

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		Ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid
Exposé des motifs <p>Le présent projet d'ordonnance abroge l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité telle que modifiée (ci-après « l'ordonnance mobilité de 2013 »).</p> <p>Il a été opté pour la réécriture d'une nouvelle ordonnance afin d'assurer une lisibilité suffisante et dans un souci de sécurité juridique.</p> <p>Une partie de la structure et quelques grands principes de l'ordonnance mobilité de 2013 ont néanmoins été repris dans cette nouvelle ordonnance.</p> <p>Par rapport au contenu du dispositif de l'ordonnance mobilité de 2013, certaines modifications ont été effectuées.</p> <p>Ces modifications sont nécessaires en vue de:</p> <p>1° fournir une solution aux problèmes d'application de l'ordonnance mobilité du 26 juillet 2013 ;</p> <p>2° faciliter la mise en œuvre de la politique de mobilité ;</p> <p>3° répondre à la déclaration de la politique générale de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Le projet d'ordonnance vise trois objectifs :</p> <p>1) Simplifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Plan régional de mobilité (PRM) : simplification et reformulation des composants et de la structure du PRM ; - Les Plans communaux de mobilité (PCM) : simplification du contenu, de la procédure d'élaboration et de suivi des PCM. <p>2) Faire évoluer le cadre réglementaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un Observatoire bruxellois de la mobilité (art.3) ; - Conforter la base légale d'un dispositif de partenariat Région-Communes – Le Contrat Local de Mobilité (art. 16) ; - Clarification du rôle de la Commission régionale de la mobilité (ci-après « la Commission » ou « la CRM ») afin d'assurer le suivi de la politique de mobilité et de la mise en œuvre du PRM en construisant une base légale solide au sein de l'ordonnance (art. 20 et suivants) ; - Ajout de dispositions relatives au traitement de données dans le respect du règlement (UE) 2016/679 du parlement européen et du conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces 		Memorie van toelichting <p>Dit ontwerp van ordonnantie heft de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit op, zoals gewijzigd (hierna 'de mobiliteitsordonnantie van 2013').</p> <p>Er is voor gekozen om een nieuwe ordonnantie op te stellen die met het oog op de rechtszekerheid goed leesbaar moest zijn.</p> <p>Deze nieuwe ordonnantie houdt niettemin een deel van de structuur en enkele grote principes van de mobiliteitsordonnantie van 2013 aan.</p> <p>In vergelijking met het beschikkend gedeelte van de mobiliteitsordonnantie van 2013 zijn er bepaalde wijzigingen doorgevoerd.</p> <p>Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om:</p> <p>1° een oplossing te bieden voor de toepassingsproblemen van de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013;</p> <p>2° de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te faciliteren;</p> <p>3° antwoord te bieden op de algemene beleidsverklaring inzake mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>Dit ontwerp van ordonnantie streeft drie doelstellingen na:</p> <p>1) Vereenvoudigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) : vereenvoudiging en herformulering van de componenten en de structuur van het GMP; - De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GemMP's) : vereenvoudiging van de inhoud en van de opstel- en opvolgingsprocedure van de GemMP's. <p>2) Het regelgevende kader doen evolueren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oprichting van een Brussels Observatorium van de mobiliteit (artikel 3) ; - De wettelijke basis van een samenwerkingstool Gewest-gemeenten - het Lokale Mobiliteitscontract – versterken (artikel 16) ; - Verduidelijking van de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (hierna 'de Commissie' of 'de GMC') tot garantie van de follow-up van het mobiliteitsbeleid en de uitvoering van het GMP door een solide wettelijke basis te leggen in de ordonnantie (artikelen 20 e.v.) ; - Toevoeging van de bepalingen betreffende de gegevensverwerking overeenkomstig de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van

<p>données, et abrogeant la directive 95/46/CE (art. 30 et suivants). A cet égard, conformément au principe de minimisation, les données obtenues sont pseudonymisées dans la mesure du possible (avec identification potentielle de façon très indirecte et au cas par cas). Cela signifie que les données obtenues sont traitées de sorte à réduire très fortement les risques de réidentification des personnes concernées, tout en préservant un niveau suffisant d'utilité des données eu égard à la finalité de traitement.</p> <p>3) Harmoniser :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Clarification de la position des PCM comme des plans formellement hiérarchisés en tant que déclinaison locale du PRM, afin d'éviter la redondance de la procédure d'élaboration; - Renforcement de l'alignement des PCM au PRM – les contenus des PCM sont issus du PRM mais à décliner et préciser par rapport aux spécificités locales ; - Renforcement du lien entre le suivi des PCM et le suivi du PRM. <p>Dans le cadre de la présente ordonnance, la mobilité s'entend au sens large et inclut la sécurité routière.</p>		<p>persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (artikelen 30 e.v.). In dit verband, overeenkomstig het beginsel van minimale gegevensverwerking, worden de verkregen gegevens zoveel als mogelijk gepseudonimiseerd (potentiële identificatie op zeer indirecte wijze en geval per geval). Dit betekent dat de verkregen gegevens op zodanige wijze worden verwerkt dat het risico van heridentificatie van de betrokken personen zeer sterk wordt beperkt, met behoud van een voldoende mate van bruikbaarheid van de gegevens voor de beoogde verwerkingsdoeleinden.</p> <p>3) Afstemmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verduidelijking van de positie van de GemMP's als formeel gehiërarchiseerde plannen aangezien ze de plaatselijke afspiegeling van het GMP zijn, om een overvloedige opstelprocedure te vermijden; - Versterking van de afstemming van het GemMP op het GMP - de inhoud van de GemMP's vloeit voort uit het GMP, maar wordt verder uitgewerkt en verduidelijkt op basis van de plaatselijke eigenheden; - Versterking van het verband tussen de follow-up van de GemMP's en het toezicht op het GMP. <p>In de context van deze ordonnantie wordt mobiliteit in ruime zin opgevat en omvat het ook de verkeersveiligheid.</p>
--	--	---

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		Ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid
Commentaire des articles		Commentaar bij de artikelen
Chapitre I. Dispositions générales		Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen
<i>Article 1^{er}.</i> Cet article n'appelle pas de commentaire.		<i>Artikel 1.</i> Dit artikel behoeft geen commentaar.
<i>Article 2.</i> Cet article définit un certain nombre de concepts qui apparaissent dans l'ordonnance. Concernant les pseudo-identifiants, il convient de préciser que cela vise par exemple les plaques d'immatriculation converties en identifiants impossibles à relier à la plaque d'immatriculation (sauf en possédant la clé, ce qui n'est pas le cas lors des traitements de données). Cet exercice est en même temps effectué sur la base de données de la DIV afin de pouvoir faire le croisement entre ces deux sources.		<i>Artikel 2.</i> In dit artikel worden een aantal begrippen gedefinieerd die in de ordonnantie voorkomen. Wat betreft de pseudo-identificatiegegevens is het nuttig te verduidelijken dat dit bijvoorbeeld de nummerplaten omgezet in identificatiegegevens die onmogelijk te verbinden zijn aan de nummerplaat (behalve als men de sleutel bezit, wat niet het geval is bij de verwerking van gegevens) beoogt. Deze oefening gebeurt terzelfdertijd op basis van gegevens van de DIV om de gegevens uit deze twee bronnen te kunnen kruisen.
Chapitre II. Instruments de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité		Hoofdstuk II. Instrumenten voor de planning en uitvoering van het mobiliteitsbeleid
Section 1^{ère} – Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière		Afdeling 1 - Observatorium van de mobiliteit en de verkeersveiligheid
<i>Article 3.</i> Cet article crée l'Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière. Concrètement, l'Observatoire fera partie de Bruxelles Mobilité. La disposition prévoit que, dans l'exercice de ses missions, l'Observatoire intègre les aspects d'inclusivité, notamment les aspects liés au genre (identité et expression de genre), à l'orientation sexuelle, au handicap, aux minorités culturelles et ethniques et à l'origine, à la condition sociale et à la mobilité sociale. Cet article n'a toutefois pas pour objectif d'habiliter l'observatoire à effectuer des traitements de données à caractère personnel. Par contre, pour effectuer de tels traitements dans le cadre de ses missions l'Observatoire pourra s'appuyer sur une base légale telle que, par exemple, celle visée aux articles 30 à 34 de la présente ordonnance.		<i>Artikel 3.</i> Dit artikel voorziet in de oprichting van het Observatorium van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Het Observatorium zal deel uitmaken van Brussel Mobiliteit. De bepaling voorziet dat het Observatorium bij de uitvoering van zijn opdrachten rekening houdt met aspecten van inclusie, met name aspecten in verband met gender (genderidentiteit en -uitdrukking), seksuele geaardheid, handicap, culturele en etnische minderheden en afkomst, de sociale status en sociale mobiliteit. Dit artikel heeft echter niet tot doel het Observatorium de bevoegdheid te geven persoonsgegevens te verwerken. Voor de uitvoering van dergelijke verwerkingen in het kader van zijn opdrachten kan het Observatorium zich echter kunnen beroepen op een rechtsgrondslag zoals bijvoorbeeld die

		bedoeld in de artikelen 30 tot en met 34 van onderhavige ordonnantie.
Section 1^{ère} - Plan régional de mobilité		Afdeling 1 - Gewestelijk mobiliteitsplan
Sous-section 1^{ère} - Généralités		Onderafdeling 1 - Algemene bepalingen
<p><i>Article 4.</i></p> <p>Cet article définit l'objectif et le contenu général du PRM. Il est précisé que le PRM s'inscrit dans les orientations du Plan Régional de Développement Durable.</p> <p>Le PRM constitue un facteur du développement économique, social et environnemental et assure la sécurité et la qualité des déplacements des biens et des personnes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.</p>		<p><i>Artikel 4.</i></p> <p>In dit artikel worden het doel en de algemene inhoud van het GMP uiteengezet. Er wordt bepaald dat het GMP in overeenstemming is met de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.</p> <p>Het GMP vormt een schakel in de economische, sociale en ecologische ontwikkeling en zorgt voor veilig en kwaliteitsvol vervoer van goederen en personen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
<p><i>Article 5.</i></p> <p>Cet article précise que le Gouvernement adopte le PRM pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur et que le plan demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un nouveau plan lui est substitué.</p>		<p><i>Artikel 5.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de regering het GMP vaststelt voor een periode van 10 jaar vanaf de inwerkingtreding ervan en dat het plan van kracht blijft totdat het wordt vervangen door een nieuw plan.</p>
Sous-section 2 - Contenu		Onderafdeling 2 - Inhoud
<p><i>Article 6.</i></p> <p>Cet article reprend le contenu minimal du PRM, à savoir une partie stratégique et une partie réglementaire.</p> <p>La partie stratégique doit au minimum comprendre :</p> <p>1° une évaluation du PRM précédent ;</p> <p>2° les objectifs de la politique régionale de mobilité ;</p> <p>3° un plan d'actions consistant en un programme opérationnel. Ce programme opérationnel comprend des indicateurs budgétaires et temporels ;</p> <p>4° les modalités opérationnelles de la mise en œuvre.</p> <p>La partie réglementaire doit quant à elle reprendre au minimum :</p> <p>1° les prescriptions qui permettent d'assurer la qualité des réseaux de mobilité ;</p> <p>2° les instruments permettant la mise en œuvre du PRM.</p>		<p><i>Artikel 6.</i></p> <p>Dit artikel bevat de minimale inhoud van het GMP, namelijk een strategisch gedeelte en een reglementair gedeelte.</p> <p>Het strategische gedeelte bevat ten minste:</p> <p>1° een evaluatie van het vorige GMP;</p> <p>2° de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;</p> <p>3° een actieplan bestaande uit een operationeel programma. Dit operationele programma omvat budgettaire en tijdsindicatoren;</p> <p>4° de operationele modaliteiten voor de uitvoering.</p> <p>Het reglementaire gedeelte bevat ten minste:</p> <p>1° de voorschriften teneinde de kwaliteit van mobiliteitsnetwerken te waarborgen;</p> <p>2° de instrumenten voor de uitvoering van het GMP.</p>
Sous-section 3. - Procédure d'élaboration		Onderafdeling 3.- Opstelprocedure

<p style="text-align: center;"><i>Article 7.</i></p> <p>Cet article organise les modalités d'élaboration du PRM.</p> <p>Pour commencer, le Gouvernement doit évaluer le PRM précédent et concerter les communes ainsi que les acteurs dont il détermine la liste. Le Gouvernement détermine le périmètre minimal de cette concertation.</p> <p>Suite à cette concertation, le Gouvernement élabore un projet de PRM et un RIE en concertation avec les communes et la Commission.</p> <p>Ensuite, le Gouvernement soumet, simultanément, le projet de PRM et le RIE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour avis aux communes et aux instances consultatives et organismes dont il établit la liste (l'ordonnance contient une liste minimale); - À enquête publique ; <p>Le projet de PRM et le RIE sont simultanément transmis pour information aux deux autres Régions et au Fédéral ;</p> <p>Les différents avis sont rendus dans un délai de soixante jours.</p> <p>Le Gouvernement communique au Parlement et aux communes une copie des réclamations et des observations dans les cent-vingt jours de la clôture de l'enquête publique.</p> <p>Dans les huit mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adapte le projet de PRM, en fonction des avis et observations.</p> <p>Le PRM est ensuite publié au Moniteur belge et communiqué sans délai au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Dans les trente jours de l'adoption du PRM, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.</p> <p>Le Gouvernement met le PRM à disposition du public sur le site internet de Bruxelles Mobilité. Il peut arrêter des modalités complémentaires de mise à disposition.</p>		<p style="text-align: center;"><i>Artikel 7.</i></p> <p>In dit artikel worden de nadere regels voor de uitwerking van het GMP uiteengezet.</p> <p>Als eerste stap moet de regering het vorige GMP evalueren en overleg plegen met de gemeenten alsook betrokken partijen waarvan zij de lijst bepaalt. De regering bepaalt de minimumomvang van dit overleg.</p> <p>Na dit overleg stelt de regering een ontwerp-GMP op en een MER in overleg met de gemeenten en de Commissie.</p> <p>Vervolgens legt de regering het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ter advies voor aan de gemeenten en de adviesorganen en organisaties waarvan zij een lijst opstelt (de ordonnantie bevat een minimumlijst); - ter openbaar onderzoek; <p>De regering deelt het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig mee aan de twee andere gewesten en aan de federale regering;</p> <p>De verschillende adviezen worden binnen zestig dagen uitgebracht.</p> <p>De regering deelt aan het parlement en aan de gemeenten binnen honderdtwintig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een afschrift van de bezwaren en opmerkingen mee.</p> <p>Binnen acht maanden na de sluiting van het openbaar onderzoek past de regering het ontwerp-GMP aan op basis van de adviezen en opmerkingen.</p> <p>Het GMP wordt vervolgens gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en onverwijld meegedeeld aan het parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>Binnen dertig dagen na de goedkeuring van het GMP stelt de regering de gemeenten en de adviesorganen die in het kader van de opstellingsprocedure van dit plan zijn geraadpleegd, van deze goedkeuring in kennis.</p> <p>De regering stelt het GMP ter beschikking van het publiek op de website van Brussel Mobiliteit. Ze kan ook nadere regels voor bijkomende terbeschikkingstellingen bepalen.</p>
<p>Sous-section 4. - Suivi du plan</p>		<p>Onderafdeling 4. - Follow-up van het plan</p>
<p style="text-align: center;"><i>Article 8.</i></p> <p>Cet article prévoit la procédure de suivi du PRM tant au niveau régional que communal.</p> <p>Le Gouvernement évalue la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature.</p>		<p style="text-align: center;"><i>Artikel 8.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt de procedure voor de follow-up van het GMP, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau.</p> <p>De regering evalueert de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur.</p>

<p>L'Observatoire identifie, en concertation avec les communes, les données et indicateurs déterminant le niveau de mise en œuvre des actions.</p> <p>Sur base des travaux de l'Observatoire, le Gouvernement réalise un projet de rapport d'évaluation. Ce projet est soumis pour avis à la CRM et aux communes (Collège). Après cette collecte d'avis, le Gouvernement finalise son rapport d'évaluation.</p> <p>Sur la base de cette évaluation, le Gouvernement détermine les actions correctrices régionales ou des recommandation d'actions correctrices communales, à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM.</p> <p>En outre, le Gouvernement opère un suivi et évalue la mise en œuvre et le degré d'exécution du PRM à l'échelle des communes.</p> <p>Le Gouvernement transmet à chaque commune un rapport d'analyse qui la concerne et précise, le cas échéant, les actions correctrices régionales et/ou recommandationss d'actions correctrices communales, à mettre en œuvre sur son territoire.</p> <p>Chaque commune dispose ensuite de nonante jours pour communiquer au Gouvernement, sur base de cette évaluation, une note qui détermine les actions entreprises et les actions correctrices que la commune prévoit de mettre en œuvre et, le cas échéant, détermine s'il y a lieu de modifier le PCM.</p> <p>A l'expiration des délais visés à l'alinéa précédent et au § 3, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.</p>		<p>Het observatorium bepaalt, in overleg met de gemeenten, de gegevens en indicatoren die het uitvoeringsgraad van de acties aangeven.</p> <p>Op basis van de werkzaamheden van het Observatorium maakt de regering een ontwerp van evaluatieverslag op. Dit ontwerp wordt ter advies voorgelegd aan de GMC en de gemeenten (College). Na het verzamelen van adviezen stelt de regering het definitieve evaluatieverslag op.</p> <p>Op basis van deze evaluatie bepaalt de Regering de gewestelijke corrigerende actie of aanbevelingen voor gemeentelijke corrigerende acties en gaat ze na of het GMP gewijzigd moet worden.</p> <p>De regering zorgt bovendien voor opvolging en evalueert de uitvoering en verwezenlijkingsgraad van het GMP bij de gemeenten.</p> <p>De regering bezorgt elke gemeente een individueel analyseverslag en preciseert indien nodig de gewestelijke en/of aanbevolen gemeentelijke corrigerende acties die vereist zijn op het grondgebied van de gemeente.</p> <p>Elke gemeente beschikt vervolgens over negentig dagen om de Regering op basis van deze evaluatie een nota te bezorgen die de ondernomen acties en de corrigerende acties die de gemeente beoogt uit te voeren en die indien nodig aangeeft of het GemMP gewijzigd dient te worden.</p> <p>Na afloop van de in het vorige lid alinea en in § 3 bedoelde termijnen gelden de regels die zijn vervat in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
<p>Sous-section 5 - Modification du plan</p>		<p>Onderafdeling 5. - Wijziging van het plan</p>
<p><i>Article 9.</i></p> <p>Cet article organise les modalités de modification du PRM.</p> <p>En principe, la procédure prévue à l'article 7 est applicable à toute modification du plan.</p> <p>Par dérogation, conformément à la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, les modifications apportées à la partie stratégique qui sont sans impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et autres formalités prévues à l'article 7.</p> <p>L'article précise que les modalités budgétaires et d'échéance des actions, lesquelles évoluent en fonction des cycles budgétaires annuels afin de constituer un outil de suivi opérationnel de la</p>		<p><i>Artikel 9.</i></p> <p>In dit artikel worden de nadere regels voor de wijziging van het GMP uiteengezet.</p> <p>In principe is de procedure bepaald in artikel 7 van toepassing op elke wijziging van het plan.</p> <p>In afwijking daarvan en conform richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's worden de wijzigingen die de regering aanbrengt aan het strategische gedeelte die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 genoemde formaliteiten.</p>

stratégie de mobilité régionale, ne constituent pas des modifications du plan.		Het artikel bepaalt dat de budgettaire aspecten alsook de termijnen voor de acties, die zich ontwikkelen in functie van de jaarlijkse begrotingscycli teneinde een operationeel monitoringinstrument voor de gewestelijke mobiliteitsstrategie te vormen, geen wijzigingen van het plan inhouden.
Section 2. - Plan communal de mobilité		Afdeling 2.- Gemeentelijk mobiliteitsplan
Sous-section 1^{re}. - Généralités		Onderafdeling 1.- Algemene bepalingen
<p style="text-align: center;"><i>Article 10.</i></p> <p>Cet article prévoit que les communes ont la faculté d'adopter un PCM.</p> <p>Le PCM décline opérationnellement le plan régional de mobilité à l'échelle locale.</p> <p>Le PCM respecte la partie réglementaire du PRM et s'inscrit dans les orientations de la partie stratégique du PRM. Cela implique également qu'une commune peut mettre en œuvre certaines actions plus rapidement, pour autant que ces actions ne soient pas en contradiction avec le PRM.</p> <p>La commune établit elle-même ses priorités mais suit les lignes directrices fixées par la Région dans le PRM élaboré en concertation avec elle.</p> <p>L'élaboration d'un PCM permettra de faciliter la transmission des données nécessaires à l'évaluation de la mise en œuvre de la politique de la mobilité régionale au niveau communal. En effet, les communes disposeront d'une base listant leurs actions et les objectifs de mise en œuvre qui y sont associés.</p> <p>Conformément à l'article 4 de la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, il n'est pas nécessaire de réaliser un rapport sur les incidences en ce qui concerne les PCM, ceux-ci faisant partie d'un ensemble hiérarchisé avec le PRM.</p>		<p style="text-align: center;"><i>Artikel 10.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de gemeenten een gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP) kunnen aannemen.</p> <p>Het GemMP is de operationele omzetting van het gewestelijk mobiliteitsplan op lokaal niveau.</p> <p>Het GemMP voldoet aan het reglementaire gedeelte van het GMP en is in overeenstemming met de richtsnoeren van het strategische gedeelte van het GMP. Dit impliceert ook dat een gemeente bepaalde acties sneller kan uitvoeren, zolang die acties niet in tegenstelling zijn met het GMP.</p> <p>De gemeente bepaalt zelf haar prioriteiten maar volgt de richtlijnen die door het gewest vastgelegd werden in het GMP dat in overleg met de gemeente werd opgesteld.</p> <p>Het uitwerken van een GemMP zal de overdracht van gegevens vergemakkelijken die nodig zijn voor de evaluatie van de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau. De gemeenten zullen namelijk beschikken over een document waarin hun acties en de bijbehorende uitvoeringsdoelstellingen worden opgenomen.</p> <p>Overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's is een effectenbeoordeling niet vereist voor de GemMP's aangezien zij deel uitmaken van een hiërarchisch geheel met het GMP.</p>
Sous-section 2. - Contenu		Onderafdeling 2. - Inhoud
<p style="text-align: center;"><i>Article 11.</i></p> <p>Cet article précise le contenu des PCM.</p> <p>Le PCM est un plan d'action qui consiste en un programme opérationnel comprenant au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les objectifs de mise en œuvre des actions liés aux objectifs du PRM ; - une estimation des moyens budgétaires alloués aux actions et - des indicateurs temporels permettant d'anticiper et d'évaluer le degré de réalisation des actions. 		<p style="text-align: center;"><i>Artikel 11.</i></p> <p>In dit artikel wordt de inhoud van de GemMP's gespecificeerd.</p> <p>Een GemMP is een actieplan dat bestaat uit een operationeel programma met daarin minstens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de doelstellingen voor de uitvoering van de acties in verband met de doelstellingen van het GMP; - een raming van de begrotingsmiddelen die zullen worden toegewezen aan de acties en - tijdsindicatoren om te anticiperen op de mate waarin de acties zijn verwezenlijkt en om deze te evalueren.

Les actions évaluées incluent également les actions de sécurité routière.		De geëvalueerde acties omvatten ook die inzake verkeersveiligheid.
Sous-section 3. - Procédure d'élaboration		Onderafdeling 3.- Opstelprocedure
<p><i>Articles 12 et 13.</i></p> <p>Ces articles définissent la procédure d'élaboration des PCM facultatifs.</p> <p>Il est notamment prévu que la commune élabore son PCM en concertation avec la Région et les communes limitrophes.</p> <p>La procédure prévoit la possibilité pour le Gouvernement de se prononcer sur la conformité du PCM avec la PRM, sur base de l'analyse de l'Observatoire.</p> <p>Le projet de PCM est également envoyé aux communes limitrophes non bruxelloises pour information. Ces communes peuvent bien entendu remettre un avis sur celui-ci. Néanmoins, étant donné qu'elles ne sont pas soumises aux régimes juridiques bruxellois, cette ordonnance ne peut pas leur imposer de remettre un tel avis.</p> <p>Au paragraphe 2, les termes « concertation citoyenne » s'entendent au sens large et englobent, par exemple, les avis d'une association locale. Ceci laisse aussi la possibilité aux communes d'organiser une enquête publique plus classique, si ils le souhaitent.</p> <p>Concrètement, c'est Bruxelles Mobilité qui accompagnera les communes dans l'élaboration de leur PCM, mais une concertation avec d'autres administrations régionales concernées comme par exemple Urban.Brussels est possible et même souhaitable.</p> <p>En outre, la commune n'est plus contrainte d'organiser un rapport sur les incidences environnementales. Ceci se justifie au regard de l'article 4 de la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement puisque les PCM font partie d'un ensemble hiérarchisé avec le PRM et qu'un rapport sur les incidences environnementales aura d'ores et déjà été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PRM.</p>		<p><i>Artikelen 12 en 13.</i></p> <p>In deze artikelen wordt de procedure voor de uitwerking van de facultatieve GemMP's uiteengezet.</p> <p>Het is met name de bedoeling dat de gemeente haar GemMP opstelt in overleg met het gewest en de naburige gemeenten.</p> <p>In de procedure is de mogelijkheid voorzien dat de Regering zich kan uitspreken over de conformiteit van het GemMP met het GMP, op basis van de analyse van het Observatorium. Het ontwerp van het GemMP wordt ook ter informatie toegezonden aan de niet-Brusselse aangrenzende gemeenten. Deze gemeenten kunnen er uiteraard een advies over uitbrengen. Aangezien zij echter niet onder de Brusselse rechtsstelsels vallen, kan deze ordonnantie hen niet verplichten een dergelijk advies in te dienen.</p> <p>In paragraaf 2 wordt de term "burgeroverleg" ruim opgevat en omvat bijvoorbeeld de adviezen van een plaatselijke vereniging. Dit laat de gemeenten ook de mogelijkheid om een meer traditioneel openbaar onderzoek te organiseren, indien zij dat wensen.</p> <p>Concreet is het Brussel Mobiliteit die de gemeenten zal ondersteunen bij het opstellen van hun GemMP, maar overleg met andere betrokken gewestelijke administraties zoals bijvoorbeeld Urban.Brussels is mogelijk en zelfs wenselijk.</p> <p>Bovendien is de gemeente niet langer verplicht om een milieueffectenrapport te organiseren. Dit is gerechtvaardigd gelet op artikel 4 van Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, aangezien de GemMP's deel uitmaken van een hiërarchisch geheel met het GMP en er reeds een milieueffectenrapport zal zijn verwezenlijkt als onderdeel van de uitwerking van het GMP.</p>
Sous-section 4. - Procédure de modification		Onderafdeling 4.- Wijzigingsprocedure
<p><i>Article 14.</i></p> <p>Cet article précise les cas dans lesquels la commune est amenée à modifier son PCM ainsi que la procédure de modification applicable.</p>		<p><i>Artikel 14.</i></p> <p>In dit artikel wordt gespecificeerd in welke gevallen de gemeente haar GemMP moet wijzigen en welke wijzigingsprocedure van toepassing is.</p>

Sous-section 5. – Information du public		Onderafdeling 5. – Informeren van het publiek
<p><i>Article 15.</i></p> <p>Cet article prévoit les modalités de mise à disposition du public des PCM.</p>		<p><i>Artikel 15.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt de modaliteiten van het ter beschikking stellen van de GemMP aan het publiek.</p>
Section 3. – Dispositif de partenariat Région-communes		Afdeling 3. - Samenwerkingstool gewest-gemeenten
<p><i>Article 16.</i></p> <p>Cet article habilite le Gouvernement à déterminer des dispositifs de partenariat Région – communes visant à permettre la mise en œuvre du PRM à l'échelle locale, au sein d'une zone spécifique.</p> <p>Dans le PRM actuellement en vigueur, Good Move, ces dispositifs de partenariat sont connus sous le nom de contrats locaux de mobilité.</p> <p>Ces dispositifs déclinent opérationnellement le PRM à l'échelle d'un quartier spécifique. Ils respectent la partie réglementaire du PRM et s'inscrivent dans les orientations de la partie stratégique du PRM.</p> <p>Ces dispositifs portent plus particulièrement sur les actions relatives à l'organisation de la circulation et à l'aménagement de la voirie publique. Ils visent notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer le cadre de vie dans les différents quartiers de la Région : <ul style="list-style-type: none"> a. en réduisant les nuisances dues au trafic de transit ; b. en améliorant la qualité de l'espace public ; c. et en assurant la sécurité de tous les modes de déplacement ; - assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux de mobilité. <p>Ces dispositifs comportent au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une phase d'étude, - une phase de concertation citoyenne, - une phase de mise en œuvre, précédée d'un rapport complet expliquant les avantages et inconvénients des différents scénarii et - une phase d'évaluation. 		<p><i>Artikel 16.</i></p> <p>Dit artikel machtigt de regering om samenwerkingstools tussen Gewest en de gemeenten vast te stellen om de uitvoering van het GMP op lokale schaal, binnen een specifiek gebied, mogelijk te maken.</p> <p>In het GMP dat momenteel van kracht is, Good Move, zijn deze samenwerkingstools gekend als de lokale mobiliteitscontracten.</p> <p>Deze tools zetten het GMP operationeel om op schaal van een specifieke wijk. Ze leven het regelgevende deel van het GMP na en stemmen overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP.</p> <p>Deze tools betreffen meer in het bijzonder de acties met betrekking tot de organisatie van het verkeer en de inrichting van de openbare weg. Ze beogen onder meer het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de leefomgeving in de verschillende wijken van het gewest verbeteren: <ul style="list-style-type: none"> a. door de overlast van doorgaand verkeer terug te dringen; b. door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren; c. door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren; - door de uitvoering en de goede werking van de netwerken te verzekeren. <p>Deze regelingen omvatten ten minste :</p> <ul style="list-style-type: none"> - een studiefase, - een fase voor burgeroverleg, - een uitvoeringsfase, voorafgegaan door een volledig verslag waarin de voor- en nadelen van de verschillende scenario's worden toegelicht, en - een evaluatiefase.
Section 4. - Plans complémentaires thématiques		Afdeling 4. - Aanvullende themaplannen
<p><i>Article 17.</i></p> <p>Cet article précise que le Gouvernement peut adopter des plans complémentaires thématiques indicatifs établis en conformité avec le PRM.</p>		<p><i>Artikel 17.</i></p>

<p>Les plans complémentaires peuvent prendre la forme de plans, de plans d'action, de feuilles de route ou tout autre déclinaison thématique du PRM.</p> <p>Ils peuvent par exemple concerner la mobilité des piétons, des cyclistes, le transport de marchandises, la sécurité routière, ou encore la mobilité partagée.</p> <p>L'élaboration de ces plans complémentaires se fait en concertation avec les acteurs concernés, le terme « concertation » s'entend ici au sens large et englobe, par exemple, une réunion.</p>		<p>In dit artikel wordt verduidelijkt dat de regering richtinggevend aanvullende themaplannen kan vaststellen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld.</p> <p>De aanvullende plannen kunnen de vorm aannemen van plannen, actieplannen, stappenplannen of elke andere thematische omzetting van het GMP.</p> <p>Zij kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de mobiliteit van voetgangers, fietsers, goederenvervoer, verkeersveiligheid of gedeelde mobiliteit.</p> <p>De uitwerking van deze aanvullende plannen gebeurt in overleg met de relevante stakeholders, waarbij de term "overleg" hier in ruime zin wordt opgevat en bijvoorbeeld ook een vergadering omvat.</p>
<p><i>Article 18.</i></p> <p>Cet article précise que les plans complémentaires adoptés par les communes sont établis en conformité avec le PRM et les PCM.</p>		<p><i>Artikel 18.</i></p> <p>In dit artikel wordt verduidelijkt dat de aanvullende plannen die door de gemeenten ten uitvoer worden gelegd, worden opgesteld overeenkomstig het GMP en de GemMP's.</p>
<p>Section 5. - Respect du PRM par les organismes publics relevant de la tutelle de la Région</p>		<p>Afdeling 5. - Naleving van het GMP door openbare instellingen onder toezicht van het Gewest</p>
<p><i>Article 19.</i></p> <p>Cet article précise que les organismes publics relevant de la tutelle de la Région respectent le PRM dans la réalisation de leurs actions et que leur contrat de gestion respectifs sont établis en conformité avec le PRM.</p>		<p><i>Artikel 19.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de openbare instellingen onder toezicht van het Gewest bij de uitvoering van hun acties het GMP in acht moeten nemen en dat hun respectieve beheers-overeenkomsten in overeenstemming met het GMP moeten worden opgesteld.</p>
<p>Chapitre III - La Commission Régionale de la Mobilité</p>		<p>Hoofdstuk III - De Gewestelijke Mobiliteitscommissie</p>
<p><i>Article 20.</i></p> <p>Cet article reprend les missions de la CRM et précise que le Gouvernement peut lui confier d'autres tâches en lien avec cette mission.</p> <p>Il est précisé que la Commission a pour mission :</p> <p>1° de contribuer à créer une vision et à formuler les lignes directrices à mener en matière de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du PRM en formulant des recommandations ;</p> <p>2° d'émettre des avis ;</p> <p>3° de jouer un rôle de plateforme de rencontre permettant à ses membres d'échanger leurs enjeux et de se tenir informés.</p>		<p><i>Artikel 20.</i></p> <p>Dit artikel omschrijft de opdrachten van de GMC en bepaalt dat de regering haar andere taken in verband met deze opdracht kan toevertrouwen.</p> <p>Er wordt verduidelijkt dat de opdracht van de commissie erin bestaat:</p> <p>1° bij te dragen tot het vormen van een visie en het formuleren van de krachtlijnen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg, met name door de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van het GMP te begeleiden door aanbevelingen te formuleren;</p> <p>2° adviezen uit te brengen;</p> <p>3° te fungeren als ontmoetingsplatform voor haar leden om hun aandachtspunten uit te wisselen en elkaar op de hoogte te houden.</p>
<p><i>Article 21.</i></p>		<p><i>Artikel 21.</i></p> <p>In dit artikel wordt aangegeven in welke gevallen de commissie advies uitbrengt en wordt de</p>

<p>Cet article précise dans quel cas la Commission remet des avis et détaille les modalités de la mission d'avis confiée à la Commission.</p> <p>Il convient de noter que le Gouvernement est tenu de solliciter l'avis de la Commission sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique.</p> <p>Par ailleurs, les délais laissés à la Commission pour rendre ses avis sont semblables aux délais prévus à l'article 21 de l'ordonnance du 2 décembre 2021 relative à Brupartners.</p>		<p>adviserende rol van de commissie nader omschreven.</p> <p>Het dient opgemerkt dat de regering verplicht is het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnances, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.</p> <p>Voorts zijn de termijnen waarbinnen de Commissie haar adviezen moet uitbrengen, vergelijkbaar met de termijnen bepaald in artikel 21 van de ordonnantie van 2 december 2021 over Brupartners.</p>
<p><i>Article 22.</i></p> <p>Cet article précise que tout membre du Gouvernement peut adresser tout projet à la Commission à titre d'information et pour avis.</p>		<p><i>Artikel 22.</i></p> <p>In dit artikel wordt bepaald dat elk lid van de regering de commissie elk ontwerp ter informatie en ter advies kan toezenden.</p>
<p><i>Article 23.</i></p> <p>Cet article prévoit que les Ministres ou secrétaires d'Etat ayant la Mobilité, la Sécurité routière et les Travaux publics dans leurs attributions viennent présenter à la Commission leurs réalisations, projets et priorités, en début de chaque année civile après l'approbation du budget.</p>		<p><i>Artikel 23.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de ministers of staatssecretarissen die bevoegd zijn voor mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting hun verwezenlijkingen, projecten en prioriteiten aan de commissie voorleggen.</p>
<p><i>Article 24.</i></p> <p>Cet article prévoit que, dans le but d'accomplir ses missions, la Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert à la demande d'un ou de plusieurs membres.</p> <p>En outre, il est précisé dans cet article que les membres du Gouvernement ou leurs représentants puissent assister à la Commission en tant qu'observateur. Ce représentant ne peut pas interférer dans les travaux de la Commission, et ce, afin de garantir la séparation des pouvoirs et la neutralité des avis émis.</p>		<p><i>Artikel 24.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de commissie, voor de vervulling van haar taken en op verzoek van een of meer van de leden, alle personen of deskundigen kan raadplegen of horen.</p> <p>Verder wordt in dit artikel gepreciseerd dat de leden van de regering of hun vertegenwoordigers kunnen deel uitmaken van de commissie als waarnemer. Deze vertegenwoordiger mag niet interveniëren in de werkzaamheden van de commissie en dit om de scheiding der machten en de neutraliteit van de uitgebrachte adviezen te waarborgen.</p>
<p><i>Article 25.</i></p> <p>Cet article prévoit que la Commission doit remettre au Gouvernement, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport sur ses activités de l'année civile précédente.</p> <p>En outre, il prévoit la publication des avis de la Commission sur le site internet de Bruxelles Mobilité selon les modalités déterminées par le Gouvernement.</p>		<p><i>Artikel 25.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de commissie uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de regering een verslag moet verstrekken over haar werkzaamheden van het afgelopen kalenderjaar.</p> <p>Bovendien wordt voorzien in de publicatie van de adviezen van de commissie op de website van Brussel Mobiliteit volgens de nadere regels bepaald door de regering.</p>
<p><i>Article 26.</i></p> <p>Cet article précise les règles relatives à la composition de la Commission.</p>		<p><i>Artikel 26.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt de regels voor de samenstelling van de commissie.</p>
<p><i>Article 27.</i></p> <p>Cet article prévoit que la Commission peut organiser des sections spécialisées chargées</p>		<p><i>Artikel 27.</i></p>

<p>d'instruire des problématiques particulières dont la liste est arrêtée par le Ministre. L'article précise que ces sections spécialisées formulent des recommandations générales aux demandeurs et des recommandations d'avis à la Commission. Afin de disposer des informations nécessaires, la Commission recevra, pour prise d'acte, les recommandations et les avis formulés par les sections spécialisées.</p> <p>Concernant la composition de ces sections, il est seulement précisé que leurs membres peuvent, mais ne doivent pas, être membres de la Commission.</p>		<p>Dit artikel bepaalt dat de commissie gespecialiseerde afdelingen kan oprichten om bijzondere kwesties te behandelen, waarvan de lijst door de minister wordt vastgesteld. In het artikel wordt gesteld dat deze gespecialiseerde afdelingen algemene aanbevelingen doen aan de verzoekers en aan de commissie aanbevelingen verstrekken inzake adviezen. Om over de nodige informatie te beschikken, zal de Commissie de aanbevelingen en adviezen van de gespecialiseerde afdelingen ontvangen, voor akteneming.</p> <p>Wat de samenstelling van deze afdelingen betreft, wordt alleen bepaald dat de leden ervan lid van de commissie kunnen zijn, maar dat niet hoeven te zijn.</p>
<p><i>Article 28.</i></p> <p>Cet article délègue au Gouvernement le soin d'arrêter les règles de fonctionnement de la Commission et des sections spécialisées visés à l'article 27.</p> <p>Le Gouvernement est habilité à décider d'attribuer des jetons de présence aux membres de la Commission, à l'exception des fonctionnaires représentant leur administration. Le cas échéant, il détermine leurs conditions d'octroi et leur montant. A cet égard, une distinction peut être faite entre le Président/Vice-Président et les autres membres.</p>		<p><i>Artikel 28.</i></p> <p>Dit artikel delegeert aan de regering de taak om het huishoudelijk reglement van de commissie en van de in artikel 27 bedoelde gespecialiseerde afdelingen vast te stellen.</p> <p>De Regering is bevoegd te beslissen zitpenningen toe te kennen aan de leden van de Commissie, met uitzondering van de ambtenaren die hun administratie vertegenwoordigen. Zo nodig bepaalt zij hun toekenningsvoorwaarden en hun bedrag. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de voorzitter/ondervoorzitter en de overige leden.</p>
<p><i>Article 29.</i></p> <p>Cet article précise que les frais de fonctionnement de la Commission et de son secrétariat sont à charge de la division 12 du budget régional.</p>		<p><i>Artikel 28.</i></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de werkingskosten van de commissie en haar secretariaat ten laste van afdeling 12 van de gewestbegroting zijn.</p>
<p>Chapitre IV - Traitement des données à caractère personnel</p>		<p>Hoofdstuk IV - Verwerking van persoonsgegevens</p>
<p><i>Article 30.</i></p> <p>Cet article prévoit le fondement dans le droit afin de permettre à Bruxelles Mobilité et aux autres responsables de traitement de collecter et de traiter des données à caractère personnel en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>A cette fin, trois finalités ont été prévues :</p> <p>1° la création d'échantillons de population et la prise de contact y afférentes en vue de la réalisation d'enquêtes liés aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;</p> <p>2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la</p>		<p><i>Artikel 30.</i></p> <p>Dit artikel voorziet de rechtsgrondslag om Brussel Mobiliteit en de andere verantwoordelijken van de verwerking in staat te stellen persoonsgegevens in te zamelen en te verwerken om de evolutie van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te volgen.</p> <p>Daartoe werden drie doeleinden bepaald:</p> <p>1° het samenstellen van steekproeven van de bevolking en het contacteren van de betrokkenen met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;</p> <p>2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en</p>

<p>base des données issues de différentes sources de données ;</p> <p>3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité bruxelloise.</p> <p>Le présent article reprend les règles applicables à l'ensemble des finalités. Par ailleurs, des règles supplémentaires sont prévues au cas par cas dans les articles 31 à 33.</p> <p>Concernant les destinataires des données à caractère personnel, il convient de préciser que les données pertinentes seront transmises aux sous-traitants pour la réalisation des missions que Bruxelles Mobilité leur confiera.</p> <p>En outre, les données pourront être communiquées aux catégories suivantes destinataires : des établissements d'enseignement, les archives, des instituts de statistiques ou de recherche scientifique ou historique ou d'autres autorités publiques pour leurs propres finalités, moyennant la conclusion de conventions ou de protocoles d'échanges qui cadreront l'utilisation de ces données à caractère personnel. Ces données seront transmises anonymisées ou a minima pseudonymisées, sauf s'il s'agit de sous-traitants de Bruxelles Mobilité.</p> <p>Enfin, il est prévu que lorsque des données sont traitées pour plusieurs finalités, ces données sont conservées durant la durée de conservation la plus longue. Cette précision dans le texte de l'ordonnance permettra aux personnes concernées de savoir précisément combien de temps leurs données seront conservées.</p>		<p>verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;</p> <p>3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen met als doel bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteitsbeleid.</p> <p>Dit artikel geeft de regels aan die van toepassing zijn voor alle doelstellingen. In de artikelen 31 tot 33 worden daarnaast regels bepaald voor specifieke gevallen.</p> <p>Met betrekking tot de ontvangers van de persoonsgegevens dient gepreciseerd te worden dat de relevante gegevens verzonden zullen worden naar de verwerkers voor de uitvoering van de opdrachten die Brussel Mobiliteit hen zal toevertrouwen.</p> <p>Bovendien zullen de gegevens gecommuniceerd kunnen worden aan de volgende categorieën bestemmingen: onderwijsinstellingen, archieven, instituten voor statistiek of wetenschappelijk onderzoek of geschiedenis of andere overheidsdiensten voor hun eigen doeleinden, mits het sluiten van overeenkomsten of van uitwisselingsprotocollen die een kader voor het gebruik van de persoonsgegevens zullen bepalen. Deze gegevens zullen geanonimiseerd of minstens gepseudonimiseerd verzonden worden, behalve wanneer het onderaannemers van Brussel Mobiliteit betreft.</p> <p>Ten slotte is er bepaald dat als de gegevens voor meerdere doeleinden ingewonnen worden, de langste bewaartermijn van toepassing is. Dankzij deze precisering in de tekst van de ordonnantie zullen de betrokken personen exact kunnen weten hoe lang hun gegevens bewaard worden.</p>
<p style="text-align: center;">Article 31.</p> <p>Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 §2, 1°, les données traitées, les sources d'où elles proviennent et leur délai de conservation maximum.</p> <p>Pour rappel, la finalité visée concerne la constitution d'échantillons aléatoires ou visant des publics cibles, dans le but de pouvoir ensuite réaliser des enquêtes et des analyses.</p> <p>Il est précisé que, sur base des critères de sélection communiqués par la Région et qui sont pertinents pour l'enquête ou l'étude à mener, le responsable de traitement des sources assure la création de l'échantillon aléatoire de manière indépendante, en garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection.</p> <p>Au sein de cette disposition, on distingue :</p>		<p style="text-align: center;">Artikel 31.</p> <p>Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 §2, 1° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens, de bronnen waarvan ze afkomstig zijn en de maximale bewaartermijn.</p> <p>Ter herinnering: het betrokken doeleinde betreft het samenstellen van willekeurige of op doelgroepen gerichte steekproeven om enquêtes te kunnen uitvoeren.</p> <p>Er wordt gepreciseerd dat de verwerkingsverantwoordelijke van de bronnen op onafhankelijke wijze de willekeurige steekproef samenstelt, op basis van de door het gewest meegedeelde relevante criteria voor de uit te voeren enquête of studie en dat hij via de selectiemethode gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid waarborgt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Les données nécessaires pour pouvoir assurer la représentativité de l'échantillon (a) ; - Les données nécessaires pour pouvoir contacter les personnes faisant partie de l'échantillon (b)). <p><u>Le traitement des données listées au point a)</u> est nécessaire et proportionné à l'objectif poursuivi, à savoir constituer des échantillons représentatifs, tirés au hasard, le cas échéant au sein d'un groupe cible, afin de mener ensuite des enquêtes et des analyses en vue d'améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Cette représentativité est nécessaire afin d'obtenir des résultats de qualité, fiables et exploitables, représentatifs de la population qui se déplace à Bruxelles quels que soient les profils ou les habitudes de déplacement, quels que soient les modes de déplacement utilisés, quels que soient les horaires de travail.</p> <p>Un échantillon constitué uniquement de personnes volontaires sans sélection aléatoire ne permettrait pas d'atteindre le niveau de représentativité dont la Région a besoin.</p> <p>Concernant les données récoltées, il y a lieu d'apporter les explications suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La « composition du ménage » comprend la situation familiale et la taille du ménage (famille monoparentale, isolé, etc.) ; - Les termes « lieu de travail » s'entendent comme étant « le lieu d'études » pour les personnes qui sont étudiantes ; - Les « niveaux d'études » visés sont à minima les suivants : 1)secondaire inférieur ou moins, 2)secondaire supérieur et 3) « haut » (bachelier, master, doctorat...) ; - Enfin, la position « socio-économique » permet de constituer des échantillons avec des personnes actives ou non (chômeurs, inactifs) et de distinguer parmi les personnes actives celles qui sont fonctionnaires, indépendantes ou salariées. L'objectif est de pouvoir constituer des échantillons représentatifs ou de pouvoir effectuer des enquêtes ciblées (par exemple sur les livreurs spécifiquement ou sur le personnel Horeca). <p>Parmi les données traitées figure le handicap. En effet, Bruxelles Mobilité traite des données relatives à l'impact du handicap des personnes sur leur mobilité pour un motif d'intérêt public important à savoir identifier leurs besoins spécifiques et prendre les mesures nécessaires pour améliorer leurs possibilités de déplacement dans la Région. Cela se justifie par le fait que l'exercice de la compétence en matière de mobilité doit nécessairement se faire dans le respect des principes constitutionnels et, dans ce cadre, il importe de veiller à ce que tous les usagers puissent se déplacer avec la même facilité sur le territoire de la Région. Afin d'établir cette égalité, il est important de connaître quels sont les obstacles qui peuvent être rencontrés par les personnes</p>	<p>Binnen deze bepaling wordt onderscheid gemaakt tussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De gegevens die nodig zijn om de representativiteit van de steekproef te waarborgen (a)); - De gegevens die nodig zijn om contact op te nemen met de personen die deel uitmaken de steekproef (b)). <p><u>De verwerking van de in punt a)</u> opgesomde gegevens is nodig en evenredig met het beoogde doeleinde, met name het samenstellen van representatieve willekeurige steekproeven, in voorkomend geval van een bepaalde doelgroep, om enquêtes en analyses te kunnen verrichten met als doel de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren.</p> <p>Dit is nodig om kwaliteitsvolle, betrouwbare en bruikbare resultaten te verkrijgen die representatief zijn voor de mobiliteitspopulatie in Brussel, ongeacht de verplaatsingsprofielen of -gewoonten, ongeacht de gebruikte vervoerwijze en ongeacht de werktijden.</p> <p>Een steekproef met enkel vrijwilligers zonder willekeurige selectie zou niet de representativiteit opleveren die nodig is voor het Gewest.</p> <p>Met betrekking tot de verzamelde gegevens dienen de volgende toelichtingen te worden gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De "samenstelling van het huishouden" omvat de gezinssituatie en de grootte van het huishouden (éénoudergezin, alleenstaande, enz.); - De term "werkplaats" wordt opgevat als "studieplaats" voor personen die student zijn; - De bedoelde "opleidingsniveaus" zijn ten minste: 1) lager secundair of lager, 2) hoger secundair en 3) "hoog" (bachelor, master, doctoraat...); - Tenslotte maakt de "sociaal-economische" positie het mogelijk steekproeven samen te stellen met actieve of niet-actieve personen (werklozen, inactieven) en onder de actieven diegenen te onderscheiden die ambtenaar, zelfstandige of werknemer zijn. Het doel is representatieve steekproeven te kunnen samenstellen of gerichte enquêtes te kunnen houden (bijvoorbeeld specifiek bij bezorgers of bij horecapersoneel). <p>Onder de verwerkte gegevens bevinden zich gegevens over handicap. Brussel Mobiliteit verwerkt inderdaad gegevens met betrekking tot de impact van een handicap op de mobiliteit van de betrokkene om een belangrijke reden van algemeen belang, met name de specifieke behoeften van personen met een handicap nagaan en de nodige maatregelen nemen om hun verplaatsingsmogelijkheden in het Gewest</p>
---	---

porteuses d'un handicap, afin de pouvoir y remédier et leur assurer une offre et une qualité de déplacement équivalentes. Cette préoccupation est d'autant plus importante si l'on garde en tête que certains déplacements peuvent représenter un intérêt élevé voire vital. L'on songe notamment aux déplacements pour raisons de santé, mais aussi pour des raisons professionnelles (ex: entretiens d'embauche), pour aller chercher ses enfants, etc.

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

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

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

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

- Le Registre national et Demobel : âge, sexe/genre, situation familiale et taille du ménage, adresse postale (du lieu d'habitat) ;

te verbeteren. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat de mobiliteitsbevoegdheid immers noodzakelijkerwijs moet uitgeoefend worden met inachtneming van de grondwettelijke principes en in dat verband is het van belang ervoor te zorgen dat alle gebruikers zich even vlot kunnen verplaatsen op het gewestelijke grondgebied. Om die gelijkheid te waarborgen is het nodig te weten welke obstakels personen met een handicap kunnen ondervinden, zodat het mogelijk is die te verhelpen en de betrokken personen een evenwaardig aanbod van evenwaardige kwaliteit te bieden voor hun verplaatsingen. Dit is des te belangrijker in de wetenschap dat bepaalde verplaatsingen van groot of zelfs levensbelang kunnen zijn. We denken daarbij aan verplaatsingen om gezondheidsredenen, maar ook voor professionele doeleinden (bv. rekruterings-gesprekken), om de kinderen op te halen, enz.

De maatregelen die Brussel Mobiliteit uitvoert om de toegankelijkheid van de stad voor personen met een beperkte mobiliteit, in het algemeen, en personen met een handicap in het bijzonder te verbeteren, worden genomen overeenkomstig de ordonnantie van 23 december 2016 houdende integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap dat op 13 december 2006 in New York is aangenomen. Artikel 31 van dit Verdrag heeft betrekking op de verwerking van gegevens die de Staten die Partij zijn in staat stellen het in het Verdrag bedoelde beleid te formuleren en uit te voeren.

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

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

<ul style="list-style-type: none"> - L'ONSS : lieu de travail, statut professionnel, personne porteuse de handicap ayant un impact sur la mobilité ; - La Banque Carrefour de la Sécurité sociale : lieu de travail, position socio-économique, personne porteuse de handicap ayant un impact sur la mobilité ; - La Banque Carrefour des Entreprises : secteur d'activité ; - La DIV : propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société et selon le type de motorisation ; - La Banque Carrefour des véhicules : propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société et selon le type de motorisation ; - Belcotax : personne porteuse de handicap reconnu ayant un impact sur la mobilité, véhicule de société ou non, propriétaire ou usager des véhicules immatriculés en Belgique ou de société ; - Le Censur : niveau d'instruction ; - Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public : les données citées dans cette disposition. - <p>Les données sont obtenues sur base des missions d'intérêt public qui sont confiées à la Région (Bruxelles Mobilité) par la présente ordonnance et au travers des objectifs fixés par le Plan Régional de Mobilité (actuellement Good Move).</p> <p>Concernant la durée de conservation, Bruxelles Mobilité conservera les données à caractère personnel traitées uniquement le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées et au maximum dix-huit mois. Vu l'obsolescence rapide de ces données (déménagements principalement), ce délai sera très souvent bien moindre. Cependant, les données à caractère personnel permettant de contacter les personnes reprises dans l'échantillon et ayant accepté de participer à l'enquête seront conservées le temps nécessaire à la réalisation de l'enquête pour laquelle l'échantillon a été créé. Ce délai étant nécessaire par exemple dans le cas d'enquêtes annuelles nécessitant des contrôles de validation des réponses et des contrôles qualité du travail des sous-traitants dans les mois suivant la fin de la collecte des données.</p> <p>Il ne peut être garanti que la personne ayant refusé de participer à une enquête ne sera pas à nouveau sélectionnée dans le cadre d'un nouveau tirage d'échantillon pour participer à une autre enquête étant donné que cela se fait la plupart du temps de manière aléatoire dans la population visée par le tirage d'échantillon.</p>	<p>Wat de lijst van de geraadpleegde bronnen betreft, moet het bestuur Brussel Mobiliteit noodzakelijkerwijze een beroep doen op de gegevensbronnen die vermeld worden in de bepaling opdat de verantwoordelijken van deze bronnen steekproeven kunnen samenstellen en opdat de onderaannemers van Brussel Mobiliteit de geselecteerde personen zouden kunnen contacteren. Zo kan het beroep doen op verschillende bronnen bijvoorbeeld toelaten volgende gegevens te bekomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Nationaal Register en Demobel: leeftijd, geslacht/gender, burgerlijke staat en grootte van het huishouden, postadres (van de woonplaats); - De RSZ: arbeidsplaats, beroepssituatie, persoon met een handicap die de mobiliteit beïnvloedt; - De Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid: arbeidsplaats, sociaal-economische positie, persoon met een handicap die een impact heeft op de mobiliteit; - De Kruispuntbank van Ondernemingen: sector van activiteit; - De DIV: eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen, en volgens het type van motorisatie; - De Kruispuntbank van de voertuigen: eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen, en volgens het type van motorisatie; - Belcotax: persoon met een erkende handicap die een impact heeft op de mobiliteit, bedrijfsvoertuig of niet-bedrijfsvoertuig, eigenaar of gebruiker van voertuigen ingeschreven in België of bedrijfsvoertuigen; - De Censur: opleidingsniveau. - De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut: de in deze bepaling vermelde gegevens. <p>De gegevens worden verkregen op grond van de opdrachten van algemeen belang die aan het gewest (Brussel Mobiliteit) worden verleend door deze ordonnantie en via de doelstellingen die zijn bepaald in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (nu Good Move genaamd).</p> <p>Tijdens de bewaarduur zal Brussel Mobiliteit de verwerkte persoonsgegevens slechts zolang bewaren als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen, en maximaal gedurende achttien maanden. Aangezien deze data vlug verouderd zijn (overwegend wegens verhuizing), zal deze termijn vaak korter zijn. De persoonsgegevens die toelaten de personen uit de steekproef te contacteren die ermee ingestemd hebben deel te nemen aan de</p>
---	---

		<p>enquête worden evenwel zolang bewaard als nodig is om de enquête af te nemen waarvoor de steekproef genomen is. Deze termijn is bijvoorbeeld nodig voor jaarlijkse enquêtes die validatiecontroles van de antwoorden en kwaliteitscontroles van het werk van de verwerkers vereisen in de maanden na het inzamelen van de gegevens.</p> <p>Er kan niet worden gegarandeerd dat een persoon die geweigerd heeft aan een enquête deel te nemen, bij een nieuwe loting niet opnieuw wordt geselecteerd om aan een andere enquête deel te nemen, aangezien dit doorgaans willekeurig uit de populatie waar de steekproef betrekking op heeft gebeurt.</p>
<p><i>Article 32.</i></p> <p>Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 §2, 2°, les données pouvant être traitées et les sources d'où elles proviennent, moyennant une détermination précise par le responsable du traitement, enquête par enquête, étude par étude et analyse par analyse.</p> <p>L'article précise également leur délai de conservation maximum.</p> <p>A l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité réalise notamment les enquêtes et analyses suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'enquête sur les comportements de déplacements. Cette enquête couvre tous les modes et tous les motifs de déplacement et permet des analyses sur base des caractéristiques socio-économiques et démographiques des répondants, ce qui est nécessaire pour la conception, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques de mobilité et de sécurité routière régionales et communales ; - Le baromètre de satisfaction de la STIB dont l'objectif est de connaître le niveau de satisfaction des voyageurs de la STIB ; - Le baromètre de la mobilité dont l'objectif est de connaître le niveau de satisfaction des usagers et leur niveau d'adhésion aux objectifs régionaux ; - L'étude relative au besoin de Bruxellois et des navetteurs de disposer d'une voiture, qui vise, d'une part, à appréhender les besoins objectifs et subjectifs de différents publics cibles de disposer d'une voiture et, d'autre part, à estimer l'impact cumulé sur ces différents publics des mesures de régulation de l'usage et de la possession automobile en cours de mise en œuvre en Région de Bruxelles-Capitale (LEZ, taxe kilométrique, stationnement, plans de circulation...). <p>Certaines analyses et statistiques ne peuvent être suivies que grâce à ces enquêtes. Par exemple, seules les enquêtes sur les comportements de déplacements permettent de connaître la répartition modale des déplacements. En outre, d'autres sources de données utilisées pour d'autres types de traitements, comme les big data, ne permettent pas de mesurer les phénomènes en</p>		<p><i>Artikel 32.</i></p> <p>Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 §2, 2° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens die verwerkt kunnen worden en de bronnen waarvan ze afkomstig zijn, mits een nauwkeurige omschrijving van de verwerking door de verantwoordelijke, enquête per enquête, studie per studie en analyse per analyse.</p> <p>Het artikel verduidelijkt ook hun maximale bewaartermijn.</p> <p>Momenteel verricht Brussel Mobiliteit met name volgende enquêtes en analyses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Deze enquête betreft alle vervoerswijzen en alle verplaatsingsredenen en maakt analyses mogelijk op basis van socio-economische en demografische eigenschappen van de antwoorders, wat nodig is voor het uitwerken, uitvoeren, opvolgen en evalueren van het gewestelijke en gemeentelijke mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid; - de tevredenheidsbarometer van de MIVB met als doel het tevredenheidsniveau van de MIVB-reizigers te kennen; - de mobiliteitsbarometer, die peilt naar de tevredenheid van de gebruikers en hun standpunt over de gewestelijke doelstellingen; - de studie betreffende de nood van de Brusselaars en de pendelaars om te beschikken over een auto. Deze heeft als doel inzicht te krijgen in de objectieve en subjectieve noden van verschillende doelgroepen rond autobezit en anderzijds om de cumulatieve impact in te schatten van de maatregelen ter regulering van het autogebruik en -bezit dat wordt uitgevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (LEZ, kilometerheffing, parkeren, circulatieplannen, etc.). <p>Bepaalde analyses en statistieken kunnen enkel gevolgd worden aan de hand van deze enquêtes. Zo kunnen enkel de enquêtes over het verplaatsingsgedrag een beeld geven van</p>

<p>identifiant les profils socio-démographiques et autres caractéristiques en lien avec la mobilité et la sécurité routière des personnes concernées, ce qui est nécessaire pour l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique mobilité bruxelloise.</p> <p>Concernant les données traitées, la disposition distingue :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation et traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à améliorer la sécurité routière ; (a)) - Les données à caractère personnel n'étant pas relatives à des accidents de la circulation et traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale (b)). <p><u>Concernant les données visées au point a), à l'heure actuelle, Bruxelles Mobilité traite les données concernant les accidents de la circulation avec lésions corporelles en Région de Bruxelles-Capitale, qui sont collectées par la Police Fédérale à l'aide du FAC (Formulaire d'Analyse des accidents de la Circulation).</u></p> <p>La Région a, en effet, la mission de classer les tronçons de voiries à forte concentration d'accidents, de classer la sécurité du réseau routier (en ce compris les trottoirs), d'identifier les éléments critiques constatés en termes de sécurité routière et d'identifier les mesures de correction possibles.</p> <p>Ces missions d'intérêt public sont confiées à Bruxelles Mobilité par l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion des infrastructures routières et par ses arrêtés d'exécution Cette ordonnance et arrêtés transposent partiellement la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.</p> <p>Parmi les données visées au point a), figurent donc le moment de l'accident, ses coordonnées géographiques exactes et ses circonstances. Les coordonnées géographiques sont nécessaires car, sans la localisation précise, il est impossible d'identifier les endroits dangereux et il est donc impossible d'intervenir sur le terrain pour sécuriser les lieux et y améliorer la sécurité routière. Le traitement de ce type de données est proportionné à l'objectif ainsi poursuivi et l'administration ne pourrait pas y parvenir sans le traitement de ces données. Ainsi, établir la liste des ZACA's (zones à concentration d'accidents) dépend entièrement de la disponibilité des coordonnées géographiques de chaque accident. Ces informations sont essentielles dans la planification des (micro-)projets et dans la priorisation des interventions dans l'espace public. Le niveau de précision requis est élevé car, par exemple, un côté de la rue peut</p>	<p>de modale verdeling van de verplaatsingen. Bovendien laten andere gegevensbronnen die gebruikt worden voor andere soorten verwerking, zoals big data, niet toe fenomenen te meten via de identificatie van socio-demografische profielen en andere eigenschappen in verband met de mobiliteit en verkeersveiligheid van de betrokken personen, wat nodig is voor het opstellen, uitvoeren, opvolgen, evalueren en verbeteren van het gewestelijke mobiliteitsbeleid.</p> <p>Qua verwerkte gegevens onderscheidt de bepaling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Persoonsgegevens over verkeersongevallen die verwerkt worden met het oog op enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de verkeersveiligheid (a)). - Persoonsgegevens die geen verkeersongevallen betreffen en die verwerkt worden met het oog op andere enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest(b)). <p><u>Wat betreft de in punt a) bedoelde gegevens verwerkt Brussel Mobiliteit momenteel de gegevens over verkeersongevallen met letsel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gegevens worden ingezameld door de federale politie aan de hand van het VOF (analyseformulier voor verkeersongevallen).</u></p> <p>Het Gewest heeft immers de opdracht om wegtracés met hoog ongevalsrisico te classificeren, de veiligheid van het wegennet te classificeren (met inbegrip van de voetpaden), de vastgestelde kritieke punten inzake verkeersveiligheid op te lijsten en mogelijke verbetermaatregelen aan te wijzen.</p> <p>Deze opdrachten van algemeen belang worden aan Brussel Mobiliteit toevertrouwd door de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en de betreffende uitvoeringsbesluiten. Deze ordonnantie en besluiten zetten de Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur om.</p> <p>De in punt a) bedoelde gegevens omvatten dus het tijdstip van het ongeval, de exacte geografische coördinaten ervan en de omstandigheden ervan. Deze gegevens zijn nodig omdat het zonder exacte locatie niet mogelijk is de gevaarlijke plaatsen te onderscheiden en dus ook niet om ter plaatse veiligheidsingrepen uit te voeren ter verbetering van de verkeersveiligheid. De verwerking van dergelijke gegevens is evenredig met het doeleinde, dat het bestuur niet zou kunnen verwezenlijken zonder de verwerking van deze</p>
--	---

avoir une accidentologie complètement différente que l'autre côté de la même rue.

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

- L'horodatage des accidents permet d'analyser l'impact de l'obscurité et de mieux cibler les campagnes relatives aux éclairages pour vélos ;

- Par « gravité des blessures », il faut entendre : graves avec décès dans les 30 jours, graves sans décès et blessés légers ». Ces catégories, qui existent depuis longtemps, sont nécessaires compte tenu de l'ambition régionale « Vision Zéro », ce qui signifie zéro mort et zéro blessé grave. L'obtention de données relatives aux types de blessures (fracture/contusion/abrasion/brûlure...) ou aux membres concernés (bras/tête/jambes...) permettrait d'orienter les campagnes et mesures relatives à certaines mesures de protection, comme le port du casque vélo ;

- Par « circonstances accentuant la gravité de l'accident », on vise des faits tels que : la prise d'alcool et de drogues, le fait de rouler sans lumière ou à contre-sens, les excès de vitesse, la perte de contrôle du véhicule ou encore l'état d'ivresse ;

- Les résultats des tests d'alcoolémie (taux) et de dépistage de drogues et de médicaments (quels types) permettent également de mieux cibler les campagnes auprès de certains types d'utilisateurs ;

- Les données relatives au type, à la dimension et au poids des véhicules permettent de prendre des mesures spécifiques en fonction du type de véhicule (poids-lourds, camionnettes, voitures, vélos, trottinettes...) pour améliorer la sécurité routière. En effet, les voitures deviennent de plus en plus larges et de nouvelles catégories de véhicules voient le jour (speed pedelec, trottinettes électriques, voitures sans permis, voitures électriques...) de sorte que les normes doivent pouvoir évoluer en fonction de ce qui est constaté sur le terrain. Par exemple, concernant les trottinettes, il a fallu adopter de nouvelles règles comme la limitation de la vitesse dans les zones piétonnes et l'interdiction d'être à plus d'un sur une trottinette ;

- Le type d'utilisateur est par exemple un piéton ou un cycliste. Cela permet notamment d'avoir la position d'un piéton sur la route, le trottoir, le passage piéton et ce, pour évaluer si la sécurisation de passages piétons porte ses fruits ou s'il est nécessaire de prendre d'autres mesures ;

- Les données relatives au permis de conduire permettent également d'orienter les campagnes de sensibilisation. On sait par exemple que les conducteurs n'ayant pas leur permis de conduire

gegevens. Het opmaken van de lijst van de ongevalgevoelige zones hangt dus volledig af van de beschikbaarheid van de geografische coördinaten van elk ongeval. Deze informatie is essentieel voor de planning van (micro)projecten en de prioritering van de ingrepen in de openbare ruimte. Er zijn zeer precieze gegevens vereist omdat bijvoorbeeld het ongevalsbeeld in eenzelfde straat kan verschillen volgens de rijrichting.

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

- Dankzij de tijdsregistratie van ongevallen kan het effect van de duisternis worden geanalyseerd en kunnen fietsverlichtingscampagnes gericht worden georganiseerd;

- Onder "ernst van de verwondingen" wordt verstaan: ernstig met overlijden binnen de 30 dagen, ernstig zonder overlijden en lichtgewond". Deze categorieën, die al lang bestaan, zijn noodzakelijk met het oog op de gewestelijke ambitie voor "Vision Zero", wat staat voor nul doden en nul ernstig gewonden. Het verkrijgen van gegevens over het soort letsel (breuk/kneuzing/schaafwond/brandwonden, enz.) of de betrokken ledematen (armen/hoofd/benen, enz.) zou helpen om campagnes en maatregelen inzake bepaalde beschermingsmaatregelen, zoals het dragen van fietshelmen, te sturen.

- met "omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen" worden zaken zoals de volgende bedoeld: alcohol- en drugsgebruik, rijden zonder licht of tegen de rijrichting in, overdreven snelheid, verlies van controle over het voertuig en dronken rijden.

- dankzij de resultaten van alcoholtests in het bloed (percentage) en drugs- en medicijntests (welke types) kunnen campagnes ook beter op bepaalde types gebruikers worden gericht.

- De gegevens over het type, de grootte en het gewicht van de voertuigen maken het mogelijk naar gelang van het type voertuig (vrachtwagens, bestelwagens, auto's, fietsen, steps, enz.) specifieke maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Auto's worden immers steeds breder en er ontstaan nieuwe categorieën voertuigen (speed pedelec, elektrische steps, auto's zonder rijbewijs, elektrische auto's, enz.) zodat de normen moeten kunnen evolueren naargelang van wat op het terrein wordt vastgesteld. Voor steps moesten bijvoorbeeld nieuwe regels worden vastgesteld, zoals snelheidsbeperkingen in voetgangerszones en een verbod om met meerdere personen op een step te rijden.

<p>depuis longtemps ont plus de risque d'être impliqués dans un accident de la circulation ;</p> <p><u>Concernant les données visées au b) il y a lieu d'apporter les explications suivantes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Données relatives au handicap : de la même façon qu'à l'article 31, Bruxelles Mobilité doit traiter des données relatives au handicap des personnes pour le motif d'intérêt public important visant à identifier leurs besoins spécifiques et prendre les mesures nécessaires pour améliorer leurs possibilités de déplacement sur le territoire de la Région ; - Données relatives au sexe et au genre : Bruxelles Mobilité doit traiter ces données pour le motif d'intérêt public important visant à tenir compte des différences de comportement entre femmes, hommes et personnes non binaires en termes de mobilité et de sécurité routière et de leurs différentes habitudes de déplacement. Par exemple, les habitudes de déplacement des hommes et des femmes diffèrent concernant l'utilisation du métro en fin de soirée. Conformément à l'ordonnance du 4 octobre 2018 tendant à l'introduction du test d'égalité des chances, chaque ministre doit évaluer, notamment, ses projets de documents de planification stratégique, tel que le plan Régional de Mobilité. Le rapport d'évaluation concerne une analyse d'impact du projet compte tenu de plusieurs critères comme le handicap et l'identité de genre ; - Par « type de logement » il faut entendre par exemple appartement, maison... ; - Par « régime d'utilisation du véhicule », on vise le fait que l'usager en soit propriétaire, qu'il l'utilise via un leasing professionnel ou privé ou encore qu'il s'agisse d'un véhicule partagé par exemple ; - Le « secteur statistique de l'adresse professionnelle » s'entend comme « le secteur statistique du lieu d'étude » pour les étudiants ; - Concernant les types de prestations et les horaires de travail, cela vise les régimes de travail à temps partiel, à temps plein, les prestations saisonnières, intérimaires et occasionnelles ainsi que les horaires de jour, de nuit ou à pauses ; - Par « date de première et dernière immatriculation du véhicule », on vise ici une précision au niveau du mois ou trimestre, sans connaître une date précise ; - Concernant les données issues des caméras ANPR, pour la finalité visée par la présente section, elles permettent de connaître les types de véhicules ou d'usagers (piétons, camionnettes, poids lourds, etc.) qui sont 	<ul style="list-style-type: none"> - Het type gebruiker is bijvoorbeeld een voetganger of een fietser. Zo kan de positie van een voetganger op de weg, het voetpad, het zebrapad enz. worden bepaald om te beoordelen of het veiliger maken van zebrapaden vruchten afwerpt of dat er nog andere maatregelen nodig zijn. - Gegevens over het rijbewijs kunnen ook gebruikt worden om sensibiliseringscampagnes te sturen. Het is bijvoorbeeld bekend dat bestuurders die hun rijbewijs nog niet zo lang hebben een grotere kans lopen bij een verkeersongeval betrokken te raken. <p><u>Wat betreft de gegevens bedoeld in b) is het nuttig volgende uitleg te geven:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gegevens in verband met handicap: net zoals bij artikel 31 moet Brussel Mobiliteit gegevens verwerken over de handicap van personen om een belangrijke reden van algemeen belang, met name om de specifieke behoeften van personen met een handicap na te gaan en de nodige maatregelen nemen om hun verplaatsingsmogelijkheden op het grondgebied van het Gewest te verbeteren; - Gegevens in verband met geslacht en gender: Brussel Mobiliteit moet gendergegevens verwerken om een belangrijke reden van algemeen belang, nl. rekening houden met de verschillen in gedrag tussen vrouwen, mannen en non-binaire personen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid en verplaatsingsgewoonten. De verplaatsingsgewoonten van mannen en vrouwen verschillen bijvoorbeeld wat betreft het metrogebruik in de late avonduren. Overeenkomstig de ordonnantie van 4 oktober 2018 tot invoering van de gelijkheidsentest moet elke minister onder meer zijn ontwerpdocumenten voor strategische planning, zoals het Gewestelijk Mobiliteitsplan, beoordelen. Het beoordelingsverslag omvat een analyse van de impact van het ontwerp in het licht van verschillende criteria, zoals handicap en genderidentiteit; - Met "type woning" wordt bijvoorbeeld, appartement, huis, ... bedoeld; - Met "type gebruik voertuig" beoogt men te weten of de gebruiker eigenaar is van het voertuig, het gebruikt via professionele of privéleasing dan wel of het bijvoorbeeld om een deelfoortuig gaat;
--	--

<p>passés devant la caméra mais aucune image n'est demandée. Il s'agit de métadonnées avec un pseudo-identifiant de la plaque nécessaire au couplage avec les données de la DIV. Les données sont agrégées temporellement par le responsable de la source (par tranches horaires) en amont avant réception par Bruxelles Mobilité. Le croisement des données provenant des caméras ANPR et de la DIV est nécessaire pour le suivi de la mobilité et il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations. Les coordonnées géographiques de la caméra et son identifiant sont nécessaires pour savoir quel axe celle-ci filme.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant les données issues de matériels embarqués, cela comprend actuellement les données issues des OBU (On Board Unit) de Viapass (taxe kilométrique poids lourds). Les données traitées permettent par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - De tenir compte des besoins des poids lourds lors de la modification de plans de circulation et d'en évaluer le respect ; - De planifier l'entretien des voiries ; - D'évaluer les besoins en termes de stationnement (marquage, signalisation, guidage) ; - De planifier correctement les éventuelles déviations ; - D'évaluer les nuisances sonores liées au trafic ; <p>Les données traitées sont des localisations mais ne permettent pas de savoir quel camion est passé à quelle heure puisque les données sont agrégées temporellement (sur un jour de la semaine en particulier, ou selon le type de jours (uniquement jours ouvrables ou fériés, le week-end...)).</p> <p>Pour le surplus, les explications fournies concernant les catégories de données qui sont également demandées dans le cadre de la finalité visée à l'article 31 sont valables pour cette finalité-ci.</p> <p>Pour réaliser la finalité visée par la présente disposition, il est nécessaire pour Bruxelles Mobilité de pouvoir recourir à différentes sources de données pour, par exemple, obtenir les données listées, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Registre national : âge, sexe ou genre, secteur statistique du domicile ; - La Banque Carrefour des Entreprises et la Banque Carrefour de la sécurité sociale : position socio-économique selon le lieu de domicile au niveau du secteur statistique (ventilée suivant les classes d'âge, le sexe, le pourcentage de travail à temps partiel, le code Nace-Bel 2008 du secteur d'activité), position socio-économique selon le lieu de travail au niveau du secteur statistique (ventilée suivant les classes d'âge, le sexe, le pourcentage de 		<ul style="list-style-type: none"> - Met "statistische sector van de werkplaats" wordt "de statistische sector van de studieplaats" bedoeld wanneer het om studenten gaat; - Wat betreft de types prestaties en de werkuren, dit beoogt de deel- of voltijdse arbeidsregeling, de seizoensarbeid, interim- of occasionele arbeid alsook de werkuren: dag, nacht of in ploegen; - Wat betreft de gegevens van ANPR-camera's, voor het doel beoogd door onderhavige sectie, zij laten toe de types voertuigen of gebruikers te kennen (voetgangers, bestelwagens, vrachtwagens, etc.) die langs de camera gepasseerd zijn, maar er wordt geen beeldmateriaal gevraagd. Het betreft metagegevens met een pseudo-identificatie van de nummerplaat die nodig is voor de koppeling met de DIV-gegevens. De gegevens worden tijdelijk samengevoegd door de verantwoordelijke van de bron (per tijdslot) vóór Brussel Mobiliteit ze ontvangt. Het kruisen van de gegevens van de ANPR-camera's en de DIV-gegevens is noodzakelijk voor de opvolging van de mobiliteit en momenteel bestaat er geen enkele andere mogelijkheid om deze informatie te bekomen. De geografische coördinaten en de identificatie van de camera zijn noodzakelijk om te weten welke as deze filmt. - Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen, gaat het hoofdzakelijk om gegevens afkomstig van de OBU's (On Board Units) van Viapass (kilometerheffing vrachtwagens). De verwerkte gegevens maken bijvoorbeeld het volgende mogelijk: <ul style="list-style-type: none"> - Rekening houden met de behoeften van vrachtwagens bij wijziging van de circulatieplannen en de naleving van die plannen evalueren; - Het onderhoud van de wegen plannen; - De behoeften op parkeervlak evalueren (markering, signalisatie, geleiding); - Eventuele omlleidingen correct plannen; - De door het verkeer veroorzaakte geluidshinder evalueren; <p>De verwerkte gegevens zijn lokalisatiedata, maar bieden geen</p>
--	--	--

<p>travail à temps partiel, le code Nace-Bel 2008 du secteur d'activité) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - La DIV : données relatives aux véhicules ; - La Banque Carrefour des Véhicules : données relatives aux véhicules ; - Belcotax : type de logement, - Le Censur : âge, sexe ou genre, secteur statistique du domicile, type de logement, niveau d'instruction, secteur statistique du lieu de travail des employés, secteur statistique du lieu de travail des indépendants, accès à un emplacement de stationnement privatif ; - Demobel : les informations du registre national complétées par d'autres données ; - Safe.brussels : données des caméras ANPR (pseudo-identifiant de la plaque du véhicule, type de véhicule via reconnaissance d'images, horodatage, véhicule immatriculé à l'étranger) ; - Statbel : âge, sexe ou genre, données relatives aux véhicules, données relatives aux accidents de la circulation ; - L'institut bruxellois de la statistiques et d'analyses : emplois internationaux ; - La Police : toutes les données relatives aux accidents de la circulation ; - Les hôpitaux : les données liées aux lésions corporelles découlant des accidents de la circulation ; - Le SPF Santé : les données issues des hôpitaux liées aux lésions corporelles découlant des accidents de la circulation ; - VIAPASS : les données issues de matériels embarqués ; - Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public : les données citées dans cette disposition. <p>Concernant la durée de conservation (15 ans) des données, celle-ci se justifie au regard des nécessités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - analyser les tendances à long terme pour des situations qui évoluent lentement (par exemple, répartition des victimes selon le genre) ; - agréger les données selon des références géographiques adaptées dans le temps. Conserver des données géographiques précises permet de pouvoir réagréger selon un nouveau découpage spatial qui évolue lui aussi. Par exemple, les macro-zones (qui sont des regroupements de secteurs statistiques utilisés pour le modèle multimodal de déplacement) ont été adaptées aux nouvelles réalités bruxelloises ; - disposer d'une base de données assez large pour avoir des statistiques stables et complètes (la variation d'une année à l'autre, concernant les accidents par exemple, peut être très importante) ; - remonter dans le temps est nécessaire en cas de réaménagement de la voirie pour évaluer son impact en comparaison avec une situation avant réaménagement. 		<p>möglichkeit om na te gaan welke vrachtwagen op welk tijdstip voorbijreed. De gegevens worden immers in de tijd samengevoegd (voor een welbepaalde dag in de week of een bepaalde soort dagen (enkel werkdagen of feestdagen, weekends ...)).</p> <p>Voor het overige, de verstrekte informatie betreffende de categorieën van gegevens die eveneens gevraagd worden in het kader van het beoogde doeleinde in artikel 31 gelden voor dit doeleinde.</p> <p>Om het in deze bepaling beoogde doeleinde te verwezenlijken, is het nodig dat Brussel Mobiliteit een beroep kan doen op verschillende gegevensbronnen om bijvoorbeeld de opgelijste gegevens te bekomen, met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Nationaal Register: leeftijd, geslacht, gender, statistische sector van de woonplaats; - De Kruispuntbank van Ondernemingen en De Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid: sociaal-economische positie volgens werkplaats op het niveau van statistische sector (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie, geslacht, percentage deeltijds werk, Nace-bel code 2008 van de sector van activiteit);De DIV: gegevens in verband met voertuigen; - De Kruispuntbank van de voertuigen: gegevens in verband met voertuigen; - Belcotax: type woning; - De Censur: leeftijd, geslacht of gender, statistische sector van de woonplaats, type woning, opleidingsniveau, statistische sector van de werkplaats van de werknemers, statistische sector van de werkplaats van de zelfstandigen, toegang tot een privéparkeerplaats; - Demobel: de informatie uit het Nationaal Register aangevuld met andere gegevens; - Safe.brussels: gegevens van de ANPR-camera's (pseudo-identificatie van de nummerplaat van het voertuig, type voertuig via beeldherkenning, tijdstip, voertuig ingeschreven in het buitenland) - Statbel: leeftijd, geslacht of gender, gegevens in verband met voertuigen, gegevens in verband met verkeersongevallen; - Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse: internationale tewerkstelling; - Politie: alle gegevens met betrekking tot verkeersongevallen; - De ziekenhuizen: de gegevens met betrekking tot lichamelijke letsels ten gevolge van verkeersongevallen;
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> - De FOD Gezondheid: de gegevens van de ziekenhuizen met betrekking tot lichamelijke letsels ten gevolge van verkeersongevallen. - VIAPASS: de gegevens afkomstig van de boordsystemen; - De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut: de in deze bepaling vermelde gegevens. <p>Wat betreft de bewaartermijn (15 jaar) van de gegevens, deze is gerechtvaardigd op grond van volgende noden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - analyse van de trends op lange termijn voor langzaam evoluerende situaties (bijvoorbeeld de genderverdeling van de slachtoffers); - samenvoegen van de gegevens volgens geografische referenties die mettertijd aangepast worden, Het bijhouden van precieze geografische gegevens maakt het mogelijk de gegevens opnieuw samen te voegen op basis van een nieuwe ruimtelijke indeling. Deze indeling evolueert immers ook. Zo werden macrozones (groeperingen van statistische sectoren die gebruikt worden voor het multimodale verplaatstingsmodel) aangepast aan de nieuwe reële situaties in Brussel; - beschikken over een vrij ruime databank met het oog op stabiele en volledige statistieken (voor ongevallen kunnen de cijfers bijvoorbeeld sterk verschillen van jaar tot jaar); - teruggaan in de tijd is nodig bij een heraanleg van de weg om de impact ervan te kunnen evalueren in vergelijking met de situatie voor de heraanleg.
<p><i>Article 33.</i></p> <p>Cet article reprend, pour la finalité visée à l'article 30 §2, 3°, les données traitées, les sources d'où elles proviennent et leur délai de conservation maximum.</p> <p>Actuellement, Bruxelles Mobilité utilise des outils d'analyse et de modélisation des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière à l'échelle macroscopique et à l'échelle microscopique. Bruxelles Mobilité compte développer un nouvel outil de modélisation à l'échelle mésoscopique à moyen terme.</p> <p>La modélisation des flux à l'échelle macroscopique se fait au niveau de la Région et de sa périphérie sur les principaux axes de circulation et sur les réseaux de transport public pour des périodes comprises entre 4 heures à 1 heure. Ce type de modèle permet de refléter les itinéraires empruntés en minimisant les temps de parcours avec une prise en compte de la congestion.</p>		<p><i>Artikel 33.</i></p> <p>Dit artikel vermeldt voor de in artikel 30 §2, 3° bepaalde doelstelling de verwerkte gegevens, de bronnen waarvan ze afkomstig zijn en de maximale bewaartermijn. Momenteel gebruikt Brussel Mobiliteit tools voor de analyse en modellering van verplaatsingen, gedrag en mobiliteitsstromen en verkeersveiligheid op macro- en microniveau. Brussel Mobiliteit wil op middellange termijn een nieuwe modelleringstool op mesoscopisch niveau ontwikkelen.</p> <p>De modellering van de verkeersstromen op macroscopisch niveau wordt uitgevoerd op het niveau van het Gewest en de rand op de grote verkeersassen en op de openbare vervoersnetwerken voor periodes tussen 4 uur en 1 uur. Dit type model maakt het mogelijk de gevolgde routes weer te geven waarbij de</p>

<p>La modélisation des flux à l'échelle mésoscopique se fait au niveau de sous parties de la Région de Bruxelles-Capitale ou le long de corridors pour des périodes comprises entre 1 heure et 15 minutes. Les interactions entre les véhicules sont prises en compte de façon à reproduire de manière plus réaliste les problèmes de congestion.</p> <p>La modélisation des flux à l'échelle microscopique se fait au niveau des carrefours ou des corridors de faible longueur pour des périodes de 15 minutes ou moins. Les interactions entre les véhicules sont encore plus finement modélisées pour reproduire au mieux les problèmes de congestion à l'échelle des carrefours.</p> <p>La création et l'utilisation d'un modèle multimodal de déplacement macroscopique a deux objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'une part : extrapolation des données de déplacements et de flux sur les réseaux de transport (calculs, projections et estimations de parts modales à des échelles relativement fines, calculs des distances parcourues sur les réseaux ventilées par modes de déplacement, charges de trafic sur les réseaux, comparaison des temps de parcours et de l'accessibilité multimodales...); - d'autre part : aide à la décision en testant des scénarios de modification importante de la demande en déplacements et de l'offre de transport (report modal, report d'itinéraire, charges de trafic sur les réseaux...). <p>L'extrapolation de données comme le calcul des distances parcourues ventilées par type de mode de déplacement répond à des obligations européennes en termes de rapportage d'émissions polluantes dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises. A cet égard, on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, transposée par l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie ; - La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée par l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain ; <p>Pour modéliser les flux sur les différents réseaux de transport, le modèle doit être nourri avec une quantité importante de données suffisamment détaillées dans le temps et dans l'espace.</p> <p>La demande en déplacements (statistiques annuelles de population et d'emplois) est agrégée à l'échelle des secteurs statistiques.</p> <p>Les flux de voyageurs modélisés au niveau macroscopique servent de données d'entrée pour les modélisations à l'échelle mésoscopique ou microscopique. Pour pouvoir extrapoler les flux de</p>		<p>reistijd zo kort mogelijk wordt gehouden en rekening wordt gehouden met de congestie.</p> <p>De modellering van de stromen op mesoscopisch niveau wordt uitgevoerd op het niveau van deelgebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of langs corridors voor periodes tussen 1 uur en 15 minuten. Er wordt rekening gehouden met interacties tussen voertuigen om congestieproblemen op een meer realistische manier weer te geven.</p> <p>De modellering van de stromen op microscopisch niveau gebeurt op het niveau van kruispunten of langs korte corridors voor periodes van 15 minuten of minder. Interacties tussen voertuigen worden nog nauwkeuriger gemodelleerd om congestieproblemen op kruispuntniveau zo goed mogelijk weer te geven.</p> <p>De uitwerking en het gebruik van een macroscopisch multimodaal model beantwoordt aan twee hoofddoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - enerzijds: extrapolatie van gegevens over verplaatsingen en stromen op de vervoersnetten (berekeningen, projecties en ramingen van modale aandelen op vrij nauwkeurige schaal, berekening van de afgelegde afstanden op de netten, uitgesplitst per vervoerswijze, verkeersdruk op de netten, vergelijking van trajecttijd van de multimodale toegankelijkheid ...); - anderzijds: hulp bij de besluitvorming via het uittesten van scenario's voor belangrijke wijzigingen in de vraag naar verplaatsingen en in het vervoersaanbod (modal shift, verschuiving in routekeuze, verkeersdrukte op de netten, ...). <p>De extrapolatie van gegevens zoals de berekening van de afgelegde afstand per vervoerswijze beantwoordt aan de Europese verplichtingen inzake rapportering van vervuilende uitstoot in de sector van het personen- of goederenvervoer. In dat verband kan verwezen worden naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, omgezet door de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing; - Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, omgezet door de ordonnantie van 1 april 2014 die de ordonnantie wijzigt van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. <p>Om de stromen op de vervoersnetten te modelleren is er een grote hoeveelheid gegevens vereist die gedetailleerd genoeg zijn in tijd en ruimte.</p>
--	--	--

<p>voyageurs ou tester des scénarios à ces échelles spatiales et temporelles plus fines, les modèles doivent aussi être alimentés par des données de comptage selon un découpage temporel pouvant aller jusqu'à 5 minutes.</p> <p>Concernant le calibrage des flux de véhicules : afin d'obtenir un modèle de qualité, il est indispensable de connaître les flux de véhicules de manière la plus précise possible au niveau spatial et temporel. Parmi les sources de données qui permettent cela, les données des caméras ANPR, croisées avec les données de la DIV, sont particulièrement nécessaires car elles permettent de quantifier les volumes de véhicules qui passent devant les caméras avec des informations sur les véhicules (puissance fiscale, privé ou de société, code postal ou secteur statistique de l'immatriculation...). Il n'existe à l'heure actuelle aucun autre moyen d'obtenir ces informations.</p> <p>Concernant les données issues des caméras, tout comme pour la finalité visée à l'article 31, aucune image n'est demandée. Il s'agit de métadonnées avec un pseudo-identifiant de la plaque nécessaire au couplage des données de la DIV. Les données sont agrégées temporellement par le responsable de la source (par tranches horaires) en amont avant réception par Bruxelles Mobilité. La durée de conservation des données est de deux ans, soit la durée de calage du modèle.</p>		<p>De vraag naar verplaatsingen (jaarlijkse statistieken betreffende bevolking en tewerkstelling) wordt samengevoegd op het niveau van de statistische sectoren.</p> <p>De reizigersstromen gemodelleerd op macroscopisch niveau dienen als basisgegevens voor de modelleringen op mesoscopisch of microscopisch niveau. Om de reizigersstromen te kunnen extrapoleren of om scenario's op fijnere schaal in tijd en ruimte te kunnen testen moeten de modellen ook worden gevoed met telgegevens op een tijdschaal tot 5 minuten.</p> <p>Wat betreft de ijking van de voertuigstromen: om tot een kwaliteitsvol model te komen, is het nodig de voertuigstromen zo precies mogelijk te kennen wat betreft tijd en ruimte. Hiervoor zijn de gegevens van de ANPR-camera's, aangevuld met die van de DIV, een bijzonder nuttige bron omdat ze het mogelijk maken de voertuigstromen langs de camera's te kwantificeren aan de hand van informatie over de voertuigen (fiscaal vermogen, privévoertuig of bedrijfswagen, postcode of statistische sector van inschrijving, ...). Op dit moment bestaat er geen enkele andere manier om deze gegevens te bekomen.</p> <p>Wat betreft de cameragegevens wordt er, net als voor het beoogde doeleinde in artikel 31, geen beeldmateriaal gevraagd. Het betreft metagegevens met een pseudo-identificatie van de nummerplaat die nodig is voor de koppeling met de gepseudonimiseerde DIV-gegevens. De gegevens worden tijdelijk samengevoegd door de verantwoordelijke voor de bron (per tijdslot) vóór Brussel Mobiliteit ze ontvangt.</p> <p>De bewaartermijn van de gegevens bedraagt twee jaar, wat overeenstemt met de termijn voor het opzetten van het model.</p>
<p><i>Article 34.</i></p> <p>Cet article prévoit une possibilité pour le Gouvernement d'arrêter pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables, telles que la fréquence des analyses, des enquêtes, des mises à jour des outils d'analyse et de modélisation ou des destinataires spécifiques (parmi les catégories de destinataires visées par la présente ordonnance).</p> <p>Ces arrêtés du Gouvernement seront soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données, conformément à l'article 36.4 du RGPD. Cette précision a pour objectif de permettre au Gouvernement bruxellois d'utiliser les facultés visées à l'article 26, § 1, 2^{ème} alinéa et § 2 de la loi du 3 décembre 2017 portant création de l'Autorité de protection des données lesquelles sont conditionnées à ce que l'avis soit prévu par un loi, un décret ou une ordonnance.</p>		<p><i>Artikel 34.</i></p> <p>Dit artikel voorziet in de mogelijkheid voor de regering om bij besluit voor elk van de in artikel 30 bedoelde doeleinden bijkomende nadere toepassingsregels te bepalen, zoals de frequentie van de analyses, enquêtes, bijwerkingen van de analyse en modelleringstools of specifieke ontvangers (binnen de in onderhavige ordonnantie genoemde categorieën ontvangers).</p> <p>Deze besluiten moeten ter advies worden voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit, overeenkomstig artikel 36.4 van de AVG. Deze verduidelijking heeft tot doel de Brusselse Regering in staat te stellen gebruik te maken van de mogelijkheden bedoeld in artikel 26, § 1, 2e lid en § 2 van de wet van 3 december 2017 tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit, dewelke onderworpen zijn aan de voorwaarde dat het advies bij wet, decreet of ordonnantie wordt voorzien.</p>

Dans le cas où le destinataire précisé par le Gouvernement ne pourrait recevoir que des données anonymisées, aucun avis de l'APD ne devrait être sollicité.		Indien de door de regering opgegeven ontvanger alleen geanonimiseerde gegevens zou kunnen ontvangen, moet geen advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit worden ingewonnen.
Chapitre V - Codification		Hoofdstuk V - Codificatie
<p><i>Article 35.</i></p> <p>L'article autorise le Gouvernement à codifier et mettre en concordance une série de dispositions législatives, ainsi que leurs arrêtés d'exécution, en y apportant les modifications qui se recommandent dans un but de simplification formelle, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions.</p> <p>Cette procédure vise à assurer une meilleure lisibilité et partant une meilleure sécurité juridique de l'ensemble des réglementations en lien avec la mobilité.</p>		<p><i>Artikel 35.</i></p> <p>Dit artikel machtigt de regering tot codificatie en harmonisatie van een reeks wettelijke bepalingen en de uitvoeringsbesluiten daarvan, door daarin de nodige wijzigingen aan te brengen met het oog op vormelijke vereenvoudigingen, onverminderd de in die bepalingen vervatte beginselen.</p> <p>Deze procedure moet zorgen voor een betere leesbaarheid en dus voor meer rechtszekerheid van alle reglementeringen in verband met mobiliteit.</p>
Chapitre VI - Dispositions modificatives		Hoofdstuk IV - Wijzigingsbepalingen
<p><i>Articles 36 à 38.</i></p> <p>Ces articles modifient le CoBAT afin de renforcer la conformité et cohérence au Plan régional de mobilité des instruments prévus par le CoBAT.</p> <p>La référence à l'ordonnance du 26 juillet 2013 qui est abrogée est remplacée par une référence à la présente ordonnance.</p>		<p><i>Artikelen 36 tot 38.</i></p> <p>Deze artikelen wijzigen het BWRO om de overeenstemming en samenhang met het Gewestelijk mobiliteitsplan van de instrumenten waarin het BWRO voorziet te versterken.</p> <p>De verwijzing naar de ordonnantie van 26 juli 2013, die wordt opgeheven, wordt vervangen door een verwijzing naar deze ordonnantie.</p>
Chapitre VII - Dispositions transitoires		Hoofdstuk VII - Overgangsbepalingen
<p><i>Article 39.</i></p> <p>Cet article prévoit que le Plan régional de mobilité tel qu'approuvé par le Gouvernement en date du 25 mars 2021 fait fonction de PRM au sens de la présente ordonnance jusqu'à l'adoption d'un nouveau PRM conformément à la présente ordonnance.</p> <p>Par conséquent, le Plan régional de mobilité du 25 mars 2021 fait courir tous les délais découlant de l'adoption du PRM.</p>		<p><i>Artikel 39.</i></p> <p>In dit artikel wordt bepaald dat het Gewestelijk mobiliteitsplan zoals op 25 maart 2021 goedgekeurd door de regering geldt als het GMP in de zin van deze ordonnantie totdat een nieuw GMP overeenkomstig deze ordonnantie is vastgesteld.</p> <p>Bijgevolg doet het Gewestelijk mobiliteitsplan van 25 maart 2021 alle termijnen ingaan die voortvloeien uit de vaststelling van het GMP.</p>
Chapitre VIII - Dispositions abrogatoires		Hoofdstuk VIII - Opheffingsbepalingen
<p><i>Article 40.</i></p> <p>Cet article abroge l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions.</p>		<p><i>Artikel 40.</i></p> <p>Dit artikel heft de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit op.</p>

Chapitre IX - Entrée en vigueur		Hoofdstuk IX - Inwerkingtreding
<p style="text-align: center;"><i>Article 41.</i></p> <p>Cet article concerne l'entrée en vigueur de l'ordonnance.</p> <p>Il prévoit une entrée en vigueur différée du chapitre III qui entrera en vigueur en même temps que l'arrêté qui adoptera les mesures nécessaires à son exécution et ce, afin de permettre un fonctionnement optimal de la Commission Régionale de la Mobilité durant cette période transitoire.</p>		<p style="text-align: center;"><i>Artikel 41.</i></p> <p>Dit artikel betreft de inwerkingtreding van de ordonnantie.</p> <p>Het voorziet in een uitgestelde inwerkingtreding van hoofdstuk III, dat tegelijk in werking treedt als het besluit dat de noodzakelijke maatregelen voor de uitvoering ervan zal aannemen, en dit om een optimale werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie mogelijk te maken tijdens deze overgangsperiode.</p>

<p>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</p>		<p>Ontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid</p>
<p>Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, Après délibération, ARRETE : La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :</p>		<p>De Brusselse Hoofdstedelijke Regering, Op voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, Na beraadslaging, BESLUIT: De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :</p>
<p>Chapitre I. Dispositions générales</p>		<p>Hoofdstuk I. Algemene bepalingen</p>
<p>Article 1^{er}. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.</p>		<p>Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.</p>
<p>Art. 2. Dans la présente ordonnance, on entend par : 1°. Agence du stationnement : l'Agence du stationnement telle que définie au chapitre 7 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale; 2°. Commission : la Commission régionale de la Mobilité visée au chapitre 3 de la présente ordonnance ; 3°. Observatoire : l'Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière créé par l'article 3 de la présente ordonnance ; 4°. Plan complémentaire : le plan thématique en matière de mobilité, qui précise les objectifs et les mesures en matière de mobilité par mode de transport, par type d'activité ou type de public ; 5°. PCM : le plan communal de mobilité, tel que défini à l'article 10 de la présente ordonnance ; 6°. PRM : le plan régional de mobilité, tel que défini à l'article 4 de la présente ordonnance ; 7°. Pseudo-identifiant : identifiant généré par application d'une fonction de pseudonymisation et utilisé dans le cadre d'un traitement de données pseudonymisées 8°. Réseau de mobilité : un ensemble de sections de voiries, d'espaces publics et de carrefours contigus répartis uniformément sur le territoire</p>		<p>Art. 2. In deze ordonnantie verstaat men onder: 1°. Parkeeragentschap: Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 vande ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; 2°. Commissie: de Gewestelijke Mobiliteitscommissie zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van deze ordonnantie; 3°. Observatorium: het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht bij artikel 3 van deze ordonnantie ; 4°. Aanvullend plan: het themaplan op het gebied van mobiliteit, met een beschrijving van de doelstellingen en de maatregelen inzake mobiliteit per vervoerswijze, soort activiteit of doelgroep; 5°. GemMP: het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 10 van deze ordonnantie; 6°. GMP: het gewestelijk mobiliteitsplan zoals gedefinieerd in artikel 4 van deze ordonnantie; 7°. Pseudo-identificatie : identificatiegegevens gegenereerd via een functie voor pseudonimisering in het kader van een verwerking van gepseudonimiseerde gegevens;</p>

<p>régional afin d'assurer des déplacements sécurisés et performants pour l'ensemble des modes de déplacement ;</p> <p>9°. RIE : le rapport sur les incidences environnementales visé par la Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;</p> <p>10° secteur statistique : unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes et anciennes communes par Statbel pour la diffusion de ses statistiques à un niveau plus fin que le niveau communal ;</p> <p>11°. STIB : la Société des transports intercommunaux de Bruxelles, créée en vertu de l'Ordonnance du 22 novembre 1990 de la Région de Bruxelles-Capitale, opérateur de transport public en Région de Bruxelles-Capitale.</p>		<p>8°. Mobilitétsnetwerk: een geheel van aaneengesloten verkeerswegen, openbare ruimten en knooppunten die gelijkmatig over het gewest zijn verspreid om te zorgen voor veilige en efficiënte verplaatsingen voor alle vervoerswijzen.</p> <p>9°. MER: het milieueffectenrapport als bedoeld in Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;</p> <p>10° De statistische sector : de territoriale basiseenheid die ontstaan is uit een opdeling van de gemeenten en de vroegere gemeenten door Statbel voor de verspreiding van statistieken op een gedetailleerder niveau dan het gemeentelijk niveau.</p> <p>11°. MIVB: de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel, opgericht bij de ordonnantie van 22 november 1990 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, openbaarvervoeroperator in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
Chapitre II. Instruments de planification et de mise en œuvre de la politique de mobilité		Hoofdstuk II. Instrumenten voor de planning en uitvoering van het mobiliteitsbeleid
Section 1re. – Observatoire de la mobilité et de la sécurité routière		Afdeling 1. - Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid.
<p>Art. 3.</p> <p>Il est créé un Observatoire bruxellois de la mobilité et de la sécurité routière chargé des missions suivantes :</p> <p>1° d'analyser l'ensemble des évolutions et tendances en matière de mobilité et de sécurité routière ;</p> <p>2° de préparer l'élaboration du PRM et l'évaluation objective de sa mise en œuvre;</p> <p>3° de réaliser le traitement des données nécessaires à la réalisation de ces missions.</p> <p>Le Gouvernement peut confier à l'Observatoire d'autres missions spécifiques en lien avec la politique de mobilité.</p> <p>Dans l'exercice de ses missions, l'Observatoire intègre les aspects d'inclusivité.</p>		<p>Art. 3.</p> <p>Er wordt een Brussels Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid opgericht belast met de volgende taken:</p> <p>1° het analyseren van alle ontwikkelingen en trends inzake mobiliteit en verkeersveiligheid;</p> <p>2° de uitwerking en de objectieve evaluatie van de uitvoering van het GMP voor te bereiden;</p> <p>3° de verwerking van de gegevens die nodig zijn om deze taken uit te voeren.</p> <p>De regering kan het Observatorium belasten met andere specifieke taken die verband houden met het mobiliteitsbeleid.</p> <p>Bij het vervullen van zijn opdrachten houdt het observatorium rekening met de inclusiviteitsaspecten.</p>
Section 1re. - Plan régional de mobilité		Afdeling 1. - Gewestelijk mobiliteitsplan.
Sous-section 1re. - Généralités		Onderafdeling 1.- Algemene bepalingen
<p>Art. 4.</p> <p>Le PRM est l'instrument stratégique, d'orientation et de programmation qui définit l'ensemble de la politique de mobilité, de sécurité routière et de la politique d'aménagement de la voirie publique en</p>		<p>Art. 4.</p> <p>Het GMP is het strategische, richtinggevend en programmatorische instrument dat het volledige beleid op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en beleid rond de inrichting van de openbare</p>

<p>matière de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Le PRM s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement durable.</p>		<p>weg met betrekking tot mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt.</p> <p>Het GMP is in overeenstemming met de richtsnoeren van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.</p>
<p>Art. 5.</p> <p>Le Gouvernement adopte un PRM, applicable à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur. Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.</p>		<p>Art. 5.</p> <p>De regering neemt een GMP aan dat van toepassing is op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor een periode van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan. Het blijft evenwel van kracht tot het door ander plan wordt vervangen.</p>
<p>Sous-section 2. - Contenu</p>		<p>Onderafdeling 2. - Inhoud</p>
<p>Art. 6.</p> <p>§ 1^{er}. Le PRM comprend au moins une partie stratégique et une partie réglementaire.</p> <p>§ 2. La partie stratégique reprend au minimum :</p> <p>1° une évaluation du PRM précédent ;</p> <p>2° les objectifs de la politique régionale de mobilité ;</p> <p>3° un plan d'action consistant en un programme opérationnel qui comprend des indicateurs budgétaires et temporels.</p> <p>4° les modalités opérationnelles de la mise en œuvre.</p> <p>La partie stratégique prend en compte l'ensemble des différentes composantes qui constituent la politique de mobilité, de la sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique régionale notamment, l'infrastructure, les services, la réglementation et la tarification, les technologies, les données et la gouvernance, et assure un équilibre dans la prise en compte de celles-ci.</p> <p>§ 3. La partie réglementaire reprend au minimum :</p> <p>1° les prescriptions qui permettent d'assurer la qualité des réseaux de mobilité ;</p> <p>2° les instruments permettant la mise en œuvre du PRM.</p>		<p>Art. 6.</p> <p>§ 1. Het GMP bestaat ten minste uit een strategisch en een reglementair deel.</p> <p>§ 2. Het strategische deel omvat ten minste:</p> <p>1° een evaluatie van het vorige GMP;</p> <p>2° de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid;</p> <p>3° een actieplan bestaande uit een operationeel programma dat budgettaire en tijdsindicatoren omvat;</p> <p>4° de operationele nadere regels voor de uitvoering.</p> <p>Het strategische deel houdt rekening met alle verschillende componenten waaruit het gewestelijke beleid rond mobiliteit, verkeersveiligheid en de inrichting van de gewestelijke openbare weg bestaat, waaronder infrastructuur, diensten, reglementering en tarifiering, technologieën, gegevens en governance, en zorgt voor een evenwichtige afweging van deze componenten.</p> <p>§ 3. Het reglementaire gedeelte omvat ten minste:</p> <p>1° de voorschriften teneinde de kwaliteit van mobiliteitsnetwerken te waarborgen;</p> <p>2° de instrumenten voor de uitvoering van het GMP.</p>
<p>Sous-section 3. - Procédure d'élaboration</p>		<p>Onderafdeling 3.- Opstelprocedure</p>
<p>Art. 7.</p> <p>§ 1^{er}. Le Gouvernement évalue le PRM précédent conformément à l'article 8 et concerte les communes ainsi que les acteurs dont il détermine la liste. Le Gouvernement détermine le périmètre minimal pour cette concertation.</p>		<p>Art. 7.</p> <p>§ 1. De regering evalueert het vorige GMP in overeenstemming met artikel 8 en pleegt overleg met de gemeenten alsook betrokken partijen waarvan zij de lijst bepaalt. De regering bepaalt de minimumomvang van dit overleg.</p>

<p>§ 2. En concertation avec les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement élabore un projet de PRM et réalise un rapport sur les incidences environnementales. Dans ce cadre, la Commission sera également consulté.</p> <p>A la demande du Gouvernement et dans le délai fixé par celui-ci, chaque administration régionale concernée et chaque organisme d'intérêt public régional concerné fournit les éléments nécessaires à l'élaboration du RIE.</p> <p>§ 3. Le Gouvernement communique pour avis le projet de PRM et le RIE simultanément aux communes, aux instances consultatives et aux organismes dont il établit la liste. Les organismes suivants font au minimum partie de la liste visée à l'alinéa 1^{er}:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la STIB, 2) L'Agence du stationnement, 3) Brulocalis, 4) Bruxelles Environnement, 5) Perspective.brussels, 6) Urban.brussels 7) la Commission régionale de la mobilité, 8) le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, 9) la Commission régionale de développement 10) et Conseil de l'environnement. <p>Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande. A défaut, les avis sont réputés favorables.</p> <p>§ 4. Simultanément, le Gouvernement soumet le projet de PRM et le RIE à enquête publique pendant soixante jours.</p> <p>L'enquête publique est annoncée par voie d'affichage dans les communes, par avis publié au Moniteur belge et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise, diffusés dans la Région, par un communiqué diffusé par voie radiophonique, électronique et télévisée. L'enquête publique est annoncée sur le site internet de l'Administration du Service Public régional de Bruxelles qui est en charge de la mobilité. Le début et la fin de l'enquête publique sont précisés dans l'annonce.</p> <p>Les documents soumis à l'enquête publique sont déposés pendant soixante jours, pour consultation par le public, sur le site internet visé à l'alinéa 2 ainsi qu'à la maison communale de chacune des communes de la Région.</p> <p>Les réclamations et les observations sont adressées au Gouvernement par voie électronique ou par voie postale avant la clôture de l'enquête publique.</p> <p>Le Gouvernement communique au Parlement et aux communes une copie des réclamations et des observations dans les cent-vingt jours de la clôture de l'enquête publique.</p> <p>§ 5. La moitié des délais visés au paragraphe 3 et au paragraphe 4, 1^{er} alinéa se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'au moins deux semaines.</p>	<p>§ 2. In overleg met de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de regering een ontwerp van GMP op, evenals een milieueffectenrapport. In dit verband zal ook de Commissie worden geraadpleegd.</p> <p>Op verzoek van de regering en binnen de door haar vastgestelde termijn verstrekt elk betrokken gewestelijk bestuur en elke betrokken gewestelijke instelling van openbaar nut de vereiste elementen voor de opstelling van het MER.</p> <p>§ 3. De regering deelt het ontwerp-GMP en het MER gelijktijdig mee aan de gemeenten, de adviesorganen en de organisaties waarvan zij een lijst opstelt. Minimum maken de volgende instellingen deel uit van de lijst bedoeld in lid 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) MIVB, 2) Parkeeragentschap, 3) Brulocalis, 4) Leefmilieu Brussel, 5) Perspective brussels, 6) Urban.brussels; 7) De Gewestelijke Mobiliteitscommissie, 8) De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 9) De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, 10) en de Milieuraad. <p>De adviezen worden binnen zestig dagen overgemaakt. Bij ontstentenis worden de adviezen geacht gunstig te zijn.</p> <p>§ 4. Gelijktijdig onderwerpt de regering het ontwerp-GMP en het MER aan een zestig dagen durend openbaar onderzoek.</p> <p>Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het gewest, door een aankondiging in het Belgisch Staatsblad en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het gewest worden verspreid, alsook door een mededeling verspreid via elektronische weg en op radio en televisie. Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd op de website van het bestuur van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel dat bevoegd is voor mobiliteit. Het begin en het einde van het openbaar onderzoek worden in de aankondiging vermeld.</p> <p>De documenten die in het kader van het openbaar onderzoek worden ingediend, worden gedurende zestig dagen ter inzage van het publiek neergelegd op de in het tweede lid bedoelde website en in het gemeentehuis van elk van de gemeenten in het Gewest.</p> <p>Klachten en opmerkingen worden vóór de sluiting van het openbaar onderzoek langs elektronische weg of per post aan de regering toegezonden.</p> <p>De regering deelt aan het parlement en aan de gemeenten binnen honderdtwintig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een afschrift van de bezwaren en opmerkingen mede.</p>
--	--

<p>§ 6. Simultanément à l'enquête publique visée au paragraphe 4, le Gouvernement transmet pour information aux deux autres Régions, au Fédéral et aux communes limitrophes de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet de PRM et son RIE. Les deux autres Régions et le Fédéral disposent de soixante jours pour remettre leur éventuel avis.</p> <p>§ 7. Dans les huit mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adapte le projet de PRM, en fonction des avis et observations visés aux paragraphes 3, 4, et 6 et adopte le PRM.</p> <p>L'arrêté adoptant le PRM est publié au Moniteur belge.</p> <p>L'arrêté adoptant définitivement le plan résume, dans sa motivation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan ; - la manière dont le rapport sur les incidences environnementales, lorsque celui-ci est requis, les avis, réclamations et observations émis au cours de la procédure ont été pris en considération ; - les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées. <p>Le Gouvernement communique le PRM au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Dans les trente jours de l'adoption du PRM, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.</p> <p>Le Gouvernement met le PRM, le RIE et la motivation visée à l'alinéa 3 à disposition du public sur le site internet visé au paragraphe 4, alinéa 2. Le Gouvernement peut prévoir des modalités supplémentaires de mise à disposition.</p>		<p>§ 5. De in de paragrafen 3 en 4, eerste lid, bedoelde termijnen vallen voor de helft buiten de periodes van de schoolvakanties van minstens twee weken.</p> <p>§ 6. Gelijktijdig met het openbaar onderzoek bedoeld in paragraaf 4 deelt de regering het ontwerp-GMP en het bijbehorende MER ter informatie mee aan de twee andere gewesten, de federale overheid en de aangrenzende gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De twee andere gewesten en de federale overheid beschikken over zestig dagen om hun eventuele advies in te dienen.</p> <p>§ 7. Binnen acht maanden na de sluiting van het openbaar onderzoek past de regering het ontwerp-GMP aan op basis van de adviezen en opmerkingen bedoeld in paragrafen 3, 4 en 6 en neemt ze het GMP aan.</p> <p>Het besluit tot goedkeuring van het GMP wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.</p> <p>Het besluit tot definitieve goedkeuring van het plan geeft in zijn motivatie een bondige samenvatting van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De wijze waarop de milieuoverwegingen in het plan geïntegreerd werden; - de wijze waarop het milieueffectenrapport, wanneer dit vereist is, en de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden uitgebracht tijdens de procedure, in overweging werden genomen; - de redenen die geleid hebben tot de keuze van het plan zoals het werd goedgekeurd, rekening houdend met de overwogen andere redelijke oplossingen. <p>De regering deelt het GMP mee aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.</p> <p>Binnen dertig dagen na de goedkeuring van het GMP stelt de regering de gemeenten en de adviesorganen die in het kader van de opstellingsprocedure van dit plan zijn geraadpleegd, van deze goedkeuring in kennis.</p> <p>De regering stelt het GMP, het MER en de in het derde lid bedoelde motivering ter beschikking van het publiek op de in paragraaf 4, tweede lid, bedoelde website. De regering kan voorzien in aanvullende voorwaarden voor beschikbaarstelling.</p>
<p>Sous-section 4. – Suivi du plan</p>		<p>Onderafdeling 4. – Follow-up van het plan</p>
<p>Art. 8.</p> <p>§ 1^{er}. Le Gouvernement évalue de manière objective la mise en œuvre du PRM au moins une fois au cours de la législature.</p> <p>§ 2. L'évaluation s'appuie au minimum sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une analyse des enjeux et objectifs régionaux en lien avec les évolutions observées en matière de mobilité qui s'appuie, dans la mesure du possible, sur les données objectives disponibles ; - une identification du niveau de mise en œuvre des actions et des mesures du PRM au niveau régional et local ; 		<p>Art. 8.</p> <p>§ 1. De regering evalueert op objectieve manier de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur.</p> <p>§ 2. De evaluatie gebeurt ten minste op basis van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een analyse van de gewestelijke doelstellingen in verband met de opgetekende ontwikkelingen op mobiliteitsvlak, zoveel mogelijk gebaseerd op beschikbare objectieve gegevens; - een vaststelling van het uitvoeringsniveau van de acties en maatregelen van het GMP;

<ul style="list-style-type: none"> - une concertation des communes. - une consultation de la Commission. <p>§ 3. L'Observatoire identifie, en concertation avec les communes, les données et indicateurs déterminant le niveau de mise en œuvre des actions afin d'assurer un suivi uniformisé pour les actions entreprises par chacune des entités du territoire régional.</p> <p>Les communes communiquent dans les nonante jours de la demande, les données dont elles disposent, afin d'alimenter l'Observatoire.</p> <p>Les données collectées et traitées par l'Observatoire sont mises à disposition des communes et de la Commission. Ces données sont pseudonymisées ou anonymisées avant leur transmission.</p> <p>§ 4. Sur base des travaux de l'Observatoire, le Gouvernement réalise un projet de rapport d'évaluation. Ce projet est soumis pour avis à la Commission et aux communes qui disposent de nonante jours, à partir de la demande, pour communiquer leurs avis ou analyses supplémentaires.</p> <p>§ 5. Après cette collecte d'avis, le Gouvernement finalise son rapport d'évaluation, il en prend acte et le communique au Parlement, aux communes et sur son site web.</p> <p>§ 6. Sur base de cette évaluation, le Gouvernement précise les éventuelles actions correctrices à mettre en œuvre et détermine s'il y a lieu de modifier le PRM.</p> <p>§ 7. Le Gouvernement opère un suivi et évalue la mise en œuvre et le degré d'exécution du PRM à l'échelle des communes.</p> <p>Le Gouvernement transmet à chaque commune un rapport d'analyse qui la concerne et précise, le cas échéant, des recommandations d'actions correctrices, régionales ou communales, à mettre en œuvre sur son territoire.</p> <p>Chaque commune dispose de nonante jours pour communiquer au Gouvernement, sur base de cette évaluation, une note qui détermine les actions entreprises et les actions correctrices que la commune prévoit de mettre en œuvre et, le cas échéant, détermine s'il y a lieu de modifier son PCM.</p> <p>A l'expiration des délais visés à l'alinéa précédent et au § 3, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - een overleg met de de gemeenten; - een raadpleging van de Commissie <p>§ 3. Het Observatorium identificeert, in overleg met de gemeenten, de gegevens en indicatoren die het uitvoeringsniveau van de acties bepalen met het oog op een eenvormige opvolging van de acties die door elke entiteit op het gewestelijke grondgebied ondernomen werden.</p> <p>De gemeenten delen de gegevens waarover zij beschikken binnen negentig dagen na het verzoek daartoe mee aan het Observatorium.</p> <p>De door het Observatorium ingezamelde en verwerkte gegevens worden ter beschikking van de gemeenten en de Commissie gesteld. Deze gegevens worden gepseudonimiseerd of geanonimiseerd vóór hun verzending.</p> <p>§ 4. Op basis van de werkzaamheden van het observatorium stelt de regering een ontwerp van evaluatieverslag op. Dit ontwerp wordt ter advies voorgelegd aan de commissie en aan de gemeenten, die beschikken over negentig werkdagen, te rekenen vanaf het verzoek, om hun adviezen of bijkomende analyses mee te delen.</p> <p>§ 5. Na het verzamelen van adviezen werkt de regering haar evaluatieverslag af, neemt er akte van en deelt het mee aan het Parlement, aan de gemeenten en op z'n website.</p> <p>§ 6. Op basis van deze evaluatie bepaalt de regering welke corrigerende acties eventueel moeten worden genomen en of het GMP moet worden gewijzigd.</p> <p>§ 7. De regering volgt en evalueert de uitvoering en de uitvoeringsgraad van het GMP bij de gemeenten.</p> <p>De regering zendt elke gemeente een analyseverslag toe dat op die gemeente betrekking heeft en preciseert indien nodig aanbevelingen voor de gewestelijke of gemeentelijke corrigerende acties die op het grondgebied van de gemeente uitgevoerd moeten worden. Elke gemeente beschikt over negentig dagen om op basis van deze evaluatie een nota aan de regering te bezorgen waarin de ondernomen acties en de corrigerende acties die de gemeente beoogt uit te voeren en waarin de gemeente indien nodig aangeeft of haar GemMP aangepast dient te worden.</p> <p>Na afloop van de in het vorige lid alinea en in § 3 bedoelde termijnen gelden de regels die zijn bepaald in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>
<p>Sous-section 5 – Modification du plan</p>		<p>Onderafdeling 5. – Wijziging van het plan</p>

<p align="center">Art. 9</p> <p>§ 1^{er}. La procédure visée à l'article 7 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au PRM.</p> <p>Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les modifications apportées à la partie stratégique visée à l'article 6 § 2 et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités prévues à l'article 7.</p> <p>Ne constituent pas des modifications du plan, les modalités budgétaires et d'échéance des actions.</p> <p>§ 2. Lorsque le PRM est modifié, les communes disposant d'un PCM déterminent s'il y a lieu de modifier leur PCM et l'adaptent éventuellement en conséquence. Le cas échéant, elles transmettent leur PCM au Gouvernement.</p>		<p align="center">Art. 9.</p> <p>§ 1. De in artikel 7 bedoelde procedure is van toepassing op elke wijziging die door de regering in het GMP wordt aangebracht.</p> <p>In afwijking van lid 1 worden de wijzigingen aangebracht aan het strategische gedeelte bedoeld in artikel 6, § 2 en die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 bepaalde formaliteiten.</p> <p>De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.</p> <p>§ 2. Wanneer het GMP wordt gewijzigd, gaan alle gemeenten die over een GemMP beschikken na of wijziging van haar GemMP vereist is en passen dit eventueel overeenkomstig aan. De gemeenten bezorgen in voorkomend geval hun GemMP aan de regering.</p>
Section 2. - Plan communal de mobilité		Afdeling 2.- Gemeentelijk mobiliteitsplan
Sous-section 1re. - Généralités		Onderafdeling 1.- Algemene bepalingen
<p align="center">Art. 10.</p> <p>Chaque commune de la Région peut adopter un PCM valable sur l'ensemble de son territoire.</p> <p>Le PCM décline opérationnellement le PRM à l'échelle communale. Il respecte la partie réglementaire du PRM et s'inscrit dans les orientations de la partie stratégique du PRM.</p>		<p align="center">Art. 10.</p> <p>Elke gemeente van het Gewest kan een GemMP goedkeuren dat geldt voor haar hele grondgebied.</p> <p>Het GemMP is de operationele omzetting van het GMP op gemeentelijk niveau. Het voldoet aan het reglementaire gedeelte van het GMP en is in overeenstemming met de richtsnoeren van het strategische gedeelte van het GMP.</p>
Sous-section 2. - Contenu		Onderafdeling 2. - Inhoud
<p align="center">Art. 11.</p> <p>Le PCM est un plan d'action qui consiste en un programme opérationnel comprenant au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les objectifs de mise en œuvre de toutes les actions liées aux objectifs du PRM ; - une estimation des moyens budgétaires qui seront alloués aux actions ; - des indicateurs temporels permettant d'anticiper et d'évaluer le degré de réalisation des actions prévues par le PCM. 		<p align="center">Art. 11.</p> <p>Een GemMP is een actieplan dat bestaat uit een operationeel programma met daarin minstens:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de doelstellingen voor de uitvoering van de acties in verband met de doelstellingen van het GMP; - een raming van de begrotingsmiddelen die aan de acties zullen worden toegewezen; - tijdsindicatoren om te anticiperen op de mate waarin de acties voorzien door het GemMP zijn verwezenlijkt en deze te evalueren.
Sous-section 3. - Procédure d'élaboration		Onderafdeling 3.- Opmaakprocedure
<p align="center">Art. 12.</p> <p>§ 1^{er} . La commune élabore un projet de PCM en concertation avec la Région et les communes qui lui sont limitrophes.</p>		<p align="center">Art. 12.</p> <p>§ 1. De gemeente stelt haar ontwerp-GemMP op in overleg met het gewest en met de buurgemeenten van de gemeente in kwestie.</p>

<p>§ 2. Le conseil communal adopte le projet de PCM et le soumet à une concertation citoyenne.</p> <p>§ 3. Simultanément à la concertation citoyenne, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de PCM :</p> <p>1° pour avis au Gouvernement ;</p> <p>2° pour avis à chacune des communes bruxelloises qui lui sont limitrophes ;</p> <p>3° pour information aux communes non bruxelloises qui lui sont limitrophes.</p> <p>Dans les nonante jours qui suivent la réception du projet de PCM :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Gouvernement se positionne sur le projet de PCM et son adéquation avec le PRM et transmet son avis à la Commune, les communes visées au point 2° peuvent transmettre leurs éventuels avis à la Commune. <p>§ 4. Au terme de la procédure visée aux paragraphes 2 et 3, la commune élabore un PCM en concertation avec la Région et le conseil communal adopte le PCM.</p> <p>§ 5. La commune partage une copie des réclamations et observations émises sur le projet de PCM avec le Gouvernement et lui transmet pour information le PCM, dans un délai de trente jours suivant son adoption visée au paragraphe 4.</p> <p>Le Gouvernement peut prendre acte de l'analyse de l'Observatoire de la conformité du PCM avec le PRM dans les soixante jours de sa réception.</p> <p>A défaut d'avis du Gouvernement dans un délai visé à l'alinéa précédent, le PCM est présumé être conforme au PRM.</p>		<p>§ 2. De gemeenteraad stelt het ontwerp-GemMP vast en onderwerpt het aan burgeroverleg.</p> <p>§ 3. Tegelijk met het burgeroverleg legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerp-GemMP voor aan:</p> <p>1° de Regering voor advies</p> <p>2° voor advies aan alle aangrenzende gemeenten,</p> <p>3° ter informatie aan de aangrenzende niet-Brusselse gemeenten.</p> <p>Binnen negentig dagen na de ontvangst van het voorontwerp van GemMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> neemt de regering een standpunt in over het ontwerp van GemMP en de overeenstemming ervan met het GMP, en bezorgt ze haar advies aan de gemeente. De in punt 2° bedoelde gemeenten kunnen hun eventuele adviezen aan de gemeente meedelen. <p>§ 4. Na afloop van de in paragrafen 2 en 3 bedoelde procedure stelt de gemeente haar GemMP op in overleg met het Gewest en keurt de gemeenteraad het GemMP goed.</p> <p>§ 5. De gemeente deelt een afschrift van de geformuleerde bezwaren en opmerkingen over het ontwerp van GemMP mee aan de regering en bezorgt laatstgenoemde ter informatie het GemMP binnen dertig dagen nadat het is aangenomen, zoals bedoeld in paragraaf 4.</p> <p>De Regering kan akte nemen van de analyse door het Observatorium over de conformiteit van het GemMP met het GMP binnen zestig dagen na ontvangst ervan.</p> <p>Als de regering geen advies uitbrengt binnen de in het vorige lid bedoelde termijn wordt het GemMP geacht conform met het GMP te zijn.</p>
<p>Art. 13.</p> <p>Le Gouvernement peut arrêter les modalités de la procédure d'adoption des PCM en concertation avec les communes.</p>		<p>Art. 13.</p> <p>De regering kan de nadere regels van de procedure tot goedkeuring van de GemMP's bepalen in overleg met de gemeenten.</p>
<p>Sous-section 4. - Procédure de modification</p>		<p>Onderafdeling 4.- Wijzigingsprocedure</p>
<p>Art. 14.</p> <p>§ 1^{er}. La commune modifie son PCM :</p> <p>1° soit d'initiative, moyennant information du Gouvernement,</p> <p>2° soit à la suite d'une modification du PRM qui rend son adaptation nécessaire conformément à l'article 9, § 2.</p>		<p>Art. 14.</p> <p>§ 1. De gemeente wijzigt haar GemMP:</p> <p>1° hetzij op eigen initiatief, na de regering te hebben ingelicht,</p> <p>2° hetzij ten gevolge van een wijziging van het GMP die de aanpassing ervan overeenkomstig artikel 8, § 2, noodzakelijk maakt.</p>

<p>La procédure de modification est soumise aux dispositions des articles 12 et 13.</p> <p>§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, les modifications apportées au PCM et n'ayant pas d'impact substantiel sur l'environnement ne sont pas soumises aux formalités prévues aux articles 12 et 13.</p> <p>Ne constituent pas des modifications du plan les modalités budgétaires et d'échéance des actions.</p> <p>Toutefois, la commune doit informer le Gouvernement de tout changement dans un délai de quarante-cinq jours, et le Gouvernement peut décider d'annuler cette décision dans un délai de soixante jours si il considère qu'il s'agit de modification substantielle.</p>		<p>De wijzigingsprocedure is onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 12 en 13.</p> <p>§ 2. In afwijking van paragraaf 1., worden de wijzigingen die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan de in artikelen 12 en 13 bepaalde formaliteiten.</p> <p>De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan.</p> <p>De gemeente moet echter elke wijziging binnen de vijftien dagen ter informatie melden aan de Regering en die kan binnen de zestig dagen beslissen om die die beslissing te annuleren indien zij het als een belangrijke wijziging beschouwt.</p>
Sous-section 5. - Information du public		Onderafdeling 5. - Informeren van het publiek
<p>Art. 15.</p> <p>Chaque commune qui a adopté un PCM le met à disposition du public sur son site internet.</p>		<p>Art. 15.</p> <p>Elke gemeente die een GemMP aanneemt stelt het ter beschikking van het publiek op haar website.</p>
Section 3. – Dispositif de partenariat Région-communes		Afdeling 3. - Samenwerkingstool gewest-gemeenten
<p>Art. 16</p> <p>Le Gouvernement peut déterminer en concertation avec les communes les dispositifs de partenariat encadrant les actions conjointes de la Région et d'une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale afin de permettre la mise en œuvre du PRM au sein d'une zone ou d'un quartier spécifique.</p> <p>Ces dispositifs respectent la partie réglementaire du PRM et s'inscrivent dans les orientations de la partie stratégique du PRM. Ils visent à améliorer le cadre de vie dans les différents quartiers de la Région et à assurer la mise en œuvre et à garantir le bon fonctionnement des réseaux de mobilité.</p> <p>Le Gouvernement peut déterminer les modalités de mise-en-œuvre de ces dispositifs, ces dispositifs font au minimum l'objet d'un accord entre la Région et la ou les communes concernées sur leur planning de mise en œuvre et leurs conditions de financement. Ils comportent au minimum une phase d'étude, une phase de concertation citoyenne, une phase de mise en œuvre et une phase d'évaluation.</p>		<p>Art. 16</p> <p>De regering kan in overleg met de gemeenten de samenwerkingstools voor de gezamenlijke acties van het gewest en een of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepalen om zo het GMP te kunnen uitvoeren binnen een specifiek gebied of een specifieke wijk.</p> <p>Deze tools leven het regelgevende deel van het GMP na en stemt overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP. Ze beogen de leefomgeving te verbeteren in de verschillende wijken van het gewest en de uitvoering en goede werking van de mobiliteitsnetwerken te verzekeren.</p> <p>De Regering kan de voorwaarden voor de uitvoering van deze tools bepalen. Deze tools zijn ten minste onderworpen aan een akkoord tussen het Gewest en de betrokken gemeente(n) over het tijdschema van de uitvoering en de financieringsvoorwaarden. Daarbij wordt ten minste voorzien in een studiefase, een fase voor burgeroverleg, een uitvoeringsfase en een evaluatiefase</p>
Section 4. - Plans complémentaires thématiques		Afdeling 4. - Aanvullende themaplannen
<p>Art.17.</p>		<p>Art.17.</p>

<p>Le Gouvernement peut adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM.</p> <p>Ces plans permettent notamment de décliner les actions reprises dans le PRM.</p> <p>Ces plans sont indicatifs pour les organismes qui relèvent de la tutelle de la Région.</p>		<p>De regering kan aanvullende themaplannen aannemen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld.</p> <p>Deze plannen maken het mogelijk de in het GMP opgenomen acties uit te voeren.</p> <p>Deze plannen zijn richtinggevend voor de instellingen onder het toezicht van het gewest..</p>
<p>Art. 18.</p> <p>Les Communes peuvent adopter des plans complémentaires thématiques, établis en conformité avec le PRM, et les éventuels plans complémentaires régionaux thématiques.</p>		<p>Art. 18.</p> <p>De gemeenten kunnen bijkomende themaplannen aannemen, opgesteld in overeenstemming met het GMP en de eventuele bijkomende gewestelijke themaplannen.</p>
<p>Section 5. - Respect du PRM par les communes et autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région</p>		<p>Afdeling 5. - Naleving van het GMP door de gemeenten en andere openbare instellingen onder toezicht van het Gewest</p>
<p>Art. 19.</p> <p>Les communes et les autres organismes publics relevant de la tutelle de la Région respectent le PRM dans la réalisation de leurs actions.</p> <p>Dans l'hypothèse où les organismes visés à l'alinéa 1^{er} sont liés par un contrat de gestion, celui-ci est établi en conformité avec le PRM.</p>		<p>Art. 19.</p> <p>De gemeenten en andere openbare instellingen die onder het toezicht van het Gewest ressorteren, respecteren het GMP bij de uitvoering van hun acties.</p> <p>Indien de in het eerste lid bedoelde instellingen gebonden zijn door een beheersovereenkomst, wordt deze opgesteld in overeenstemming met het GMP.</p>
<p>Chapitre III – La Commission Régionale de la Mobilité</p>		<p>Hoofdstuk III - De Gewestelijke Mobiliteitscommissie</p>
<p>Art. 20.</p> <p>La Commission a pour mission :</p> <p>1° de contribuer à créer une vision et à formuler les lignes directrices à mener en matière de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de la voirie publique, notamment en accompagnant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du PRM en formulant des recommandations, conformément aux articles 7 §2, 8 § 2 à 4 ;</p> <p>2° d'émettre des avis ;</p> <p>3° de jouer un rôle de plateforme de rencontre permettant à ses membres d'échanger leurs enjeux et de se tenir informés.</p> <p>Le Gouvernement peut confier à la Commission d'autres tâches en lien avec ces missions.</p>		<p>Art. 20.</p> <p>De opdracht van de commissie bestaat erin:</p> <p>1° bij te dragen tot het vormen van een visie en het formuleren van de krachtlijnen inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en inrichting van de openbare weg, met name door de uitwerking, de uitvoering en de evaluatie van het GMP te begeleiden door aanbevelingen te formuleren, overeenkomstig de artikelen 7 §2 en 8 §§ 2 tot 4;</p> <p>2° adviezen uit te brengen;</p> <p>3° te fungeren als ontmoetingsplatform voor haar leden om hun aandachtspunten uit te wisselen en elkaar op de hoogte te houden.</p> <p>De regering kan de commissie belasten met andere taken die verband houden met deze taken.</p>
<p>Art. 21.</p> <p>§ 1^{er}. La Commission formule des avis et des recommandations, de sa propre initiative ou à la demande d'un membre du Gouvernement sur tout projet présenté au Gouvernement et ayant un impact important sur la mobilité, la sécurité routière ou l'aménagement de la voirie publique.</p>		<p>Art. 21.</p> <p>§ 1. De commissie formuleert op eigen initiatief of op verzoek van een regeringslid adviezen en aanbevelingen over elk aan de regering voorgelegd ontwerp dat een weerslag heeft op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid of de inrichting van de openbare weg.</p>

<p>Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les marchés publics ne sont pas soumis à l'avis de la Commission.</p> <p>§ 2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sollicite l'avis de la Commission sur les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêtés et les projets qui revêtent une importance stratégique en matière de mobilité et de travaux publics ou qui ont un impact important sur la mobilité et qui appartiennent à un autre domaine politique.</p> <p>§ 3. Les avis sont communiqués au plus tard quarante jours ouvrés après la demande.</p> <p>Le délai est suspendu pendant les périodes de vacances scolaires, sauf en cas d'urgence motivée par le Gouvernement.</p> <p>A la demande de la Commission, la ou le membre du Gouvernement qui présente la demande peut prolonger le délai.</p> <p>§ 4. Les avis de la Commission sont rendus publics dans un délai de vingt jours ouvrables courant après leur notification au membre du Gouvernement visé au paragraphe 1^{er}.</p>		<p>In afwijking van het eerste lid zijn overheidsopdrachten niet onderworpen aan het advies van de commissie.</p> <p>§ 2. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is verplicht het advies van de commissie in te winnen over ontwerpen van ordonnances, ontwerpbesluiten en projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.</p> <p>§ 3. De adviezen worden ten laatste veertig werkdagen na de aanvraag uitgebracht.</p> <p>De termijn wordt opgeschort tijdens de schoolvakanties, behalve in dringende gevallen, gemotiveerd door de regering.</p> <p>Op vraag van de Commissie kan het lid van de de Regering dat het verzoek indient de termijn verlengen.</p> <p>§ 4. De adviezen van de commissie worden openbaar gemaakt binnen twintig werkdagen nadat zij ter kennis zijn gebracht van het in paragraaf 1 bedoelde regeringslid.</p>
<p>Art. 22.</p> <p>Dans le cadre de l'exercice de ses compétences, chaque membre du Gouvernement peut adresser tout projet à la Commission pour information ou pour avis.</p>		<p>Art. 22.</p> <p>Elk regeringslid mag de commissie elk ontwerp ter informatie en ter advies toezenden in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden.</p>
<p>Art. 23.</p> <p>En début de chaque année civile après l'approbation du budget, les Ministres ou secrétaires d'Etat ayant la Mobilité, la Sécurité routière et les Travaux publics dans leurs attributions viennent présenter à la Commission leurs réalisations de l'année précédente, et leurs projets et leurs priorités pour l'année qui débute.</p>		<p>Art. 23.</p> <p>Aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting presenteren de ministers of staatssecretarissen bevoegd voor mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken, hun verwezenlijkingen van het afgelopen jaar, en hun projecten en prioriteiten voor het komende jaar aan de commissie voor.</p>
<p>Art. 24.</p> <p>§1^{er}. Dans le but d'accomplir ses missions, la Commission peut consulter ou entendre toute personne ou expert à la demande d'un ou de plusieurs membres.</p> <p>La Commission peut convoquer les acteurs publics.</p> <p>§2. Dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du Gouvernement, ou leurs représentants, peuvent assister, en tant qu'observateur, aux séances de la Commission à l'exception des discussions sur les avis.</p>		<p>Art. 24.</p> <p>§ 1. Voor de vervulling van haar opdrachten en op verzoek van een of meer van haar leden kan de Commissie alle personen of deskundigen raadplegen of horen.</p> <p>De Commissie kan de overheidsspelers bijeenroepen.</p> <p>§ 2. De leden van de regering of hun vertegenwoordigers mogen de sessies van de Commissie bijwonen als waarnemer in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden, met uitzondering van de besprekingen over de adviezen.</p>
<p>Art. 25.</p> <p>§1^{er} La Commission remet au Gouvernement et au Parlement, au plus tard le 30 avril de chaque année, un rapport sur ses activités de l'année civile écoulée.</p>		<p>Art. 25.</p> <p>§ 1. De Commissie verstrekt uiterlijk op 30 april van elk jaar aan de Regering en het Parlement een verslag over haar werkzaamheden van het afgelopen kalenderjaar.</p>

<p>§ 2. Les avis de la Commission sont publiés sur l'un des sites internet de la Région selon les modalités déterminées par le Gouvernement.</p>		<p>§ 2. De adviezen van de Commissie worden gepubliceerd op de website van Brussel Mobiliteit volgens de nadere regels bepaald door de regering.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 26.</p> <p>§ 1^{er}. La Commission est composée d'un Président et d'un Vice-Président, d'experts indépendants ainsi que de membres représentants les intérêts des différents acteurs actifs en matière de mobilité, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les organismes régionaux ; b) les pouvoirs locaux ; c) les opérateurs de mobilité publics ; d) les opérateurs de mobilité privés ; e) les usagers ; f) les acteurs socio-économiques, les acteurs de l'environnement et du développement durable, de la santé publique et de la sécurité publique. <p>§ 2. Les membres de la Commission sont désignés de manière à respecter un équilibre linguistique et une représentation équilibrée entre hommes et femmes conformément à l'ordonnance du 27 avril 1995 portant introduction d'une représentation équilibrée des hommes et femmes dans les organes consultatifs.</p> <p>Au moins un tiers des membres appartient au groupe linguistique le moins nombreux. L'appartenance des membres à l'un ou l'autre groupe linguistique est confirmée par l'Exécutif.</p> <p>§ 3. Le Gouvernement détermine la composition de la Commission avec les organismes représentatifs et les autorités visés au paragraphe 1^{er}.</p> <p>§ 4. Le Ministre de la Mobilité nomme sur base de la liste arrêtée par le Gouvernement les membres de la Commission sur proposition des différents organismes et autorités en veillant à ce que la composition de la Commission soit équilibrée et représentative conformément au paragraphe 2.</p> <p>§ 5. Les membres de la Commission sont nommés pour une durée de cinq ans, renouvelable. Le Ministre de la Mobilité désigne les membres de la Commission au terme de l'année pendant laquelle intervient le renouvellement complet du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale. Toutefois, les membres de la Commission restent en fonction jusqu'à la nomination effective des nouveaux membres.</p>		<p style="text-align: center;">Art. 26.</p> <p>§ 1. De Commissie bestaat uit een voorzitter en een vicevoorzitter, onafhankelijke deskundigen en leden die de belangen vertegenwoordigen van de verschillende spelers die actief zijn op het gebied van mobiliteit, met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de gewestelijke instellingen; b) de plaatselijke besturen; c) de publieke mobiliteitsoperatoren; d) de private mobiliteitsoperatoren; e) de gebruikers; f) de sociaaleconomische spelers, de spelers inzake leefmilieu en duurzame ontwikkeling, gezondheidszorg en openbare veiligheid. <p>§ 2. De commissieleden worden benoemd met inachtneming van een taalevenwicht en een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen overeenkomstig de ordonnantie van 27 april 1995 houdende invoering van een evenwichtige vertegenwoordiging van mannen en vrouwen in adviesorganen.</p> <p>Minstens een derde van de leden behoort tot de kleinere taalgroep. Het lidmaatschap van de leden van een van beide taalgroepen wordt bevestigd door de Executieve.</p> <p>§ 3. De Regering bepaalt de samenstelling van de Commissie met de in paragraaf 1 bedoelde representatieve instellingen en autoriteiten aan.</p> <p>§ 4. De minister van Mobiliteit benoemt de commissieleden op basis van de door de regering vastgestelde lijst, op voordracht van de verschillende instellingen en overheden, waarbij de minister erop toeziet dat de samenstelling van de Commissie evenwichtig en representatief is overeenkomstig paragraaf 2.</p> <p>§ 5. De commissieleden worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar. De minister van Mobiliteit benoemt de leden van de Commissie op het einde van het jaar waarin de volledige vernieuwing van de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest plaatsvindt. De commissieleden blijven echter in functie tot de effectieve benoeming van de nieuwe leden.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 27.</p> <p>§ 1^{er}. La Commission peut organiser des sections spécialisées chargées d'instruire des problématiques particulières d'initiative ou sur demande.</p> <p>La liste des sections spécialisées est arrêtée par le Ministre de la Mobilité.</p> <p>§ 2. Les sections spécialisées formulent des recommandations générales au demandeur ainsi</p>		<p style="text-align: center;">Art. 27.</p> <p>§ 1. De Commissie kan op eigen initiatief of op verzoek gespecialiseerde afdelingen oprichten om bijzondere kwesties te behandelen.</p> <p>De lijst van gespecialiseerde afdelingen wordt vastgesteld door de minister van Mobiliteit.</p> <p>§ 2. De gespecialiseerde afdelingen verstrekken algemene aanbevelingen aan de verzoekers en verstrekken aanbevelingen inzake adviezen aan</p>

<p>que des recommandations d'avis à la Commission. La Commission prendra acte des recommandations et des avis formulés par les sections spécialisées.</p> <p>§ 3. Les sections spécialisées peuvent être composées d'acteurs qui ne sont pas membres de la Commission.</p>		<p>de Commissie. De Commissie zal akte nemen van de aanbevelingen en adviezen van de gespecialiseerde afdelingen.</p> <p>§ 3. De gespecialiseerde afdelingen kunnen worden samengesteld uit spelers die geen commissielid zijn.</p>
<p>Art. 28.</p> <p>§ 1er. Le Gouvernement arrête les règles de fonctionnement de la Commission ainsi que des sections spécialisées visées à l'article 27.</p> <p>§ 2. À l'exception des fonctionnaires représentant leur administration, le Gouvernement peut décider d'attribuer des jetons de présence aux membres de la Commission. Le cas échéant, il détermine leurs conditions d'octroi et leur montant.</p>		<p>Art. 28.</p> <p>§ 1. De regering bepaalt de werkingsregels van de Commissie en van de in artikel 27 bedoelde gespecialiseerde afdelingen.</p> <p>§ 2. Met uitzondering van de beambten die hun administratie vertegenwoordigen, kan de regering beslissen zitpenningen toe te kennen aan de leden van de Commissie. Zo nodig bepaalt zij hun toekenningsvoorwaarden en hun bedrag.</p>
<p>Art. 29.</p> <p>Les frais de fonctionnement de la Commission et de son secrétariat sont à charge de la division 12 du budget régional.</p>		<p>Art 29.</p> <p>De werkingskosten van de Commissie en haar secretariaat zijn ten laste van afdeling 12 van de gewestbegroting.</p>
<p>Chapitre IV - Traitement des données à caractère personnel</p>		<p>Hoofdstuk IV - Verwerking van persoonsgegevens</p>
<p>Art. 30.</p> <p>§ 1^{er}. Le Gouvernement désigne au sein de son administration l'entité responsable du traitement des données à caractère personnel en vue de suivre l'évolution de la mobilité et de la sécurité routière bruxelloise.</p> <p>§ 2. Les finalités pour lesquelles l'entité, visée au paragraphe 1^{er}, traite des données à caractère personnel sont :</p> <p>1° la création d'échantillons de population et la prise de contact y afférentes en vue de la réalisation d'enquêtes liées aux comportements, satisfactions et perceptions en lien avec la politique de mobilité et de sécurité routière ;</p> <p>2° la réalisation d'études, d'enquêtes et d'analyses visant à contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière sur la base des données issues de différentes sources de données ;</p> <p>3° la mise en place d'outils d'analyse et de modélisations des déplacements, comportements et flux de mobilité et de sécurité routière sur la base du résultat des enquêtes et sur la base des données issues de différentes sources de données, permettant de contribuer à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la politique de mobilité et de sécurité routière bruxelloise.</p> <p>§ 3. Les personnes concernées par ces traitements sont les personnes ayant leur résidence habituelle en Belgique et les personnes qui se déplacent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.</p>		<p>Art. 30.</p> <p>§ 1. De regering wijst bij haar bestuur de entiteit aan die verantwoordelijk zal zijn voor de verwerking van persoonsgegevens om de evolutie van de Brusselse mobiliteit en van de verkeersveiligheid op te volgen.</p> <p>§ 2. Dit zijn de doelstellingen waarvoor de eenheid bedoeld in paragraaf 1 persoonsgegevens verwerkt:</p> <p>1° het samenstellen van steekproeven van de bevolking en het contacteren van de betrokkenen met het oog op het afnemen van enquêtes naar gedrag, tevredenheid en percepties in verband met het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid;</p> <p>2° de uitvoering van studies, enquêtes en analyses die tot doel hebben bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen;</p> <p>3° de invoering van tools voor analyse en modellering van verplaatsingen, mobiliteitsgedrag en -stromen en verkeersveiligheid op basis van het resultaat van de enquêtes en op basis van gegevens afkomstig uit verschillende bronnen met als doel bij te dragen tot de uitwerking, uitvoering, opvolging, evaluatie en verbetering van het Brusselse mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.</p> <p>§ 3. De personen van wie de gegevens verwerkt worden, zijn personen die gewoonlijk in België</p>

<p>§ 4. Les données à caractère personnel traitées pour les finalités visées au § 2 peuvent être communiquées aux catégories suivantes de destinataires, en vue de la réalisation de ces finalités ou des finalités compatibles ou de finalités fondées sur l'article 6.1.c) ou 6.1.e) du RGPD, conformément aux exigences de l'article 6.3 du RGPD :</p> <p>1° Des tiers de confiance au sens de l'article 188 1°, de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;</p> <p>2° Des intégrateurs de services notamment au sens de l'article 2, 1°, de l'ordonnance du 8 mai 2014 portant création et organisation d'un intégrateur de services bruxellois ;</p> <p>3° Des autorités publiques ;</p> <p>4° Des établissements d'enseignements ;</p> <p>5° Les entités mandatées dans le cadre de marchés publics ou de contrats de sous-traitance avec le responsable du traitement, telles que des bureaux d'études ;</p> <p>6° Les autorités statistiques visées à l'article 1er, 17°, de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique ;</p> <p>7° Les entités reconnues comme entités de recherche par Eurostat, et les autres acteurs poursuivant une finalité de recherche scientifique ou historique ;</p> <p>8° Le service des archives visé par l'article 2, 4°, de l'ordonnance du 19 mars 2009 relative aux archives de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>§ 5. Lorsque des données sont traitées pour plusieurs finalités, ces données sont conservées durant la durée de conservation la plus longue.</p>		<p>verblijven en personen die zich verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>§ 4. De persoonsgegevens die voor de in § 2 bedoelde doeleinden worden verwerkt, kunnen worden meegedeeld aan de volgende categorieën ontvangers, met het oog op de verwezenlijking van deze doeleinden of verenigbare doeleinden of doeleinden op basis van artikel 6.1.c) of 6.1.e) van de AVF, overeenkomstig de vereisten van artikel 6.3 van de AVG:</p> <p>1° Derde vertrouwenspersonen in de zin van artikel 188, 1° van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;</p> <p>2° Dienstenintegratoren, meer bepaald in de zin van artikel 2, 1° van de ordonnantie van 8 mei 2014 betreffende de oprichting en organisatie van een gewestelijke dienstenintegrator;</p> <p>3° Overheidsdiensten;</p> <p>4° Onderwijsinstellingen;</p> <p>5° Entiteiten die gemachtigd zijn in het kader van overheidsopdrachten of onderaannemingscontracten met de verwerkingsverantwoordelijke, zoals adviesbureaus;</p> <p>6° De statistische diensten bedoeld in artikel 1, 17° van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek;</p> <p>7° De entiteiten die door Eurostat als onderzoeksentiteiten zijn erkend, en andere actoren die een wetenschappelijk of historisch doel nastreven;</p> <p>8° de archiefdienst bedoeld in artikel 2, 4° van de ordonnantie van 19 maart 2009 betreffende de archieven van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>§ 5. Als de gegevens voor meerdere doeleinden verwerkt worden, is de langste bewaartermijn van toepassing.</p>
<p>Art. 31.</p> <p>§ 1^{er}. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30 § 2, 1° des données suivantes sont traitées :</p> <p>a) Afin de pouvoir assurer la représentativité de l'échantillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Âge ; - Sexe ou genre ; - composition du ménage ; - Lieu de résidence ; - Le secteur statistique du lieu de travail ; - Niveau d'études ; - Position socio-économique ; - Personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ; - Secteur d'activité professionnelle ; - Propriétaire et/ou usager d'un véhicule immatriculé en Belgique ; 		<p>Art. 31</p> <p>§1 Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 1° beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:</p> <p>a) Om de representativiteit van de steekproef te waarborgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leeftijd, - Geslacht of gender, - Samenstelling van het huishouden, - Woonplaats, - Statistische sector van de werkplaats, - Opleidingsniveau, - Socio-economische positie, - Persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit, - Beroepsactiviteitssector,

<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaire et/ou usager d'un véhicule de société ; - Propriétaire et/ou usager selon un type de motorisation particulière. <p>b) Afin de pouvoir contacter les personnes faisant partie de l'échantillon constitué, les données suivantes sont traitées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nom ; - Prénom ; - Adresse postale complète de leur domicile ; - Téléphone ; - Adresse électronique ; - Langue de correspondance. <p>§ 2. Les données à caractère personnel en question proviennent des sources suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Banque Carrefour des Entreprises, - La Banque Carrefour de la Sécurité Sociale, - La Banque Carrefour des véhicules, - Belcotax, - Le Censur, - La DIV, - L'ONSS, - Le Registre national, - Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois. <p>§ 3. Le responsable de traitement desdites sources ou un tiers de confiance, assure la création de l'échantillon de manière indépendante, en garantissant l'équité et l'absence de biais dans la méthode de sélection, ainsi que l'envoi du courrier d'invitation de participation à l'enquête.</p> <p>Les personnes qui ne répondent pas aux invitations à participer aux enquêtes reçoivent maximum trois rappels.</p> <p>§ 4. Les données à caractère personnel traitées à cette fin sont conservées le temps nécessaire à la création de l'échantillon et à la réalisation de la collecte des données auprès des personnes sélectionnées et au maximum dix-huit mois.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Eigenaar en/of gebruiker van een voertuig ingeschreven in België, - Eigenaar en/of gebruiker van een bedrijfsvoertuig, - Eigenaar en/of gebruiker volgens type motorisatie. <p>b) Om de in de steekproef opgenomen personen te kunnen contacteren, worden volgende gegevens verwerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naam, - Voornaam, - Volledig postadres van hun woonplaats, - Telefoon, - E-mailadres, - Correspondentietaal. <p>§ 2 De betreffende persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Kruispuntbank van de Ondernemingen, - De Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, - De Kruispuntbank van de Voertuigen, - Belcotax, - Censur, - DIV, - RSZ, - Rijksregister, - De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut. <p>§3 De verwerkingsverantwoordelijke van voornoemde bronnen of een derde vertrouwenspersoon zorgt onafhankelijk voor de samenstelling van de steekproef en waarborgt gelijkheid en afwezigheid van vooringenomenheid in de selectiemethode, alsook de verzending van de uitnodigingsbrief voor deelname aan de enquête.</p> <p>De personen die niet antwoorden op de uitnodigingen voor deelname aan enquêtes krijgen maximum drie herinneringen.</p> <p>§4 De daartoe verwerkte persoonsgegevens worden zolang bewaard als nodig is om de steekproef samen te stellen en de gegevens bij de geselecteerde personen in te winnen, en maximaal gedurende 18 maanden..</p>
<p>Art. 32.</p> <p>§ 1^{er}. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, §2, 2°, les données suivantes peuvent être traitées :</p> <p>a) Les données à caractère personnel relatives aux accidents de la circulation et traitées en vue de réaliser des enquêtes, études et analyses visant à améliorer la sécurité routière :</p> <p>1° concernant les circonstances des accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordonnées géographiques des accidents ; - Horodatage des accidents, - Description des accidents ; - Causes des accidents ; 		<p>Art. 32</p> <p>§1 Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 2° beoogde doeleinde kunnen volgende gegevens worden verwerkt:</p> <p>a) Persoonsgegevens met betrekking tot verkeersongevallen die verwerkt worden met het oog op enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de verkeersveiligheid:</p> <p>1° wat betreft de omstandigheden van de ongevallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geografische locatie van de ongevallen, - Datum en tijdstip van de ongevallen,

<ul style="list-style-type: none"> - Circonstances accentuant la gravité de l'accident. <p>2° concernant les personnes et véhicules impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Âge ; - Sexe ou genre ; - Gravité des blessures ; - Résultat du test d'alcoolémie ; - Résultat du test de dépistage de drogues ; - Résultat du test de dépistage de médicaments ; - Type d'usager ; - Type de véhicule ; - Type de carburant ; - Poids et dimensions du véhicule ; - Puissance fiscale ; - Poids du véhicule ; - Norme Euro ; - Régime d'utilisation du véhicule ; - Marque du véhicule ; - Possession d'un permis de conduire pour le véhicule utilisé et la date de ce permis. <p>b) Les données non relatives aux accidents de la circulation et traitées afin de réaliser d'autres types d'enquêtes, études et analyses visant à améliorer la mobilité et la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale :</p> <p>1° Concernant les personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Âge ; - Sexe ou genre ; - Secteur statistique du domicile ; - Type de logement ; - Possession/accès à un garage privé ; - Secteur statistique de l'adresse précédente en Région de Bruxelles-Capitale ou code postal de l'adresse précédente si celle-ci se situait dans une autre Région ; - Composition de ménage ; - Catégorie de revenus à disposition du ménage ; - Locataire ou propriétaire de son logement ; - Personne porteuse de handicap ayant un impact sur sa mobilité ou non ; - Titulaire d'un permis de conduire ou non. <p>2° Concernant la situation professionnelle des personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niveau d'études ; - Secteur statistique de l'adresse professionnelle ; - Position socio-économique ; - Type de prestation et horaires de travail ; - Possibilité de télétravail ; - Usage d'une voiture de société ; - Intervention de l'employeur dans les frais de déplacement ; - Présence d'un parking sur le lieu de travail ; - Covoiturage. <p>3° Concernant les véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Type de véhicule ; - Motorisation du véhicule ; - Pays d'origine du véhicule ; - Norme Euro du véhicule ; - Puissance du véhicule ; - Poids et dimensions du véhicule ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschrijving van de ongevallen, - Oorzaken van de ongevallen, - Omstandigheden die de ernst van het ongeval verhogen. <p>2° wat betreft de bij de ongevallen betrokken personen en voertuigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leeftijd, - Geslacht of gender, - Ernst van de verwondingen, - Resultaat van de alcoholtest, - Resultaat van de drugtest, - Resultaat van de medicatietest, - Type gebruiker, - Soort voertuig, - Soort brandstof, - Fiscaal vermogen, - Gewicht van het voertuig, - Euronorm, - Gebruiksregeling van het voertuig, Voertuigmerk, - Bezit van een rijbewijs voor het gebruikte voertuig en de datum van dit rijbewijs. <p>b) Gegevens die geen verkeersongevallen betreffen en die verwerkt worden met het oog op andere enquêtes, studies en analyses ter verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:</p> <p>1° Wat betreft de personen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leeftijd, - Geslacht of gender, - Statistische sector van de woonplaats, - Type woning, - Al dan niet bezit van of toegang tot een privégarage, - Statistische sector van vorig postadres in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of postcode van het vorige adres als dit zich in een ander Gewest bevindt, - Samenstelling van het huishouden, Inkomenscategorie van het huishouden, - Huurder of eigenaar van zijn of haar woning, - Persoon met een handicap die gevolgen heeft voor zijn of haar mobiliteit, - Al dan niet houder van een rijbewijs. <p>2° wat betreft de beroepssituatie van de personen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opleidingsniveau, - Statistische sector van het beroepsadres, - Socio-economische positie, - Type prestatie en werktijden, - Mogelijkheid tot telewerk, - Gebruik van een bedrijfsvoertuig, - Tegemoetkoming van de werkgever in de verplaatsingskosten, - Aanwezigheid van parkeergelegenheid op de werkplaats, - Carpooling. <p>3° Wat betreft voertuigen:</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> - Âge du véhicule ou date de la première immatriculation ; - Date de la dernière immatriculation ; - Régime d'utilisation du véhicule ; - Secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire ; - secteur statistique du domicile/siège/social ou d'exploitation de l'utilisateur ; - Pseudo-identifiant du véhicule. <p>4° Concernant les données issues de caméras ANPR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pseudo-identifiant du véhicule ; - Pays d'origine ; - Type de véhicule ou d'utilisateur ; - Horodatage de la détection du véhicule ; - Identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule. <p>5° Concernant les données issues de matériel embarqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flux de déplacements ; - Données temporelles des flux de déplacements ; - Zones de stationnement. <p>§ 2 Les données à caractère personnel visées proviennent des sources suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Registre national ; - La Banque Carrefour des Entreprises ; - La Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ; - La DIV ; - La Banque Carrefour des véhicules ; - Belcotax ; - Census ; - Demobel ; - Safe.Brussels ; - Statbel ; - L'Institut bruxellois de Statistique et d'Analyse ; - La Police fédérale – Direction de l'information policière et ICT – Service Politique et Gestion (BIPOL) ; - SPF Santé ; - Les hôpitaux ; - VIAPASS ; - Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois. <p>§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées le temps nécessaire à la réalisation des enquêtes, études et analyses et au maximum quinze ans.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Soort voertuig, - Motorisatie van het voertuig, - Land van oorsprong van het voertuig, - Euronorm van het voertuig, - Vermogen van het voertuig, - Gewicht en afmetingen van het voertuig, - Ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving; - Datum van de laatste inschrijving, - Gebruiksregeling van het voertuig - Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de gebruiker - Pseudo-identificatie van het voertuig. <p>4° Voor de gegevens afkomstig van de ANPR-camera's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pseudo-identificatie van het voertuig, - Land van oorsprong, - Type voertuig of gebruiker, - Datum en tijdstip van de detectie van het voertuig, - Identificatie of locatie van de camera die het voertuig gedetecteerd heeft. <p>5° Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verplaatsingsstromen; - Tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen; - Parkeerzones. <p>§ 2 De bedoelde persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het Rijksregister, - de Kruispuntbank van Ondernemingen, - de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, - de DIV, - de Kruispuntbank van de voertuigen - Belcotax, - Census, - Demobel - Safe.brussels, - Statbel, - het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse, - De federale politie – Directie van de politieke informatie en de ICT-middelen – Afdeling Beleid en Beheer (BIPOL), - FOD Volksgezondheid, - Ziekenhuizen, - VIAPASS, - De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut. <p>§3 De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden bewaard zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de enquêtes, studies en analyses en maximaal gedurende vijftien jaar.</p>
<p>Art. 33</p> <p>§ 1^{er}. Pour réaliser les traitements découlant de la finalité visée à l'article 30, §2, 3°, les données suivantes sont traitées :</p> <p>a) Concernant les véhicules :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Type de véhicule ; - Motorisation du véhicule ; 		<p>Art. 33</p> <p>§1 Om de verwerkingen te verrichten die voortvloeien uit het in artikel 30 § 2, 3° beoogde doeleinde worden volgende gegevens verwerkt:</p> <p>a) Wat betreft de voertuigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soort voertuig, - Motorisatie van het voertuig,

<ul style="list-style-type: none"> - Pays d'origine du véhicule ; - Norme Euro du véhicule ; - Puissance du véhicule ; - Âge du véhicule ou date de la première immatriculation - Date de la dernière immatriculation ; - Régime d'utilisation du véhicule (propriété, leasing privé ou leasing professionnel) ; - Secteur statistique du domicile/siège social ou d'exploitation du propriétaire ; - Secteur statistique du domicile/siège social de l'utilisateur ; - Pseudo-identifiant du véhicule. <p>b) Concernant les données issues de caméras ANPR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pseudo-identifiant du véhicule ; - Pays d'origine ; - Horodatage de la détection du véhicule ; - Identifiant ou position de la caméra ayant détecté le véhicule. <p>c) Concernant les données issues de matériel embarqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flux de déplacements ; - Données temporelles des flux de déplacements ; - Zones de stationnement ; <p>§ 2. Les données à caractère personnel en question peuvent provenir des sources suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Safe.Brussels ; - La DIV ; - VIAPASS ; - Les administrations bruxelloises et organismes d'intérêt public bruxellois. <p>§ 3. Les données à caractère personnel récoltées à cette fin sont conservées au maximum deux ans.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Land van oorsprong van het voertuig, - Euronorm van het voertuig, - Vermogen van het voertuig, - Ouderdom van het voertuig of datum van eerste inschrijving, Datum van de laatste inschrijving, - Gebruiksregeling van het voertuig (eigendom, privéleasing of beroepsleasing), - Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke of exploitatiezetel van de eigenaar, - Statistische sector van de woonplaats/maatschappelijke zetel van de gebruiker - Pseudo-identificatie van het voertuig. <p>b) Betreffende de gegevens afkomstig van de ANPR-camera's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pseudo-identificatie van het voertuig, - Land van oorsprong, - Datum en tijdstip van registratie van het voertuig, - Identificatie of locatie van de camera die het voertuig geregistreerd heeft. <p>c) Wat betreft de gegevens afkomstig van boordsystemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verplaatsingsstromen; - Tijdsgegevens van de verplaatsingsstromen; - Parkeerzones. <p>§ 2 De betreffende persoonsgegevens zijn afkomstig van volgende bronnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Safe.Brussels; - DIV; - VIAPASS; - De Brusselse besturen en instellingen van openbaar nut. <p>§3 De daartoe ingezamelde persoonsgegevens worden maximaal twee jaar bewaard.</p>
<p style="text-align: center;">Art. 34.</p> <p>Le Gouvernement peut arrêter, pour chacune des finalités visées à l'article 30, des modalités supplémentaires applicables.</p> <p>Ces arrêtés seront soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.</p>		<p style="text-align: center;">Art. 34</p> <p>De regering kan voor elk van de in artikel 30 bedoelde doeleinden bijkomende nadere toepassingsregels bepalen.</p> <p>Deze besluiten moeten ter advies worden voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.</p>
<p>CHAPITRE V - Codification</p>		<p>HOOFDSTUK V - Codificatie</p>
<p style="text-align: center;">Art. 35.</p> <p>Le Gouvernement peut codifier et mettre en concordance les dispositions législatives en vigueur mentionnées ci-après, ainsi que leurs arrêtés d'exécution, en y apportant les modifications qui se recommandent dans un but de simplification formelle, sans qu'il puisse être porté atteinte aux principes inscrits dans ces dispositions:</p> <p>a) La présente ordonnance ;</p>		<p style="text-align: center;">Art. 35.</p> <p>De regering kan overgaan tot codificatie en harmonisatie van de hierna vermelde geldende wettelijke bepalingen en uitvoeringsbesluiten daarvan, door daarin de nodige wijzigingen aan te brengen met het oog op vormelijke vereenvoudigingen, onverminderd de beginselen vervat in deze bepalingen:</p> <p>a) deze ordonnantie;</p>

<p>b) L'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la région de Bruxelles-capitale ;</p> <p>c) L'ordonnance du 25 novembre 2010 réglant l'exploitation d'un service public de location automatisée de vélos ;</p> <p>d) L'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion des infrastructures routières ;</p> <p>e) L'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;</p> <p>f) L'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile ;</p> <p>g) L'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis ;</p> <p>h) L'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Le Gouvernement est également habilité à adapter les références aux dispositions codifiées en vertu de l'alinéa 1er qui sont contenues dans d'autres ordonnances.</p>		<p>b) De ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>c) De ordonnantie van 25 november 2010 tot regeling van de uitbating van een openbaar geautomatiseerd fietsverhuursysteem;</p> <p>d) De ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de weginfrastructuur;</p> <p>e) De ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;</p> <p>f) de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto;</p> <p>g) de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende de taxidiensten;</p> <p>h) de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>De regering is ook gemachtigd om verwijzingen naar de in lid 1 gecodificeerde bepalingen die in andere ordonnanties zijn opgenomen, aan te passen.</p>
CHAPITRE VI - Dispositions modificatives		HOOFDSTUK VI - Wijzigingsbepalingen
<p style="text-align: center;">Art. 36.</p> <p>Dans l'article 126, §11 3° du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) du 9 avril 2004, le paragraphe 11, 3° est remplacé par ce qui suit :</p> <p>« 3° aux prescriptions réglementaires du plan régional de mobilité pour autant que cette dérogation ait été approuvée par Bruxelles Mobilité. »</p>		<p style="text-align: center;">Art. 36.</p> <p>In artikel 126, § 11, lid 3, van van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 9 april 2004 wordt paragraaf 11, derde lid vervangen door het volgende:</p> <p>"3° de reglementaire voorschriften van het Gewestelijk mobiliteitsplan, op voorwaarde dat deze afwijking door Brussel Mobiliteit is goedgekeurd. "</p>
<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>Dans l'article 177 § 2 du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit :</p> <p>« 3° Bruxelles Mobilité, lorsque la demande concerne des actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics visés à l'article 189/1. L'avis porte sur la conformité de la demande avec les plans régional et communal de mobilité. »</p>		<p style="text-align: center;">Art. 37.</p> <p>In artikel 177, § 2, van hetzelfde Wetboek wordt het derde lid vervangen door het volgende:</p> <p>"3° Brussel Mobiliteit, indien de aanvraag handelingen en werken aan verkeerswegen en openbare ruimten betreft zoals bedoeld in artikel 189/1. Het advies heeft betrekking op de overeenstemming van de aanvraag met de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen"</p>
<p style="text-align: center;">Art. 38.</p> <p>Dans l'article 189/1, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots « l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact</p>		<p style="text-align: center;">Art. 38.</p> <p>In artikel 189/1, lid 1 van hetzelfde Wetboek, worden de woorden "de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van</p>

en matière de mobilité » sont remplacés par « l'ordonnance du XXX instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière ».		sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit." vervangen door "de ordonnantie van XXX tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid en tot opheffing van de ordonnantie van 26 juli 2013".
Chapitre VII. Dispositions transitoires		Hoofdstuk VII. Overgangsbepalingen
Art. 39. Le plan régional de mobilité adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par l'arrêté du 25 mars 2021 fait fonction de PRM au sens de la présente ordonnance jusqu'à l'adoption d'un PRM conformément à la présente ordonnance. Les délais prévus par la présente ordonnance et découlant de l'adoption du PRM commencent à courir à la date du 25 mars 2021.		Art. 39. Het gewestelijk mobiliteitsplan zoals op 25 maart 2021 goedgekeurd door de regering, geldt als het GMP in de zin van deze ordonnantie totdat een nieuw GMP overeenkomstig deze ordonnantie is vastgesteld. De in deze ordonnantie vastgestelde termijnen die voortvloeien uit de vaststelling van het GMP gaan in op 25 maart 2021.
Chapitre VIII. Dispositions abrogatoires		Hoofdstuk VIII. Opheffingsbepalingen
Art. 40. L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité est abrogée.		Art. 40. De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit wordt opgeheven.
Chapitre IX. Entrée en vigueur		Hoofdstuk IX. Inwerkingtreding
Art. 41. La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jours qui suit sa publication au Moniteur belge, à l'exception du chapitre III qui entre en vigueur à une date fixée par la Gouvernement et qui coïncide avec l'entrée en vigueur des mesures nécessaires à son exécution.		Art. 41. Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag na de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van hoofdstuk III, dat in werking treedt op een datum bepaald door de regering, die samenvalt met de inwerkingtreding van de maatregelen noodzakelijk voor de uitvoering ervan.
Bruxelles, le xx/xx/2023		Brussel, xx/xx/2023
Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,		Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional,		De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Bi-culturele Zaken van gewestelijk Belang.
La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière		De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid

Elke Van
den Brandt
(Signature)

Digitally signed by
Elke Van den
Brandt (Signature)
Date: 2023.04.12
15:52:38 +02'00'