n° 1 de l'avis cité* : Voy. aussi les règles de concertation avec les régions et d'association de ces dernières figurant à l'article 6, § 3, 4<sup>o</sup>, et § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 en ce qui concerne respectivement les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et la police de la circulation routière.

## ALGEMENE OPMERKINGEN

1.1. Volgens het opschrift heeft voorliggend voorontwerp betrekking op de planning, de uitvoering en de opvolging van « het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid ». In de memorie van toelichting wordt voorts het volgende vermeld :

« In de context van deze ordonnantie wordt mobiliteit in ruime zin opgevat en omvat het ook de verkeersveiligheid. »

Wat de verhouding betreft tussen de gewestelijke en de federale bevoegdheden inzake mobiliteit in het kader van het opmaken van stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen in het Waals Gewest, heeft de afdeling Wetgeving in advies 36.142/4 van 15 december 2003, het volgende opgemerkt :

« 2. Compte tenu de l'objet de l'avantprojet, la Région wallonne peut fonder sa compétence sur les attributions suivantes :

- l'urbanisme et l'aménagement du territoire (article 6, § 1<sup>er</sup>, I, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) ;
- les plans d'alignement de la voirie communale (art. 6, § 1<sup>er</sup>, I, 2<sup>o</sup> de la même loi) ;
- la protection de l'environnement, notamment celle du sol, du sous-sol, de l'eau, de l'air contre la pollution et les agressions ainsi que la lutte contre le bruit (art. 6, § 1<sup>er</sup>, II, 1<sup>o</sup> de la même loi) ;
- les routes et leurs dépendances (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup> de la même loi) ;
- le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion de voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 2<sup>o</sup> bis, de la même loi) ;
- le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxi et les services de location de voitures avec chauffeur (art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, de la même loi)<sup>(2)</sup>.

Plus particulièrement, la compétence octroyée aux régions en matière d'aménagement du territoire leur confère une capacité de légiférer dans de larges domaines de l'organisation spatiale de la vie en société et des activités qui s'y déroulent, en ce compris par la prise en compte des objectifs à poursuivre en matière de mobilité dans les agglomérations et les communes.

(2) *Voetnoot 1 van het geciteerde advies* : Voy. aussi les règles de concertation avec les régions et d'association de ces dernières figurant à l'article 6, § 3, 4<sup>o</sup>, et § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 en ce qui concerne respectivement les normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et la police de la circulation routière.

On rappellera également que le financement d'une politique relève de l'acte de « régler » la matière dont elle relève<sup>(3)</sup> et qu'une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences<sup>(4)</sup>.

3. Les compétences régionales, aussi larges soient-elles, ne peuvent toutefois empiéter sur les compétences demeurées fédérales en matière de mobilité et de transport.

En effet, au cours de la discussion du projet de loi spéciale qui a inséré l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, dans la loi spéciale du 8 août 1980, le Vice-Premier ministre et Ministre des Réformes institutionnelles (F) a déclaré devant la commission compétente du Sénat, à propos de l'ampleur des compétences transférées aux régions en matière de travaux publics et de transports, que « la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport - matière demeurant nationale - d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part »<sup>(5)</sup>.

La politique générale de la mobilité et des transports, qui relève de l'autorité fédérale, inclut notamment la détermination et la mise en œuvre des mesures tendant à promouvoir d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle, sous la réserve importante de la politique des transports en commun urbains et vicinaux<sup>(6)(7)</sup>.

En outre, en vertu de l'article 6, § 3, 4<sup>o</sup>, et § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'autorité fédérale est demeurée

On rappellera également que le financement d'une politique relève de l'acte de « régler » la matière dont elle relève<sup>(3)</sup> et qu'une autorité ne peut affecter des moyens financiers à des projets qui ne relèvent pas de ses compétences<sup>(4)</sup>.

3. Les compétences régionales, aussi larges soient-elles, ne peuvent toutefois empiéter sur les compétences demeurées fédérales en matière de mobilité et de transport.

En effet, au cours de la discussion du projet de loi spéciale qui a inséré l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, dans la loi spéciale du 8 août 1980, le Vice-Premier ministre et Ministre des Réformes institutionnelles (F) a déclaré devant la commission compétente du Sénat, à propos de l'ampleur des compétences transférées aux régions en matière de travaux publics et de transports, que « la régionalisation du secteur des transports est fondée sur une nette distinction entre la politique générale, la réglementation normative, et les prescriptions techniques en matière de moyens de transport - matière demeurant nationale - d'une part, et la politique économique sectorielle, qui devient de compétence régionale, d'autre part »<sup>(5)</sup>.

La politique générale de la mobilité et des transports, qui relève de l'autorité fédérale, inclut notamment la détermination et la mise en œuvre des mesures tendant à promouvoir d'autres modes de déplacements que la voiture individuelle, sous la réserve importante de la politique des transports en commun urbains et vicinaux<sup>(6)(7)</sup>.

En outre, en vertu de l'article 6, § 3, 4<sup>o</sup>, et § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'autorité fédérale est demeurée

(3) *Note de bas de page n° 2 de l'avis cité* : Cour d'arbitrage, 3 octobre 1996, n° 54/96, cons. B.5. ; C.E., section de législation, avis 31.341/VR, donné le 28 février 2001, sur un projet de loi « modifiant la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de BruxellesCapitale » (*Doc. parl.*, Chambre, n° 500774/10) ; avis 32.367/VR, donné le 23 octobre 2001, sur un projet de décret « portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de BruxellesCapitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 20012012 de la S.N.C.B. » (*Doc. parl.*, C.R.W., 20012002, n° 269/1).

(4) *Note de bas de page n° 3 de l'avis cité* : C.E., avis précités 31.341/VR et 32.367/VR.

(5) *Note de bas de page n° 4 de l'avis cité* : *Doc. parl.*, Sénat, 1988, n° 405/2, p. 116. Voy. aussi, quant à la qualification de certaines mesures de limitation de l'utilisation de véhicules à moteur et d'établissement de plans de transports d'entreprise comme relevant de la compétence fédérale en matière de transport, l'avis 18.530/9, donné le 3 octobre 1990 sur une proposition de loi limitant l'utilisation des véhicules à moteur (*Doc. parl.*, Chambre, 19861987, n° 788/1) et l'avis 28.820/4, donné le 10 février 1999 sur une proposition de loi favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transport d'entreprise (*Doc. parl.*, Chambre, 19951996, n° 374/17) ; selon ce dernier avis, les mesures envisagées relèvent de la « politique de transport », qui demeure de la compétence fédérale, même si les régions doivent y être associées en l'espèce en vertu de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

(6) *Note de bas de page n° 5 de l'avis cité* : Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 (voy. plus haut, sous le nb° 2) ; cette disposition attribue également aux régions « les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur ».

(7) *Note de bas de page n° 6 de l'avis cité* : Sur ces questions, voy. not. l'avis 35.805/4 du 8 octobre 2003 sur un avantprojet de décret de la Région wallonne « relatif à la mobilité scolaire ».

(3) Voetnoot 2 van het geciteerde advies : Cour d'arbitrage, 3 octobre 1996, n° 54/96, cons. B.5. ; C.E., section de législation, avis 31.341/VR, donné le 28 février 2001, sur un projet de loi « modifiant la loi du 30 mars 1995 concernant les réseaux de distribution d'émissions de radiodiffusion et l'exercice d'activités de radiodiffusion dans la région bilingue de BruxellesCapitale » (*Doc. parl.*, Chambre, n° 500774/10) ; avis 32.367/VR, donné le 23 octobre 2001, sur un projet de décret « portant assentiment à l'accord de coopération entre l'État, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de BruxellesCapitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 20012012 de la S.N.C.B. » (*Doc. parl.*, C.R.W., 20012002, n° 269/1).

(4) Voetnoot 3 van het geciteerde advies : C.E., avis précités 31.341/VR et 32.367/VR.

(5) Voetnoot 4 van het geciteerde advies : *Doc. parl.*, Sénat, 1988, n° 405/2, p. 116. Voy. aussi, quant à la qualification de certaines mesures de limitation de l'utilisation de véhicules à moteur et d'établissement de plans de transports d'entreprise comme relevant de la compétence fédérale en matière de transport, l'avis 18.530/9, donné le 3 octobre 1990 sur une proposition de loi limitant l'utilisation des véhicules à moteur (*Doc. parl.*, Chambre, 19861987, n° 788/1) et l'avis 28.820/4, donné le 10 février 1999 sur une proposition de loi favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transport d'entreprise (*Doc. parl.*, Chambre, 19951996, n° 374/17) ; selon ce dernier avis, les mesures envisagées relèvent de la « politique de transport », qui demeure de la compétence fédérale, même si les régions doivent y être associées en l'espèce en vertu de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980.

(6) Voetnoot 5 van het geciteerde advies : Art. 6, § 1<sup>er</sup>, X, 8<sup>o</sup>, de la loi spéciale précitée du 8 août 1980 (voy. plus haut, sous le nb° 2) ; cette disposition attribue également aux régions « les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur ».

(7) Voetnoot 6 van het geciteerde advies : Sur ces questions, voy. not. l'avis 35.805/4 du 8 octobre 2003 sur un avantprojet de décret de la Région wallonne « relatif à la mobilité scolaire ».

compétente en matière de normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et de police de la circulation routière<sup>(8)</sup>.

4. La compétence étendue des régions en matière d'aménagement du territoire, en ce compris dans ses aspects d'organisation de la mobilité, et la compétence fédérale en matière de politique générale de mobilité doivent s'exercer l'une en fonction de l'autre, les autorités compétentes étant tenues de veiller à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice mutuel de ces compétences.

Outre les matières du transport attribuées de manière précise aux régions d'une part<sup>(9)</sup> ou demeurées fédérales d'autre part<sup>(10)</sup>, l'équilibre entre ces deux compétences s'établit comme suit :

- a) Les compétences régionales se définissent dans une perspective d'aménagement du territoire, telle qu'elle a été définie plus haut, ce qui inclut la prise en compte de la problématique de la mobilité dans la définition de l'organisation spatiale des activités humaines principales dans un territoire donné, soit par son intégration dans les plans d'aménagement du territoire à caractère général, soit par une planification particulière.
- b) Les compétences fédérales se conçoivent davantage comme énonçant de manière générale des objectifs de mobilité et comme promouvant les mesures aptes à réaliser ces objectifs en ayant égard à la planification régionale »<sup>(11)</sup>.

Par ailleurs, à la suite de la sixième réforme de l'État, la réglementation de la sécurité routière, en ce compris les règles de police de la circulation routière, est restée de compétence fédérale, à l'exception de certains transferts de compétences aux régions, à savoir, conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, de la loi spéciale du 8 août 1980, les compétences suivantes :

« En ce qui concerne la politique en matière de sécurité routière :

- 1° la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes telles que définies à l'article 1<sup>er</sup>, j), de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 ;
- 2° la réglementation en matière de placement et d'exigences techniques, ainsi que le contrôle de la signalisation routière, à l'exception de la signalisation relative aux zones de douane, aux passages à niveau et aux croisements avec les voies ferrées et aux voies militaires ;
- 3° la réglementation en matière de masse maximale autorisée et de masses par essieux des véhicules sur la voie publique ainsi que la sûreté de chargement et les dimensions et la signalisation du chargement ;
- 4° le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région ;

(8) *Note de bas de page n° 7 de l'avis cité* : On rappellera également que le chemin de fer est demeuré une compétence fédérale (voy. l'avis 32.367 précité).

(9) *Note de bas de page n° 8 de l'avis cité* : En ce qui concerne les transports en commun par exemple (voy. plus haut).

(10) *Note de bas de page n° 9 de l'avis cité* : La police de la circulation routière par exemple (voy. plus haut).

(11) *Avis n° 36.142/4* donné le 15 décembre 2003 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 1<sup>er</sup> avril 2004 « relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité », *Doc. parl.*, Parl. w., 2003-2004, n° 649/1, pp. 22 à 27.

compétente en matière de normes techniques minimales de sécurité relatives à la construction et à l'entretien des routes et de police de la circulation routière<sup>(8)</sup>.

4. La compétence étendue des régions en matière d'aménagement du territoire, en ce compris dans ses aspects d'organisation de la mobilité, et la compétence fédérale en matière de politique générale de mobilité doivent s'exercer l'une en fonction de l'autre, les autorités compétentes étant tenues de veiller à ne pas rendre impossible ou exagérément difficile l'exercice mutuel de ces compétences.

Outre les matières du transport attribuées de manière précise aux régions d'une part<sup>(9)</sup> ou demeurées fédérales d'autre part<sup>(10)</sup>, l'équilibre entre ces deux compétences s'établit comme suit :

- a) Les compétences régionales se définissent dans une perspective d'aménagement du territoire, telle qu'elle a été définie plus haut, ce qui inclut la prise en compte de la problématique de la mobilité dans la définition de l'organisation spatiale des activités humaines principales dans un territoire donné, soit par son intégration dans les plans d'aménagement du territoire à caractère général, soit par une planification particulière.
- b) Les compétences fédérales se conçoivent davantage comme énonçant de manière générale des objectifs de mobilité et comme promouvant les mesures aptes à réaliser ces objectifs en ayant égard à la planification régionale. »<sup>(11)</sup>

Ingevolge de zesde Staatshervorming is de regeling inzake de verkeersveiligheid, met inbegrip van de regels van de politie over het wegverkeer, overigens een federale bevoegdheid gebleven, met uitzondering van bepaalde bevoegdheden die aan de gewesten overgedragen zijn, namelijk, overeenkomstig artikel 6, § 1, XII, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de volgende bevoegdheden :

« Wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft :

- 1° het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen zoals gedefinieerd in artikel 1, j), van het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968 ;
- 2° de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen ;
- 3° de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading ;
- 4° het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen ;

(8) *Voetnoot 7 van het geciteerde advies* : On rappellera également que le chemin de fer est demeuré une compétence fédérale (voy. l'avis 32.367 précité).

(9) *Voetnoot 8 van het geciteerde advies* : En ce qui concerne les transports en commun par exemple (voy. plus haut).

(10) *Voetnoot 9 van het geciteerde advies* : La police de la circulation routière par exemple (voy. plus haut).

(11) *Advies 36.142/4* van 15 december 2003 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 1 april 2004 « betreffende de duurzame mobiliteit en de toegankelijkheid », *Parl. St. W.Parl.* 2003-04, nr. 649/1, 22 tot 27.

- 5° l'homologation des radars et autres instruments liés aux compétences régionales ;
- 6° la réglementation en matière d'écolage et d'examens relatifs à la connaissance et à l'aptitude qui sont nécessaires pour conduire des véhicules de chaque catégorie, y compris l'organisation et les conditions d'agrément des écoles de conduite et des centres d'examen et y compris le contrôle de l'aptitude à la conduite des conducteurs et candidats-conducteurs souffrant d'une diminution des aptitudes fonctionnelles, à l'exception de la compétence fédérale concernant la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, étant entendu que les habitants d'une région sont libres de fréquenter une école de conduite ou de passer les examens dans un centre d'une autre région et étant entendu qu'une école de conduite reconnue dans une région peut également opérer dans les autres régions ;
- 7° la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière »<sup>(12)</sup>.

1.2. L'avant-projet à l'examen a pour objet principal de mettre en place un cadre pour le développement d'une politique de mobilité et de sécurité routière, d'une part, en réglementant l'adoption de plans régionaux et communaux de mobilité et, d'autre part, en créant deux instances consultatives, à savoir l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière et la Commission régionale de la mobilité.

Dans leurs aspects d'organisation de la mobilité, les dispositions de l'avant-projet sont liées à l'aménagement du territoire, et relèvent à ce titre de la compétence régionale étendue en la matière.

L'auteur de l'avant-projet n'est en revanche compétent pour établir une politique de sécurité routière que si celle-ci se limite aux aspects de la sécurité routière qui relèvent de sa compétence ou si l'avant-projet se limite à imposer aux auteurs des plans de mobilité de tenir compte des règles arrêtées en la matière par l'autorité fédérale<sup>(13)</sup>.

Ainsi, par exemple, l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'avant-projet, combiné avec son article 5, ne peut être interprété comme habilitant le Gouvernement à édicter, dans le plan régional de mobilité (PRM), des règles relevant de la police de la circulation routière demeurée de compétence fédérale.

C'est à la condition de respecter le cadre rappelé ci-avant que l'avant-projet d'ordonnance ne soulève pas de difficulté au regard des règles répartitrices de compétences entre l'autorité fédérale et les régions en matière de mobilité.

2.1. Dès lors que l'avant-projet met en place des traitements de données à caractère personnel, il constitue une ingérence dans le droit au respect de la vie privée des personnes concernées, garanti notamment par l'article 22 de la Constitution et l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Pour être admissible au regard de ces dispositions, l'ingérence dans l'exercice du droit au respect de la vie privée doit être définie en des termes clairs et suffisamment précis qui permettent d'appréhender de manière prévisible les hypothèses dans lesquelles le législateur autorise une pareille ingérence ; telle est la portée de l'exigence issue de ces dispositions selon laquelle les ingérences dans le droit au respect de la vie

(12) Voir également les travaux préparatoires, *Doc. parl.*, Sénat, 20122013, n° 52232/1, p. 133.

(13) Voir, en ce sens, l'avis n° 36.142/4.

- 5° de homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden ;
- 6° de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rijsscholen en examencentra en met inbegrip van het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden, met uitzondering van de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen, met dien verstande dat de inwoners van een gewest vrij zijn om een rijsschool te kiezen die, of examen af te leggen in een centrum dat in een ander gewest is gelegen en met dien verstande dat een in een bepaald gewest erkende rijsschool eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn ;
- 7° de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid. »<sup>(12)</sup>

1.2. Voorliggend voorontwerp strekt er voornamelijk toe te voorzien in een kader voor de ontwikkeling van een mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, enerzijds door regels te bepalen voor het vaststellen van gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen en anderzijds door twee adviesorganen op te richten, met name het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Wat hun aspect organisatie van de mobiliteit betreft, houden de bepalingen van het voorontwerp verband met de ruimtelijke ordening en vallen ze op grond daarvan onder de ruime gewestelijke bevoegdheid ter zake.

De steller van het voorontwerp is daarentegen slechts bevoegd om een verkeersveiligheidsbeleid uit te werken indien dat beleid beperkt blijft tot de aspecten van de verkeersveiligheid die onder zijn bevoegdheid vallen of indien het voorontwerp voor degenen die de mobiliteitsplannen opstellen alleen de verplichting inhoudt rekening te houden met de regels die ter zake vastgesteld zijn door de federale overheid.<sup>(13)</sup>

Zo kan, bij wijze van voorbeeld, artikel 4, eerste lid, van het voorontwerp, in samenhang gelezen met artikel 5 ervan, niet in die zin geïnterpreteerd worden dat de Regering daarbij gemachtigd zou worden om door middel van het gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) regels uit te vaardigen die behoren tot de politiek over het wegverkeer, die een federale bevoegdheid gebleven is.

Op voorwaarde dat het kader dat hiervoor in herinnering gebracht is in acht genomen wordt, doet het voorontwerp van ordonnantie geen moeilijkheden rijzen in het licht van de regels betreffende de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de gewesten inzake mobiliteit.

2.1. Aangezien het voorontwerp verwerkingen van persoonsgegevens impliceert, vormt het een inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven van de betrokkenen, welk recht gewaarborgd wordt door artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens.

Om in het licht van die bepalingen aanvaardbaar te zijn, moet de inmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven geformuleerd worden in duidelijke en voldoende nauwkeurige bewoordingen die het mogelijk maken te voorzien in welke gevallen de wetgever een dergelijke inmenging toestaat ; dat is de strekking van de verplichting die uit die bepalingen voortvloeit en naar luid waarvan inmengingen in het recht op

(12) Zie ook de parlementaire voorbereiding, *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 133.

(13) Zie in die zin advies 36.142/4.

privée doivent trouver leur source dans « la loi ». Toute ingérence doit en outre reposer sur une justification raisonnable et être proportionnée aux buts poursuivis par le législateur.

Si les ingérences dans le droit au respect de la vie privée des personnes concernées telles qu'elles sont prévues par l'avant-projet à l'examen poursuivent un objectif légitime, à savoir les finalités énumérées à l'article 30, § 2, de l'avantprojet, il convient cependant encore de vérifier le respect des exigences de légalité, de pertinence et de proportionnalité des mesures envisagées, ainsi que les autres exigences tirées de normes supérieures, spécialement celles trouvant leur source dans le règlement (UE) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 « relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) » (ci-après : « le RGPD »), à lire en combinaison avec l'article 2, alinéa 2, de la loi du 30 juillet 2018 « relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ».

À cet égard, l'avantprojet sera revu concernant notamment les points qui suivent.

2.2. Afin de respecter les principes de légalité et de prévisibilité, certaines données énumérées aux articles 31 à 33 de l'avantprojet seront précisées, spécialement la notion de « position socio-économique » et celle de « type d'utilisateur ».

2.3. Le principe de minimisation, au sens de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, c), du RGPD impose que les données récoltées soient « adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ». Comme déjà rappelé, les ingérences dans la vie privée doivent par ailleurs reposer sur une justification raisonnable et être proportionnées aux buts poursuivis par le législateur.

Les catégories de données visées par l'avantprojet sont nombreuses et comptent des catégories particulières de données au sens des articles 9 et 10 du RGPD. L'auteur de l'avantprojet s'assurera que toutes ces catégories de données sont pertinentes et nécessaires pour planifier, mettre en œuvre et suivre la politique de mobilité et de sécurité routière telle qu'elle relève des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale, et si l'ingérence dans la vie privée des personnes concernées est proportionnée au regard de cet objectif.

À cet égard, le caractère nécessaire et proportionné de la récolte des données relatives aux résultats de tests d'alcoolémie, de dépistage de drogues et de dépistages de médicaments pour la réalisation des objectifs poursuivis par l'auteur de l'avantprojet, agissant dans la limites de ses compétences, sera à tout le moins dument explicité dans l'exposé des motifs ou le commentaire des articles.

2.4. L'article 30, § 4, de l'avantprojet énumère les destinataires auxquels les données récoltées peuvent être transmises.

Afin de respecter le principe de minimisation des données, il revient à l'auteur de l'avantprojet de s'assurer, pour chaque finalité, que celle-ci ne peut pas être atteinte par la communication de données anonymisées, ou à tout le moins pseudonymisées.

2.5. Compte tenu du caractère particulièrement général et intrusif des traitements de données mis en place par l'avantprojet, et comme l'a

eerbiediging van het privéleven « bij wet » geregeld moeten zijn. Elke inmenging moet bovendien steunen op een redelijke verantwoording en evenredig zijn met de door de wetgever nagestreefde doelstellingen.

Hoewel met de inmengingen in het recht op eerbiediging van het privéleven van de betrokkenen, zoals die waarin voorliggend voorontwerp voorziet, een legitiem doel nagestreefd wordt, namelijk de doelstellingen opgesomd in artikel 30, § 2, van het voorontwerp, dient evenwel nog nagegaan te worden of de voorgenomen maatregelen voldoen aan de vereisten van wettelijkheid, relevantie en evenredigheid, alsook aan de andere vereisten die voortvloeien uit hogere rechtsnormen, inzonderheid aan die welke voortvloeien uit verordening (EU) nr. 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) » (hierna : « de AVG »), in samenhang gelezen met artikel 2, tweede lid, van de wet van 30 juli 2018 « betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens ».

In dat opzicht dient het voorontwerp herzien te worden in het bijzonder op de hiernavolgende punten.

2.2. Met het oog op de inachtneming van het legaliteitsbeginsel en het voorzienbaarheidsbeginsel moeten bepaalde gegevens die in de artikelen 31 tot 33 van het voorontwerp opgesomd worden, nader omschreven worden. Dat geldt in het bijzonder voor de begrippen « socio-economische positie » en « type gebruiker ».

2.3. Krachtens het beginsel van de minimale gegevensverwerking in de zin van artikel 5, lid 1, c), van de AVG dienen de verzamelde gegevens « toereikend [en] ter zake dienend [te zijn] en beperkt [te blijven] tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt ». Zoals reeds in herinnering gebracht is, moeten inmengingen in het privéleven bovendien steunen op een redelijke verantwoording en evenredig zijn met de door de wetgever nagestreefde doelstellingen.

Het voorontwerp heeft betrekking op een groot aantal categorieën van gegevens, waaronder bijzondere categorieën van gegevens in de zin van de artikelen 9 en 10 van de AVG. De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat al die categorieën van gegevens ter zake dienend en noodzakelijk zijn voor de planning, de uitvoering en de opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid zoals dat onder de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt en dat de inmenging in het privéleven van de betrokkenen evenredig is aan die doelstelling.

In dat verband moet in de memorie van toelichting of in de commentaar op de artikelen op zijn minst naar behoren verduidelijkt worden dat het verzamelen van de gegevens betreffende de resultaten van alcohol-, drug- en medicatietesten een noodzakelijke en evenredige maatregel is voor het bereiken van de doelstellingen die door de steller van het wetsontwerp, handelend binnen de grenzen van zijn bevoegdheden, nagestreefd worden.

2.4. Artikel 30, § 4, van het voorontwerp geeft een opsomming van de ontvangers aan wie de verzamelde gegevens doorgezonden kunnen worden.

Met het oog op de naleving van het beginsel van de minimale gegevensverwerking dient de steller van het voorontwerp zich er voor elk doeleinde van te vergewissen dat het niet bereikt kan worden door het doorzenden van geanonimiseerde, of op zijn minst gepseudonimiseerde, gegevens.

2.5. Gelet op de bijzonder algemene en ingrijpende aard van de gegevensverwerkingen die door het voorontwerp mogelijk gemaakt worden,

relevé l’Autorité de protection des données dans son avis n° 247/2022 du 9 novembre 2022, il s’indiquerait que des garanties particulières soient aménagées en amont de sa mise en œuvre.

La section de législation rappelle à cet égard que, conformément à l’article 35, paragraphe 1<sup>er</sup>, du RGPD, « [l]orsqu’un type de traitement, en particulier par le recours à de nouvelles technologies, et compte tenu de la nature, de la portée, du contexte et des finalités du traitement, est susceptible d’engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques, le responsable du traitement effectue, avant le traitement, une analyse de l’impact des opérations de traitement envisagées sur la protection des données à caractère personnel ». Conformément à l’article 35, paragraphe 3, b), du RGPD, pareille analyse d’impact est en particulier requise lorsqu’il y va, comme en l’espèce, du traitement à grande échelle de catégories particulières de données sensibles visées à l’article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, du RGPD, lesquelles incluent les données relatives à la santé ou à l’article 10 du même RGPD, lesquelles incluent les données relatives aux infractions. Il conviendra de veiller à ce que cette analyse d’impact soit réalisée, si possible, avant l’adoption de l’ordonnance en projet et en toute hypothèse avant le début des opérations de traitement qu’elle autorise.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### Article 2

Au 11<sup>o</sup>, l’ordonnance du 22 novembre 1990 « relative à l’organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale » sera mentionnée par son intitulé complet.

## CHAPITRE 2

Le chapitre 2 contient deux sections intitulées « Section 1<sup>re</sup> ».

La numérotation des sections sera, en conséquence, revue.

### Articles 3 et 20 à 29

Dans l’avis n° 70.152/4 donné le 8 novembre 2021 sur un avant-projet devenu l’ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2022 « portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l’Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », la section de législation a observé ce qui suit :

« L’attention de l’auteur de l’avant-projet est attirée sur ce qu’en matière de création et d’organisation des services publics, il résulte tant des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, en ce qui concerne l’autorité fédérale, que de l’article 87 de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles »<sup>(14)</sup>, en ce qui concerne les Régions et Communautés, que les fonctions, commissions, comités, conseils, organes consultatifs et autres « observatoires » rattachés au pouvoir exécutif et destinés à être consultés exclusivement par lui, doivent être créés et réglés par celui-ci et non par le législateur, qui n’a pas à s’immiscer dans cette matière. Par contre, lorsque la consultation de l’organe créé est obligatoire, que ses avis sont susceptibles de lier l’autorité ou que des obligations sont imposées à des tiers, c’est au législateur qu’il revient de créer cet organe, de définir ses missions, sa composition, les indemnités ou rétributions éventuellement accordées à ses membres ainsi que les règles essentielles de son fonction-

(14) *Note de bas de page n° 2 de l’avis cité* : Rendu applicable par l’article 40, § 1, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises ».

is het raadzaam om, zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit in haar advies nr. 247/2022 van 9 november 2022 opgemerkt heeft, te voorzien in bijzondere waarborgen voordat het voorontwerp ten uitvoer gelegd wordt.

De afdeling Wetgeving herinnert er in dat verband aan dat krachtens artikel 35, lid 1, van de AVG « [w]anneer een soort verwerking, in het bijzonder een verwerking waarbij nieuwe technologieën worden gebruikt, gelet op de aard, de omvang, de context en de doeleinden daarvan waarschijnlijk een hoog risico inhoudt voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen [...] de verwerkingsverantwoordelijke vóór de verwerking een beoordeling [dient] uit [te voeren] van het effect van de beoogde verwerkingsactiviteiten op de bescherming van persoonsgegevens ». Overeenkomstig artikel 35, lid 3, b), van de AVG is een dergelijke effectbeoordeling met name vereist wanneer het, zoals *in casu*, gaat om een grootschalige verwerking van bijzondere categorieën van gevoelige gegevens als bedoeld in artikel 9, lid 1, van de AVG, waaronder gegevens betreffende de gezondheid, of als bedoeld in artikel 10 van de AVG, waaronder gegevens betreffende strafbare feiten. Men dient erop toe te zien dat die effectbeoordeling indien mogelijk uitgevoerd wordt voordat de ontworpen ordonnantie aangenomen wordt, en hoe dan ook voordat begonnen wordt met de verrichtingen die door de ordonnantie mogelijk gemaakt worden.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### Artikel 2

In de bepaling onder 11<sup>o</sup> moet de ordonnantie van 22 november 1990 « betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » vermeld worden door het volledig opschrift ervan op te geven.

## HOOFDSTUK 2

Hoofdstuk 2 bevat twee afdelingen met als opschrift « Afdeling 1 ».

De nummering van de afdelingen moet bijgevolg herzien worden.

### Artikelen 3 en 20 tot 29

In advies 70.152/4 van 8 november 2021 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 6 juli 2022 « houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » heeft de afdeling Wetgeving het volgende opgemerkt :

« De aandacht van de steller van het voorontwerp wordt erop gevestigd dat inzake de oprichting en de organisatie van de overheidsdiensten zowel uit de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet, wat de federale overheid betreft, als uit artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen », <sup>(14)</sup> wat de gewesten en de gemeenschappen betreft, voortvloeit dat de functies, commissies, comités, raden, adviesorganen en andere « observatoriums » die tot de uitvoerende macht behoren en waarvan het de bedoeling is dat ze uitsluitend door haar geraadpleegd worden, door haar opgericht en georganiseerd moeten worden en niet door de wetgever die zich in die aangelegenheid niet te mengen heeft. Wanneer het orgaan dat opgericht wordt verplicht geraadpleegd moet worden, de adviezen ervan de overheid kunnen binden of verplichtingen opgelegd worden aan derden, staat het echter aan de wetgever dat orgaan op te richten en de opdrachten ervan,

(14) *Voetnoot 2 van het geciteerde advies* : Van toepassing verklaard bij artikel 40, § 1, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 « met betrekking tot de Brusselse Instellingen ».



nement. En dehors de ces hypothèses, l'intervention du pouvoir législatif n'est possible et requise que dans des matières concernant des dispositions qui, en vertu de la Constitution ou d'une loi de réformes institutionnelles, ne peuvent être édictées que par le législateur<sup>(15)</sup> »<sup>(16)</sup>.

La même observation peut être réitérée en l'espèce, s'agissant de l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière et de la Commission régionale de la Mobilité. En effet, l'Observatoire doit nécessairement intervenir dans le cadre de la procédure de suivi du PRM, en application de l'article 8, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, et la consultation de la Commission régionale de la Mobilité est obligatoire, en application des articles 7, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, et 21, § 2.

L'avant-projet sera complété en conséquence.

#### Article 7

1. En vertu des principes constitutionnels relatifs à l'exercice des pouvoirs, il n'appartient pas à l'ordonnance de régler les relations entre le Gouvernement et ses propres services ni d'imposer au Gouvernement de les consulter.

Au paragraphe 2, alinéa 2, il n'y a dès lors pas lieu de prévoir qu'à la demande du Gouvernement, chaque administration régionale concernée fournit les éléments nécessaires à l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales (RIE).

De même, Urban.brussels<sup>(17)</sup> sera omis de la liste des instances consultatives figurant au paragraphe 3, alinéa 2<sup>(18)</sup>.

2. Au paragraphe 3, alinéa 3, plutôt que prévoir qu'à l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable, il y a lieu d'énoncer qu'il est passé outre à l'absence d'avis donné dans le délai prévu<sup>(19)</sup>.

3. Aux termes du paragraphe 4, alinéa 2, l'enquête publique est notamment annoncée « par un communiqué diffusé par voie radiophonique, électronique et télévisée ».

Afin de ne pas porter atteinte aux compétences des communautés en matière de radiodiffusion et de télévision, il sera précisé qu'il s'agit de radios et de télévisions locales<sup>(20)</sup>.

4. En vertu des principes constitutionnels relatifs à l'exercice des pouvoirs, il revient au Gouvernement, et non à l'ordonnance, de

(15) *Note de bas de page n° 3 de l'avis cité* : Voir par exemple l'avis n° 43.685/4 donné le 12 mars 2008 sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 6 novembre 2008 « portant rationalisation de la fonction consultative ».

(16) *Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-2022, n° A-490/1, pp. 62 à 70.*

(17) Service administratif créé, en tant que service administratif distinct du Service public régional de Bruxelles, par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 2017 « portant création de Bruxelles Urbanisme & Patrimoine ».

(18) Il est relevé que dans la version française, le paragraphe 3 semble être composé de trois alinéas, alors que la version néerlandaise n'en compte que deux. Cette différence sera corrigée.

(19) Voir, en ce sens, l'avis n° 70.152/4.

(20) Voir, en ce sens, l'avis n° 36.142/4.

de samenstelling ervan, de eventueel aan de leden ervan toegekende schadeloosstellingen of bezoldigingen, alsook de essentiële regels inzake de werking ervan, te bepalen. Buiten die gevallen is het optreden van de wetgevende macht enkel mogelijk en vereist inzake aangelegenheden met betrekking tot bepalingen die krachtens de Grondwet of een wet tot hervorming der instellingen enkel door de wetgever uitgevaardigd kunnen worden. »<sup>(15)</sup>»<sup>(16)</sup>

*In casu* kan dezelfde opmerking gemaakt worden in verband met het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid en in verband met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Immers, krachtens artikel 8, § 3, eerste lid, heeft het Observatorium noodzakelijkerwijze een rol te spelen in het kader van de procedure voor de follow-up van het GMP, en krachtens de artikelen 7, § 2, eerste lid, en 21, § 2, is de raadpleging van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie verplicht.

Het voorontwerp moet dienovereenkomstig aangevuld worden.

#### Artikel 7

1. Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het niet aan de ordonnantiegever om de betrekkingen tussen de regering en haar eigen diensten te regelen noch om de regering ertoe te verplichten die diensten te raadplegen.

Er bestaat dan ook geen grond om in paragraaf 2, tweede lid, te bepalen dat elk betrokken gewestelijk bestuur op verzoek van de regering de vereiste elementen dient te verstrekken voor het opstellen van het milieueffectenrapport (MER).

Zo ook moet Urban.brussels<sup>(17)</sup> weggelaten worden uit de lijst van adviesorganen in paragraaf 3, eerste lid.<sup>(18)</sup>

2. In plaats van te stellen dat een advies dat bij het verstrijken van de termijn niet overgezonden is, geacht wordt gunstig te zijn, zou in paragraaf 3, tweede lid, bepaald moeten worden dat voorbijgegaan wordt aan het feit dat binnen de voorgeschreven geen advies verstrekt is.<sup>(19)</sup>

3. Luidens paragraaf 4, tweede lid, wordt het openbaar onderzoek aangekondigd door onder meer « een mededeling verspreid via elektronische weg en op radio en televisie ».

Teneinde geen inbreuk te maken op de bevoegdheden van de gemeenschappen inzake radio en televisie, moet nader bepaald worden dat het om lokale radio- en televisieomroepen gaat.<sup>(20)</sup>

4. Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het aan de regering en niet aan de ordonnantiegever om te

(15) *Voetnoot 3 van het geciteerde advies* : Zie bijvoorbeeld advies 43.685/4, op 12 maart 2008 gegeven over het voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 6 november 2008 « houdende rationalisatie van de adviesverlenende functie ».

(16) *Parl. St. Br.Parl. 2021-22, nr. A-490/1, 62-70.*

(17) Urban.brussels is een administratieve dienst die bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 juni 2017 « houdende oprichting van Brussel Stedenbouw & Erfgoed » opgericht is als een administratieve dienst die losstaat van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

(18) Er wordt op gewezen dat paragraaf 3 in de Franse tekst uit drie leden lijkt te bestaan, terwijl de Nederlandse tekst slechts twee leden telt. Dat verschil moet weggewerkt worden.

(19) Zie in die zin advies 70.152/4.

(20) Zie in die zin advies 36.142/4.

déterminer l'administration dont le site internet est appelé à annoncer l'enquête publique relative au projet de PRM et au rapport sur ses incidences environnementales.

Le paragraphe 4, alinéa 2, sera également revu sur ce point.

5. Au paragraphe 7, alinéa 3, 2<sup>e</sup> tiret, les mots « lorsque celui-ci est requis, » seront omis dès lors qu'en application du paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, un rapport sur les incidences environnementales est toujours requis.

#### Article 8

1. Le paragraphe 3, alinéa 3, prévoit que

« [I]es données collectées et traitées par l'Observatoire sont mises à disposition des communes et de la Commission. Ces données sont pseudonymisées ou anonymisées avant leur transmission ».

Comme cela ressort du considérant 26 du RGPD, des données anonymes sont des données qui ne peuvent être rattachées, à aucun moment, ni directement ni indirectement, à une personne identifiée ou identifiable, de telle sorte que le RGPD ne leur est pas applicable. L'anonymisation se différencie ainsi de la pseudonymisation.

Afin de respecter le principe de minimisation des données, l'auteur de l'avantprojet examinera si l'objectif poursuivi par la transmission des données aux communes et à la Commission ne peut pas être atteint par la transmission de données anonymes uniquement et, dans la négative, il y aura lieu d'en faire figurer la justification dans le commentaire de la disposition.

2. Au paragraphe 7, alinéa 3<sup>(21)</sup>, par souci de sécurité juridique, il y a lieu d'indiquer plus précisément les dispositions de l'ordonnance du 14 mai 1998 « organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale » qui trouvent à s'appliquer.

#### Article 12

1. Le paragraphe 2 énonce :

« Le conseil communal adopte le projet de [plan communal de mobilité (PCM)] et le soumet à une concertation citoyenne ».

Le commentaire de la disposition précise ce qui suit :

« Au paragraphe 2, les termes « concertation citoyenne » s'entendent au sens large et englobent, par exemple, les avis d'une association locale. Ceci laisse aussi la possibilité aux communes d'organiser une enquête publique plus classique, si ils le souhaitent ».

Par souci de sécurité juridique, la portée de la « concertation citoyenne » à organiser par le conseil communal sera précisée dans le dispositif de l'ordonnance en projet.

2. Au paragraphe 3, alinéa 2, 2<sup>o</sup>, les mots « au point 2<sup>o</sup> » seront remplacés par les mots « à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup> ».

(21) Il est relevé que dans la version française, le paragraphe 7 semble être composé de quatre alinéas, alors que la version néerlandaise n'en compte que trois. Cette différence sera corrigée.

bepalen welk bestuur op zijn website het openbaar onderzoek betreffende het ontwerp-GMP en betreffende het milieueffectenrapport dient aan te kondigen.

Paragraaf 4, tweede lid, moet ook op dat punt herzien worden.

5. In paragraaf 7, derde lid, tweede streepje, moeten de woorden « , wanneer dit vereist is, » weggelaten worden, aangezien een milieueffectenrapport krachtens paragraaf 2, eerste lid, altijd vereist is.

#### Artikel 8

1. Paragraaf 3, derde lid, luidt als volgt :

« De door het Observatorium ingezamelde en verwerkte gegevens worden ter beschikking van de gemeenten en de Commissie gesteld. Deze gegevens worden gepseudonimiseerd of geanonimiseerd vóór hun verzending. »

Zoals uit overweging 26 van de AVG blijkt, zijn anonieme gegevens gegevens die op geen enkel moment, direct of indirect met een geïdentificeerde of identificeerbare persoon in verband gebracht kunnen worden, zodat ze niet onder de toepassing van de AVG vallen. Daarin verschilt anonimiseren aldus van pseudonimiseren.

Ter naleving van het beginsel van de minimale gegevensverwerking moet de steller van het voorontwerp nagaan of het doel dat nagestreefd wordt met de overdracht van de gegevens aan de gemeenten en aan de Commissie niet kan bereikt worden door alleen anonieme gegevens door te zenden en, indien dat niet het geval is, dient daarvoor een verantwoording gegeven te worden in de commentaar bij de bepaling.

2. Ter wille van de rechtszekerheid dient in paragraaf 7, derde lid,<sup>(21)</sup> nauwkeuriger aangegeven te worden welke bepalingen van de ordonnantie van 14 mei 1998 « houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » van toepassing zijn.

#### Artikel 12

1. Paragraaf 2 luidt als volgt :

« De gemeenteraad stelt het ontwerp [van gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP)] vast en onderwerpt het aan burgeroverleg. »

In de commentaar bij de bepaling wordt het volgende gesteld :

« In paragraaf 2 wordt de term « burgeroverleg » ruim opgevat en omvat [die] bijvoorbeeld de adviezen van een plaatselijke vereniging. Dit laat de gemeenten ook de mogelijkheid om een meer traditioneel openbaar onderzoek te organiseren, indien zij dat wensen. »

Ter wille van de rechtszekerheid moet in het dispositief van de ontworpen ordonnantie verduidelijkt worden wat de strekking is van het « burgeroverleg » dat door de gemeenteraad georganiseerd moet worden.

2. In paragraaf 3, tweede lid, 2<sup>o</sup>, moeten de woorden « in punt 2<sup>o</sup> » vervangen worden door de woorden « in het eerste lid, 2<sup>o</sup>, ».

(21) Er wordt op gewezen dat de Franse tekst van paragraaf 7 uit vier leden lijkt te bestaan, terwijl de Nederlandse tekst er slechts drie telt. Dat verschil moet weggewerkt worden.

3. Le paragraphe 5, alinéa 2, énonce :

« Le Gouvernement peut prendre acte de l'analyse de l'Observatoire de la conformité du PCM avec le PRM dans les soixante jours de sa réception ».

Cet alinéa gagnerait à être clarifié, afin de préciser à quel moment l'analyse de l'Observatoire doit être sollicitée, et si le délai de soixante jours court à compter de la réception du PCM ou de la réception de l'analyse de l'Observatoire.

4. Le paragraphe 5, alinéa 3, fait état d'un avis du Gouvernement sur le PCM adopté alors que l'article 5 à l'examen prévoit, en son paragraphe 3, un avis du Gouvernement sur le projet de PCM. L'analyse de l'Observatoire, tel que l'alinéa 2 est rédigé, porte sur le PCM adopté et non sur le projet de PCM, ce dont il résulte que le Gouvernement ne disposerait de cette analyse qu'après l'adoption du PCM et donc après avoir donné son avis sur le projet de PCM. Le texte n'attache aucune conséquence à l'absence d'avis du Gouvernement à l'issue du délai de nonante jours à dater de la réception du PCM (paragraphe 3) mais instaure par contre une présomption de conformité du PCM au PRM si l'avis dont question au paragraphe 5, alinéa 3, n'est pas rendu dans le délai visé au paragraphe 5, alinéa 2.

La section de législation n'aperçoit pas la cohérence d'un tel dispositif. Il sera clarifié et le commentaire de l'article sera complété afin de mieux en expliciter la portée.

5. Au paragraphe 5, alinéa 3, il n'est pas adéquat de déduire de l'absence d'avis du Gouvernement une présomption de conformité du PCM au PRM. Le dispositif sera revu de manière à omettre cette présomption.

#### Article 21

Dans la version française du paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots « jours ouvrés » seront remplacés par « jours ouvrables »<sup>(22)</sup>.

#### Article 23

En vertu des principes constitutionnels relatifs à l'exercice des pouvoirs, il n'appartient pas à l'ordonnance d'attribuer directement à un ministre des pouvoirs qui reviennent normalement au Gouvernement. Certes, il n'est pas incompatible avec ces principes de conférer à un ministre une délégation de pouvoirs d'ordre accessoire ou secondaire, mais il n'en demeure pas moins qu'il appartient alors, en principe, au Gouvernement et non au législateur, d'octroyer pareille délégation. En effet, l'octroi par le législateur d'une délégation directe de tels pouvoirs à un ministre a pour conséquence que le législateur empiète sur une prérogative qui revient au Gouvernement en tant que chef du pouvoir exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale<sup>(23)</sup>.

(22) Lesquels sont définis à l'article 1.7, § 3, alinéa 2, du Code civil comme suit :

« Les jours ouvrables sont tous les jours autres que les jours fériés légaux, dimanches et samedis ».

(23) Principes de technique législative Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, [www.raadvstconsetat.be](http://www.raadvstconsetat.be), onglet « Technique législative », recommandation n° 7.3 : « [...] il ne revient pas au législateur de s'immiscer dans l'organisation interne du pouvoir exécutif et de confier le règlement d'une matière directement à un ministre [...]. Seul le Roi ou un gouvernement de communauté ou de région peut accorder une telle délégation ».

3. Paragraaf 5, tweede lid, luidt als volgt :

« De Regering kan akte nemen van de analyse door het Observatorium over de conformiteit van het GemMP met het GMP binnen zestig dagen na ontvangst ervan. »

Dat lid zou aldus verduidelijkt moeten worden dat daarin gepreciseerd wordt op welk ogenblik om de analyse van het Observatorium verzocht moet worden en of de termijn van zestig dagen loopt vanaf de ontvangst van het GemMP dan wel vanaf de ontvangst van de analyse van het Observatorium.

4. In paragraaf 5, derde lid, wordt melding gemaakt van een advies van de Regering over het goedgekeurde GemMP, terwijl voorliggend artikel 5, paragraaf 3, voorziet in een advies van de Regering over het ontwerp van GemMP. Zoals het tweede lid thans gesteld is, heeft de analyse van het Observatorium betrekking op het goedgekeurde GemMP en niet op het ontwerp van GemMP, waaruit volgt dat de Regering pas over die analyse zou beschikken nadat het GemMP goedgekeurd is en dus nadat ze haar advies over het ontwerp van GemMP uitgebracht heeft. In de tekst wordt geen gevolg verbonden aan het feit dat door de Regering na het verstrijken van de termijn van negentig dagen vanaf de ontvangst van het GemMP (paragraaf 3) geen advies uitgebracht wordt, maar wordt daarentegen het vermoeden ingevoerd dat het GemMP in overeenstemming is met het GMP indien het advies waarvan in paragraaf 5, derde lid, sprake is niet uitgebracht wordt binnen de termijn bepaald in paragraaf 5, tweede lid.

De afdeling Wetgeving ziet de logica van een dergelijk dispositief niet in. Het dispositief moet verduidelijkt worden en de commentaar bij het artikel moet aldus aangevuld worden dat de strekking van dat artikel beter tot uiting komt.

5. Wat paragraaf 5, derde lid, betreft, is het niet juist uit het uitblijven van een advies vanwege de Regering het vermoeden af te leiden dat het GemMP in overeenstemming is met het GMP. Het dispositief moet aldus herzien worden dat dit vermoeden komt te vervallen.

#### Artikel 21

In de Franse tekst van paragraaf 3, eerste lid, moeten de woorden « jours ouvrés » vervangen worden door de woorden « jours ouvrables »<sup>(22)</sup>.

#### Artikel 23

Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten staat het niet aan de ordonnantiegever om rechtstreeks aan een minister bevoegdheden toe te kennen die normaal aan de Regering toekomen. Het is weliswaar niet onverenigbaar met die beginselen om aan een minister bevoegdheden inzake toekomstige of detailkwesties te delegeren maar in dat geval staat het niettemin in beginsel aan de Regering, en niet aan de wetgever, om een dergelijke delegatie te verlenen. Het verlenen, door de ordonnantiegever, van een rechtstreekse delegatie van zulke bevoegdheden aan een minister brengt immers mee dat de wetgever zich een prerogatief toe-eigent dat toekomt aan de Regering, als hoofd van de uitvoerende macht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.<sup>(23)</sup>

(22) Werkdagen worden in artikel 1.7, § 3, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek als volgt gedefinieerd :

« Werkdagen zijn alle andere dagen dan wettelijke feestdagen, zondagen en zaterdag. »

(23) Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, [www.raadvstconsetat.be](http://www.raadvstconsetat.be), tab « Wetgevingstechniek », aanbeveling 7.3 : « Het komt [...] de wetgever niet toe om zich te mengen in de interne organisatie van de uitvoerende macht en de regeling van een aangelegenheid rechtstreeks aan een minister op te dragen [...]. Alleen de Koning of een Gemeenschaps- of een gewestregering kan een dergelijke delegatie uitvaardigen. »

La même observation vaut pour les articles 26, §§ 4 et 5, et 27, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2.

Elle vaut également, *mutatis mutandis*, pour l'article 36 (article 126, § 11, 3<sup>o</sup>, en projet, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire), lequel opère une délégation de pouvoirs en faveur de l'administration (Bruxelles Mobilité).

*Article 24*

À l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de préciser qui sont les « acteurs publics », ce dans le respect des limites des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale.

*Article 26*

Au paragraphe 2, alinéa 2, les termes « l'Exécutif » seront remplacés par ceux de « le Gouvernement ».

*Article 34*

1. La délégation prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> doit être comprise comme ne portant pas sur les éléments essentiels du traitement de données à caractère personnel, lesquels doivent figurer dans une norme à valeur législative.

2. L'alinéa 2 est inutile puisque l'obligation de consulter l'Autorité de protection des données préalablement à l'adoption d'un arrêté qui porte sur un traitement de données à caractère personnel découle de l'article 36, paragraphe 4, du RGPD.

Il sera dès lors omis.

*Article 36*

La phrase liminaire sera complétée par l'indication des modifications encore en vigueur subies par la disposition modifiée.

La même observation vaut pour les articles 37 et 38.

*Article 37*

L'article 37 tend à remplacer l'article 177, § 2, 3<sup>o</sup>, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire par un texte identique à celui qui est actuellement en vigueur.

Il sera, en conséquence, omis.

*Article 39*

L'arrêté du 25 mars 2021 sera mentionné par son intitulé complet.

*Article 41*

L'article 41 charge le Gouvernement de fixer la date d'entrée en vigueur des dispositions du chapitre III.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 26, §§ 4 en 5, en 27, § 1, tweede lid.

Ze geldt, *mutatis mutandis*, eveneens voor artikel 36 (ontworpen artikel 126, § 11, 3<sup>o</sup>, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening) waarbij een bevoegdheid gedelegeerd wordt aan de administratie (Brussel Mobiliteit).

*Artikel 24*

In paragraaf 1, tweede lid, dient verduidelijkt te worden wie de « overheidsspelers » zijn, en dit met inachtneming van de grenzen van de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Artikel 26*

In paragraaf 2, tweede lid, moeten de woorden « de Executieve » vervangen worden door de woorden « de Regering ».

*Artikel 34*

1. De delegatie waarin het eerste lid voorziet, moet in die zin begrepen worden dat ze geen betrekking heeft op de essentiële elementen van de verwerking van persoonsgegevens, welke elementen moeten voorkomen in een norm met wetgevende waarde.

2. Het tweede lid is nutteloos, aangezien de verplichting om de Gegevensbeschermingsautoriteit te raadplegen vóór het vaststellen van een besluit dat betrekking heeft op een verwerking van persoonsgegevens voortvloeit uit artikel 36, lid 4, van de AVG.

Dat tweede lid moet dan ook weggelaten worden.

*Artikel 36*

De inleidende zin moet aangevuld worden met de vermelding van de nog van kracht zijnde wijzigingen die in de gewijzigde bepaling aangebracht zijn.

Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 37 en 38.

*Artikel 37*

Artikel 37 strekt ertoe artikel 177, § 2, 3<sup>o</sup>, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening te vervangen door een tekst die identiek is aan die welke thans van kracht is.

Het artikel moet bijgevolg weggelaten worden.

*Artikel 39*

In het eerste lid moeten de woorden « zoals op 25 maart 2021 goedgekeurd door de regering » vervangen worden door de woorden « goedgekeurd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2021 tot goedkeuring van het gewestelijke mobiliteitsplan (GewMP) ».

*Artikel 41*

Bij artikel 41 wordt de Regering ermee belast de datum van inwerkingtreding van de bepalingen van hoofdstuk III vast te stellen.

Les prérogatives du législateur seraient mieux respectées si une date limite était prévue pour l'entrée en vigueur de ce chapitre, à laquelle l'avant-projet entrerait en vigueur sans que le Gouvernement ne doive intervenir<sup>(24)</sup>.

*Le Greffier,*  
Charles-Henri VAN HOVE

*Le Président,*  
Martine BAGUET

De prerogatieven van de wetgever zouden beter in acht genomen worden als voor de inwerkingtreding van dat hoofdstuk een uiterste datum vastgesteld zou worden waarop het voorontwerp in werking zou treden zonder dat de Regering iets hoeft te ondernemen.<sup>(24)</sup>

*De Griffier,*  
Charles-Henri VAN HOVE

*De Voorzitter,*  
Martine BAGUET

(24) *Ibidem*, recommandations n<sup>os</sup> 154 à 154.1.2 et formule F 4-5-2-4.

(24) *Ibidem*, aanbevelingen 154 tot 154.1.2 en formule F 4-5-2-4.

## PROJET D'ORDONNANCE

### instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

#### CHAPITRE I<sup>ER</sup> Dispositions générales

##### Article 1<sup>er</sup>

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

##### Article 2

Dans la présente ordonnance, on entend par :

- 1° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement telle que définie au chapitre 7 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° Commission : la Commission régionale de la Mobilité visée au chapitre III de la présente ordonnance ;
- 3° Observatoire : l'Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière créé par l'article 3 de la présente ordonnance ;
- 4° Plan complémentaire : le plan thématique en matière de mobilité, qui précise les objectifs et les mesures en matière de mobilité par mode de transport, par type d'activité ou type de public ;
- 5° PCM : le plan communal de mobilité, tel que défini à l'article 10 de la présente ordonnance ;
- 6° PRM : le plan régional de mobilité, tel que défini à l'article 4 de la présente ordonnance ;

## ONTWERP VAN ORDONNANTIE

### tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

#### HOOFDSTUK I Algemene bepalingen

##### Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

##### Artikel 2

In deze ordonnantie verstaat men onder:

- 1° Parkeeragentschap: Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 2° Commissie: de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zoals bedoeld in hoofdstuk III van deze ordonnantie;
- 3° Observatorium: het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht bij artikel 3 van deze ordonnantie;
- 4° Aanvullend plan: het themaplan op het gebied van mobiliteit, met een beschrijving van de doelstellingen en de maatregelen inzake mobiliteit per vervoerswijze, soort activiteit of doelgroep;
- 5° GemMP: het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 10 van deze ordonnantie;
- 6° GMP: het gewestelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 4 van deze ordonnantie;

- 7° Pseudo-identifiant : identifiant généré par application d'une fonction de pseudonymisation et utilisé dans le cadre d'un traitement de données pseudonymisées;
- 8° Réseau de mobilité : un ensemble de sections de voiries, d'espaces publics et de carrefours contigus répartis uniformément sur le territoire régional afin d'assurer des déplacements sécurisés et performants pour l'ensemble des modes de déplacement ;
- 9° RIE : le rapport sur les incidences environnementales visé par la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- 10° Secteur statistique : unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes et anciennes communes par Statbel pour la diffusion de ses statistiques à un niveau plus fin que le niveau communal ;
- 11° STIB : la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, créée en vertu de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

## CHAPITRE II

### **Instrumentes de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité**

#### *Section 1<sup>re</sup> – Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière*

##### *Article 3*

§ 1<sup>er</sup>. Il est créé un Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière chargé des missions suivantes :

- 1° analyser l'ensemble des évolutions et tendances en matière de mobilité et de sécurité routière ;
- 2° préparer l'élaboration du PRM et l'évaluation objective de sa mise en œuvre ;
- 3° réaliser le traitement des données nécessaires à la réalisation de ces missions.

Le Gouvernement peut confier à l'Observatoire d'autres missions spécifiques en lien avec la politique de mobilité.

§ 2. Dans l'exercice de ses missions, l'Observatoire intègre les aspects d'inclusivité.

- 7° Pseudo-identificatie: identificatiegegevens gegenereerd via een functie voor pseudonimisering in het kader van een verwerking van gepseudonimiseerde gegevens;
- 8° Mobiliteitsnetwerk: een geheel van aaneengesloten verkeerswegen, openbare ruimten en knooppunten die gelijkmatig over het Gewest zijn verspreid om te zorgen voor veilige en efficiënte verplaatsingen voor alle vervoerswijzen;
- 9° MER: het milieueffectenrapport als bedoeld in richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;
- 10° Statistische sector: de territoriale basiseenheid die ontstaan is uit een opdeling van de gemeenten en de vroegere gemeenten door Statbel voor de verspreiding van statistieken op een gedetailleerder niveau dan het gemeentelijk niveau;
- 11° MIVB: de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel, opgericht bij de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

## HOOFDSTUK II

### **Instrumenten voor de planning en uitvoering van het mobiliteitsbeleid**

#### *Afdeling 1 – Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid*

##### *Artikel 3*

§ 1. Er wordt een Brussels Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht belast met de volgende taken:

- 1° het analyseren van alle ontwikkelingen en trends inzake mobiliteit en verkeersveiligheid;
- 2° de uitwerking en de objectieve evaluatie van de uitvoering van het GMP voor te bereiden;
- 3° de verwerking van de gegevens die nodig zijn om deze taken uit te voeren.

De regering kan het Observatorium belasten met andere specifieke taken die verband houden met het mobiliteitsbeleid.

§ 2. Bij het vervullen van zijn opdrachten houdt het Observatorium rekening met de inclusiviteitsaspecten.

§ 3. Les membres de l'Observatoire sont qualifiés en traitement de données et agissent de manière neutre.

§ 4. Le Gouvernement détermine les règles de fonctionnement de l'Observatoire.

## **Section 2 – Plan régional de mobilité**

### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités*

#### *Article 4*

Le PRM est l'instrument stratégique, d'orientation et de programmation qui définit l'ensemble de la politique de mobilité, de sécurité routière et de la politique d'aménagement de la voirie publique en matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Le PRM s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement durable.

#### *Article 5*

Le Gouvernement adopte un PRM, applicable à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur. Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.

### *Sous-section 2 – Contenu*

#### *Article 6*

§ 1<sup>er</sup>. Le PRM comprend au moins une partie stratégique et une partie réglementaire.

§ 2. La partie stratégique reprend au minimum :

- 1° une évaluation du PRM précédent ;
- 2° les objectifs de la politique régionale de mobilité ;
- 3° un plan d'action consistant en un programme opérationnel qui comprend des indicateurs budgétaires et temporels ;
- 4° les modalités opérationnelles de la mise en œuvre.

La partie stratégique prend en compte l'ensemble des différentes composantes qui constituent la politique de mobilité, de la sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique régionale, notamment l'infrastructure, les services, la réglementation et la tarification, les technologies, les données et la gouvernance, et assure un équilibre dans la prise en compte de celles-ci.

§ 3. De leden van het Observatorium zijn deskundigen op het vlak van gegevensverwerking en stellen zich neutraal op.

§ 4. De regering bepaalt de werkingsregels van het Observatorium.

## **Afdeling 2 – Gewestelijk mobiliteitsplan**

### *Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen*

#### *Artikel 4*

Het GMP is het strategische, richtinggevende en programmatorische instrument dat het volledige beleid op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en beleid rond de inrichting van de openbare weg met betrekking tot mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt.

Het GMP is in overeenstemming met de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

#### *Artikel 5*

De regering neemt een GMP aan dat van toepassing is op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een periode van tien jaar vanaf de inwerking-treding ervan. Het blijft evenwel van kracht tot het door ander plan wordt vervangen.

### *Onderafdeling 2 – Inhoud*

#### *Artikel 6*

§ 1. Het GMP bestaat ten minste uit een strategisch en een reglementair deel.

§ 2. Het strategische deel omvat ten minste:

- 1° een evaluatie van het vorige GMP;
- 2° de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;
- 3° een actieplan bestaande uit een operationeel programma dat budgettaire en tijdsindicatoren omvat;
- 4° de operationele nadere regels voor de uitvoering.

Het strategische deel houdt rekening met alle verschillende componenten waaruit het gewestelijke beleid rond mobiliteit, verkeersveiligheid en de inrichting van de gewestelijke openbare weg bestaat, waaronder infrastructuur, diensten, reglementering en tarifiering, technologieën, gegevens en governance, en zorgt voor een evenwichtige afweging van deze componenten.



§ 3. La partie réglementaire reprend au minimum :

- 1° les prescriptions qui permettent d'assurer la qualité des réseaux de mobilité ;
- 2° les instruments permettant la mise en œuvre du PRM.

*Sous-section 3. - Procédure d'élaboration*

*Article 7*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement évalue le PRM précédent conformément à l'article 8 et concerta les communes ainsi que les acteurs dont il détermine la liste. Le Gouvernement détermine le périmètre minimal de cette concertation.

§ 2. En concertation avec les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement élabore un projet de PRM et réalise un rapport sur les incidences environnementales. Dans ce cadre, la Commission sera également consultée.

À la demande du Gouvernement et dans le délai fixé par celui-ci, chaque administration régionale concernée et chaque organisme d'intérêt public régional concerné fournit les éléments nécessaires à l'élaboration du RIE.

§ 3. Le Gouvernement communique pour avis le projet de PRM et le RIE simultanément aux communes, aux instances consultatives et aux organismes dont il arrête la liste.

Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande. À défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 4. Simultanément, le Gouvernement soumet le projet de PRM et le RIE à enquête publique pendant soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affichage dans les communes, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise, diffusés dans la Région, par un communiqué diffusé par voie radiophonique, électronique et télévisée. L'enquête publique est annoncée sur un site web régional. Le début et la fin de l'enquête publique sont précisés dans l'annonce.

Les documents soumis à l'enquête publique sont déposés pendant soixante jours, pour consultation par le public, sur le site web visé à l'alinéa 2 ainsi qu'à la maison communale de chacune des communes de la Région.

§ 3. Het reglementaire gedeelte omvat ten minste:

- 1° de voorschriften teneinde de kwaliteit van mobiliteitsnetwerken te waarborgen;
- 2° de instrumenten voor de uitvoering van het GMP.

*Onderafdeling 3 – Opstelprocedure*

*Artikel 7*

§ 1. De regering evalueert het vorige GMP in overeenstemming met artikel 8 en pleegt overleg met de gemeenten alsook betrokken partijen waarvan zij de lijst bepaalt. De regering bepaalt de minimumomvang van dit overleg.

§ 2. In overleg met de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de regering een ontwerp van GMP op, evenals een milieueffectenrapport. In dit verband zal ook de Commissie worden geraadpleegd.

Op verzoek van de regering en binnen de door haar vastgestelde termijn verstrekt elk betrokken gewestelijk bestuur en elke betrokken gewestelijke instelling van openbaar nut de vereiste elementen voor de opstelling van het MER.

§ 3. De regering deelt het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig mee aan de gemeenten, de adviesorganen en de organisaties waarvan zij de lijst vaststelt.

De adviezen worden binnen zestig dagen overgemaakt. Bij ontstentenis worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 4. Gelijktijdig onderwerpt de regering het ontwerp-GMP en het MER aan een zestig dagen durend openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het Gewest, door een aankondiging in het *Belgisch Staatsblad* en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid, alsook door een mededeling verspreid via elektronische weg en op radio en televisie. Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd op een gewestelijke website. Het begin en het einde van het openbaar onderzoek worden in de aankondiging vermeld.

De documenten die in het kader van het openbaar onderzoek worden ingediend, worden gedurende zestig dagen ter inzage van het publiek neergelegd op de in het tweede lid bedoelde website en in het gemeentehuis van elk van de gemeenten in het Gewest.

Les réclamations et les observations sont adressées au Gouvernement par voie électronique ou par voie postale avant la clôture de l'enquête publique.

Le Gouvernement communique au Parlement et aux communes une copie des réclamations et des observations dans les cent-vingt jours de la clôture de l'enquête publique.

§ 5. La moitié des délais visés au paragraphe 3 et au paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'au moins deux semaines.

§ 6. Simultanément à l'enquête publique visée au paragraphe 4, le Gouvernement transmet pour information aux deux autres Régions, à l'État fédéral et aux communes limitrophes de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet de PRM et son RIE. Les deux autres Régions et l'État fédéral disposent de soixante jours pour remettre leur éventuel avis.

§ 7. Dans les huit mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adapte le projet de PRM, en fonction des avis et observations visés aux paragraphes 3, 4 et 6 et adopte le PRM.

L'arrêté adoptant le PRM est publié au *Moniteur belge*.

L'arrêté adoptant définitivement le plan résume, dans sa motivation :

- la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan ;
- la manière dont le rapport sur les incidences environnementales, les avis, réclamations et observations émis au cours de la procédure ont été pris en considération ;
- les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Le Gouvernement communique le PRM au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans les trente jours de l'adoption du PRM, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.

Le Gouvernement met le PRM, le RIE et la motivation visée à l'alinéa 3 à disposition du public sur le site web visé au paragraphe 4, alinéa 2. Le Gouvernement peut prévoir des modalités supplémentaires de mise à disposition.

Klachten en opmerkingen worden vóór de sluiting van het openbaar onderzoek langs elektronische weg of per post aan de regering toegezonden.

De regering deelt aan het Parlement en aan de gemeenten binnen honderdtwintig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een afschrift van de bezwaren en opmerkingen mede.

§ 5. De in de paragrafen 3 en 4, eerste lid, bedoelde termijnen vallen voor de helft buiten de periodes van de schoolvakanties van minstens twee weken.

§ 6. Gelijktijdig met het openbaar onderzoek bedoeld in paragraaf 4 deelt de regering het ontwerp-GMP en het bijbehorende MER ter informatie mee aan de twee andere Gewesten, de federale overheid en de aangrenzende gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De twee andere Gewesten en de federale overheid beschikken over zestig dagen om hun eventuele advies in te dienen.

§ 7. Binnen acht maanden na de sluiting van het openbaar onderzoek past de regering het ontwerp-GMP aan op basis van de adviezen en opmerkingen bedoeld in paragrafen 3, 4 en 6 en neemt ze het GMP aan.

Het besluit tot goedkeuring van het GMP wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Het besluit tot definitieve goedkeuring van het plan geeft in zijn motivatie een bondige samenvatting van:

- de wijze waarop de milieuoverwegingen in het plan geïntegreerd werden;
- de wijze waarop het milieueffectenrapport en de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden uitgebracht tijdens de procedure, in overweging werden genomen;
- de redenen die geleid hebben tot de keuze van het plan zoals het werd goedgekeurd, rekening houdend met de overwogen andere redelijke oplossingen.

De regering deelt het GMP mee aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Binnen dertig dagen na de goedkeuring van het GMP stelt de regering de gemeenten en de adviesorganen die in het kader van de opstellingsprocedure van dit plan zijn geraadpleegd, van deze goedkeuring in kennis.

De regering stelt het GMP, het MER en de in het derde lid bedoelde motivering ter beschikking van het publiek op de in paragraaf 4, tweede lid, bedoelde website. De regering kan voorzien in aanvullende voorwaarden voor beschikbaarstelling.

*Sous-section 4 – Suivi du plan**Article 8*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement évalue de manière objective la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature.

§ 2. L'évaluation s'appuie au minimum sur :

- une analyse des enjeux et objectifs régionaux en lien avec les évolutions observées en matière de mobilité qui s'appuie, dans la mesure du possible, sur les données objectives disponibles ;
- une identification du niveau de mise en œuvre des actions et des mesures du PRM au niveau régional et local ;
- une concertation des communes ;
- une consultation de la Commission.

§ 3. L'Observatoire identifie, en concertation avec les communes, les données et indicateurs déterminant le niveau de mise en œuvre des actions afin d'assurer un suivi uniformisé pour les actions entreprises par chacune des entités du territoire régional.

Les communes communiquent dans les nonante jours de la demande, les données dont elles disposent, afin d'alimenter l'Observatoire.

Les données collectées et traitées par l'Observatoire sont mises à disposition des communes et de la Commission. Ces données sont anonymisées avant leur transmission.

§ 4. Sur la base des travaux de l'Observatoire, le Gouvernement réalise un projet de rapport d'évaluation. Ce projet est soumis pour avis à la Commission et aux communes qui disposent de nonante jours, à partir de la demande, pour communiquer leurs avis ou analyses supplémentaires.

§ 5. Après cette collecte d'avis, le Gouvernement finalise son rapport d'évaluation, il en prend acte et le communique au Parlement, aux communes et sur son site web.

§ 6. Sur la base de cette évaluation, le Gouvernement précise les éventuelles actions correctrices à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM.

§ 7. Le Gouvernement opère un suivi et évalue la mise en œuvre et le degré d'exécution du PRM à l'échelle des communes.

*Onderafdeling 4 – Opvolging van het plan**Artikel 8*

§ 1. De regering evalueert op objectieve manier de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur.

§ 2. De evaluatie gebeurt ten minste op basis van:

- een analyse van de gewestelijke doelstellingen in verband met de opgetekende ontwikkelingen op mobiliteitsvlak, zoveel mogelijk gebaseerd op beschikbare objectieve gegevens;
- een vaststelling van het uitvoeringsniveau van de acties en maatregelen van het GMP;
- een overleg met de gemeenten;
- een raadpleging van de Commissie.

§ 3. Het Observatorium identificeert, in overleg met de gemeenten, de gegevens en indicatoren die het uitvoeringsniveau van de acties bepalen met het oog op een eenvormige opvolging van de acties die door elke entiteit op het gewestelijke grondgebied ondernomen werden.

De gemeenten delen de gegevens waarover zij beschikken binnen negentig dagen na het verzoek daartoe mee aan het Observatorium.

De door het Observatorium ingezamelde en verwerkte gegevens worden ter beschikking van de gemeenten en de Commissie gesteld. Deze gegevens worden geanonimiseerd vóór hun verzending.

§ 4. Op basis van de werkzaamheden van het observatorium stelt de regering een ontwerp van evaluatieverslag op. Dit ontwerp wordt ter advies voorgelegd aan de commissie en aan de gemeenten, die beschikken over negentig dagen, te rekenen vanaf het verzoek, om hun adviezen of bijkomende analyses mee te delen.

§ 5. Na het verzamelen van adviezen werkt de regering haar evaluatieverslag af, neemt er akte van en deelt het mee aan het Parlement, aan de gemeenten en op zijn website.

§ 6. Op basis van deze evaluatie bepaalt de regering welke corrigerende acties eventueel moeten worden genomen en of het GMP moet worden gewijzigd.

§ 7. De regering volgt en evalueert de uitvoering en de uitvoeringsgraad van het GMP bij de gemeenten.

Le Gouvernement transmet à chaque commune un rapport d'analyse qui la concerne et précise, le cas échéant, des recommandations d'actions correctrices, régionales ou communales, à mettre en œuvre sur son territoire. Chaque commune dispose de nonante jours pour communiquer au Gouvernement, sur la base de cette évaluation, une note qui détermine les actions entreprises et les actions correctrices que la commune prévoit de mettre en œuvre et, le cas échéant, détermine s'il y a lieu de modifier son PCM.

À l'expiration des délais visés à l'alinéa précédent et au paragraphe 3, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.

#### *Sous-section 5 – Modification du plan*

##### *Article 9*

§ 1<sup>er</sup>. La procédure visée à l'article 7 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au PRM.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les modifications apportées à la partie stratégique visée à l'article 6 § 2 et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités prévues à l'article 7.

Ne constituent pas des modifications du plan, les modalités budgétaires et d'échéance des actions.

§ 2. Lorsque le PRM est modifié, les communes disposant d'un PCM déterminent s'il y a lieu de modifier leur PCM et l'adaptent éventuellement en conséquence. Le cas échéant, elles transmettent leur PCM au Gouvernement.

#### ***Section 3 – Plan communal de mobilité***

##### *Sous-section 1<sup>re</sup> – Généralités*

##### *Article 10*

Chaque commune de la Région peut adopter un PCM valable sur l'ensemble de son territoire.

Le PCM décline opérationnellement le PRM à l'échelle communale. Il respecte la partie réglementaire du PRM et s'inscrit dans les orientations de la partie stratégique du PRM.

De regering zendt elke gemeente een analyseverslag toe dat op die gemeente betrekking heeft en verduidelijkt indien nodig aanbevelingen voor de gewestelijke of gemeentelijke corrigerende acties die op het grondgebied van de gemeente uitgevoerd moeten worden. Elke gemeente beschikt over negentig dagen om op basis van deze evaluatie een nota aan de regering te bezorgen waarin de ondernomen acties en de corrigerende acties die de gemeente beoogt uit te voeren en waarin de gemeente indien nodig aangeeft of haar GemMP aangepast dient te worden.

Na afloop van de in het vorige lid alinea en in paragraaf 3 bedoelde termijnen gelden de regels die zijn bepaald in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### *Onderafdeling 5 – Wijziging van het plan*

##### *Artikel 9*

§ 1. De in artikel 7 bedoelde procedure is van toepassing op elke wijziging die door de regering in het GMP wordt aangebracht.

In afwijking van lid 1 worden de wijzigingen aangebracht aan het strategische gedeelte bedoeld in artikel 6, § 2 en die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 bepaalde formaliteiten.

De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.

§ 2. Wanneer het GMP wordt gewijzigd, gaan alle gemeenten die over een GemMP beschikken na of wijziging van haar GemMP vereist is en passen dit eventueel overeenkomstig aan. De gemeenten bezorgen in voorkomend geval hun GemMP aan de regering.

#### ***Afdeling 3 – Gemeentelijk mobiliteitsplan***

##### *Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen*

##### *Artikel 10*

Elke gemeente van het Gewest kan een GemMP goedkeuren dat geldt voor haar hele grondgebied.

Het GemMP is de operationele omzetting van het GMP op gemeentelijk niveau. Het voldoet aan het reglementaire gedeelte van het GMP en is in overeenstemming met de richtsnoeren van het strategische gedeelte van het GMP.

*Sous-section 2. - Contenu**Article 11*

Le PCM est un plan d'action qui consiste en un programme opérationnel comprenant au minimum :

- les objectifs de mise en œuvre de toutes les actions liées aux objectifs du PRM ;
- une estimation des moyens budgétaires qui seront alloués aux actions ;
- des indicateurs temporels permettant d'anticiper et d'évaluer le degré de réalisation des actions prévues par le PCM.

*Sous-section 3 – Procédure d'élaboration**Article 12*

§ 1<sup>er</sup>. La commune élabore un projet de PCM en concertation avec la Région et les communes qui lui sont limitrophes.

§ 2. Le conseil communal adopte le projet de PCM et le soumet à une concertation citoyenne.

§ 3. Simultanément à la concertation citoyenne, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de PCM :

- 1° pour avis au Gouvernement ;
- 2° pour avis à chacune des communes bruxelloises qui lui sont limitrophes ;
- 3° pour information aux communes non bruxelloises qui lui sont limitrophes.

Dans les nonante jours qui suivent la réception du projet de PCM :

- le Gouvernement se positionne sur le projet de PCM et son adéquation avec le PRM, sur la base de l'analyse de l'Observatoire et transmet son avis à la commune ;
- les communes visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, peuvent transmettre leur éventuel avis à la commune .

§ 4. Au terme de la procédure visée aux paragraphes 2 et 3, la commune élabore un PCM en concertation avec la Région et le conseil communal adopte le PCM.

§ 5. La commune partage une copie des réclamations et observations émises sur le projet de PCM avec le Gouvernement et lui transmet pour information le PCM, dans un délai de trente jours suivant son adoption visée au paragraphe 4.

*Onderafdeling 2 – Inhoud**Artikel 11*

Een GemMP is een actieplan dat bestaat uit een operationeel programma met daarin minstens:

- de doelstellingen voor de uitvoering van de acties in verband met de doelstellingen van het GMP;
- een raming van de begrotingsmiddelen die aan de acties zullen worden toegewezen;
- tijdsindicatoren om te anticiperen op de mate waarin de acties voorzien door het GemMP zijn verwezenlijkt en deze te evalueren.

*Onderafdeling 3 – Opmaakprocedure**Artikel 12*

§ 1. De gemeente stelt haar ontwerp-GemMP op in overleg met het Gewest en met de aangrenzende gemeenten van de gemeente in kwestie.

§ 2. De gemeenteraad stelt het ontwerp-GemMP vast en onderwerpt het aan burgeroverleg.

§ 3. Tegelijk met het burgeroverleg legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerp-GemMP voor aan:

- 1° de regering voor advies;
- 2° voor advies aan alle Brusselse aangrenzende gemeenten;
- 3° ter informatie aan de aangrenzende niet-Brusselse gemeenten.

Binnen negentig dagen na de ontvangst van het voorontwerp van GemMP:

- neemt de regering een standpunt in over het ontwerp van GemMP en de overeenstemming ervan met het GMP, op basis van de analyse van het Observatorium, en bezorgt ze haar advies aan de gemeente ;
- De in het eerste lid, 2°, bedoelde gemeenten kunnen hun eventueel advies aan de gemeente meedelen.

§ 4. Na afloop van de in paragrafen 2 en 3 bedoelde procedure stelt de gemeente haar GemMP op in overleg met het Gewest en keurt de gemeenteraad het GemMP goed.

§ 5. De gemeente deelt een afschrift van de geformuleerde bezwaren en opmerkingen over het ontwerp van GemMP mee aan de regering en bezorgt laatstgenoemde ter informatie het GemMP binnen dertig dagen nadat het is aangenomen, zoals bedoeld in paragraaf 4.

*Article 13*

Le Gouvernement peut arrêter les modalités de la procédure d'adoption des PCM en concertation avec les communes.

*Sous-section 4 – Procédure de modification**Article 14*

§ 1<sup>er</sup>. La commune modifie son PCM :

- 1° soit d'initiative, moyennant information du Gouvernement ;
- 2° soit à la suite d'une modification du PRM qui rend son adaptation nécessaire conformément à l'article 9, § 2.

La procédure de modification est soumise aux dispositions des articles 12 et 13.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les modifications apportées au PCM et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises aux formalités prévues aux articles 12 et 13.

Ne constituent pas des modifications du plan, les modalités budgétaires et d'échéance des actions.

Toutefois, la commune doit informer le Gouvernement de tout changement dans un délai de quarante-cinq jours, et le Gouvernement peut décider d'annuler cette décision dans un délai de soixante jours s'il considère qu'il s'agit d'une modification substantielle.

*Sous-section 5 – Information du public**Article 15*

Chaque commune qui a adopté un PCM le met à disposition du public sur son site web.

***Section 4 – Dispositif de partenariat Région-communes****Article 16*

Le Gouvernement peut déterminer en concertation avec les communes les dispositifs de partenariat encadrant les actions conjointes de la Région et d'une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale afin de permettre la mise en œuvre du PRM au sein d'une zone ou d'un quartier spécifique.

- 1° Ces dispositifs respectent la partie réglementaire du PRM et s'inscrivent dans les orientations de la partie stratégique du PRM.

*Artikel 13*

De regering kan de nadere regels van de procedure tot goedkeuring van de GemMP's bepalen in overleg met de gemeenten.

*Onderafdeling 4 – Wijzigingsprocedure**Artikel 14*

§ 1. De gemeente wijzigt haar GemMP:

- 1° hetzij op eigen initiatief, na de regering te hebben ingelicht;
- 2° hetzij ten gevolge van een wijziging van het GMP die de aanpassing ervan overeenkomstig artikel 9, § 2, noodzakelijk maakt.

De wijzigingsprocedure is onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 12 en 13.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1, worden de wijzigingen die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan de in artikelen 12 en 13 bepaalde formaliteiten.

De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.

De gemeente moet echter elke wijziging binnen de vijfenveertig dagen ter informatie melden aan de regering en die kan binnen de zestig dagen beslissen om die die beslissing te annuleren indien zij het als een belangrijke wijziging beschouwt.

*Onderafdeling 5 – Informeren van het publiek**Artikel 15*

Elke gemeente die een GemMP aanneemt stelt het ter beschikking van het publiek op haar website.

***Afdeling 4 – Samenwerkingstool Gewest-gemeenten****Artikel 16*

De regering kan in overleg met de gemeenten de samenwerkingstools voor de gezamenlijke acties van het Gewest en een of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepalen om zo het GMP te kunnen uitvoeren binnen een specifiek gebied of een specifieke wijk.

- 1° Deze tools leven het regelgevende deel van het GMP na en stemt overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP.

2° Ils visent à améliorer le cadre de vie dans les différents quartiers de la Région et à assurer la mise en œuvre et à garantir le bon fonctionnement des réseaux de mobilité.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités de mise en œuvre de ces dispositifs. Ces dispositifs font au minimum l'objet d'un accord entre la Région et la ou les communes concernées sur leur planning de mise en œuvre et leurs conditions de financement. Ils comportent au minimum une phase d'étude, une phase de concertation citoyenne, une phase de mise en œuvre et une phase d'évaluation.

### *Section 5 – Plans complémentaires thématiques*

#### *Article 17*

Le Gouvernement peut adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM.

Ces plans permettent notamment de décliner les actions reprises dans le PRM.

Ces plans sont indicatifs pour les organismes qui relèvent de la tutelle de la Région.

#### *Article 18*

Les communes peuvent adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM et les éventuels plans complémentaires régionaux thématiques.

### *Section 6 – Respect du PRM par les communes et autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région*

#### *Article 19*

Les communes et les autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région respectent le PRM dans la réalisation de leurs actions.

Dans l'hypothèse où les organismes visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont liés par un contrat de gestion, celui-ci est établi en conformité avec le PRM.

## CHAPITRE III

### **La Commission régionale de la Mobilité**

#### *Article 20*

La Commission a pour mission :

2° Ze beogen de leefomgeving te verbeteren in de verschillende wijken van het Gewest en de uitvoering en goede werking van de mobiliteitsnetwerken te verzekeren.

De regering kan de voorwaarden voor de uitvoering van deze tools bepalen. Deze tools zijn ten minste onderworpen aan een akkoord tussen het Gewest en de betrokken gemeente(n) over het tijdschema van de uitvoering en de financieringsvoorwaarden. Daarbij wordt ten minste voorzien in een studiefase, een fase voor burgeroverleg, een uitvoeringsfase en een evaluatiefase.

### *Afdeling 5 – Aanvullende themaplannen*

#### *Artikel 17*

De regering kan aanvullende themaplannen aannemen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld.

Deze plannen maken het mogelijk de in het GMP opgenomen acties uit te voeren.

Deze plannen zijn richtinggevend voor de instellingen onder het toezicht van het Gewest.

#### *Artikel 18*

De gemeenten kunnen bijkomende themaplannen aannemen, opgesteld in overeenstemming met het GMP en de eventuele bijkomende gewestelijke themaplannen.

### *Afdeling 6 – Naleving van het GMP door de gemeenten en andere openbare instellingen onder toezicht van het Gewest*

#### *Artikel 19*

De gemeenten en andere openbare instellingen die onder het toezicht van het Gewest ressorteren, respecteren het GMP bij de uitvoering van hun acties.

Indien de in het eerste lid bedoelde instellingen gebonden zijn door een beheersovereenkomst, wordt deze opgesteld in overeenstemming met het GMP.

## HOOFDSTUK III

### **De Gewestelijke Mobiliteitscommissie**

#### *Artikel 20*

De opdracht van de commissie bestaat erin:

- 1° de contribuer à créer une vision et à formuler les lignes directrices à mener en matière de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du PRM en formulant des recommandations, conformément aux articles 7, § 2, et 8, § 2 à 4 ;
- 2° d'émettre des avis ;
- 3° de jouer un rôle de plateforme de rencontre permettant à ses membres d'échanger leurs enjeux et de se tenir informés.

Le Gouvernement peut confier à la Commission d'autres tâches en lien avec ces missions.

#### *Article 21*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission formule des avis et des recommandations, de sa propre initiative ou à la demande d'un membre du Gouvernement, sur tout projet présenté au Gouvernement et ayant un impact important sur la mobilité, la sécurité routière ou l'aménagement de la voirie publique.

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les marchés publics ne sont pas soumis à l'avis de la Commission.

§ 2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sollicite l'avis de la Commission sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique.

§ 3. Les avis sont communiqués au plus tard quarante jours ouvrés après la demande.

Le délai est suspendu pendant les périodes de vacances scolaires, sauf en cas d'urgence motivée par le Gouvernement.

À la demande de la Commission, la ou le membre du Gouvernement qui présente la demande peut prolonger le délai.

§ 4. Les avis de la Commission sont rendus publics dans un délai de vingt jours ouvrables courant après leur notification au membre du Gouvernement visé au paragraphe 1<sup>er</sup>.

#### *Article 22*

Dans le cadre de l'exercice de ses compétences, chaque membre du Gouvernement peut adresser tout projet à la Commission pour information ou pour avis.

- 1° bij te dragen tot het vormen van een visie en het formuleren van de krachtlijnen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg, met name door de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van het GMP te begeleiden door aanbevelingen te formuleren, overeenkomstig de artikelen 7, § 2, en 8, § 2 tot 4;
- 2° adviezen uit te brengen;
- 3° te fungeren als ontmoetingsplatform voor haar leden om hun aandachtspunten uit te wisselen en elkaar op de hoogte te houden.

De regering kan de commissie belasten met andere taken die verband houden met deze taken.

#### *Artikel 21*

§ 1. De commissie formuleert op eigen initiatief of op verzoek van een regeringslid adviezen en aanbevelingen over elk aan de regering voorgelegd ontwerp dat een weerslag heeft op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid of de inrichting van de openbare weg.

In afwijking van het eerste lid, zijn overheidsopdrachten niet onderworpen aan het advies van de commissie.

§ 2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is verplicht het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnanties, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.

§ 3. De adviezen worden ten laatste veertig werkdagen na de aanvraag uitgebracht.

De termijn wordt opgeschort tijdens de schoolvakanties, behalve in dringende gevallen, gemotiveerd door de regering.

Op vraag van de Commissie kan het lid van de regering dat het verzoek indient de termijn verlengen.

§ 4. De adviezen van de commissie worden openbaar gemaakt binnen twintig werkdagen nadat zij ter kennis zijn gebracht van het in paragraaf 1 bedoelde regeringslid.

#### *Artikel 22*

Elk regeringslid mag de commissie elk ontwerp ter informatie en ter advies toezenden in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden.



*Article 23*

En début de chaque année civile après l'approbation du budget, les ministres ou secrétaires d'État ayant la Mobilité, la Sécurité routière et les Travaux publics dans leurs attributions présentent à la Commission leurs réalisations de l'année précédente, et leurs projets et leurs priorités pour l'année qui débute.

*Article 24*

§ 1<sup>er</sup>. Dans le but d'accomplir ses missions, la Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert à la demande d'un ou de plusieurs membres.

La Commission peut convoquer les acteurs publics directement concernés par la mobilité.

§ 2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du Gouvernement, ou leurs représentants, peuvent assister, en tant qu'observateur, aux séances de la Commission à l'exception des discussions sur les avis.

*Article 25*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission remet au Gouvernement et au Parlement, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport sur ses activités de l'année civile écoulée.

§ 2. Les avis de la Commission sont publiés sur l'un des sites web de la Région selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

*Article 26*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission est composée d'un président et d'un vice-président, d'experts indépendants ainsi que de membres représentant les intérêts des différents acteurs actifs en matière de mobilité, notamment :

- les organismes régionaux ;
- les pouvoirs locaux ;
- les opérateurs de mobilité publics ;
- les opérateurs de mobilité privés ;
- les usagers ;
- les acteurs socio-économiques, les acteurs de l'environnement et du développement durable, de la santé publique et de la sécurité publique.

§ 2. Les membres de la Commission sont désignés de manière à respecter un équilibre linguistique et une représentation équilibrée entre hommes et femmes conformément à l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et femmes dans les organes consultatifs.

*Artikel 23*

Aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting stellen de ministers of staatssecretarissen bevoegd voor mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken, hun verwezenlijkingen van het afgelopen jaar, en hun projecten en prioriteiten voor het komende jaar aan de commissie voor.

*Artikel 24*

§ 1. Voor de vervulling van haar opdrachten en op verzoek van een of meer van haar leden kan de Commissie alle personen of deskundigen raadplegen of horen.

De Commissie kan de overheidsspelers bijeenroepen die rechtstreeks betrokken zijn bij mobiliteit.

§ 2. De leden van de regering of hun vertegenwoordigers mogen de sessies van de Commissie bijwonen als waarnemer in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden, met uitzondering van de besprekingen over de adviezen.

*Artikel 25*

§ 1. De Commissie verstrekt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de regering en het parlement een verslag over haar werkzaamheden van het afgelopen kalenderjaar.

§ 2. De adviezen van de Commissie worden gepubliceerd op de website van Brussel Mobiliteit volgens de nadere regels bepaald door de regering.

*Artikel 26*

§ 1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en een vicevoorzitter, onafhankelijke deskundigen en leden die de belangen vertegenwoordigen van de verschillende spelers die actief zijn op het gebied van mobiliteit, met name:

- de gewestelijke instellingen;
- de plaatselijke besturen;
- de publieke mobiliteitsoperatoren;
- de private mobiliteitsoperatoren;
- de gebruikers;
- de sociaaleconomische spelers, de spelers inzake leefmilieu en duurzame ontwikkeling, gezondheidszorg en openbare veiligheid.

§ 2. De commissieleden worden benoemd met inachtneming van een taalevenwicht en een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen overeenkomstig de ordonnantie van 27 april 1995 houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen.

Au moins un tiers des membres appartient au groupe linguistique le moins nombreux. L'appartenance des membres à l'un ou l'autre groupe linguistique est confirmée par le Gouvernement.

§ 3. Le Gouvernement détermine la composition de la Commission avec les organismes représentatifs et les autorités visés au paragraphe 1<sup>er</sup>.

§ 4. Le Gouvernement nomme les membres de la Commission sur proposition des différents organismes et autorités en veillant à ce que la composition de la Commission soit équilibrée et représentative conformément au paragraphe 2.

§ 5. Les membres de la Commission sont nommés pour une durée de cinq ans, renouvelable. Le Gouvernement désigne les membres de la Commission au terme de l'année pendant laquelle intervient le renouvellement complet du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, les membres de la Commission restent en fonction jusqu'à la nomination effective des nouveaux membres.

#### *Article 27*

§ 1<sup>er</sup>. La Commission peut organiser des sections spécialisées chargées d'instruire des problématiques particulières d'initiative ou sur demande.

La liste des sections spécialisées est arrêtée par le Ministre de la Mobilité.

§ 2. Les sections spécialisées formulent des recommandations générales au demandeur ainsi que des recommandations d'avis à la Commission. La Commission prend acte des recommandations et des avis formulés par les sections spécialisées.

§ 3. Les sections spécialisées peuvent être composées d'acteurs qui ne sont pas membres de la Commission.

#### *Article 28*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement arrête les règles de fonctionnement de la Commission ainsi que des sections spécialisées visées à l'article 27.

§ 2. À l'exception des fonctionnaires représentant leur administration, le Gouvernement peut décider d'attribuer des jetons de présence aux membres de la Commission. Le cas échéant, il détermine leurs conditions d'octroi et leur montant.

Minstens een derde van de leden behoort tot de kleinere taalgroep. Het lidmaatschap van de leden van een van beide taalgroepen wordt bevestigd door de regering.

§ 3. De Regering bepaalt de samenstelling van de Commissie met de in paragraaf 1 bedoelde representatieve instellingen en autoriteiten aan.

§ 4. De regering benoemt de commissieleden op voordracht van de verschillende instellingen en overheden, waarbij de minister erop toeziet dat de samenstelling van de Commissie evenwichtig en representatief is overeenkomstig paragraaf 2.

§ 5. De commissieleden worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar. De regering benoemt de leden van de Commissie op het einde van het jaar waarin de volledige vernieuwing van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement plaatsvindt. De commissieleden blijven echter in functie tot de effectieve benoeming van de nieuwe leden.

#### *Artikel 27*

§ 1. De Commissie kan op eigen initiatief of op verzoek gespecialiseerde afdelingen oprichten om bijzondere kwesties te behandelen.

De lijst van gespecialiseerde afdelingen wordt vastgesteld door de minister van Mobiliteit.

§ 2. De gespecialiseerde afdelingen verstrekken algemene aanbevelingen aan de verzoekers en verstrekken aanbevelingen inzake adviezen aan de Commissie. De Commissie neemt akte van de aanbevelingen en adviezen van de gespecialiseerde afdelingen.

§ 3. De gespecialiseerde afdelingen kunnen worden samengesteld uit spelers die geen commissielid zijn.

#### *Artikel 28*

§ 1. De regering bepaalt de werkingsregels van de Commissie en van de in artikel 27 bedoelde gespecialiseerde afdelingen.

§ 2. Met uitzondering van de beampten die hun administratie vertegenwoordigen, kan de regering beslissen zitpenningen toe te kennen aan de leden van de Commissie. Zo nodig bepaalt zij hun toekenningsvoorwaarden en hun bedrag.

*Article 29*

Les frais de fonctionnement de la Commission et de son secrétariat sont à charge de la division 12 du budget régional.

**CHAPITRE IV**  
**Traitement des données à caractère personnel**

*Article 30*

§ 1<sup>er</sup>. Le Gouvernement désigne au sein de son administration l'entité responsable du traitement des données à caractère personnel en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière bruxelloise.

§ 2. Les finalités pour lesquelles l'entité, visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, traite des données à caractère personnel sont :

- 1° la création d'échantillons de population tirés au hasard, le cas échéant au sein d'un public cible, représentatifs, sur la base de variables socio-économiques et ou démographiques qui sont déterminantes pour les habitudes, les comportements et les modes de déplacement, ainsi que la prise de contact y afférente en vue de la réalisation d'enquêtes liées aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;
- 2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base des données issues de différentes sources de données ;
- 3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données, permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière bruxelloise en combinant de multiples sources de données en vue d'en sortir des indicateurs, d'aider à la décision en testant des scénarios de modification importante de la demande en déplacements et d'offre de mobilité et de transport, d'extrapoler des données en vue de répondre à des obligations européennes en termes de rapportage d'émissions polluantes dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises.

§ 3. Les personnes concernées par ces traitements sont les personnes ayant leur résidence habituelle en Belgique et les personnes qui se déplacent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

*Artikel 29*

De werkingskosten van de Commissie en haar secretariaat zijn ten laste van afdeling 12 van de gewestbegroting.

**HOOFDSTUK IV**  
**Verwerking van persoonsgegevens**

*Artikel 30*

§ 1. De regering wijst bij haar bestuur de entiteit aan die verantwoordelijk zal zijn voor de verwerking van persoonsgegevens om de evolutie van de Brusselse mobiliteit en van de verkeersveiligheid op te volgen.

§ 2. De doelstellingen waarvoor de eenheid bedoeld in paragraaf 1 persoonsgegevens verwerkt zijn de volgende:

- 1° het samenstellen van representatieve willekeurige steekproeven van de bevolking, in voorkomend geval behorend tot een doelgroep, op basis van sociaaleconomische en/of demografische variabelen die bepalend zijn voor de gewoontes, gedragingen en vervoerswijzen, en het contacteren van de betrokkenen met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;
- 2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;
- 3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van het resultaat van de enquêtes en op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen om zo bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid door verschillende gegevensbronnen te combineren om er indicatoren uit te halen, de besluitvorming te ondersteunen door scenario's te testen met grote veranderingen in de vraag naar verplaatsingen en het aanbod aan mobiliteit en vervoer alsook gegevens te extrapoleren om te voldoen aan Europese verplichtingen inzake de rapportering van vervuulende uitstoot in de sector van personen- of goederenvervoer.

§ 3. De personen van wie de gegevens verwerkt worden, zijn personen die gewoonlijk in België verblijven en personen die zich verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 4. Les données à caractère personnel traitées pour les finalités visées au paragraphe 2 peuvent être communiquées aux catégories suivantes de destinataires, en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalités fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD :

- 1° des tiers de confiance au sens de l'article 188 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;
- 2° des intégrateurs de services notamment au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services bruxellois ;
- 3° des autorités publiques ;
- 4° des établissements d'enseignements ;
- 5° les entités mandatées dans le cadre de marchés publics ou de contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d'études ;
- 6° les autorités statistiques visées à l'article 1<sup>er</sup>, 17°, de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique ;
- 7° les entités reconnues comme entités de recherche par Eurostat, et les autres acteurs poursuivant une finalité de recherche scientifique ou historique ;
- 8° le service des archives visé par l'article 2, 4°, de l'ordonnance du 19 mars 2009 relative aux archives de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 5. Lorsque des données sont traitées pour plusieurs finalités, ces données sont conservées durant la durée de conservation la plus longue.

#### *Article 31*

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, § 2, 1°, les données suivantes sont traitées :

- a) Afin de pouvoir assurer la représentativité de l'échantillon et d'obtenir un échantillon aléatoire stratifié selon une série de variables socio-démographiques, les données suivantes sont couplées avant d'être transmises à l'entité désignée par le Gouvernement conformément à l'article 30, § 1<sup>er</sup> :
  - classe d'âge ;
  - sexe ou genre ;
  - composition du ménage ;
  - secteur statistique du lieu de résidence ;
  - secteur statistique du lieu de travail ;
  - niveau d'études ;

§ 4. De persoonsgegevens die voor de in paragraaf 2 bedoelde doeleinden worden verwerkt, kunnen worden meegedeeld aan de volgende categorieën ontvangers, met het oog op de verwezenlijking van deze doeleinden of verenigbare doeleinden of doeleinden op basis van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVG, overeenkomstig de vereisten van artikel 6.3 van de AVG:

- 1° derde vertrouwenspersonen in de zin van artikel 188, 1° van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;
- 2° dienstenintegratoren, meer bepaald in de zin van artikel 2, 1°, van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator;
- 3° overheidsdiensten;
- 4° onderwijsinstellingen;
- 5° entiteiten die gemachtigd zijn in het kader van overheidsopdrachten of onderaannemingscontracten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals adviesbureaus;
- 6° de statistische diensten bedoeld in artikel 1, 17° van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek;
- 7° de entiteiten die door Eurostat als onderzoeksentiteiten zijn erkend, en andere actoren die een wetenschappelijk of historisch doel nastreven;
- 8° de archiefdienst bedoeld in artikel 2, 4°, van de ordonnantie van 19 maart 2009 betreffende de archieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 5. Als de gegevens voor meerdere doeleinden verwerkt worden, is de langste bewaartermijn van toepassing.

#### *Artikel 31*

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30, § 2, 1°, beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:

- a) Om de representativiteit van de steekproef te kunnen garanderen, en om een gelaagde willekeurige steekproef te verkrijgen op basis van een reeks sociaaldemografische variabelen, worden de volgende gegevens gekoppeld vooraleer ze bezorgd worden aan de entiteit aangeduid door de regering in overeenstemming met artikel 30, § 1:
  - leeftijdsgroep;
  - geslacht of gender;
  - samenstelling van het huishouden;
  - statistische sector van de woonplaats;
  - statistische sector van de werkplaats;
  - opleidingsniveau;

- position socio-économique ;
- personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ;
- secteur d’activité professionnelle ;
- propriétaire et/ou usager d’un véhicule immatriculé en Belgique ;
- propriétaire et/ou usager d’un véhicule de société ;
- propriétaire et/ou usager selon un type de motorisation particulière.

b) Afin de pouvoir contacter les personnes faisant partie de l’échantillon constitué, les données suivantes sont traitées :

- nom ;
- prénom ;
- adresse postale complète de leur domicile ;
- téléphone ;
- adresse électronique ;
- langue de correspondance.

§ 2. Les données à caractère personnel en question proviennent des sources suivantes :

- la Banque Carrefour des Entreprises ;
- la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ;
- la Banque Carrefour des véhicules ;
- Belcotax ;
- le Censur ;
- la DIV ;
- L’ONSS ;
- le Registre national ;
- les administrations bruxelloises et organismes d’intérêt public bruxellois.

§ 3. Le responsable de traitement desdites sources ou un tiers de confiance, assure la création de l’échantillon de manière indépendante en garantissant autant que possible l’équité et l’absence de biais dans la méthode de sélection, ainsi que l’envoi du courrier d’invitation de participation à l’enquête.

Les personnes qui ne répondent pas aux invitations à participer aux enquêtes reçoivent maximum trois rappels.

§ 4. Les données à caractère personnel traitées pour constituer l’échantillon représentatif de la population ainsi que les données de contact des personnes sélectionnées sont conservées maximum dix-huit mois.

- socio-economische positie;
- persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit;
- beroepsactiviteitssector;
- eigenaar en/of gebruiker van een voertuig ingeschreven in België;
- eigenaar en/of gebruiker van een bedrijfsvoertuig;
- eigenaar en/of gebruiker volgens een welbepaald type motorisatie.

b) Om de in de steekproef opgenomen personen te kunnen contacteren, worden volgende gegevens verwerkt:

- naam;
- voornaam;
- volledig postadres van hun woonplaats;
- telefoon;
- e-mailadres;
- correspondentietaal.

§ 2. De betreffende persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:

- de Kruispuntbank van de Ondernemingen;
- de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
- de Kruispuntbank van de Voertuigen;
- Belcotax;
- Censur;
- de DIV;
- de RSZ;
- het Rijksregister;
- de Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut.

§ 3. De verwerkingsverantwoordelijke van voornoemde bronnen of een derde vertrouwenspersoon zorgt onafhankelijk voor de samenstelling van de steekproef en waarborgt zoveel mogelijk gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid in de selectiemethode, alsook de verzending van de uitnodigingsbrief voor deelname aan de enquête.

De personen die niet antwoorden op de uitnodigingen voor deelname aan enquêtes krijgen maximum drie herinneringen.

§ 4. De persoonsgegevens die verwerkt worden voor de representatieve steekproef van de bevolking alsook de contactgegevens van de geselecteerde personen worden maximaal achttien maanden bewaard.

*Article 32*

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, § 2, 2<sup>o</sup>, les données suivantes peuvent être traitées :

- a) les données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation et traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à (i) établir un état des lieux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, (ii) établir des diagnostics de gravité par voirie ou par carrefour, (iii) identifier les tronçons de voiries et les carrefours à forte concentration d'accidents, et (iv) à établir les publics cibles des campagnes de sensibilisation sont les suivantes :

1<sup>o</sup> concernant les circonstances des accidents :

- coordonnées géographiques des accidents ;
- horodatage des accidents ;
- description des accidents ;
- causes des accidents ;
- circonstances accentuant la gravité de l'accident.

2<sup>o</sup> concernant les personnes et véhicules impliqués dans les accidents :

- classe d'âge ;
- sexe ou genre ;
- gravité des blessures ;
- résultat du test d'alcoolémie ;
- résultat du test de dépistage de drogues ;
- résultat du test de dépistage de médicaments ;
- type d'utilisateur ;
- type de véhicule ;
- type de carburant ;
- poids et dimensions du véhicule ;
- puissance fiscale ;
- norme Euro ;
- régime d'utilisation du véhicule ;
- marque du véhicule ;
- possession d'un permis de conduire pour le véhicule utilisé et la date de ce permis.

- b) Les données non relatives aux accidents de la circulation et traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses sur la base de variables socio-économiques et démographiques qui impactent la mobilité, en vue de pouvoir adapter en conséquence la politique de mobilité et de sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale sont les suivantes :

*Artikel 32*

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 2<sup>o</sup>, beoogde doeleinde kunnen volgende gegevens worden verwerkt:

- a) de persoonsgegevens met betrekking tot verkeersongevallen die worden verwerkt voor enquêtes, onderzoeken en analyses om (i) te kijken hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, (ii) diagnoses te stellen van de ernst van de ongevallen per weg of per kruispunt, (iii) de weggedeelten en kruispunten in kaart te brengen waar veel ongevallen gebeuren en (iv) de doelgroep te bepalen van de bewustmakingscampagnes zijn de volgende:

1<sup>o</sup> wat betreft de omstandigheden van de ongevallen:

- geografische locatie van de ongevallen;
- datum en tijdstip van de ongevallen;
- beschrijving van de ongevallen;
- oorzaken van de ongevallen;
- omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen.

2<sup>o</sup> wat betreft de bij de ongevallen betrokken personen en voertuigen:

- leeftijdsgroep;
- geslacht of gender;
- ernst van de verwondingen;
- resultaat van de alcoholtest;
- resultaat van de drugtest;
- resultaat van de medicatietest;
- type gebruiker;
- soort voertuig;
- soort brandstof;
- gewicht en afmetingen van het voertuig;
- fiscaal vermogen;
- Euronorm;
- gebruiksregeling van het voertuig;
- voertuigmerk;
- bezit van een rijbewijs voor het gebruikte voertuig en de datum van dit rijbewijs.

- b) Persoonsgegevens die niets met verkeersongevallen te maken hebben en die worden verwerkt voor andere soorten enquêtes, onderzoeken en analyses op basis van sociaaleconomische en demografische variabelen die de mobiliteit beïnvloeden, om zo het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te kunnen aanpassen zijn de volgende:

## 1° Concernant les personnes :

- âge ;
- sexe ou genre ;
- secteur statistique du domicile ;
- type de logement ;
- possession/accès à un garage privé ;
- secteur statistique de l'adresse précédente en Région de Bruxelles-Capitale ou code postal de l'adresse précédente si celle-ci se situait dans une autre Région ;
- composition de ménage ;
- catégorie de revenus à disposition du ménage ;
- locataire ou propriétaire de son logement ;
- personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ou non ;
- titulaire d'un permis de conduire ou non.

## 2° Concernant la situation professionnelle des personnes :

- niveau d'études ;
- secteur statistique de l'adresse professionnelle ;
- position socio-économique ;
- type de prestation et horaires de travail ;
- possibilité de télétravail ;
- usage d'une voiture de société ;
- intervention de l'employeur dans les frais de déplacement ;
- présence d'un parking sur le lieu de travail ;
- covoiturage.

## 3° Concernant les véhicules :

- type de véhicule ;
- motorisation du véhicule ;
- pays d'immatriculation du véhicule ;
- norme Euro du véhicule ;
- puissance fiscale du véhicule ;
- poids et dimensions du véhicule ;
- âge du véhicule ou date de la première immatriculation ;
- date de la dernière immatriculation ;
- régime d'utilisation du véhicule ;
- secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire ;
- pseudo-identifiant du véhicule.

## 1° Wat betreft de personen:

- leeftijd;
- geslacht of gender;
- statistische sector van de woonplaats;
- type woning;
- al dan niet bezit van of toegang tot een privégarage;
- statistische sector van vorig postadres in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of postcode van het vorige adres als dit zich in een ander Gewest bevindt;
- samenstelling van het huishouden;
- inkomenscategorie van het huishouden;
- huurder of eigenaar van zijn of haar woning;
- persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit;
- al dan niet houder van een rijbewijs.

## 2° Wat betreft de beroepssituatie van de personen:

- opleidingsniveau;
- statistische sector van het beroepsadres;
- socio-economische positie;
- type prestatie en werktijden;
- mogelijkheid tot telewerk;
- gebruik van een bedrijfsvoertuig;
- tegemoetkoming van de werkgever in de verplaatsingskosten;
- aanwezigheid van parkeergelegenheid op de werkplaats;
- carpooling.

## 3° Wat betreft voertuigen:

- soort voertuig;
- motorisatie van het voertuig;
- land waar het voertuig is ingeschreven;
- Euronorm van het voertuig;
- fiscaal vermogen van het voertuig;
- gewicht en afmetingen van het voertuig;
- ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving;
- datum van de laatste inschrijving;
- gebruiksregeling van het voertuig;
- statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de gebruiker;
- pseudo-identificatie van het voertuig.

4° Concernant les données issues de caméras ANPR, celles-ci sont traitées en vue de soutenir le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité en analysant les volumes du trafic routier, les temps de parcours entre caméras, les distances de déplacement, le trafic entrant et sortant de la Région, ventilé par type de véhicule, sur une base horaire en vue de planifier l'évolution des infrastructures routières de la Région et de mesurer l'usage des différents types de véhicules afin d'évaluer l'impact des mesures de régulation adoptées et envisagées sur la mobilité et l'environnement en estimant les flux de véhicules et les distances de déplacements par type de véhicule. Il s'agit des données suivantes :

- pseudo-identifiant du véhicule ;
- pays d'immatriculation du véhicule ;
- type de véhicule ou d'utilisateur ;
- horodatage de la détection du véhicule ;
- identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule.

5° Concernant les données issues de matériel embarqué, celles-ci sont traitées en vue d'évaluer les nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic, d'optimiser la logistique urbaine, d'analyser les flux de trafic routiers sur les voiries, d'évaluer les conditions de circulation et l'efficacité des itinéraires dédiés aux véhicules motorisés et d'évaluer l'impact des mesures de régulation adoptées et envisagées sur la mobilité et l'environnement. Il s'agit des données suivantes :

- flux de déplacements ;
- données temporelles des flux de déplacements ;
- zones de stationnement.

§ 2. Les données à caractère personnel visées sont pseudonymisées avant leur transmission à l'entité désignée par le Gouvernement conformément l'article 30, § 1<sup>er</sup>, et proviennent des sources suivantes :

- le Registre national ;
- la Banque Carrefour des Entreprises ;
- la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ;
- la DIV ;
- la Banque Carrefour des véhicules ;
- Belcotax ;
- Census ;
- Demobel ;
- Safe.brussels ;
- Statbel ;
- l'Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse ;

4° De gegevens van de ANPR-camera's worden verwerkt om de rol van de mobiliteitsorganiserende overheid te ondersteunen door de wegverkeersvolumes te analyseren, de reistijden tussen de camera's, de reisafstanden, het verkeer dat het Gewest binnenkomt en verlaat, uitgesplitst naar het type voertuig, op uurbasis, om zo de evolutie van de gewestelijke weginfrastructuur te plannen en het gebruik van de verschillende types voertuigen te meten om na te gaan welke impact de ingevoerde en geplande regelgevende maatregelen hebben op de mobiliteit en het leefmilieu, door de voertuigstromen en de reisafstanden per type voertuig te ramen. Het gaat om de volgende gegevens:

- pseudo-identificatie van het voertuig;
- land waar het voertuig is ingeschreven;
- type voertuig of gebruiker;
- datum en tijdstip van de detectie van het voertuig;
- identificatie of locatie van de camera die het voertuig gedetecteerd heeft.

5° Wat de gegevens betreft die afkomstig zijn van boordmateriaal, die worden verwerkt om de verkeersgerelateerde geluidsoverlast en luchtvervuiling in te schatten, de stadslogistiek te optimaliseren, de wegverkeersstromen te analyseren, de verkeersomstandigheden en de doeltreffendheid van routes voor gemotoriseerde voertuigen te beoordelen en de impact te evalueren van ingevoerde en geplande maatregelen op de mobiliteit en het leefmilieu. Het gaat om de volgende gegevens:

- verplaatsingsstromen;
- tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen;
- parkeerzones.

§ 2. De beoogde persoonsgegevens worden gepseudonimiseerd vooraleer ze bezorgd worden aan de entiteit aangeduid door de regering in overeenstemming met artikel 30, § 1, en zijn afkomstig uit de volgende bronnen:

- het Rijksregister;
- de Kruispuntbank van Ondernemingen;
- de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid;
- de DIV;
- de Kruispuntbank van de voertuigen
- Belcotax;
- Census;
- Demobel
- Safe.brussels;
- Statbel;
- het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse;



- la police fédérale – Direction de l’information policière et ICT – Service Politique et Gestion (BIPOL) ;
- le SPF Santé ;
- les hôpitaux ;
- VIAPASS ;
- les administrations bruxelloises et organismes d’intérêt public bruxellois.

L’entité visée à l’article 30, § 1<sup>er</sup>, n’est pas autorisée à découpler les données à caractère personnel qu’elle reçoit.

§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées maximum quinze ans.

### Article 33

§ 1<sup>er</sup>. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l’article 30, § 2, 3<sup>o</sup>, les données suivantes sont traitées :

- a) Concernant les véhicules :
  - type de véhicule ;
  - motorisation du véhicule ;
  - pays d’immatriculation du véhicule ;
  - norme Euro du véhicule ;
  - puissance fiscale du véhicule ;
  - âge du véhicule ou date de la première immatriculation ;
  - date de la dernière immatriculation ;
  - régime d’utilisation du véhicule (propriété, leasing privé ou leasing professionnel) ;
  - secteur statistique du domicile/siège social ou d’exploitation du propriétaire ;
  - secteur statistique du domicile/siège social de l’utilisateur ;
  - pseudo-identifiant du véhicule.
- b) Concernant les données issues de caméras ANPR :
  - pseudo-identifiant du véhicule ;
  - pays d’immatriculation du véhicule ;
  - horodatage de la détection du véhicule ;
  - identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule.
- c) Concernant les données issues de matériel embarqué :
  - flux de déplacements ;
  - données temporelles des flux de déplacements ;

- de federale politie – Directie van de politionele informatie en de ICT-middelen – Afdeling Beleid en Beheer (BIPOL);
- de FOD Volksgezondheid;
- ziekenhuizen;
- VIAPASS;
- de Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut.

De entiteit bedoeld in artikel 30, § 1, is niet gemachtigd om de persoonsgegevens die ze ontvangt te ontkoppelen.

§ 3. De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden bewaard gedurende maximaal vijftien jaar.

### Artikel 33

§ 1. Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 3<sup>o</sup>, beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:

- a) Wat betreft de voertuigen:
  - soort voertuig;
  - motorisatie van het voertuig;
  - land waar het voertuig is ingeschreven;
  - euronorm van het voertuig;
  - fiscaal vermogen van het voertuig;
  - ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving;
  - datum van de laatste inschrijving;
  - gebruiksregeling van het voertuig (eigendom; privé-leasing of beroepsleasing);
  - statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de eigenaar;
  - statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke zetel van de gebruiker;
  - pseudo-identificatie van het voertuig.
- b) Betreffende de gegevens afkomstig van de ANPR-camera’s:
  - pseudo-identificatie van het voertuig,
  - land waar het voertuig is ingeschreven,
  - datum en tijdstip van registratie van het voertuig,
  - identificatie of locatie van de camera die het voertuig geregistreerd heeft.
- c) Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen:
  - verplaatsingsstromen;
  - tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen;

- zones de stationnement.

§ 2. Les données à caractère personnel visées sont agrégées temporellement avant leur transmission à l'entité désignée par le Gouvernement conformément l'article 30, § 1<sup>er</sup>, et peuvent provenir des sources suivantes :

- Safe.brussels ;
- la DIV ;
- VIAPASS ;
- le Service public régional de Bruxelles Fiscalité.

L'entité visée à l'article 30, § 1<sup>er</sup>, n'est pas autorisée à découpler les données à caractère personnel qu'elle reçoit.

§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées au maximum deux ans.

#### *Article 34*

Le Gouvernement peut arrêter, pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables.

Ces arrêtés seront soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

### **CHAPITRE V Codification**

#### *Article 35*

Le Gouvernement peut codifier et mettre en concordance les dispositions législatives en vigueur mentionnées ci-après, ainsi que leurs arrêtés d'exécution, en y apportant les modifications qui se recommandent dans un but de simplification formelle, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions :

- la présente ordonnance ;
- l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'ordonnance du 25 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos ;
- l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion des infrastructures routières ;
- l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;

- parkeerzones.

§ 2. De beoogde persoonsgegevens worden tijdelijk samengevoegd vooraleer ze bezorgd worden aan de entiteit aangeduid door de regering in overeenstemming met artikel 30, § 1, en kunnen afkomstig zijn uit de volgende bronnen:

- Safe.brussels;
- de DIV;
- VIAPASS;
- de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel Fiscaliteit.

De entiteit bedoeld in artikel 30, § 1, is niet gemachtigd om de persoonsgegevens die ze ontvangt te ontkoppelen.

§ 3. De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden maximaal twee jaar bewaard.

#### *Artikel 34*

De regering kan voor elk van de in artikel 30 bedoelde doeleinden bijkomende nadere toepassingsregels bepalen.

Deze besluiten moeten ter advies worden voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

### **HOOFDSTUK V Codificatie**

#### *Artikel 35*

De regering kan overgaan tot codificatie en harmonisatie van de hierna vermelde geldende wettelijke bepalingen en uitvoeringsbesluiten daarvan, door daarin de nodige wijzigingen aan te brengen met het oog op vormelijke vereenvoudigingen, onverminderd de beginselen vervat in deze bepalingen:

- deze ordonnantie;
- de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de ordonnantie van 25 november 2010 tot regeling van de uitbating van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem;
- de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de weginfrastructuur;
- de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;

- l’ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l’utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l’automobile ;
- l’ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis ;
- l’ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l’Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement est également habilité à adapter les références aux dispositions codifiées en vertu de l’alinéa 1<sup>er</sup> qui sont contenues dans d’autres ordonnances.

## CHAPITRE VI Dispositions modificatives

### *Article 36*

Dans l’article 126 du Code bruxellois de l’aménagement du territoire du 9 avril 2004, tel que modifié par l’ordonnance du 30 novembre 2017 réformant le Code bruxellois de l’aménagement du territoire et l’ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d’environnement et modifiant certaines législations connexes, le paragraphe 11, 3<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit :

« 3<sup>o</sup> aux prescriptions réglementaires du plan régional de mobilité pour autant que cette dérogation ait été approuvée par Bruxelles Mobilité. ».

### *Article 37*

Dans l’article 189/1, alinéa 1<sup>er</sup>, du même code, inséré par l’ordonnance du 30 novembre 2017, les mots « l’ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité » sont remplacés par les mots « l’ordonnance du XXX instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière ».

## CHAPITRE VII Dispositions transitoires

### *Article 38*

Le plan régional de mobilité adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par l’arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 mars 2021 adoptant le plan régional de mobilité (PRM)

- de l’ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto;
- de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten;
- de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De regering is ook gemachtigd om verwijzingen naar de in lid 1 gecodificeerde bepalingen die in andere ordonnaties zijn opgenomen, aan te passen.

## HOOFDSTUK VI Wijzigingsbepalingen

### *Artikel 36*

In artikel 126 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004, zoals gewijzigd bij de ordonnantie van 30 november 2017 tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen, wordt paragraaf 11, derde lid vervangen door het volgende:

“3<sup>o</sup> de reglementaire voorschriften van het Gewestelijk mobiliteitsplan, op voorwaarde dat deze afwijking door Brussel Mobiliteit is goedgekeurd.”.

### *Artikel 37*

In artikel 189/1, lid 1 van hetzelfde wetboek, zoals ingevoegd door de ordonnantie van 30 november 2017, worden de woorden “de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.” vervangen door de woorden “de ordonnantie van XXX tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid”.

## HOOFDSTUK VII Overgangsbepalingen

### *Artikel 38*

Het gewestelijke mobiliteitsplan aangenomen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2021 tot goedkeuring van het gewestelijke mobiliteitsplan (GMP)

fait fonction de PRM au sens de la présente ordonnance jusqu'à l'adoption d'un PRM conformément à la présente ordonnance.

Les délais prévus par la présente ordonnance et découlant de l'adoption du PRM commencent à courir à la date du 25 mars 2021.

### CHAPITRE VIII Disposition abrogatoire

#### Article 39

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité est abrogée.

### CHAPITRE IX Entrée en vigueur

#### Article 40

La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jour qui suit sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception :

- 1° du chapitre III qui entrera en vigueur à la même date que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui portera exécution de ce chapitre ;
- 2° de l'article 32, § 1<sup>er</sup>, a), qui entrera en vigueur à une date fixée par le Gouvernement.

Bruxelles, le 13 juillet 2023.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

geldt als GMP in de zin van deze ordonnantie tot er een GMP wordt aangenomen in overeenstemming met deze ordonnantie.

De in deze ordonnantie vastgestelde termijnen die voortvloeien uit de vaststelling van het GMP gaan in op 25 maart 2021.

### HOOFDSTUK VIII Opheffingsbepaling

#### Artikel 39

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit wordt opgeheven.

### HOOFDSTUK IX Inwerkingtreding

#### Artikel 40

Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag die volgt op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van:

- 1° hoofdstuk III, dat in werking treedt op dezelfde datum als het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot uitvoering van dit hoofdstuk;
- 2° artikel 32, § 1, a), dat in werking treedt op een door de Regering te bepalen datum.

Brussel, 13 juli 2023.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van gewestelijk Belang,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT