



GEWONE ZITTING 2023-2024

26 SEPTEMBER 2023

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Ingrid PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, Mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Andere leden: de heren Fouad Ahidar, Hasan Koyuncu, Gaëtan Van Goidsenhoven

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-739/1 – 2022/2023 : Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

26 SEPTEMBRE 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**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Ingrid PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Autres membres : MM. Fouad Ahidar, Hasan Koyuncu, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Voir:

Document du Parlement:

A-739/1 – 2022/2023: Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

Ons mobiliteitsbeleid steunt, juridisch gezien, op de verschillende delen waaruit dit ontwerp van ordonnantie bestaat.

De mobiliteit in Brussel heeft een nieuwe vlucht genomen dankzij de uitwerking en goedkeuring van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP) Good Move, inclusief regelgevend luik, overeenkomstig 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.

Tijdens de voorbije decennia hebben de mobiliteit, de verplaatsingsgewoonten en zelfs het goederenvervoer een enorme evolutie doorgemaakt. Ook de werkmethode is geëvolueerd. Daarvan is het proces voor het opstellen van het Good Moveplan een goed voorbeeld. Er is geen sprake meer van het toepassen van een plan dat werd opgesteld door één enkele entiteit en slechts werd overlegd volgens de minimale en wettelijke standaarden. De co-constructie van zo'n plan of zelfs het gezamenlijk schrijven ervan is zeer waardevol geworden. En dat is essentieel voor een transversale materie zoals mobiliteit die ons rechtstreeks aanbelangt, zowel in ons beroeps- als in ons privéleven. Transparantie en uitwisseling zijn cruciaal geweest in het proces voor het opstellen van het GMP en zijn verder te zetten in het kader van de uitvoering van de 50 verschillende acties en de evaluatie ervan.

Het is dus essentieel dat we het mobiliteitsbeleid kunnen uitvoeren en het overleg en de partnerschappen met de verschillende gewestelijke actoren kunnen verderzetten. De uitwisselingen met onze gemeentelijke partners zijn essentieel. Er moet bijzondere aandacht aan worden besteed, bij het ontwikkelen van de visie en acties die moeten worden uitgevoerd op lokaal niveau. En vervolgens in de opvolging en de evaluatie van deze uitvoering op alle geografische niveaus.

De essentiële rol van het maatschappelijk middenveld verdient ook bijzondere aandacht in dit proces. Sinds het begin van de jaren 2000 verenigen belangrijke actoren zich in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) om adviezen uit te brengen aan het gewest. Dit orgaan stelt het gewest ook in staat om essentiële feedback te krijgen over het mobiliteitslandschap dat in constante evolutie is en vele facetten heeft, waarvan de samenstelling van de GMC ook de afspiegeling is. Het is essentieel om de diversiteit ervan te garanderen en hun rol te formaliseren.

Er is gekozen voor het herschrijven van een nieuwe ordonnantie om ervoor te zorgen dat voldoende duidelijkheid en rechtszekerheid gegarandeerd wordt. Een deel van de structuur en enkel grote principes van de ordonnantie van 2013 worden desalniettemin overgenomen in dit ontwerp van ordonnantie.

De eerste wijzigingen in dit ontwerp van ordonnantie zijn nodig om een oplossing te bieden voor de problemen bij de toepassing van de ordonnantie van 26 juli 2013. Het gaat onder meer om de herziening van de inhoud en de structuur van

I. Exposé introductif de la ministre Elke Van den Brandt

Le projet d'ordonnance constitue un socle essentiel de notre politique de mobilité.

La mobilité à Bruxelles a, pris un nouvel élan avec l'élaboration et l'adoption du nouveau plan régional de mobilité (PRM) – Good Move, doté d'un volet réglementaire, conformément à 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.

Durant les dernières décennies, la mobilité, les comportements de déplacement et même le transport de marchandises ont énormément évolué. La méthodologie de travail aussi, et le processus d'élaboration du plan « Good Move » en est l'illustration. Il n'est plus question d'appliquer un plan rédigé par une entité unique et concerté selon les standards minimum et légaux. La co-construction, voire la co-rédaction, a pris tout son sens. C'est essentiel pour une matière telle que la mobilité, qui est transversale et qui nous concerne tous directement, dans notre cadre professionnel et aussi privé. La transparence et le partage ont aussi été cruciaux dans ce processus d'élaboration du PRM à poursuivre dans le cadre de la mise en œuvre de ses 50 différentes actions et de son évaluation.

Il est donc essentiel de pouvoir mettre en œuvre la politique de mobilité en poursuivant la concertation et les partenariats avec les différents acteurs de la Région. En particulier, les interactions avec nos partenaires communaux sont indispensables. Une attention particulière doit y être apportée, d'abord dans l'élaboration de la vision et des actions à mettre en œuvre au niveau local, et ensuite dans le suivi et l'évaluation de cette mise en œuvre à tous les niveaux géographiques.

Le rôle essentiel de la société civile doit également faire l'objet d'une attention particulière dans ce processus. Depuis le début des années 2000, des acteurs clés se réunissent au sein de la Commission régionale de mobilité (CRM) pour donner des avis à la Région. Cet organe permet également à la Région de recueillir des retours essentiels sur le paysage de la mobilité, qui est en constante évolution et présente de multiples facettes, dont témoigne la composition de la CRM. L'ordonnance leur permettra de continuer à jouer durablement leur rôle d'organe consultatif, dans toute sa diversité.

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 de 2013 ont néanmoins été repris dans ce projet d'ordonnance.

Les premières modifications apportées dans ce projet d'ordonnance sont nécessaires en vue de fournir une solution aux problèmes d'application de l'ordonnance du 26 juillet 2013. Il s'agit notamment de revoir le contenu et la structure

het Gewestelijk Mobiliteitsplan alsook het herzien van de omslachtige en complexe procedure voor het opstellen van gemeentelijke mobiliteitsplannen terwijl deze voortvloeien uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Deze wijzigingen houden rekening met de moeilijkheden, opmerkingen en adviezen die werden geformuleerd tijdens de opstelling van het Good Moveplan.

De doelstelling om een plan op te stellen met een gedeelde visie, vergezeld van een coherent, concreet en operationeel actieplan, gevolgd door een duidelijker gedefinieerde en omkaderde evaluatie en monitoring in het hele gewest, ook op gemeentelijk niveau, bracht een zekere starheid aan het licht in de oorspronkelijke ordonnantie, voornamelijk op het vlak van de termijnen voor de uitvoering van de verschillende fasen, die onverenigbaar waren met een dergelijk overlegproces.

De tweede reden om de ordonnantie uit 2013 te wijzigen is om de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te vergemakkelijken, onder meer dankzij organen en tools om de uitvoering van het mobiliteitsbeleid op te volgen. Het ontwerp van ordonnantie voorziet daarom in:

- de oprichting van een Brussels Observatorium van de Mobiliteit,
- een meer solide wettelijke basis en een duidelijkere rol voor de Gewestelijke Mobiliteitscommissie,
- en de ontwikkeling van tools voor opvolging en monitoring van de mobiliteit, via gegevensverzameling, soms van persoonlijke aard, die verschillende analyses en statistieken mogelijk maken.

Tot slot sluit dit ontwerp van ordonnantie aan bij de wens van deze regering om de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (2019-2024) toe te passen:

- om een 'open data'-beleid voor de openbare gegevens te ondersteunen, met het oog op het ontwikkelen van oplossingen voor de samenleving, door middel van het Observatorium van de Mobiliteit en het beschikbaar maken van mobiliteitsgegevens, die worden verzameld en verwerkt met een wettelijke basis in dit ontwerp van ordonnantie;
- om een genderspecifieke aanpak te ontwikkelen voor het gehele mobiliteitsbeleid en om bijzonder aandacht te geven aan specifieke gebruikersgroepen (kinderen, ouderen, personen met beperkte mobiliteit, enz.). Dit toont eens te meer dat er volledige, nauwkeurige (en dus persoonlijke) en gerichte gegevens nodig zijn om deze doelstelling te kunnen bereiken;
- om sneller vooruitgang te boeken bij de verwezenlijking van de doelstellingen uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan, via een aanpak die een voortdurende evaluatie van het uitgevoerde beleid ondersteunt, ook hier via het werk van het observatorium;

du plan régional de mobilité mais aussi la procédure lourde et complexe pour l'élaboration des plans communaux de mobilité alors que ceux-ci découlent du Plan régional de mobilité.

Ces modifications font écho aux difficultés, aux remarques et aux avis qui ont été émis lors de l'élaboration du plan Good Move.

L'objectif était d'aboutir à un plan portant une vision partagée accompagnée d'un plan d'actions cohérent, concret et opérationnel, suivi d'une évaluation et d'un monitoring mieux définis et cadrés, sur l'ensemble du territoire régional, en ce compris au niveau communal. Il en est ressorti une certaine rigidité de l'ordonnance initiale, principalement par rapport aux délais d'exécution des différentes étapes, incompatibles avec un tel processus de concertation.

La deuxième motivation ayant conduit à la modification de l'ordonnance de 2013 est de faciliter la mise en œuvre de la politique de mobilité grâce notamment aux organes et outils de suivi de la mise en œuvre de la politique de mobilité. Le projet d'ordonnance prévoit donc :

- La création d'un Observatoire de la mobilité,
- Une base juridique plus solide et un rôle plus clair pour la Commission régionale de mobilité,
- et le développement d'outils de suivi et de monitoring de la mobilité, via des récoltes de données, parfois à caractère personnel, et permettant diverses analyses et statistiques.

Enfin, ce projet d'ordonnance s'inscrit dans la volonté de ce gouvernement d'appliquer la déclaration de politique générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2019-2024) :

- afin de soutenir une politique « d'open data » des données publiques en vue de développer des solutions pour la société, ceci par le biais de l'Observatoire de la mobilité et de la mise à disposition de données de mobilité, récoltées et traitées avec une base légale inscrite dans le présent projet d'ordonnance,
- afin de développer une approche genrée de l'ensemble de sa politique de mobilité et d'accorder une attention particulière aux groupes-cibles d'utilisateurs (enfants, personnes âgées, PMR, etc.). Ceci montre à nouveau le besoin de disposer de données complètes, précises (et donc à caractère personnel) et ciblées afin de répondre à cet objectif.
- afin d'avancer plus vite dans le sens des objectifs du Plan régional de Mobilité, en adoptant une approche qui soutient une évaluation continue de la politique mise en œuvre, ici à nouveau via les travaux de l'Observatoire,

- door de samenwerking met de gemeenten te versterken zodat ze kunnen beschikken over flexibele planningsmiddelen die zijn aangepast aan de context van de gemeente en/of van een specifieke wijk, en door de gemeenten te ondersteunen bij hun initiatieven die in overeenstemming zijn met de doelstellingen uit het gewestelijk mobiliteitsplan. Dit alles om hun middelen zo effectief mogelijk in te zetten, op basis van een resultaatgerichte aanpak.

Gezien de evolutie van het mobiliteitsaanbod, het verwachte gebruik van de openbare ruimte, de toepasbaarheid van de bepalingen van de ordonnantie en de ervaring van de gemeenten en de actoren die betrokken zijn bij de uitvoering, is het belangrijk om de ordonnantie aan te passen.

Het doel is niet om van nul opnieuw te beginnen. Het gaat om gerichte wijzigingen, ze stellen niet de hele structuur van het oorspronkelijk goedgekeurde regelgevend kader in vraag. De principes blijven behouden maar er worden essentiële verbeteringen en aanvullingen aangebracht.

We streven drie doelstellingen na:

- vereenvoudigen - het is belangrijk eenvoud en flexibiliteit te brengen in de instrumenten van het mobiliteitsbeleid met behoud van de collectieve samenhang. We willen zo bepaalde onderdelen van het GMP (gewestelijk mobiliteitsplan) herformuleren en vereenvoudigen en de structuur herzien om het plan operationeler te maken. We willen ook een vereenvoudiging van de gemeentelijke mobiliteitsplannen waarvan de goedkeuring nu voor de gemeenten omslachtig is en veel energie en geld kost, zij worden geconfronteerd met moeilijkheden om de te rigide elementen uit te voeren.
- harmoniseren - Als we de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsbeleid in elke gemeente vergelijken zien we grote verschillen. We willen de harmonisering van het mobiliteitsbeleid versterken door de banden te versterken tussen het GMP en de verschillende lokale maatregelen op vlak van mobiliteit. Dit dankzij een betere afstemming tussen de inhoud van de plannen en actieprogramma's, en dankzij het versterken van de verbinding tussen de evaluatie van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid op gewestelijk niveau en op gemeentelijk niveau.
- het regelgevend kader doen evolueren:
 - o door de oprichting van een Brussels Observatorium van de Mobiliteit binnen Brussel Mobiliteit;
 - o door bepalingen toe te voegen met betrekking tot gegevensverwerking, soms van gevoelige gegevens, om onze acties en de uitvoering ervan nog objectiever te maken. Bijvoorbeeld door analyses van verplaatsingsgewoonten, of om de reisomstandigheden voor bepaalde doelgroepen (personen met beperkte mobiliteit, gebruikers van bepaalde modi, ...) te ver-

- en renforçant la collaboration avec les communes afin qu'elles puissent disposer de moyens de planification flexibles et adaptés au contexte communal et/ou d'un quartier spécifique et ceci en soutenant les communes dans leurs initiatives qui s'inscrivent dans les objectifs du Plan régional de mobilité. Tout ça en vue de mobiliser de manière optimale leurs ressources, sur la base d'une approche axée sur les résultats.

Compte tenu des évolutions de l'offre de mobilité, de l'usage attendu de l'espace public, de l'applicabilité des dispositions de l'ordonnance, des expériences observées par les Communes et par les acteurs de la mise en œuvre, il est important d'adapter l'ordonnance.

L'objectif n'est pas de repartir d'une page blanche. Les modifications sont ciblées et ne remettent pas en cause toute la structure du cadre réglementaire initialement approuvé, les principes sont maintenus mais des améliorations et ajouts essentiels sont apportés.

Nous poursuivons trois objectifs :

- Simplifier – il est important d'amener de la simplicité et de la souplesse dans les instruments de la politique de mobilité tout en gardant une cohérence collective. Nous voulons ainsi reformuler et simplifier certaines composantes du PRM (plan régional de mobilité), en révisant également sa structure afin de le rendre plus opérationnel ; nous voulons également simplifier les PCM (plans communaux de mobilité) dont l'adoption est lourde, énergivore et budgétivores pour les Communes, confrontées à une difficulté de mise en œuvre d'éléments trop rigides ;
- Harmoniser - Lorsque nous comparons les mises en œuvre de la politique de mobilité régionale au sein de chaque commune, nous constatons qu'il subsiste d'importantes différences entre elles. Nous souhaitons renforcer l'harmonisation de la politique de mobilité en renforçant les liens entre le PRM et les différentes mesures de mobilité locales, grâce à un meilleur alignement et une meilleure articulation des contenus des plans et des programmes d'actions et grâce au renforcement du lien entre l'évaluation de la mise en œuvre de la politique de mobilité au niveau régional et au niveau communal ;
- Faire évoluer le cadre réglementaire :
 - o en créant un Observatoire bruxellois de la mobilité au sein de Bruxelles Mobilité,
 - o en ajoutant des dispositions relatives au traitement des données, parfois sensibles, afin d'objectiver davantage et encore mieux nos actions et leur mise en œuvre. Par exemple par des analyses sur les comportements de déplacements, ou permettant d'améliorer les conditions de déplacement de certains publics-cibles (PMR, usa-

beteren, maar ook analyses van politiegegevens over ongevallen, alles in naleving van de AVG-regels;

- door de rol van het GMP te verduidelijken, en die van de verschillende actoren en in het bijzonder de adviserende rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de wettelijke basis ervan in het ontwerp van ordonnantie op te nemen;
- en ten slotte door het consolideren van de wettelijke basis en het bestaan een samenwerkingstool gewest-gemeenten op (supra)lokaal niveau. In het geval van het huidige GMP verwijst dit naar de lokale mobiliteitscontracten maar het kan in de toekomst ook gaan om andere tools die worden voorgesteld aan de gemeenten op basis van een ander soort gebied (theoretisch zou in het volgende GMP als dat nodig blijkt bijvoorbeeld kunnen gewerkt worden op basis van een contract voor een welbepaalde as).

De ordonnantie zal de basis vormen voor uitvoeringsbesluiten, met name voor het besluit dat de samenstelling en de werkingsregels van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie vastlegt, dat gekoppeld zal worden aan de huidige besluiten die gebaseerd waren op een ordonnantie uit 1990 met betrekking tot de organisatie van het openbaar vervoer.

Het opstellen van het ontwerp van ordonnantie is gebeurd op basis van adviezen van de adviesorganen maar vooral in nauw overleg met de gemeenten.

- eerst op basis van de vele adviezen en verzoeken die werden geformuleerd in het kader van het opstellen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move;
- vervolgens via bevragingen over de evolutie en het gebruik van gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP) voor de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsbeleid;
- na de eerste lezing door de regering hebben we de tekst van de ordonnantie naar de gemeenten gestuurd opdat ze een advies zouden kunnen geven. Een informatiesessie werd georganiseerd in september 2022 om de richtlijnen van de ordonnantie (hoofdstuk per hoofdstuk) te presenteren en op de vragen van de gemeenten te antwoorden;
- Brulocalis werd ook geraadpleegd en bezorgde ons een uitgebreid technisch advies.

Het ontwerp van ordonnantie is ook voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, en aan het Controleorgaan op de Politie Informatie. Deze adviesaanvragen werden in twee fasen gedaan, gezien de vele wijzigingen die werden aangebracht om te reageren op en zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de eerste adviezen die werden ontvangen in novem-

gers de certains modes, ...), mais aussi les données policières d'accidents, tout bien sûr dans le respect du RGPD,

- en clarifiant le rôle du PRM, des différents acteurs et en particulier le rôle consultatif de la Commission régionale de Mobilité et en introduisant sa base légale au sein du projet d'ordonnance,
- et enfin, en confortant la base légale et l'existence de dispositifs de partenariats Région-commune à l'échelle (supra-)locale. Dans le cas du PRM actuel, cela fait référence aux contrats locaux de mobilité mais il pourrait s'agir, à l'avenir, d'autres outils ou dispositifs proposés aux communes, sur base d'un autre type de territoire (on pourrait théoriquement, par exemple, aussi travailler sur base de contrats d'axe dans le prochain PRM, si ça s'avère nécessaire).

L'ordonnance formera la base d'arrêtés d'exécution, notamment l'arrêté fixant la composition et les règles de fonctionnement de la Commission régionale de mobilité, qui sera en lien avec les arrêtés actuels, qui se basaient sur une ordonnance de 1990 relative à l'organisation des transports en commun.

L'établissement du projet d'ordonnance a été fait sur base des avis des instances consultatives mais surtout, en concertation étroite avec les communes.

- D'abord sur base de nombreux avis et demandes émises dans le cadre de l'élaboration du plan régional de mobilité Good Move ;
- Ensuite, via des questionnaires portant sur l'évolution et le recours aux plans communaux de mobilité (PCM) pour la mise en œuvre de la politique de mobilité régionale ;
- Après la première lecture par le Gouvernement, nous avons transmis le texte de l'ordonnance aux communes afin de leur permettre de remettre un avis. Une séance d'information a été organisée en septembre 2022 afin de présenter les orientations du texte.
- Brulocalis a également été consultée et nous a remis un avis technique circonstancié.

Il a également été soumis à l'Autorité de Protection des données (APD), ainsi qu'à l'Organe de contrôle de l'information policière (COC). Ces demandes d'avis ont eu lieu en deux temps, étant donné les nombreuses modifications apportées afin de répondre et au mieux aux premiers avis reçus en novembre 2022. Ce travail de rédaction a été réalisé en étroite collaboration avec les services juridiques, le « data protection

ber 2022. Dit redactiewerk is uitgevoerd in nauwe samenwerking met de juridische diensten, de Data Protection Officer (DPO) en Data Steward van onze administraties.

De ordonnantie bevat een reeks bepalingen die rond specifieke thema's zijn opgebouwd.

Hoofdstuk 1 bevat de algemene bepalingen en is gericht op definities, waarvan sommige nieuw zijn;

Hoofdstuk 2 gaat over de instrumenten voor het plannen en uitvoeren van mobiliteitsbeleid: Dit hoofdstuk heeft betrekking op de oprichting van het Observatorium van de Mobiliteit en Verkeersveiligheid binnen Brussel Mobiliteit. Het vervangt de leidend ambtenaar uit de ordonnantie. Het hoofdstuk definieert de opdrachten en specificeert dat het Observatorium in het uitvoeren van zijn opdrachten inclusie zal integreren.

Dit hoofdstuk gaat vervolgens over het Gewestelijk Mobiliteitsplan, waarvan de inhoud en structuur werden aangepast om beter te beantwoorden aan de ontwikkeling van een dergelijk plan, door het proces te starten met een evaluatie van het vorige plan, het proces flexibeler te maken, een sterke betrokkenheid van de gemeenten te garanderen en de mogelijkheden voor wijzigingen van het plan te verduidelijken met betrekking tot evaluaties en monitoring van de uitvoering van de visie en acties.

De derde afdeling waarin het kader voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen wordt uiteengezet, herdefinieert deze plannen tot een operationele versie van het gewestelijke mobiliteitsplan en verlicht de procedure voor het opstellen ervan aanzienlijk. Voorts wordt dit instrument facultatief maar de nadruk wordt meer gelegd op de permanente evaluatie die een vergelijkbare aanpak in elke gemeente mogelijk maakt, met een begeleiding (op financieel en HR-vlak) door het gewest. De gemeenten die nog steeds een GemMP opstellen kunnen uiteraard ook gebruik maken van deze begeleiding.

Ten slotte creëert de laatste afdeling van dit hoofdstuk een nieuw instrument, zijnde de samenwerkingstool gewest-gemeenten voor het (supra)lokaal niveau voor een specifieke zone die niet langer tot het grondgebied van een gemeente beperkt moet blijven.

Hoofdstuk 3 gaat over de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De wettelijke basis, rollen en grote lijnen van haar werkingsregels worden verduidelijkt, in verhouding tot de bestaande besluiten en de huidige werking;

Hoofdstuk 4 legt de wettelijke basis voor het verzamelen van persoonsgegevens in het kader van de ontwikkeling en de opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;

Hoofdstuk 5 is ook een nieuw hoofdstuk over de codificatie van wetgevende teksten over mobiliteit.

Hoofdstuk 6 gaat over de wijzigingsbepalingen in het ontwerp van ordonnantie. Deze artikelen wijzigen het BWRO om de overeenstemming van de instrumenten waarin het BWRO voorziet, met name het GBP, met het Gewestelijk

officer » (DPO) et Data Steward de nos administrations.

Le projet d'ordonnance emporte une série de dispositions qui se structurent en fonction de thématiques spécifiques.

Le chapitre 1er contient des dispositions générales qui se concentrent sur des définitions, parfois nouvelles.

Le chapitre 2 porte sur les instruments de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité. Ce chapitre emporte d'abord la création de l'Observatoire de mobilité et de la sécurité routière au sein de Bruxelles Mobilité, en remplaçant le fonctionnaire dirigeant dans l'ordonnance de 2013, en définissant ses missions et en précisant que l'Observatoire intègre, dans l'exercice de ses missions, les aspects d'inclusivité;

Ce chapitre traite ensuite du plan régional de mobilité dont le contenu et la structure ont été adaptés afin de mieux répondre à l'élaboration d'un tel plan, en démarrant le processus par une évaluation du précédent plan, en rendant le processus plus flexible, en garantissant une forte implication des communes et en clarifiant les possibilités des modifications du plan en lien avec les évaluations et le suivi de la mise en œuvre de sa vision et de ses actions ;

La troisième section posant le cadre des plans communaux de mobilité redéfinit ceux-ci comme une déclinaison opérationnelle du plan régional de mobilité et en allège grandement la procédure d'élaboration. De plus, cet instrument devient facultatif mais l'accent est par contre davantage mis, dans la section précédente, sur l'évaluation permettant une démarche similaire dans chaque commune, avec un accompagnement (financier et humain) par la Région. Les communes qui élaborent toujours un PCM peuvent bien sûr également bénéficier de cet accompagnement.

Enfin, la dernière section de ce chapitre crée ce nouvel instrument que sont les dispositifs de partenariats Région-communes pour le niveau (supra-)local pour une zone spécifique qui ne doit plus se conformer au territoire d'une commune ;

Le chapitre 3 porte sur la Commission régionale de mobilité, clarifiant sa base légale, ses rôles et grandes lignes de ses règles de fonctionnement, en lien avec les arrêtés existants et son fonctionnement actuel.

Le chapitre 4 pose la base légale pour la collecte des données personnelles dans le cadre de l'élaboration et du suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière.

Le chapitre 5 est également un nouveau chapitre portant sur la codification des textes législatifs ayant trait à la mobilité.

Le chapitre 6 porte enfin sur les dispositions modificatives que le projet d'ordonnance emporte. Ces articles modifient le CoBAT afin de renforcer la cohérence des instruments prévus par le CoBAT, notamment le PRAS, avec le Plan régional de

Mobiliteitsplan te verbeteren.

Hoofdstukken 7, 8 en 9 gaan over de overgangs-, ophefings- en slotbepalingen en de modaliteiten voor de inwerkingtreding van de ordonnantie.

Nadat de regering het voorontwerp van ordonnantie in tweede lezing goedgekeurde op 30 maart 2023 werd de tekst verzonden naar de Raad van State en een tweede keer aan de Gegevensbeschermingsautoriteit en het Controleorgaan op de Positionele Informatie, voor advies. De Raad van State heeft zijn advies op 16 mei 2023 verstrekt. Daarop werd het ontwerp van ordonnantie aangepast.

Het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid is transversale materie en belangrijk om antwoord te bieden op de verschillende uitdagingen in het gewest op vlak van verkeersveiligheid, kwaliteit van de openbare ruimte, economische en milieukwesties en om antwoord te bieden op de vraag naar ambitieuze maatregelen en harmonisatie die in vele gemeenten leeft. Deze tekst biedt de kans om het gewestelijk mobiliteitsbeleid in de juiste richting te sturen.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel juicht de vereenvoudiging toe waarnaar het ontwerp van ordonnantie streeft. De ordonnantie van 26 juli 2013 was inderdaad toe aan een bijwerking.

De uitvoering van het meest bekende Gewestelijk Mobiliteitsplan van België, Good Move, verloopt zeer moeizaam, vooral op het vlak van de burgerraadpleging en de bepaling van de perimeter van de verkeersluwe mazen. Het is een delicate oefening: het doel is om gestalte te geven aan de gewestelijke bevoegdheid op het gebied van mobiliteit en tegelijkertijd rekening te houden met de specifieke kenmerken van de gemeenten. Niemand kent de specifieke kenmerken van de Brusselse wijken en de behoeften van hun inwoners beter dan de gemeenten.

De ophef veroorzaakt door Good Move heeft aangetoond dat de regering beter had moeten luisteren en flexibeler had moeten zijn. De gemeente mag niet enkel een uitvoerende rol krijgen. Hoe zal het overleg met de gemeenten worden georganiseerd? Welke marge heeft een gemeente in een gewestelijk project of in gecoördineerde werken met de naburige gemeenten? Het gewest kan daarentegen een gemeentelijk plan gemakkelijk herzien.

Het ontwerp van ordonnantie introduceert ook een nieuw begrip, het mobiliteitsnetwerk. Is dit een nieuwe naam voor de verkeersluwe mazen?

Over de beoordeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan vindt overleg plaats tussen het gewest en de gemeenten. Zullen enkel de gemeentecolleges zich mogen uitspreken, of zullen ook de gemeenteraden geraadpleegd worden? Welke andere overheden zullen bij deze beoordeling worden betrokken? De beoordeling moet minstens een keer per zittingsperiode plaatsvinden.

mobilité ;

Enfin, les chapitres 7, 8 et 9 portent sur les dispositions transitoires, abrogatoires et finales de l'ordonnance, ainsi que sur les modalités d'entrée en vigueur.

Après que le Gouvernement a approuvé l'avant-projet d'ordonnance en 2^e lecture le 30 mars 2023, le texte fut envoyé au Conseil d'État, ainsi qu'une seconde fois à l'APD et au COC, pour avis. Le Conseil d'État a remis son avis le 16 mai 2023 et le projet d'ordonnance fut adapté en conséquence.

La politique de mobilité et de sécurité routière est une matière transversale et importante pour répondre aux différents enjeux régionaux comme la sécurité routière, la qualité de notre espace public, ainsi que les enjeux économiques et environnementaux, et la demande de mesures ambitieuses et d'harmonisation résonne dans de nombreuses communes. Ce projet d'ordonnance fait avancer la politique de mobilité régionale dans la bonne direction.

II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d'Ursel salue l'effort de simplification apporté par le projet d'ordonnance. Il était en effet utile d'actualiser l'ordonnance du 26 juillet 2013.

Le plan régional de mobilité le plus connu de Belgique, le plan « Good Move », connaît de sérieuses difficultés de mise en œuvre, en particulier sur le plan de la concertation citoyenne et de la détermination du périmètre des « mailles apaisées ». On sait que l'exercice est délicat : il s'agit de donner corps à la compétence régionale en matière de mobilité, tout en tenant compte des spécificités communales. Qui mieux que les communes connaissent les particularités des quartiers bruxellois et les besoins des habitants ?

Les heurts suscités par le plan « Good Move » ont démontré que le gouvernement devait faire preuve de plus d'écoute et de souplesse. L'autorité communale ne peut être une simple exécutante. Comment la concertation avec les communes sera-t-elle organisée ? Quelle est encore la marge de manœuvre d'une commune face à un projet régional ou dans l'élaboration de travaux coordonnés avec des communes limitrophes ? A contrario, la Région peut aisément réformer un plan communal.

Le projet d'ordonnance fait également apparaître une nouvelle notion, celle de réseau de mobilité. Est-ce un nouveau nom pour les « mailles apaisées » ?

L'évaluation du plan régional de mobilité fait l'objet de concertations entre la Région et les communes. Seuls les collèges communaux seront-ils amenés à se prononcer ou les conseils communaux seront-ils également saisis ? Quelles seront les autres autorités associées à cette évaluation ? Cette dernière devra être effectuée au moins une fois par législature.

De raadplegingsfasen voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden verbeterd, dankzij het advies dat aan naburige gemeenten zal moeten worden gevraagd, ook buiten het gewest. Waarom dan niet voorzien in een uitgebreide en gedetailleerde raadpleging voorafgaand aan elk mobiliteitsproject? We weten dat het charter voor burgerparticipatie, dat bij de start van Good Move werd aangekondigd, nooit het licht heeft gezien.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie moet minstens voor een derde uit Nederlandstalige leden bestaan. Hoe is deze verhouding bepaald?

De verwerking van persoonsgegevens met betrekking tot ongevallen wordt nauwgezet beschreven in het ontwerp van ordonnantie. Is de regeling geïnspireerd op die in buitenlandse steden? Welke instantie zal door de regering worden aangesteld voor de gegevensverwerking? Waarom wordt dit niet vermeld in het ontwerp? Hoe zullen de bevolkingssteekproeven, die zullen worden gebruikt voor de analyse van deze gegevens, worden bepaald? Beschikken de diensten van de regering over de nodige middelen om deze analyses uit te voeren? Wie controleert de gegevensverwerking uitgevoerd door de verantwoordelijke, waaronder de samenstelling van de steekproeven?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt voor om bij de gegevensverzameling over ongevallen ook aan te geven of het slachtoffer alleen bij het ongeval betrokken is ofwel of het ongeval andere slachtoffers heeft gemaakt. Men zou ook moeten registreren welke lichaamsorganen bij het ongeval zijn geraakt. Dit zou een beter inzicht in de situatie geven. Wat wordt verstaan onder boordsystemen?

Gelukkig zullen de ANPR-bewakingscamera's, die in eerste instantie bedoeld waren voor het toezicht in de lage-emissiezone, ook gebruikt worden om de verkeerssituatie te analyseren. Wie krijgt toegang tot deze samengevoegde gegevens? Wordt dit enkel de interne instantie of zullen Brussel Mobiliteit en zelfs het ruime publiek er toegang tot hebben?

Mevrouw Ingrid Parmentier is voorstander van het ontwerp van ordonnantie. Het is verstandig om het verplichte karakter van gemeentelijke mobiliteitsplannen af te schaffen, aangezien dit een lange en lastige opdracht is voor de lokale besturen. Het bleek bovendien nodig regelgeving op te stellen voor de verwerking van persoonsgegevens om te voldoen aan de AVG. Ook de structuur van het Gewestelijk Mobiliteitsplan is vereenvoudigd. Het zal een keer per zittingsperiode worden beoordeeld, en dat is een geschikte periode.

Een ander voordeel van het ontwerp is dat het Gewestelijk Observatorium van de Mobiliteit wettelijk verankerd wordt, waardoor het een betrouwbaar instrument is om de aangenomen maatregelen te beoordelen. Tot slot is ook de werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie beter uitgewerkt dan voorheen.

Les phases de consultation dédiées aux plans communaux de mobilité font l'objet d'améliorations, grâce à l'avis qui devra être demandé aux communes limitrophes, y compris en dehors de la Région. Pourquoi dès lors ne pas prévoir une concertation poussée et détaillée avant tout projet de mobilité ? On sait que la charte de la participation citoyenne, annoncée lors du lancement du plan « Good Move », n'a finalement jamais vu le jour.

La Commission régionale de mobilité devra compter au moins un tiers de membres néerlandophones. Comment ce seuil a-t-il été fixé ?

Le traitement des données à caractère personnel relatives aux accidents est précisé avec soin dans le projet d'ordonnance. Le dispositif a-t-il été inspiré par celui de villes étrangères ? Quelle sera l'entité désignée par le gouvernement pour traiter ces données ? Pourquoi ne pas l'avoir mentionné dans le projet ? Comment les échantillons de population servant à l'analyse de ces données seront-ils établis ? Les services du gouvernement disposent-ils des ressources nécessaires pour réaliser ces analyses ? Qui contrôle le traitement des données par le responsable, dont la sélection des échantillons ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel suggère de mentionner également, dans la collecte des données relatives aux accidents, si la victime a commis l'accident seule ou contre une autre personne, mais aussi les organes corporels touchés lors de l'accident. Cela permettrait une meilleure compréhension de la situation. Il est question de matériel embarqué ; de quoi s'agit-il ?

Il est heureux que les caméras de surveillance ANPR, destinées initialement au contrôle de la zone de basses émissions, serviront aussi à analyser les conditions de circulation. Qui aura accès à ces données agrégées ? S'agira-t-il seulement de l'organe interne, ou Bruxelles Mobilité, voire le grand public, en bénéficieront-ils aussi ?

Mme Ingrid Parmentier est favorable au projet d'ordonnance. Il est judicieux d'abroger le caractère obligatoire des plans communaux de mobilité, car c'est un travail long et fastidieux pour les pouvoirs locaux. De même, la réglementation du traitement des données à caractère personnel s'avérait nécessaire en raison du prescrit du RGPD. Le plan régional de mobilité voit aussi sa structure simplifiée. Il sera évalué une fois par législature, ce qui constitue une périodicité adéquate.

Un autre atout du projet est l'inscription dans un texte légal de l'Observatoire régional de la mobilité, qui sera un instrument fiable d'évaluation des mesures adoptées. Enfin, le fonctionnement de la Commission régionale de mobilité est aussi plus détaillé qu'auparavant.

Mevrouw Cieltje Van Achter bekritiseert het onsamenhangende en onoverzichtelijke Brusselse mobiliteitsbeleid. De mislukkingen en inconsistenties van het beleid zijn schering en inslag. Denken wij maar aan de haastige intrekking van de circulatieplannen, het moeizame beheer van zwarte verkeerspunten of de geschillen met bepaalde gemeenten die tot rechtszaken hebben geleid. Het lijkt erg moeilijk om in Brussel een coherent vervoersbeleid te voeren.

De reden hiervoor is apert. Het gewest en de 19 Brusselse gemeenten verdedigen elk verschillende visies op mobiliteit, bij gebrek aan een duidelijke hiërarchie. De vorige spreekster hield in dit verband een pleidooi voor de gemeenten, maar beschikken die wel altijd over voldoende middelen om die verantwoordelijkheid op zich te nemen? Hebben de diensten van Brussel Mobiliteit dan niet de nodige knowhow op het terrein en is die enkel in handen van de gemeenten?

Het parlementslid betwijfelt of dit ontwerp van ordonnantie enige verandering zal teweegbrengen. De eerste stap had een heldere analyse van de gebreken van het huidige systeem moeten zijn. Hoe staat het met de beoordeling van Good Move? Mevrouw Van Achter heeft niet de indruk dat het ontwerp van ordonnantie geschreven is in het licht van een dergelijke analyse.

Het ontwerp wil ook de hiërarchie van de mobiliteitsplannen verduidelijken. De gemeentelijke plannen zouden facultatief worden, maar dat zal niet veel veranderen aangezien de gemeenten er nu al van afzien, ook al is dat in theorie verplicht. Wat zal het nut van deze gemeentelijke plannen nog zijn? Brulocalis vreest zelfs dat geen enkele gemeente nog de moeite zal nemen om dergelijke plannen op te stellen. Wat verwacht de minister van deze plannen als ze puur facultatief worden?

In het regeerakkoord werd echter bepaald dat het Gewestelijk Mobiliteitsplan zou worden uitgewerkt in nauwe samenwerking met de gemeenten, opdat er snel lokale mobiliteits- en parkeerplannen zouden worden ontwikkeld. Er werd ook gesproken over het aanwerven van personeel hiervoor. Is dit gebeurd?

Mevrouw Cieltje Van Achter dacht te hebben begrepen dat de gewestregering van plan was om met elke gemeente te onderhandelen over de hoofdlijnen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, via contractualisering in ruil voor subsidies. Zullen deze mobiliteitscontracten nog steeds van toepassing zijn op het hele gemeentelijke grondgebied, of zullen ze beperkt zijn tot een bepaalde wijk, zoals de circulatieplannen? Hoeveel contracten zijn er tot nu toe getekend?

Bij het uitwerken van de circulatieplannen zal het nuttig zijn om te kunnen vertrouwen op meer verfijnde statistieken, onder meer over de verkeersstromen. Het vertrouwen van de burgers in deze instrumenten zal zo groeien, vooral als de gegevens openbaar worden gemaakt. Kunnen de aan de gemeenten toegekende subsidies gebruikt worden om dergelijke statistieken te verzamelen?

Mme Cieltje Van Achter fustige l'aspect disparate et embrouillé de la politique bruxelloise de mobilité. Les ratés et les incohérences y sont légion. Il suffit de citer les retraits précipités de plans de circulation, la gestion laborieuse des points noirs de sécurité routière ou les différends avec certaines communes qui conduisent jusqu'au tribunal. Il apparaît très difficile de parvenir à Bruxelles à une politique des transports cohérente.

La raison en est évidente. La Région et les 19 communes bruxelloises défendent chacune des visions différentes de la mobilité, en l'absence de hiérarchie claire. L'oratrice précédente faisait la promotion des communes en ce sens, mais ces autorités disposent-elles toujours des moyens suffisants pour assumer cette charge ? Les services de Bruxelles Mobilité ne jouiraient-ils pas de la connaissance du terrain, qui serait l'apanage des communes ?

La députée doute que ce projet d'ordonnance puisse modifier l'état des choses. Il aurait fallu commencer par analyser avec lucidité les failles du dispositif en vigueur. Où en est l'évaluation du plan « Good Move » ? Mme Van Achter n'a pas l'impression que le projet d'ordonnance a été écrit à la lumière d'une telle analyse.

Le projet a, par ailleurs, vocation à préciser la hiérarchie des plans de mobilité. Les plans communaux deviendront facultatifs, mais cela ne changera pas grand-chose puisque les communes se dispensent déjà d'en élaborer, même quand cela est théoriquement obligatoire. Quel sera encore l'intérêt de ces plans communaux ? Brulocalis craint d'ailleurs que plus aucune commune ne prendra encore la peine de faire cet exercice. Quelles sont les attentes de la ministre à l'égard de ces plans, s'ils deviennent purement facultatifs ?

L'accord de gouvernement stipulait pourtant que le plan régional de mobilité serait élaboré en étroite collaboration avec les communes, en vue de parvenir rapidement à des plans communaux de mobilité et de stationnement. Il était également question de recruter du personnel pour ce faire ; cela a-t-il été fait ?

Mme Cieltje Van Achter avait cru comprendre que le gouvernement régional avait l'intention jusqu'ici de négocier avec chaque commune les contours des plans communaux de mobilité, selon la méthode de la contractualisation, en échange de subsides. Ces contrats de mobilité s'appliqueront-ils encore sur tout le territoire communal ou seront-ils limités à un quartier spécifique, à l'instar des plans de circulation ? Combien de contrats ont été conclus jusqu'à présent ?

Il sera utile de pouvoir s'appuyer sur des statistiques plus étayées, entre autres sur le trafic de transit, lors de l'élaboration des plans de circulation. Cela renforcera la confiance des citoyens dans ces instruments, surtout si ces données sont rendues publiques. Les subsides alloués aux communes pourront-ils servir notamment à la collecte de telles statistiques ?

Het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat de gemeenten zich moeten houden aan het Gewestelijk Mobiliteitsplan en dat de regering hen aanbevelingen kan doen voor corrigerende maatregelen. Veel geluk ermee! Wat is de sanctie voor gemeenten die zich niet aan de regels houden? Er wordt gesproken over een administratieve controle op de acties van de gemeenten. Zal dat gebeuren via het gewestelijk toezicht?

De spreekster vraagt zich ook af of er wel een rechtsgrondslag voor het Observatorium van de Mobiliteit nodig is. Dit orgaan zou kunnen functioneren door middel van een gewone administratieve beslissing. Welke informatie moet een gemeentelijke overheid het observatorium bezorgen om de naleving van het Gewestelijke Mobiliteitsplan te staven?

De minister heeft Brulocalis om advies gevraagd over het voorontwerp van ordonnantie. Heeft de Conferentie van Burgemeesters er ook kennis van genomen?

Tot slot is de spreekster niet overtuigd door het ontwerp van ordonnantie dat eerder de indruk wekt van moedeloosheid en berusting ten opzichte van de gemeentelijke overheden, net als de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid.

De heer Ibrahim Dönmez zegt dat het tijd werd om de ordonnantie 26 juli 2013 te herzien. Sinds de start van Good Move is er een wantrouwen gegroeid tussen het gewest en de gemeenten. Vele gemeenten zijn verontrust en denken dat hun bevoegdheden op het gebied van mobiliteit in gevaar komen. De spreker houdt sterk vast aan de gemeentelijke autonomie. De gemeenten staan het dichtst bij de burgers en de burgers hebben het meeste vertrouwen in hun gemeente.

Daarom betreurt de heer Dönmez dat het Observatorium van de Mobiliteit verantwoordelijk is voor zowel de voorbereiding van het Gewestelijke Mobiliteitsplan als de beoordeling ervan. De beoordeling van dit plan zou extern moeten gebeuren om de onafhankelijkheid ervan te garanderen. Bovendien moeten de gemeenten bij elke fase van de beoordeling worden betrokken. Wordt het observatorium een orgaan dat toezicht houdt op de acties van de gemeenten?

Gelukkig is voor elk gewestelijk mobiliteitsproject een openbaar onderzoek vereist. De tenuitvoerlegging van Good Move heeft aangetoond dat het nodig is rekening te houden met de mening van de bewoners. Voorafgaand aan een dergelijk onderzoek moet het project zo eenvoudig mogelijk worden voorgesteld. Naast deze onderzoeken, die gekenmerkt worden door een zekere starheid, moet er meer met de burgers worden overlegd: bewoners kennen hun buurt beter dan deskundigen, maar ze hebben niet dezelfde middelen als persiegroepen om een goed onderbouwd advies te ontwikkelen. Daarom is het nodig meer bijeenkomsten met de burgers zelf te organiseren. Het ontwerp van ordonnantie moet een nieuw sociaal pact smeden tussen bewoners en overheid.

De gemeenten zullen nog steeds een lokaal mobiliteitsplan kunnen opstellen, na een fase van overleg met de burgers die minder omslachtig is dan het openbaar onderzoek, wat de heer Dönmez toejuicht. Hij betreurt echter dat de minister geen gevolg heeft gegeven aan de aanbeveling van de Raad van State om de reikwijdte van dit overleg in het ontwerp te preciseren.

Le projet d'ordonnance dispose que les communes doivent se conformer au plan régional de mobilité et que le gouvernement peut leur adresser des recommandations correctrices. On peut lui souhaiter bonne chance. Quelle est la sanction qui pèse sur les communes rétives ? Il est question d'un contrôle administratif sur les actes de la commune. Cela se traduira-t-il par l'exercice de la tutelle régionale ?

L'intervenante s'interroge également sur la nécessité de doter l'Observatoire de la mobilité d'une base légale. Un tel organisme peut fonctionner à l'appui d'une simple décision administrative. Quels sont les éléments qu'une autorité communale devra lui transmettre, pour attester du respect du plan régional de mobilité ?

La ministre a sollicité l'avis de Brulocalis sur l'avant-projet d'ordonnance. La conférence des bourgmestres en a-t-elle également pris connaissance ?

En conclusion, l'intervenante n'est pas convaincue par le projet d'ordonnance, qui donne l'impression d'un mouvement de découragement et de résignation face aux autorités communales, à l'instar de l'ordonnance du 6 juillet 2022 relative à la politique du stationnement.

M. Ibrahim Dönmez affirme qu'il était temps de revoir l'ordonnance du 26 juillet 2013. Depuis le lancement du plan « Good Move », une certaine méfiance s'est installée entre la Région et les communes. Nombre d'entre elles s'inquiètent d'une remise en cause de leurs attributions en matière de mobilité. L'orateur tient fermement à préserver l'autonomie communale. Les communes sont les autorités les plus proches du citoyen et celles en qui il a le plus confiance.

Dans cette perspective, M. Dönmez regrette que l'Observatoire de la mobilité soit à la fois en charge de la préparation du plan régional de mobilité et ensuite de son évaluation. Il faudrait externaliser l'évaluation de ce plan, afin d'en garantir l'indépendance. De plus, les communes doivent être associées à chaque étape de l'évaluation. L'Observatoire sera-t-il un organisme de contrôle de l'action des communes ?

Il est heureux qu'une enquête publique soit imposée pour tout projet régional de mobilité. La mise en œuvre du plan « Good Move » a prouvé la nécessité de prendre en compte l'avis des habitants. Préalablement à une telle enquête, il s'agira d'expliquer le plus simplement possible les contours du projet. Outre ces enquêtes, marquées par une certaine rigidité, il faudrait davantage de concertation citoyenne : les habitants connaissent mieux leur quartier que les experts, mais ils n'ont pas les mêmes moyens que les groupes de pression pour élaborer un avis étayé. C'est pourquoi il faut multiplier les rencontres avec les vrais citoyens. Le projet d'ordonnance doit constituer un nouveau pacte social entre les habitants et les pouvoirs publics.

Les communes pourront toujours se doter d'un plan local de mobilité, après une phase de consultation citoyenne moins lourde que l'enquête publique, ce dont M. Dönmez se félicite. Ce dernier regrette néanmoins que la ministre n'ait pas donné suite à la recommandation du Conseil d'Etat de préciser dans le projet la portée de cette concertation. Il ne faudrait pas que

Burgers mogen niet worden benadeeld door dit streven naar flexibiliteit.

Tot slot is het goed dat de opdrachten van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zijn verduidelijkt. Dit adviesorgaan mag geen tegenmacht van het parlement worden. Het was niet aangewezen dat het zou worden betrokken bij de beoordeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. In artikel 8 van het ontwerp wordt echter de bevoegdheid van de commissie behouden om adviezen uit te brengen in het kader van deze beoordeling, op voet van gelijkheid met de gemeenten. De spreker vindt dit betreuenswaardig.

De heer Ibrahim Dönmez zal voor het ontwerp van ordonnantie stemmen, maar de tenuitvoerlegging ervan nauwlettend in het oog houden.

De heer Arnaud Verstraete geeft toe dat de ordonnantie van 26 juli 2013 bepaalde tekortkomingen bevat die moesten worden gecorrigeerd. Vooral de huidige verplichting voor gemeenten om een mobiliteitsplan op te stellen blijkt contraproductief te zijn, zeker voor gemeenten met minder middelen. Blijkbaar zouden slechts 9 van de 19 Brusselse gemeenten momenteel een mobiliteitsplan hebben. Verschillende gemeenten beschouwen deze verplichting als bureaucratisch en zien er het nut niet van in.

Het is goed dat het ontwerp van ordonnantie dit beleidselement vereenvoudigt. Eigenlijk is gewoon de samenwerking tussen gemeenten en gewest van belang. In dezelfde geest is het zinvol om de gemeenten in de toekomst vrij te stellen van het uitvoeren van een milieueffectenstudie van hun plan, aangezien dit vaak dubbel werk vormt met de effectenstudie die in opdracht van het gewest wordt uitgevoerd.

De heer Verstraete juicht ook de mogelijkheid toe om een mobiliteitsplan op te stellen voor een verkeersas die de territoriale grenzen van de gemeenten overschrijdt, evenals de evaluatie van het gewestplan één keer per zittingsperiode.

Het ontwerp beschrijft ook de essentiële rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarin deskundigen en betrokken partijen worden samengebracht. Net als bij het advies van de gemeenten, is het goed dat de regering zich kan baseren op het waardevolle advies van de commissie. Het observatorium zal ook een nuttig instrument zijn om het mobiliteitsdebat te objectiveren.

Tot slot wordt het ontwerp de basis voor het verzamelen van een reeks statistieken voor het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, met inachtneming van het recht op privacy.

De heer Marc Loewenstein juicht de verduidelijking toe die het ontwerp van ordonnantie geeft. Het is een goede zaak dat deze tekst de evaluatie van plannen organiseert; dit is een maatregel van goed bestuur. De spreker dringt er bij de minister op aan om systematisch het advies te vragen van de gemeenten, die een grondige kennis hebben van mobiliteitskwesties op hun grondgebied.

le citoyen soit préjudicié par cette volonté de souplesse.

Enfin, il est bon que les missions de la Commission régionale de mobilité soient précisées. Cet organe consultatif ne peut se muer en contre-pouvoir du parlement. Il n'était pas opportun qu'il participe à l'évaluation du plan régional de mobilité. Or, l'article 8 du projet maintient une telle compétence d'avis à la Commission dans le cadre de cette évaluation, sur le même pied que les communes, ce que l'orateur déplore.

M. Ibrahim Dönmez votera en faveur du projet d'ordonnance, mais il suivra avec vigilance sa mise en œuvre.

M. Arnaud Verstraete concède que l'ordonnance du 26 juillet 2013 souffre de certains défauts qu'il convenait de corriger. En particulier, l'obligation qui pèse actuellement sur les communes d'adopter un plan de mobilité s'avère contre-productive, surtout pour celles dont les moyens sont plus réduits. Il semblerait que seules 9 des 19 communes bruxelloises seraient pourvues d'un plan de mobilité à l'heure qu'il est. Plusieurs communes perçoivent cette obligation comme une contrainte bureaucratique, sans y voir d'intérêt.

Il est donc intéressant que le projet d'ordonnance simplifie cet aspect de la politique. A vrai dire, c'est tout simplement la coopération entre les communes et la Région qui importe. Dans le même ordre d'idées, il est judicieux de dispenser dorénavant les communes de réaliser une étude d'incidences environnementales de leur plan, car cela fait souvent double emploi par rapport à l'étude d'incidences commandée par la Région.

D'autre part, M. Verstraete salue la possibilité désormais offerte de constituer un plan de mobilité portant sur un axe routier, par-delà les limites territoriales des communes, de même que l'évaluation, une fois par législature, du plan régional.

Le rôle essentiel de la Commission régionale de mobilité, qui rassemble les spécialistes et les parties prenantes de cette matière, est aussi précisé par le projet. Tout comme l'avis des communes, il est bon que le gouvernement puisse s'appuyer sur l'avis précieux de la Commission. De même, l'Observatoire sera un outil bienvenu d'objectivation du débat sur la mobilité.

Enfin, le projet constitue la base requise pour collecter une série de statistiques destinées à la politique de mobilité et de sécurité routière, dans le respect du droit à la vie privée.

M. Marc Loewenstein salue la clarification apportée par le projet d'ordonnance. Il est bon que ce texte organise désormais l'évaluation des plans ; c'est une mesure de bonne gouvernance. L'intervenant exhorte la ministre à recueillir systématiquement l'avis des communes, qui ont une connaissance pointue des questions de mobilité sur leur territoire.

Bovendien wordt in het ontwerp het openbaar onderzoek in bepaalde gevallen niet langer verplicht. Dit mag niet leiden tot een afzwakking van de burgerraadpleging. De heer Loewenstein zal erop toezien dat iedereen die de gevolgen van een mobiliteitsplan ondervindt, zijn mening erover kan geven, zelfs als die persoon niet vertrouwd is met digitale tools.

De heer Luc Vancauwenberge stelt vooreerst de vraag waarom het nodig bleek om een Observatorium van de Mobiliteit op te richten. Kunnen Brussel Mobiliteit of het Vias Institute deze taak niet alleen aan? Bovendien merkt het parlements lid tot zijn ongenoegen op dat in de memorie van toelichting van het ontwerp de kilometerheffing en de lage-emissiezone worden vermeld, initiatieven waar hij niet achter staat.

Waarom voorziet het ontwerp niet in de raadpleging van de verenigingen van gebruikers van het openbaar vervoer? Bovendien zou het Gewestelijk Mobiliteitsplan niet één keer per zittingsperiode, maar wel jaarlijks moeten worden geëvalueerd en worden onderbouwd met een betrouwbare burgeraadpleging. De regering heeft niet geleerd van de fouten uit Good Move.

De heer Vancauwenberge is tegen de toekenning van presentiegelden aan leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, waarvan het bedrag bovendien niet in het ontwerp vermeld staat. Er bestaat een risico op misbruik, zoals met de presentiegelden die ooit betaald werden aan leden van Samusocial. Tot slot is het parlements lid van mening dat sommige persoonsgegevens verder gaan dan wat nodig is om de gestelde doelen te bereiken. Kan de minister ons verzekeren dat het recht op privacy gevrijwaard wordt? Wie krijgt inzage in deze gegevens?

Mevrouw Carla Dejonghe is van mening dat het ontwerp van ordonnantie een nieuwe fase in het Brusselse mobiliteitsbeleid inluidt. Het werd tijd dat het door de ordonnantie van 26 juli 2013 georganiseerde stelsel werd herzien. Het was vooral nodig om het Gewestelijk Mobiliteitsplan en de gemeentelijke plannen op elkaar af te stemmen. De richtlijnen van het gewest moeten zichtbaarder worden op lokaal niveau. Het ontwerp is een stap in die richting, met het oog op verkeersluwe buurten en efficiënt vervoer.

Het Observatorium van de Mobiliteit moet aandacht hebben voor de diversiteit van de bevolking en voor de inclusie van alle minderheden. Wie zal zijn actie in dit opzicht controleren? Krijgt het personeel van het observatorium een opleiding over deze kwesties?

Mevrouw Dejonghe benadrukt ook dat de burgerraadpleging van cruciaal belang is, zoals andere sprekers al hebben verklaard. Men dient de relevante opmerkingen van de bevolking mee te nemen en haar niet enkel te informeren over de projecten, zo niet bestaat het risico dat de sociale spanningen oplopen.

Tot slot hebben we het vaak over verkeersveiligheid, maar we mogen de veiligheid in het algemeen niet uit het oog verliezen. In sommige metrostations voelen reizigers zich niet veilig door de aanwezigheid van daklozen en drugsverslaafden.

Par ailleurs, le projet abroge dans certains cas l'obligation d'effectuer une enquête publique. Cela ne peut mener à un affaiblissement de la concertation citoyenne. M. Loewenstein sera attentif à ce que chaque personne concernée par un plan de mobilité puisse se prononcer sur celui-ci, même si elle ne maîtrise pas les outils numériques.

M. Luc Vancauwenberge demande d'abord pourquoi il est apparu nécessaire de constituer un Observatoire de la mobilité. Bruxelles Mobilité ou l'institut VIAS ne suffisent-ils pas à la tâche ? Par ailleurs, le député constate avec déplaisir que l'exposé des motifs du projet évoque la taxe kilométrique ou la zone de basses émissions ; autant d'initiatives qu'il réprouve.

Pour quelle raison le projet ne prévoit-il pas la consultation des associations d'usagers des transports publics ? D'autre part, le plan régional de mobilité ne devrait pas être évalué une fois par législature, mais annuellement, à l'appui d'une consultation citoyenne sérieuse. Le gouvernement n'a pas tiré les leçons des erreurs qui ont marqué le plan « Good Move ».

M. Vancauwenberge est opposé à l'octroi de jetons de présence aux membres de la Commission régionale de mobilité, dont le montant n'est d'ailleurs pas inscrit dans le projet. On peut craindre des abus semblables aux jetons accordés jadis aux membres du Samusocial. Enfin, le député estime que certaines données à caractère personnel dépassent ce qui est nécessaire pour atteindre les finalités mises en avant. La ministre peut-elle assurer que le droit à la vie privée sera préservé ? A qui ces données seront-elles transmises ?

Mme Carla Dejonghe estime que le projet d'ordonnance est une nouvelle étape dans la politique bruxelloise de mobilité. Il était temps de revoir le dispositif organisé par l'ordonnance du 26 juillet 2013. Il fallait en particulier préciser l'articulation entre le plan régional de mobilité et les plans communaux. Les directives issues du niveau régional doivent être plus perceptibles à l'échelon local. Le projet va dans cette direction, pour parvenir à des quartiers apaisés et des transports efficaces.

L'Observatoire de la mobilité doit être soucieux de la diversité de la population et de l'inclusion de toutes les formes de minorité. Qui contrôlera son action à cet égard ? Les agents de l'Observatoire bénéficieront-ils d'une formation spécifique à ces questions ?

Mme Dejonghe souligne également que la concertation citoyenne est cruciale en cette matière, comme d'autres orateurs l'ont déjà indiqué. Il s'agit d'intégrer les observations pertinentes de la population, et pas seulement de les informer des projets, sous peine de risquer d'alimenter des tensions sociales.

Enfin, on parle souvent de sécurité routière, mais il ne faut pas perdre de vue la sécurité tout court. Dans certaines stations de métro, la présence de sans-abris et de toxicomanes met mal à l'aise les voyageurs.

Minister Elke Van den Brandt wijst er eerst op dat verschillende vragen betrekking hebben op de verdeling van de bevoegdheden, in het bijzonder tussen het gewest en de gemeenten, zowel in Brussel als in de rand. Dit onderwerp zal zeker worden besproken tijdens de volgende institutionele onderhandelingen. Het ontwerp van ordonnantie is uiteraard in overeenstemming met het institutionele kader dat van kracht is.

Bij het opstellen van het ontwerp van ordonnantie heeft de regering een brede raadpleging gehouden met alle 19 gemeenten, Brulocalis en de Conferentie van Burgemeesters. De verschillende adviezen overlappen elkaar grotendeels. Er werd aangeraden realistisch te werk te gaan.

Zoals mevrouw d'Ursel al onderstreepte, is Brussel geen eiland en hebben de beslissingen die in ons gewest worden genomen ook gevolgen tot buiten het gewest, in de rand. Het omgekeerde is ook waar. Het Brussels Gewest kan zijn bevoegdheden echter alleen uitoefenen binnen de 19 gemeenten op zijn grondgebied en kan de naburige gemeenten niets opleggen. De tenuitvoerlegging van de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel zou in dit perspectief nuttig zijn om de dialoog tussen Brussel en de rand te versterken.

Het mobiliteitsnetwerk is een begrip dat betrekking heeft op aaneengesloten verkeerswegen, met als doel de verplaatsingen te verbeteren en veiliger te maken. Het gaat dus niet om verkeersluwe mazen.

De heer Verstraete zei al dat het ontwerp met name vertrok van een evaluatie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. In sommige gevallen botsen de beste bedoelingen echter op praktische obstakels. De meeste gemeenten, die zeker van goede wil zijn, worden ontmoedigd door de administratieve rompslomp bij de uitwerking van deze plannen. De hiërarchie tussen het Gewestelijk Mobiliteitsplan en de gemeentelijke plannen is al vastgelegd in de ordonnantie die van kracht is: de laatstgenoemde plannen moeten aansluiten bij de strategische richtlijnen van de eerstgenoemde.

Voortaan moeten de gemeenten op eigen initiatief een actieprogramma opstellen om een dynamiek op gang te brengen.

Perspective.brussels krijgt een gewestelijke dienst voor participatie. De dienst zal ongetwijfeld werken aan het handvest voor participatie zoals bepaald in Good Move, dat van kracht blijft tot 2030. In elk geval bestaat het overleg uit verschillende vormen. Wij moeten ons voortdurend aan de context kunnen aanpassen. De nu facultatief geworden openbare onderzoeken zijn geen wondermiddel. De gemeenten krijgen meer vrijheid en middelen om de beste methode voor openbaar overleg te bepalen.

Bovendien moeten alle partijen die betrokken zijn bij een mobiliteitsplan geraadpleegd worden bij de uitwerking van het plan, of ze nu de leiding hebben of partner zijn. Het aantal instanties dat in het ontwerp wordt opgesomd voor raadpleging bij het uitwerken van plannen en contracten is geen uit-

La ministre Elke Van den Brandt relève tout d'abord que plusieurs questions posées ont trait à la répartition des compétences, en particulier entre la Région et les communes, qu'elles soient bruxelloises ou périphériques. Ce sujet sera certainement débattu lors des prochaines négociations institutionnelles. Le projet d'ordonnance s'inscrit bien entendu dans le cadre institutionnel en vigueur.

Le gouvernement a procédé à de larges consultations lors de l'élaboration du projet d'ordonnance, entre autres auprès de chacune des 19 communes, de Brulocalis et de la conférence des bourgmestres. Ces différents avis se recoupaient d'ailleurs en bonne partie. Ils recommandaient surtout de faire preuve de réalisme.

Comme Mme d'Ursel le soulignait, Bruxelles n'est pas une île et les décisions prises dans notre Région ont des effets au-delà de son territoire, en périphérie. L'inverse est vrai aussi, d'ailleurs. Toutefois, la Région bruxelloise ne peut exercer ses compétences que dans les 19 communes de son territoire et ne peut rien imposer aux communes voisines. La mise en œuvre de la zone métropolitaine bruxelloise serait utile dans cette perspective, pour renforcer le dialogue entre Bruxelles et sa périphérie.

Le réseau de mobilité est une notion qui concerne les sections de voirie contiguës, appréhendées dans une perspective d'amélioration et de sécurisation des transports. Il ne s'agit donc pas de mailles apaisées.

Comme M. Verstraete l'a dit, le projet s'est notamment fondé sur une évaluation des plans communaux de mobilité, à propos desquels il faut bien constater que, dans certains cas, les meilleures intentions se heurtent à des obstacles pratiques. La plupart des autorités communales, bien que de bonne volonté, sont découragées par les lourdeurs administratives qui entourent l'élaboration de ces plans. La hiérarchie entre le plan régional de mobilité et les plans communaux figure déjà dans l'ordonnance en vigueur : les seconds s'inscrivent dans les orientations stratégiques du premier.

Dorénavant, les communes seront amenées à établir un programme d'actions, dont elles prendront l'initiative, en vue de susciter une dynamique.

Un service régional de participation est en cours d'installation chez Perspective.brussels. Il travaillera sans doute sur la charte de participation prévue par le plan « Good Move », qui restera en vigueur jusqu'en 2030. La concertation revêt en tout cas plusieurs formes et il faut savoir s'adapter en permanence au contexte. Les enquêtes publiques, rendues facultatives, ne sont pas une panacée. Les communes jouiront de plus de flexibilité et de moyens pour déterminer la meilleure méthode de concertation publique.

Par ailleurs, toutes les parties prenantes à un plan de mobilité doivent être consultées, lors de l'élaboration de ce plan, qu'elles soient pilote ou partenaire. Les instances énumérées dans le projet pour être consultées lors de l'élaboration des plans et des contrats ne sont d'ailleurs pas exhaustives. Le

puttende lijst. Het staat de regering vrij om ook andere te raadplegen.

Mevrouw d'Ursel had vragen bij de gewaarborgde vertegenwoordiging van een derde Nederlandstalige leden in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De bestaande verdeelsleutel wordt gewoon behouden. Het bedrag van de aan de leden van deze commissie toegekende presentiegelden, zoals vermeld door de heer Vancauwenberge, zal bij besluit worden vastgesteld. Deze vergoedingen zijn gerechtvaardigd voor leden van buiten het bestuur, gezien de vele werkuren die ze in de commissie moeten presteren.

Het Observatorium van de Mobiliteit is een reeds operationele cel van Brussel Mobiliteit die belast is met het evalueren van de maatregelen op een neutrale manier en op basis van objectieve gegevens, in overleg met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Het Vias Institute, waarnaar de heer Vancauwenberge verwijst, biedt niet meer garantie op neutraliteit dan het Observatorium, aangezien het nu door de automobielsector wordt gecontroleerd. Bovendien is het sinds de regionalisering van de verkeersveiligheid in 2014 aan ons gewest om de eigen gegevens te controleren. In het ontwerp van ordonnantie wordt Brussel Mobiliteit echter niet vermeld, aangezien het aan de regering is, en niet aan de ordonnantiegever, om haar eigen diensten te organiseren. Het ontwerp geeft het observatorium nu een formeel wettelijk kader, vooral met het oog op het organiseren van de verwerking van persoonsgegevens in overeenstemming met de AVG.

Elke gegevenscategorie is zorgvuldig geregeld door het ontwerp met het oog op evenredigheid tussen de behandeling en het beoogde doel. Gegevens met betrekking tot ongevallen liggen gevoelig. De gegevens die door de bewakingscamera's worden verzameld, zullen niet beschikbaar worden gesteld voor het grote publiek, evenmin als de gegevens over het doorgaand verkeer, waarnaar mevrouw Van Achter verwees. De conclusies van de analyse van deze gegevens zullen echter wel worden gepubliceerd, en Brussel Mobiliteit zorgt ervoor dat haar uiteenzettingen aan het publiek onderbouwd worden door een grote hoeveelheid gedetailleerde gegevens. Alle persoonlijke gegevens worden geanonimiseerd of gepseudonimiseerd om de privacy van de betrokkenen te respecteren.

De kennis van straten en wijken die de gemeenten hebben, is essentieel voor de uitrol van het mobiliteitsbeleid, waaronder de circulatieschema's. Dit beleid moet echter ook worden geharmoniseerd, om redenen van duidelijkheid en consistentie. In ieder geval verzekert de minister de heer Dönmez dat het ontwerp van ordonnantie de gemeentelijke autonomie niet aantast.

Als bewijs hiervoor wijst de minister erop dat het de gemeenten zijn die de prioriteiten van hun mobiliteitsbeleid bepalen. Bovendien is artikel 8 van het ontwerp zodanig geformuleerd dat het gewest soepeler kan optreden. De gemeenten zullen toegang hebben tot de gegevens van het observatorium, dat volledig onafhankelijk zal werken. De evaluatie van het gemeentelijk beleid zal objectief zijn en in overleg met de lokale overheden worden uitgevoerd.

gouvernement peut parfaitement en consulter d'autres également.

Mme d'Ursel s'interrogeait sur la représentation garantie d'un tiers de membres néerlandophones au sein de la Commission régionale de mobilité. Il s'agit tout simplement du maintien de la clé de répartition existante. Le montant des jetons de présence alloués aux membres de cette Commission, évoqué par M. Vancauwenberge, sera déterminé par arrêté. Ces indemnités sont justifiées pour les membres extérieurs à l'administration, vu les longues heures de travail à prester au sein de la Commission.

Quant à l'Observatoire de la mobilité, il s'agit d'une cellule de Bruxelles Mobilité, qui est déjà en fonction. Il est chargé d'évaluer les mesures avec neutralité et sur base des données objectives, en concertation avec la Commission régionale de mobilité. L'Institut VIAS, évoqué par M. Vancauwenberge, n'offre pas plus de garanties de neutralité que l'Observatoire, étant donné qu'il est désormais contrôlé par le secteur de l'automobile. En outre, la matière de la sécurité routière ayant été régionalisée en 2014, il incombe à notre Région de maîtriser ses propres données. Le projet d'ordonnance ne cite cependant pas Bruxelles Mobilité, étant donné qu'il revient au gouvernement d'organiser ses propres services, et non au législateur. Il confère désormais à l'Observatoire un cadre juridique formel, notamment en vue d'organiser le traitement des données à caractère personnel, conformément au RGPD.

Chaque catégorie de données a été soigneusement encadrée par le projet, afin de veiller à la proportionnalité du traitement, en fonction de la finalité. Les données relatives aux accidents, quant à elles, sont sensibles. Les données recueillies par les caméras de contrôle ne seront livrées au grand public, de même que les données comptabilisant le trafic de transit, dont parlait Mme Van Achter. En revanche, les conclusions de l'analyse de ces données seront publiées et Bruxelles Mobilité veille à étayer ses présentations au public de nombreuses données étayées. Toutes les données à caractère personnel seront anonymisées ou pseudonymisées, afin de respecter la vie privée des personnes concernées.

La connaissance de terrain des rues et des quartiers, détenue par les autorités communales, est essentielle à l'élaboration de la politique de mobilité, dont les schémas de circulation. Cependant, il s'agit également d'harmoniser cette politique, pour des raisons de lisibilité et de cohérence. La ministre assure en tout cas à M. Dönmez que le projet d'ordonnance ne lèse pas l'autonomie communale.

La ministre en veut pour preuve que ce sont les communes qui déterminent les priorités de leur politique de mobilité. De plus, l'article 8 du projet a été libellé afin de privilégier la souplesse de la Région. Les communes accéderont aux données détenues par l'Observatoire, qui œuvrera en toute indépendance. L'évaluation des politiques communales sera objective et concertée avec les autorités locales.

De gemeenten kunnen kiezen voor een omzetting van het Gewestelijk Mobiliteitsplan op het niveau van de wijk door middel van een mobiliteitscontract dat met het gewest wordt gesloten. Ze kunnen er ook voor kiezen om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen of eenvoudigweg het Gewestelijk Mobiliteitsplan op hun grondgebied toe te passen. Uiteindelijk wil de minister dat ze zich kunnen concentreren op acties op het terrein, in plaats van op de uitvoering van logge administratieve procedures. De overheden moeten in twee richtingen samenwerken. Een mobiliteitscontract heeft thans betrekking op een verkeersluwe wijk, en kan op meerdere gemeenten betrekking hebben. Het contract kan in de toekomst evolueren naar een ander soort perimeter, zoals een as.

Als een gemeente weigert om alle acties van het gewestelijk plan uit te voeren, zal het gewest daarvan akte nemen. Het ontwerp verandert niets aan deze situatie. In de praktijk blijkt echter dat een volledige niet-uitvoering zelden voorkomt: de betrokken gemeente zal alleen die aspecten van het plan overnemen waar ze het mee eens is. Het Good Moveplan staat dus niet stil, maar wordt met verschillende snelheden uitgevoerd. We moeten verder kijken dan de grote verklaringen en ons richten op de resultaten in de praktijk. De minister wil de gemeenten aanmoedigen om aan de slag te gaan.

Zoals de heer Loewenstein al zei, is de evaluatie van maatregelen een essentiële stap. De vijftig acties in het Good Moveplan worden momenteel geëvalueerd, in overleg met de gemeenten en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Tot slot wijst de minister mevrouw Dejonghe erop dat de inclusiviteit van het mobiliteitsbeleid een van de belangrijkste doelstellingen is. Daarom neemt equal.brussels voortaan deel aan de werkzaamheden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en werden een toegankelijkheidsmanager en een manager sociale mobiliteit aangeworven bij Brussel Mobiliteit. Het doel is ervoor te zorgen dat iedereen een veilige toegang heeft tot de openbare ruimte.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel betreurt dat de minister niet echt heeft geleerd van de gebrekkige tenuitvoerlegging van Good Move. Zij had een minimale perimeter voor het overleg kunnen vaststellen. Bovendien biedt het ontwerp te weinig kansen aan de gemeenten om te worden gehoord. De afgelopen jaren heeft het gewest de bezorgdheden van de gemeenten vaak naast zich neergelegd.

De gevolgen van het ontwerp van ordonnantie op de werking van het observatorium, dat in de praktijk al bestaat, zijn onduidelijk. Krijgt deze cel nu meer middelen? Mevrouw d'Ursel vraagt ook dat de analyses van Brussel Mobiliteit op grotere schaal worden verspreid, zelfs nog voordat projecten worden goedgekeurd, om het overleg te stimuleren en het beleid samen te bepalen.

Zal de dienst voor de verwerking van persoonsgegevens de nodige middelen krijgen? Hoe kunnen we garanderen dat de evaluaties die door Brussel Mobiliteit worden uitgevoerd wel degelijk neutraal zijn en dat de evaluator niet tegelijkertijd rechter en partij is?

Les communes peuvent opter pour une transposition du plan régional de mobilité au niveau d'un quartier, par le biais d'un contrat de mobilité passé avec la Région. Elles peuvent aussi choisir de se doter d'un plan communal de mobilité ou tout simplement appliquer le plan régional sur leur territoire. La ministre souhaite en fin de compte qu'elles puissent se concentrer sur des actions de terrain, plutôt que sur la mise en œuvre de procédures administratives lourdes. La collaboration entre les autorités doit être mutuelle. Un contrat de mobilité porte actuellement sur un quartier apaisé, éventuellement sur un périmètre étendu à plusieurs communes et pourrait dans le futur évoluer vers un autre type de périmètre, comme par exemple un axe.

Si une commune refuse de mettre en œuvre toutes les actions du plan régional, la Région en prend acte. Cette situation ne sera pas modifiée par le projet. Dans la pratique, on constate cependant que rares sont les réticences complètes : la commune concernée reprend seulement les aspects du plan auxquels elle peut souscrire. Le plan « Good Move » n'est donc pas à l'arrêt, mais est exécuté à des rythmes variables. Il faut savoir dépasser les grandes déclarations et s'attacher aux réalisations sur le terrain. La ministre entend stimuler les communes à se mettre à l'œuvre.

L'effort d'évaluation des mesures est une étape indispensable, comme le disait M. Loewenstein. Les cinquante actions inscrites dans le plan « Good Move » sont en cours d'évaluation, en concertation avec les communes et la Commission régionale de la mobilité.

Enfin, la ministre indique à Mme Dejonghe que l'inclusivité de la politique de mobilité est l'un des objectifs principaux qui sont poursuivis. Dans cette optique, Equal.brussels participe désormais aux travaux de la Commission régionale de mobilité et un manager de l'accessibilité, ainsi qu'un manager de mobilité sociale ont été recrutés au sein de Bruxelles Mobilité. Il s'agit que tout le monde puisse accéder à l'espace public, en toute sécurité.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel regrette que la ministre n'ait pas vraiment tiré les leçons des échecs éprouvés dans la mise en œuvre du plan « Good Move ». Elle aurait notamment pu déterminer un périmètre minimum de concertation. De plus, le projet n'accorde pas suffisamment de possibilités aux communes d'être entendues. Ces dernières années, la Région a souvent écarté les réserves formulées par les communes.

Les implications du projet d'ordonnance sur le fonctionnement de l'Observatoire, qui existe déjà dans les faits, ne sont pas claires. Cette cellule jouira-t-elle désormais de plus de ressources ? Mme d'Ursel plaide également pour que les analyses de Bruxelles Mobilité soient plus largement diffusées, même avant que les projets ne soient adoptés, en vue d'alimenter la concertation et de parvenir à une co-construction de cette politique.

L'entité de traitement des données à caractère personnel jouira-t-elle des moyens nécessaires ? Enfin, comment garantir que les évaluations menées par Bruxelles Mobilité soient bien neutres et que l'évaluateur ne soit pas juge et partie ?

Mevrouw Cieltje Van Achter maakt zich zorgen over de stappen die het ontwerp terugzet. De indruk was ontstaan – ten onrechte lijkt nu – dat de gemeenten zich zouden moeten houden aan het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Dit is niet langer het geval. De huidige regering probeert niet langer de toon te zetten, in tegenstelling tot de vorige regering.

Ook de gewestelijke administratieve controle waarvan sprake in het ontwerp is nog steeds een erg vaag concept en de minister kan niet meer details geven.

Mevrouw Van Achter betreurt ook dat het ontwerp de kans heeft laten liggen om de mobiliteitssubsidies die aan de gemeenten worden toegekend op een meer coherente en transparante manier te regelen. Het is niet gemakkelijk om een idee te krijgen van wat al deze subsidies precies inhouden.

De heer Ibrahim Dönmez dringt er bij de minister op aan om de mening van de burgers zelf te vragen. Veel deskundigen kennen de realiteit op het terrein niet. Er moet tijd worden vrijgemaakt voor raadpleging en voorlichting, door gebruik te maken van alle vormen van overleg.

De minister wijst erop dat het ontwerp van ordonnantie het kader voor de evaluaties vastlegt, niet de inhoud ervan. De middelen van Brussel Mobiliteit om de gemeenten te betrekken bij het uitwerken van de maatregelen zijn verhoogd als antwoord op het gebrek aan middelen in sommige gemeenten. Dit bestuur maakt geleidelijk het gebrek aan personeel goed.

De studies en onderzoeken van Brussel Mobiliteit worden zo snel mogelijk meegedeeld en voorgesteld op een website die onlangs gecreëerd is, omwille van de transparantie. Bovendien wil het observatorium zijn analyses objectiveren volgens een wetenschappelijke methodologie. Het werkt in overleg met de gemeenten en raadpleegt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De minister deelt de conclusies van mevrouw Van Achter over een greep van de gemeenten op het beleid niet. De bezorgdheid van de heer Dönmez logenstrafte dit. Zonder uit te weiden over de institutionele organisatie, die later kan worden herzien, is de huidige doelstelling om op het terrein vooruitgang te boeken, in overleg met de betrokken partijen. Er dient optimaal gebruik te worden gemaakt van onze beperkte middelen. Logge en dwingende procedures zijn op hun grenzen gebotst.

Tot slot kunnen niet alle mobiliteitssubsidies die aan de gemeenten worden toegekend in een mobiliteitscontract worden gegoten, omdat voor sommige subsidies, zoals subsidies voor de verkeersveiligheid, verschillende regels en termijnen gelden. Subsidies voor inrichtingen waarbij meerdere gemeenten betrokken zijn, zouden ook niet goed in een dergelijk kader passen. Omwille van de transparantie worden alle subsidies aan gemeenten echter vermeld op de website openbudgets.brussels.

Mme Cieltje Van Achter est inquiète par la tendance au retrait qui se dégage du projet. C'est une sorte de reculade. On aurait pu croire, à tort semble-t-il, qu'il était acquis que les communes devaient se conformer la politique régionale de mobilité. Il n'en est rien. Le gouvernement en exercice ne tente plus de donner le ton, contrairement au gouvernement précédent.

De même, le contrôle administratif régional dont il est question dans le projet est une notion qui reste fort vague et la ministre est bien en peine de donner plus de précisions.

D'autre part, Mme Van Achter regrette que le projet n'ait pas été l'occasion d'organiser les subsides accordés aux communes en matière de mobilité d'une façon plus cohérente et plus transparente. Il n'est pas évident de se faire une idée de ce que représentent tous ces subsides.

M. Ibrahim Dönmez exhorte le ministre à s'efforcer de recueillir l'avis des vrais citoyens. Beaucoup d'experts ignorent les réalités de terrain. Il faut prendre le temps de consulter et de se montrer pédagogue, en recourant à toutes les formes de concertation.

La ministre rappelle que le projet d'ordonnance organise le cadre des évaluations, et non leur contenu. Les moyens de Bruxelles Mobilité destinés à la participation des communes à l'élaboration des mesures ont été renforcés, afin de répondre au manque de ressources dans certaines communes. Cette administration rattrape progressivement son manque de main-d'œuvre.

Les études et les enquêtes effectuées par Bruxelles Mobilité sont communiquées et présentées dès que possible sur un site web, qui vient d'être lancé, dans un souci de transparence. Par ailleurs, l'Observatoire vise à objectiver ses analyses, selon une méthodologie scientifique. Il ne travaille pas seul, mais en concertation avec les communes, et consulte la Commission régionale de mobilité.

La ministre ne partage pas les conclusions de Mme Van Achter au sujet d'une prétendue mainmise des communes. Les craintes exprimées par M. Dönmez en sont un démenti. Sans s'attarder sur l'organisation institutionnelle, qui pourrait être revue ultérieurement, l'objectif présent est d'obtenir des avancées sur le terrain, en concertation avec les parties prenantes. Il faut faire le meilleur usage de nos ressources limitées. Les procédures lourdes et contraignantes ont montré leurs limites.

Enfin, tous les subsides de mobilité alloués aux communes ne peuvent être regroupés au sein d'un contrat de mobilité, car certains d'entre eux, tels que les subsides pour la sécurité routière, obéissent à des règles et des échéances différentes. Les subsides relatifs à des aménagements concernant plusieurs communes s'accorderaient mal également à un tel cadre. Toutefois, dans un souci de transparence, tous les subsides aux communes sont répertoriés sur le site web openbudgets.brussels.

III. Bespreking van de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

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

Artikel 2

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat het 'mobiliteitsnetwerk', bedoeld in punt 8, wel degelijk nieuw is. Het begrip werd niet gebruikt in het Good Moveplan. Blijft de 'verkeersluwe maas' dan bestaan? Hoeveel van dergelijke netwerken zijn er in Brussel?

De minister antwoordt dat het Good Moveplan voorziet in een hiërarchie van wegen volgens de verschillende vervoerswijzen. Het begrip van mobiliteitsnetwerk maakt deel uit van deze multimodale specificatie van wegen. Het concept van een verkeersluwe wijk zal verder worden gebruikt, indien nodig met meer beperkte perimeters.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Artikelen 3 tot 5

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Stemmingen

De artikelen 3 tot 5 worden aangenomen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

III. Discussion des articles

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

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

Article 2

Mme Anne-Charlotte d'Ursel relève que la notion de « réseau de mobilité », visée au point 8°, est donc nouvelle. Elle n'était pas usitée dans la plan « Good Move ». La notion de maille apaisée continuera-t-elle dès lors à exister ? Combien de tels réseaux y a-t-il à Bruxelles ?

La ministre répond que le plan « Good Move » prévoit une hiérarchie des voiries, selon les modes de déplacement. La notion de réseau de mobilité s'inscrit dans cette perspective de spécialisation multimodale des voiries. La notion de quartier apaisé continuera à être utilisée, si nécessaire avec des périmètres plus restreints.

Vote

L'article 2 est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Articles 3 à 5

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 3 à 5 sont adoptés par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 6

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté par 10 voix contre 5.

Artikelen 7

Mevrouw Cieltje Van Achter wijst op een opmerking van de Raad van State in paragraaf 2: de ordonnantiegever kan de regering niet verplichten haar bestuur te raadplegen. Dit element lijkt niet te zijn aangepast in vergelijking met het voorontwerp dat aan de Raad van State is voorgelegd.

De minister antwoordt dat dit artikel voorziet in een wederzijdse verbintenis van de diensten om elkaar te raadplegen over het opstellen van het milieueffectenrapport. Deze procedure zal worden uitgewerkt via een besluit. Het ontwerp is wel degelijk aangepast naar aanleiding van de opmerking van de Raad van State. De lijst met namen van de betrokken organen staat niet meer in het artikel, maar in de commentaar erbij.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 8 tot 23

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Stemmingen

Artikelen 8 tot 23 worden aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 24

Mevrouw Cieltje Van Achter is verbaasd dat de regering waarnemers kan benoemen in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, terwijl ze de onafhankelijkheid van dit adviesorgaan wil behouden.

De minister antwoordt dat deze waarnemers niet deelnemen aan de bespreking van de adviezen van de commissie, maar wel uitleg kunnen geven aan de leden en hun kritiek rechtstreeks kunnen aanhoren tijdens de andere delen van de vergadering van de commissie.

Stemming

Artikel 24 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikelen 25 en 26

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Stemmingen

De artikelen 25 en 26 worden aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Article 7

Mme Cieltje Van Achter relève une remarque du Conseil d'Etat au paragraphe 2 : le législateur ne peut imposer au gouvernement de consulter son administration. Cet élément ne semble pas avoir été adapté par rapport à l'avant-projet soumis au Conseil d'Etat.

La ministre répond que cet article prévoit un engagement mutuel des services à se concerter en vue de l'élaboration du rapport d'incidences environnementales. Cette procédure sera détaillée par voie d'arrêté. Le projet a bel et bien été adapté à la suite de la remarque du Conseil d'Etat. La liste nominative des organismes visés ne figure plus dans l'article, mais dans le commentaire de celui-ci.

Vote

L'article 7 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 8 à 23

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 8 à 23 sont adoptés par 10 voix contre 5.

Article 24

Mme Cieltje Van Achter s'étonne que le gouvernement puisse désigner des observateurs au sein de la Commission régionale de mobilité, alors qu'il entend préserver l'indépendance de cet organe consultatif.

La ministre répond que ces observateurs ne participent pas à la discussion des avis de la Commission, mais peuvent fournir des explications aux membres et entendre directement leurs critiques, pendant les autres parties de la réunion de la Commission.

Vote

L'article 24 est adopté par 10 voix contre 5.

Articles 25 et 26

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 25 et 26 sont adoptés par 10 voix contre 5.

Artikel 27

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat de afdelingen van de commissie zelf externe gasten kunnen uitnodigen. Er moet dus voor worden gezorgd dat deze afdelingen voldoende bekendheid krijgen, zodat iedereen kan vragen om deel te nemen aan hun werkzaamheden.

De minister wijst erop dat de adviezen van de commissie en de informatie over haar gespecialiseerde afdelingen worden bekendgemaakt op de website van Brussel Mobiliteit.

Stemming

Artikel 27 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 28 tot 40

Deze artikelen behoeven geen commentaar.

Stemmingen

De artikelen 28 tot 40 worden aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

De voorzitter van de vergadering,

Ingrid PARMENTIER

David WEYTSMAN

Article 27

M. Marc Loewenstein relève que les sections de la Commission peuvent inviter des personnes extérieures de leur choix. Il faut donc veiller à donner une publicité suffisante à ces sections, afin de donner la possibilité à quiconque de demander à participer à leurs travaux.

La ministre indique que les avis de la Commission et des informations sur ses sections spécialisées sont publiés sur le site web de Bruxelles Mobilité.

Vote

L'article 27 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 28 à 40

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 28 à 40 sont adoptés par 10 voix contre 5.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté par 10 voix contre 5.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La rapporteuse,

Le président de séance,

Ingrid PARMENTIER

David WEYTSMAN