



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

16 DÉCEMBRE 2025

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

PROJET D'ORDONNANCE

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

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par Mounir Laarissi (FR)

GEWONE ZITTING 2025-2026

16 DECEMBER 2025

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door Mounir Laarissi (FR)

Ont participé aux travaux de la commission:

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Membres effectifs

Vaste leden

MR	:	Aurélie Czekalski, Amélie Pans, Anne-Charlotte d'Ursel.
PS	:	Jamal Ikazban.
PTB	:	Danaé Michaux Maimone, Oliver Rittweger de Moor.
Les Engagés	:	Mounir Laarissi.
N-VA	:	Gilles Verstraeten.

Membres suppléants

Plaatsvervangers

MR	:	Clémentine Barzin.
PS	:	Latifa Aït Baala.
Les Engagés	:	Sofia Bennani.
Ecolo	:	John Pitseys.
Groen	:	Emile Luhahi.
Team Fouad Ahidar	:	Fouad Ahidar.

Autres membres

Andere leden

PS	:	Isabelle Emmery, Cécile Vainsel.
PTB	:	Abdourahmane Baldé.
DéFI	:	Joëlle Maison.
Onafhankelijken	:	Sonja Hoylaerts.

I. Exposé introductif de la ministre Elke Van den Brandt

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

«Le projet d'ordonnance a pour objet d'établir le cadre législatif relatif aux systèmes de transport intelligents (STI) en Région de Bruxelles-Capitale. Il doit être adopté dans le cadre de la transposition de la directive 2023/2661/UE modifiant la directive 2010/40/UE. Cette directive fixe un cadre général pour le déploiement des STI dans les États membres.

Par STI, on entend des systèmes dans lesquels des technologies de l'information et de la communication sont appliquées dans le domaine du transport routier et les interfaces avec d'autres modes de transport. Les STI servent à améliorer la gestion de la circulation, à renforcer la sécurité du transport routier, à accroître son efficacité en termes d'économie d'énergie et à réduire ses effets sur l'environnement. Il s'agit de permettre notamment des utilisations plus sûres, mieux coordonnées et plus rationnelles des réseaux de transport. Les STI associent ainsi les télécommunications, l'électronique et les technologies de l'information à l'ingénierie des transports afin de planifier, de concevoir, d'exploiter, d'entretenir et de gérer les systèmes de transport.

La nouvelle directive étend la notion des STI aux systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C), qui permettent aux utilisateurs de STI d'interagir et de coopérer en échangeant des messages, même sans se connaître au préalable.

Les exemples de STI et STI-C sont nombreux. On peut citer entre autres:

- des alertes de dangers (routes verglacées ou glissantes, routes fermées);
- des informations précises sur les conditions de circulation;
- des informations en temps réel sur les parkings P+R;
- l'optimisation des feux tricolores pour les véhicules prioritaires;
- l'optimisation des péages pour les véhicules automobiles;
- des planificateurs d'itinéraires;
- des panneaux à messages variables;
- la détection automatique d'incidents par capteurs routiers, notamment dans les tunnels.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Het ontwerp van ordonnantie heeft tot doel het wettelijk kader vast te stellen voor intelligente vervoerssystemen (ITS) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het moet worden aangenomen in het kader van de omzetting van richtlijn 2023/2661/EU tot wijziging van richtlijn 2010/40/EU. Die richtlijn stelt een algemeen kader vast voor de invoering van ITS in de lidstaten.

Onder ITS verstaat men systemen waarin informatie- en communicatietechnologieën worden toegepast op het gebied van het wegvervoer en de interfaces met andere vervoerswijzen. ITS worden gebruikt om het verkeersbeheer te verbeteren, het wegvervoer veiliger te maken, de doeltreffendheid ervan op het gebied van energiebesparing te verhogen en de effecten ervan op het milieu te verminderen. Het gaat er met name om een veiliger, beter gecoördineerd en rationeler gebruik van de vervoersnetwerken mogelijk te maken. ITS combineert dus telecommunicatie, elektronica en informatietechnologie met vervoersengineering om vervoerssystemen te plannen, te ontwerpen, uit te baten, te onderhouden en te beheren.

De nieuwe richtlijn breidt het begrip ITS uit tot C-ITS, oftewel "coöperatieve intelligente vervoerssystemen", waarmee ITS-gebruikers kunnen communiceren en samenwerken door berichten uit te wisselen, zelfs als ze elkaar niet kennen.

Er zijn talrijke voorbeelden van ITS en C-ITS. We kunnen onder andere het volgende noemen:

- waarschuwingen voor gevaren (ijzige of gladde wegen, afgesloten wegen);
- nauwkeurige informatie over de verkeerssituatie;
- realtime-informatie over P+R parkeerplaatsen;
- optimalisatie van verkeerslichten voor prioritaire voertuigen;
- optimalisatie van tolheffingen voor autonome voertuigen;
- routeplanners;
- variabele informatieborden;
- automatische detectie van incidenten door wegsensoren, met name in tunnels.

Plusieurs acteurs sont concernés par cette directive européenne, afin d'obtenir un déploiement coordonné et effectif des STI dans l'ensemble de l'Union européenne.

D'une part, la Commission européenne est chargée par le Parlement européen d'établir des «*spécifications*» ou de lui proposer qu'il établisse des «*normes*» par l'intermédiaire d'actes délégués prenant la forme de règlements-délégués. Ces actes sont donc directement applicables en droit interne et ne nécessitent pas de transposition.

Une spécification est une mesure contraignante adoptée par la Commission européenne assortie de dispositions contenant des exigences, des procédures ou toute autre règle pertinente. Ces spécifications, ainsi que les normes proposées par la Commission européenne au Parlement européen, sont adoptées sur la base de domaines prioritaires repris dans la directive. À l'intérieur de ces domaines prioritaires, des actions prioritaires sont également établies par le Parlement européen et reprises dans la directive. Les spécifications de la Commission européenne et les normes du Parlement européen poursuivent dans les domaines prioritaires et pour des actions prioritaires des objectifs définis par la directive que sont la compatibilité (capacité des dispositifs à fonctionner ensemble), l'interopérabilité (capacité des systèmes à échanger des données) et la continuité (capacité à assurer des services sans interruption sur les réseaux de transport, à travers toute l'Union européenne).

Les États membres doivent transposer cette directive dans leur droit interne pour les cas où certaines spécifications adoptées par la Commission européenne ne prendraient pas la forme d'actes délégués, immédiatement obligatoires. Chaque État membre doit veiller à transposer ces spécifications et à prendre les mesures nécessaires pour que ces spécifications s'appliquent aux applications et services STI et STI-C. Le cadre défini par la présente ordonnance permettra de le faire.

En d'autres termes, le présent projet d'ordonnance transpose l'obligation pour les États membres de prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux spécifications de la Commission européenne dans les cas où celles-ci ne s'imposent pas immédiatement.

Il faut souligner que ce n'est pas aux États membres à fixer les domaines et actions prioritaires: ils sont définis par la directive. Il a cependant été demandé aux États membres de reproduire ces deux notions dans leur réglementation afin d'en avoir une compréhension commune.

La matière est en évolution constante et évoluera aussi au gré des actions entreprises par la Commission européenne. Une habilitation est donc donnée au gouvernement pour mettre en œuvre le déploiement des applications et

Verschillende actoren zijn betrokken bij deze Europese richtlijn om een gecoördineerde en effectieve invoering van ITS in de hele Europese Unie tot stand te brengen.

Eenzijds heeft het Europees Parlement de Europese Commissie opgedragen om "*specificaties*" vast te stellen of er voorstellen aan te doen voor het vaststellen van "*normen*" door middel van gedelegeerde handelingen in de vorm van gedelegeerde verordeningen. Die handelingen zijn dus rechtstreeks van toepassing in het nationale recht en hoeven niet te worden omgezet.

Een specificatie is een bindende maatregel die door de Europese Commissie wordt vastgesteld en die bepalingen bevat met eisen, procedures of andere relevante regels. Deze specificaties, evenals de normen die door de Europese Commissie aan het Europees Parlement worden voorgesteld, worden vastgesteld op basis van prioritaire gebieden die zijn opgenomen in de richtlijn. Binnen de prioritaire gebieden worden ook prioritaire acties vastgesteld door het Europees Parlement en opgenomen in de richtlijn. De specificaties van de Europese Commissie en de normen van het Europees Parlement streven op de prioritaire gebieden en voor prioritaire acties de in de richtlijn vastgestelde doelstellingen na, namelijk compatibiliteit, interoperabiliteit en continuïteit. Compatibiliteit is het vermogen van systemen om samen te werken. Interoperabiliteit is het vermogen van systemen om gegevens uit te wisselen. Continuïteit is het vermogen om ononderbroken diensten te verlenen op vervoersnetwerken door de hele Europese Unie.

De lidstaten moeten deze richtlijn omzetten in hun nationale wetgeving voor gevallen waarin bepaalde door de Europese Commissie vastgestelde specificaties niet de vorm aannemen van gedelegeerde handelingen die onmiddellijk bindend zijn. Elke lidstaat moet ervoor zorgen dat die specificaties worden omgezet en dat de nodige maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de specificaties van toepassing zijn op de ITS- en C-ITS-toepassingen en -diensten. Het door deze ordonnantie vastgestelde kader maakt dat mogelijk.

Met andere woorden, dit ontwerp van ordonnantie zet de verplichting voor de lidstaten om de nodige maatregelen te nemen om te voldoen aan de specificaties van de Europese Commissie om in gevallen waarin die niet onmiddellijk van toepassing zijn.

Er zij op gewezen dat het niet aan de lidstaten is om de prioritaire gebieden en acties vast te stellen: die worden bepaald in de richtlijn. De lidstaten is echter gevraagd deze twee concepten in hun regelgeving over te nemen om tot een gemeenschappelijk begrip te komen.

De materie is voortdurend in ontwikkeling en zal ook evolueren naargelang de maatregelen die de Europese Commissie neemt. De regering krijgt dus de bevoegdheid om de invoering van ITS- en C-ITS-toepassingen en -diensten door

services STI et STI-C dans le cadre des spécifications adoptées par la Commission européenne.

C'est pourquoi plusieurs délégations sont prévues dans le projet d'ordonnance. Un arrêté d'exécution suivra, pour que le cadre régional soit totalement complet, notamment en matière de protection des données. Il conviendra d'y désigner les finalités de traitement, un responsable de traitement et la durée maximale de conservation des données à caractère personnel, comme le préconise le RGPD. Il ne convient pas de régler tous ces aspects pratiques par ordonnance.

En parallèle du projet d'ordonnance, un accord de coopération exécutif est en train d'être rédigé avec les autres Régions et l'autorité fédérale. Cet accord n'est pas législatif et ne nécessite donc pas l'assentiment des assemblées. Il reprendra notamment de nouvelles modalités pour le comité de pilotage STI, le point d'accès national ou encore l'obligation nouvelle de remettre des rapports réguliers à la Commission européenne.»

II. Discussion générale

Amélie Pans rappelle que Bruxelles compte de nombreux exemples de systèmes de transport intelligents, tels que l'information en temps réel sur l'état du trafic, les panneaux à messages variables, les feux «intelligents» donnant priorité aux transports publics, ou encore des applications comme Floya.

Le projet d'ordonnance transpose donc la directive européenne 2023/2661/UE relative aux systèmes de transport intelligents. Une adaptation du régime juridique s'avérerait nécessaire, dans un contexte européen qui a fortement évolué ces dernières années, tant sur le plan technologique que réglementaire. L'ordonnance du 28 mars 2013, en passe d'être abrogée, avait été adoptée dans un autre contexte et se serait révélée, selon la ministre, juridiquement fragile et mal conçue. Pourquoi dès lors avoir attendu douze ans avant de remanier ce texte? Certes, certaines dispositions de la directive ne relèvent pas de la seule compétence régionale et devront être mises en œuvre par le biais d'accords de coopération, mais cela n'a rien de nouveau.

En outre, le délai de transposition expirera dans les prochains jours, le 21 décembre 2025, c'est-à-dire avant que le Parlement ne puisse adopter le projet en séance plénière. Pourquoi le projet a-t-il été déposé si tardivement? L'oratrice en est d'autant plus marrie que le texte a été publié la veille seulement de la réunion de commission, ce qui laisse un délai particulièrement contraint pour une analyse approfondie.

La députée n'est pas opposée par principe aux systèmes de transport intelligents, étant donné qu'ils peuvent, pourvu qu'ils soient correctement conçus et utilisés, contribuer à améliorer l'information des usagers, la sécurité routière et

te voeren in het kader van de door de Europese Commissie vastgestelde specificaties.

Daarom is in dit ontwerp van ordonnantie in verschillende delegaties voorzien. Er zal een uitvoeringsbesluit volgen om het gewestelijke kader volledig te maken, met name op het gebied van gegevensbescherming. Daarin moeten de doeleinden van de verwerking, een verwerkingsverantwoordelijke en de maximale bewaartermijn van persoonsgegevens worden vermeld, zoals aanbevolen in de AVG. Het is niet wenselijk om al die praktische aspecten bij ordonnantie te regelen.

Parallel aan dit ontwerp van ordonnantie wordt momenteel een samenwerkingsakkoord opgesteld met de andere gewesten en de federale overheid. Dat akkoord is niet wetgevend en vereist dus geen goedkeuring door de assemblees. Het zal met name nieuwe nadere regels bevatten voor het ITS-stuurcomité, het nationale toegangspunt en de nieuwe verplichting om regelmatig verslag uit te brengen aan de Europese Commissie.”

II. Algemene bespreking

Amélie Pans wijst erop dat er in Brussel tal van voorbeelden van intelligente vervoerssystemen zijn. Denken we maar aan de realtime-informatieverstrekking over de verkeerssituatie, dynamische borden, slimme verkeerslichten waarbij het openbaar vervoer voorrang krijgt en applicaties zoals Floya.

Het ontwerp van ordonnantie zet de Europese richtlijn 2023/2661/EU over de intelligente vervoerssystemen om. Aangezien de voorbije jaren in Europa zowel op technologisch als op regelgevend vlak heel veel is veranderd, bleek het nodig om de wetgeving aan te passen. De ordonnantie van 28 maart 2013, die weldra zal worden opgeheven, dateert uit een ander tijdperk en zou volgens de minister juridisch wankel en slecht in elkaar geflanst zijn. Waarom heeft men dan twaalf jaar gewacht om aan die tekst te sleutelen? Het klopt dat sommige bepalingen van de richtlijn niet uitsluitend onder de bevoegdheid van het gewest vallen. Zij zullen dus op basis van samenwerkingsakkoorden moeten worden uitgevoerd, maar dat is op zich niets nieuws.

Bovendien verstrijkt de omzettingstermijn binnen enkele dagen, meer bepaald op 21 december 2025. Dat is dus voordat het parlement het ontwerp in een plenaire vergadering kan goedkeuren. Waarom werd het ontwerp zo laat ingediend? Wat de spreekster nog meer tegen de borst stuit, is dat de tekst pas de dag voor de commissievergadering werd vrijgegeven, waardoor er bijzonder weinig tijd was om hem grondig tegen het licht te houden.

Het parlementslicid maakt duidelijk dat ze principieel niet gekant is tegen intelligente vervoerssystemen. Indien ze goed ontworpen zijn en naar behoren worden gebruikt, kunnen ze immers leiden tot een betere informatieverstrekking

la fluidité du trafic à Bruxelles. Toutefois, le cadre juridique de ces instruments doit être rigoureux.

Tout d'abord, une neutralité technologique doit être garantie, de telle sorte qu'aucune technologie, aucun standard, aucune plateforme ne soit favorisé par l'autorité publique. Quelles garanties la ministre peut-elle donner à cet égard?

Ensuite, la mise à disposition et l'accessibilité des données à caractère personnel doivent être proportionnées, dans le respect des règles de protection des données personnelles et économiques. L'avis de l'Autorité de protection des données a-t-il bien été obtenu par le gouvernement?

D'autre part, le projet devra être complété par un futur accord de coopération entre les Régions et l'État fédéral, en vue de déterminer notamment la coordination, le financement et le contrôle des informations par le point d'accès national aux données et les obligations de rapportage européen. L'oratrice est d'avis que le Parlement devrait être associé à l'élaboration de ce futur accord de coopération et qu'on ne saurait se contenter de demander l'assentiment du Parlement après la conclusion de l'accord. Quel est le calendrier envisagé pour la mise en place du point d'accès national? Quel en sera le coût estimé pour la Région?

Les systèmes de transport intelligents doivent rester au service de tous les usagers, et non devenir un instrument pour orienter, contraindre ou pénaliser certains modes de déplacement au nom d'une vision idéologique de la mobilité. La technologie doit servir la liberté de choix et l'efficacité, pas masquer l'échec de politiques de mobilité déconnectées du terrain.

Emile Luhahi se réjouit de la transposition de la directive dans l'ordre juridique bruxellois.

Fouad Ahidar est lui aussi favorable au projet d'ordonnance. La directive 2023/2661/UE a introduit notamment les systèmes de transports intelligents collaboratifs (STI-C), qui permet aux véhicules de communiquer entre eux et de signaler des dangers sur la route. Puisqu'il s'agit d'un texte normatif de nature technique et pour ainsi dire neutre d'un point de vue politique, le député ne voit aucune raison de s'y opposer.

Oliver Rittweger de Moor est plus circonspect. Les instruments de transport intelligents doivent être encadrés par des garanties légales de protection de la vie privée. Or, les garanties inscrites dans le projet sont insuffisantes et c'est pourquoi l'intervenant s'abstiendra. Il est, à titre d'exemple, inacceptable de ne requérir l'anonymisation ou la pseudonymisation des données que lorsque la chose est

pour de gebruikers en het verkeer in Brussel veiliger maken en vlotter laten verlopen. Dergelijke instrumenten moeten echter op een nauwgezette manier wettelijk worden geregeld.

Ten eerste moet de technologische neutraliteit worden gewaarborgd, zodat de overheid geen enkele technologie, norm of platform kan bevoordelen. Welke garanties kan de minister daarover geven?

Ten tweede moeten de terbeschikkingstelling en toegankelijkheid van persoonsgegevens proportioneel zijn, met inachtneming van de regels inzake de bescherming van persoonsgegevens en economische gegevens. Heeft de regering het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit ontvangen?

Voorts dient het ontwerp te worden aangevuld met een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale overheid, dat onder meer de coördinatie, de financiering en het toezicht op de gegevensverstrekking via het nationale toegangspunt en de Europese rapporteringsverplichtingen moet regelen. De spreekster is van mening dat het parlement bij de uitwerking van dat toekomstige samenwerkingsakkoord betrokken moet worden. Het volstaat niet om het parlement gewoon te laten instemmen met het akkoord nadat het is gesloten. Wat is het vooropgestelde tijdschema voor de oprichting van het nationale toegangspunt en op hoeveel worden de kosten daarvan voor ons gewest geraamd?

Tot slot moeten intelligente vervoerssystemen een hulpmiddel zijn voor alle gebruikers en mag het niet de bedoeling zijn er een instrument van te maken om bepaalde vervoerswijzen in een bepaalde richting te sturen, te beperken of te benadelen op basis van een ideologische mobiliteitsvisie. Technologie moet vrije keuze en efficiëntie bevorderen en mag niet dienen om een falend mobiliteitsbeleid zonder enige voeling met de praktijk te verhullen.

Emile Luhahi is verheugd over de omzetting van de richtlijn in de Brusselse wetgeving.

Ook **Fouad Ahidar** staat positief tegenover het ontwerp van ordonnantie. Richtlijn 2023/2661/EU heeft onder meer de coöperatieve intelligente vervoerssystemen ingevoerd, waardoor voertuigen met elkaar kunnen communiceren en gevaren op de weg kunnen worden signaleerd. Aangezien het gaat om een normatieve tekst van technische aard die politiek gezien nagenoeg neutraal is, ziet het parlementslid geen reden om zich ertegen te verzetten.

Oliver Rittweger de Moor stelt zich ietwat behoedzamer op. Intelligente vervoerssystemen moeten gepaard gaan met wettelijke waarborgen op het gebied van privacybescherming. De waarborgen die in het ontwerp zijn opgenomen, zijn echter ontoereikend, en daarom zal de spreker zich onthouden bij de stemming. Hij vindt het bijvoorbeeld onaanvaardbaar dat de anonimisering of pseudonimisering

techniquement possible. Il faut respecter le RGPD. L'utilisation à caractère commercial des données doit être limitée aux usagers qui ont marqué leur accord avec cette utilisation. L'avis de l'Autorité de protection des données a-t-il été reçu? Quelle en est la teneur, le cas échéant, en particulier en ce qui concerne l'article 7 du projet?

On peut craindre également que ce projet ne constitue une porte d'entrée pour des mesures contestables, telles qu'un péage urbain ou une taxe de circulation calculée au kilomètre. Le député s'oppose à ce type de mesures intrusives qui alourdissent le prix de la mobilité.

Par ailleurs, il semble que l'une des spécifications de la Commission européenne, adoptées dans le cadre de la directive, promeuve la continuité des services, pour éviter toute interruption sur les réseaux de transport. Cet objectif n'est pas dénué d'ambiguïté. Menace-t-il le droit de grève dans les transports en commun?

Le député tient aussi à ce que les systèmes de transport intelligents bénéficient à tous, sans discrimination. Or, les besoins des zones périphériques et rurales ne sont pas toujours pris en compte. Une mobilité durable doit aussi être inclusive.

L'orateur ne s'opposera pas pour autant au projet d'ordonnance, étant donné qu'il vise à promouvoir la sécurité routière et la coordination du trafic. Le gouvernement devra corriger les faiblesses du texte lors de l'élaboration des arrêtés d'exécution.

Latifa Aït Baala soutient le projet d'ordonnance.

Gilles Verstraeten est irrité par la publication très tardive du projet d'ordonnance, qui est de surcroît d'une nature technique. Vu le peu de temps dont il a disposé pour examiner ce texte, l'intervenant s'abstiendra. Ce n'est pas un travail sérieux. Le Conseil d'État avait rendu son avis sur le projet d'ordonnance dès le 14 juillet 2025. De plus, les parlementaires n'ont pas reçu copie de l'avis de l'Autorité de protection des données. Puisque l'échéance de transposition est de toute façon déjà passée, la commission aurait pu se donner une semaine de plus pour examiner le projet.

Où en est la préparation de l'accord de coopération pour la mise en œuvre de la directive? Comment le Parlement sera-t-il informé de l'exécution que le gouvernement donnera de l'ordonnance en projet? La Région dispose-t-elle déjà des moyens administratifs et budgétaires pour réaliser les spécifications techniques découlant de la directive? Qui sera le propriétaire des données collectées relatives à la circulation? Les opérateurs privés seront-ils obligés de transmettre à l'autorité publique les données dont ils disposent

van gegevens enkel vereist is wanneer dat technisch mogelijk is. De AVG moeten worden nageleefd. Het commerciële gebruik van gegevens moet worden beperkt tot gebruikers die daar hun toestemming voor hebben gegeven. Wordt het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit ontvangen? Zo ja, wat staat erin, in het bijzonder over artikel 7 van het ontwerp?

De vrees bestaat dat dit ontwerp het pad effent voor betwistbare maatregelen, zoals een stadstol of een verkeersheffing berekend per kilometer. Het parlementslid verzet zich tegen dergelijke ingrijpende maatregelen die de mobiliteit een pak duurder maken.

Voorts lijkt het erop dat een van de door de Europese Commissie vastgestelde specificaties die in de richtlijn is opgenomen, aanstuurt op de continuïteit van de dienstverlening om onderbrekingen op de vervoersnetwerken te vermijden. Die doelstelling is niet ondubbelzinnig. Komt het stakingsrecht van het openbaar vervoer daardoor in het gedrang?

Het parlementslid vindt het ook belangrijk dat intelligente vervoerssystemen iedereen ten goede komen, zonder enig onderscheid. Er wordt echter niet altijd rekening gehouden met de behoeften van de gebruikers in de stadsrand en landelijke gebieden. Duurzame mobiliteit moet ook inclusief zijn.

De spreker zal zich desondanks niet tegen het ontwerp van ordonnantie verzetten, aangezien het de verkeersveiligheid en de coördinatie van het verkeer beoogt te bevorderen. De regering zal de zwakke punten van de tekst moeten bijsturen, wanneer ze de uitvoeringsbesluiten opstelt.

Latifa Aït Baala steunt het ontwerp van ordonnantie.

Gilles Verstraeten vindt het ergerlijk dat dit bijzonder technische ontwerp van ordonnantie zo laat werd vrijgegeven. Aangezien hij maar weinig tijd heeft gehad om de tekst onder de loep te nemen, zal hij zich bij de stemming onthouden. Dit is geen ernstige manier van werken. De Raad van State heeft zijn advies over het ontwerp van ordonnantie reeds op 14 juli 2025 uitgebracht. Bovendien hebben de parlementsliden geen kopie van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit ontvangen. Aangezien de omzettingstermijn toch al is verstreken, had de commissie zichzelf een week extra tijd kunnen gunnen om het ontwerp te bestuderen.

Hoever staat het met de voorbereiding van het samenwerkingsakkoord om de richtlijn ten uitvoer te brengen? Hoe zal het parlement op de hoogte worden gehouden over de manier waarop de regering het ontwerp van ordonnantie zal uitvoeren? Beschikt het gewest reeds over de administratieve en budgettaire middelen om de technische specificaties die uit de richtlijn voortvloeien, te implementeren? Wie wordt eigenaar van de verzamelde verkeersdata? Zullen de private operatoren verplicht worden om de data die

et, dans l'affirmative, à quelles conditions? La complexité des règles européennes pourrait-elle nuire aux petits entrepreneurs? Qui contrôle le respect des règles de protection de la vie privée, pour ce qui concerne les systèmes de transport intelligents?

Réponses

La ministre concède d'emblée que le projet d'ordonnance a été déposé au Parlement à une date très proche de l'échéance de transposition. Il a été approuvé en dernière lecture par le gouvernement le 4 décembre 2025, avant d'être déposé au Parlement le 8 décembre. Sa nature particulièrement technique a induit une longue préparation de la transposition par l'administration, en concertation avec les autres entités du Royaume. La Région wallonne et la Région flamande dépasseront elles aussi l'échéance de transposition de la directive. De plus, une publication au *Moniteur belge* à la fin du mois de janvier 2026 devrait permettre à la Belgique d'échapper à une procédure de sanction de la part de la Commission européenne.

Le projet d'ordonnance a été soumis à l'avis du Conseil d'État, de l'Autorité de protection des données et de la Commission régionale de mobilité. Les articles 7, § 5, 8 et 9 de l'avant-projet ont été retirés du projet, à la suite des observations du Conseil d'État.

Pour sa part, l'Autorité de protection des données a attiré l'attention du gouvernement sur les risques inhérents au développement d'application de STI et de STI-C en dehors de toute spécification de la Commission européenne ou de toute norme adoptée par le Parlement européen. Si cette faculté est effectivement octroyée par la directive, elle emporte des risques quant à la protection des données personnelles. Le gouvernement a entendu cette objection et a, en conséquence, modifié l'article 4 de l'avant-projet, de manière à restreindre la délégation au gouvernement, qui sera obligé de se conformer aux spécifications et aux normes européennes.

La Région ne sera pas en mesure de favoriser l'une ou l'autre entreprise, vu ses compétences restreintes au regard des spécifications adoptées par la Commission européenne.

Le dispositif en projet ne devrait emporter aucune incidence budgétaire directe. Cependant, des actes délégués peuvent engendrer des coûts. La coordination et le contrôle du dispositif seront assurés par le comité de pilotage STI régi par l'accord de coopération du 15 juillet 2014, où siègent des représentants des Régions et de l'État fédéral. L'autorité fédérale transposera également l'article 17 de la directive relatif aux obligations de rapportage des États membres. Le point d'accès national (NAP) sera quant à lui géré par l'Institut géographique national (IGN), les coûts y

ze in hun bezit hebben, te delen met de overheid? Zo ja, onder welke voorwaarden? Bestaat het risico dat kleine aanbieders door de complexe Europese regels problemen zullen ondervinden? Wie controleert de naleving van de privacyregels bij intelligente vervoerssystemen?

Antwoorden

De minister geeft toe dat het ontwerp van ordonnantie in extremis, net voor de omzettingstermijn, bij het parlement werd ingediend. De regering heeft het ontwerp op 4 december 2025 in laatste lezing goedgekeurd en heeft het vervolgens op 8 december aan het parlement bezorgd. Door de uiterst technische aard van de tekst had de administratie veel tijd nodig om de omzetting ervan, in overleg met de andere gewesten van het land, voor te bereiden. Ook het Vlaams en het Waals Gewest zullen de omzettingstermijn van de richtlijn niet halen. Als de tekst eind januari 2026 in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt, zal België de sanctieprocedure van de Europese Commissie overigens nog kunnen ontlopen.

Het ontwerp van ordonnantie werd voor advies voorgelegd aan de Raad van State, de Gegevensbeschermingsautoriteit en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De artikelen 7, §5, 8 en 9 van het voorontwerp werden naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State uit het ontwerp geschrapt.

De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft de aandacht van de regering gevestigd op de risico's die gepaard gaan met de ontwikkeling van ITS- en C-ITS-toepassingen buiten de specificaties van de Europese Commissie of de door het Europees Parlement goedgekeurde normen om. Die mogelijkheid wordt weliswaar geboden door de richtlijn, maar houdt risico's in voor de bescherming van persoonsgegevens. De regering heeft dat bezwaar in acht genomen en bijgevolg artikel 4 van het voorontwerp gewijzigd om de delegatie aan de regering in te perken. Die zal zich moeten schikken naar de Europese specificaties en normen.

Het gewest zal niet zomaar een bedrijf kunnen bevoorstellen, aangezien het maar beperkte bevoegdheden heeft ten aanzien van de door de Europese Commissie vastgestelde specificaties.

De ontwerpregeling zou geen directe gevolgen hebben voor de begroting. Gedelegeerde handelingen kunnen evenwel kosten doen ontstaan. De ITS-stuurgroep zal instaan voor de coördinatie van en het toezicht op het systeem. Dat comité bestaat uit vertegenwoordigers van de gewesten en de federale overheid. De werking ervan wordt geregeld door het samenwerkingsakkoord van 15 juli 2014. De federale overheid zal eveneens artikel 17 van de richtlijn in verband met de verplichting voor de lidstaten om verslag uit te brengen omzetten. Het nationale toegangspunt (NAP) zal worden beheerd door het Nationaal Geografisch

afférents étant répartis entre les parties à l'accord de coopération. Les opérateurs privés seront contraints de partager leurs données dans certaines hypothèses. Les données de type STI seront utilisées avec les mêmes précautions que toutes les autres données à caractère personnel.

En réponse à Oliver Rittweger de Moor, la ministre affirme que la notion de continuité des services électroniques ne porte en rien atteinte au droit de grève, qui reste protégé par le droit du travail.

Réplique

Amélie Pans n'a pas été apaisée par les explications de la ministre. Le caractère technique n'excuse en rien la précipitation dont la ministre a fait montre, qui relève bien d'un choix politique. La députée répète que le Parlement devra selon elle être associé à l'élaboration de l'accord de coopération. Elle regrette le manque de précision des réponses de la ministre quant à l'organisation du point d'accès national et à ses incidences financières.

III. Discussion des articles et votes

Articles 1^{er} à 9

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Les articles 2 et 3 sont adoptés par 11 voix et 4 abstentions.

Les articles 4 à 7 sont adoptés par 7 voix et 8 abstentions.

Les articles 8 et 9 sont adoptés par 11 voix et 4 abstentions.

Instituut (NGI). De partijen bij het samenwerkingsakkoord hebben een verdeelsleutel voor de kosten afgesproken. De private operatoren zullen in bepaalde gevallen verplicht zijn om hun gegevens te delen. Met de ITS-gegevens zal even voorzichtig worden omgesprongen als met alle andere persoonsgegevens.

De minister stelt in antwoord op de vraag van Oliver Rittweger de Moor dat de continuïteit van de elektronische dienstverlening geenszins afbreuk doet aan het stakingsrecht, dat beschermd blijft door het arbeidsrecht.

Repliek

Amélie Pans vindt de uitleg van de minister niet geruststellend. Dat dit een technisch dossier is, vormt helemaal geen excuus voor de overhaasting waarmee de minister het heeft aangepakt. Daarmee heeft zij duidelijk een beleidskeuze gemaakt. Het parlamentslid herhaalt dat volgens haar het parlement betrokken moet worden bij het opstellen van het samenwerkingsakkoord. Zij betreurt dat de minister weinig nauwkeurige antwoorden heeft gegeven op de vragen over de werking van het nationale toegangspunt en de financiële impact ervan.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikelen 1 tot 9

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

De artikelen 2 en 3 worden aangenomen met 11 stemmen, bij 4 onthoudingen.

De artikelen 4 tot 7 worden aangenomen met 7 stemmen, bij 8 onthoudingen.

De artikelen 8 en 9 worden aangenomen met 11 stemmen, bij 4 onthoudingen.

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

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 7 voix
et 8 abstentions.

**IV. Stemming over het geheel
van het ontwerp van ordonnantie**

Het geheel van het ontwerp van ordonnantie wordt aange-
nomen met 7 stemmen, bij 8 onthoudingen.

*Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rap-
port.*

Le rapporteur

Mounir LAARISSI

Le président

Jamal IKAZBAN

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

De rapporteur

Mounir LAARISSI

De voorzitter

Jamal IKAZBAN