



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission de la mobilité,
chargée des transports publics,
des travaux publics et de la sécurité
routière**

**RÉUNION DU
MARDI 26 JANVIER 2021**

SESSION 2020-2021

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Mobiliteit,
belast met het Openbaar Vervoer,
de Openbare Werken
en de Verkeersveiligheid**

**VERGADERING VAN
MAANDAG 26 JANUARI 2021**

ZITTING 2020-2021

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 02
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE

Question orale de M. Marc Loewenstein 1

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

concernant "le développement du transport fluvial de marchandises à Bruxelles".

Demande d'explications de Mme Bianca Debaets 4

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le point sur les radars tronçon annoncés".

Discussion – Orateurs :

Mme Bianca Debaets (CD&V)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Question orale de M. Dominiek Lootens-Stael 8

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein 1

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

betreffende "de ontwikkeling van het goederentransport over het water in Brussel".

Vraag om uitleg van mevrouw Bianca Debaets 4

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de stand van zaken van de aangekondigde trajectcontroles".

Bespreking – Sprekers:

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mondelinge vraag van de heer Dominiek Lootens-Stael 8

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

concernant "les récentes attaques de véhicules de la STIB".

betreffende "de recente aanvallen op voertuigen van de MIVB".

101 Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.

105 **QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

105 à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

105 et à M. Alain Maron, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la transition climatique, de l'environnement, de l'énergie et de la démocratie participative,

en aan de heer Alain Maron, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie,

105 concernant "le développement du transport fluvial de marchandises à Bruxelles".

betreffende "de ontwikkeling van het goederentransport over het water in Brussel".

107 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Dans un double objectif de décarbonation des moyens de transport et de décongestion de ses voiries, la Région bruxelloise encourage le recours à des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et moins congestionnants.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest stimuleert het gebruik van milieuvriendelijk vervoer dat tegelijk ook minder files teweegbrengt.*

Le transport de marchandises par voie fluviale répond parfaitement à ce double objectif. En effet, selon Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI), le canal de Bruxelles constitue la seule voie d'accès à la Région qui n'est pas embouteillée et qui est susceptible d'accueillir, sans aménagements supplémentaires, le double de son trafic actuel. Par ailleurs, un transfert modal passant du transport routier au transport fluvial ou les combinant permet de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de manière non négligeable. Ainsi, en 2018, les 7,3 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau au Port de Bruxelles ont permis d'économiser l'équivalent de 680.000 camions dans et autour de la Région, et de 106 tonnes de CO₂.

Goederenvervoer over het water is daarbij een perfect voorbeeld. Volgens Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI) is het kanaal de enige toegangsweg tot het gewest die niet verzadigd is en die zonder investeringen dubbel zoveel verkeer aankan. Daarmee zouden we de CO₂-uitstoot bovendien aanzienlijk terugdringen. De 7,3 miljoen ton die in 2018 via de Haven van Brussel werd getransporteerd, waren bijvoorbeeld goed voor een besparing van 680.000 vrachtwagens en 106 ton CO₂-emissie.

Sur la base de ce constat, le Port de Bruxelles encourage les entreprises à recourir au transport fluvial afin de livrer ou réceptionner des marchandises dans la capitale. Plus encore, et toujours selon BECI, la combinaison des différents modes de transport constitue un véritable potentiel qui permettrait aux entreprises d'optimiser leur chaîne logistique. Par exemple, un commerce du centre-ville peut envisager d'acheminer ses produits par bateau jusqu'aux portes de la ville en passant par le canal. Les produits lui seront ensuite livrés par camionnettes électriques ou vélos-cargos. De nombreuses start-up se sont lancées dans l'offre de solutions innovantes visant, dans la plupart des cas, à rendre le transport plus respectueux de l'environnement.

De Haven van Brussel stimuleert het goederenvervoer over het water. De combinatie van meerdere vervoersmodi heeft volgens BECI een groot potentieel om de logistieketen van bedrijven te verbeteren. Goederen zouden bijvoorbeeld per schip naar de stadsrand en vervolgens met elektrische bestelwagens of fietsen naar de eindbestemming kunnen worden gebracht.

Ces possibilités rejoignent les ambitions régionales de la déclaration de politique générale, laquelle encourage le recours à des entreprises de transport de marchandises proposant des services adaptés au contexte régional. Cela participe à la volonté de la Région d'encourager le transport de marchandises par voie

fluviale afin de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et, ainsi, participer à une mobilité plus apaisée.

¹⁰⁹ Pouvez-vous m'indiquer la part que représente le transport de marchandises par bateau en provenance et à destination de Bruxelles pour les années 2018 à 2020 ?

Pouvez-vous m'indiquer, par rapport au transport routier, les gains chiffrés du transport de marchandises par bateau en matière de coûts pour les entreprises bruxelloises, de coût environnemental et de création d'emplois dans la Région ?

Quelles sont les mesures mises en œuvre pour favoriser la collaboration entre les entreprises livrant par bateau, d'une part, et les start-up actives dans la logistique du dernier kilomètre au moyen de camionnettes électriques ou de vélos-cargos, d'autre part ?

Existe-t-il des freins logistiques ou financiers au développement du canal de Bruxelles pour le transport des marchandises ? Dans l'affirmative, lesquels et quelles solutions sont étudiées pour y remédier ?

¹¹¹ **Mme Elke Van den Brandt, ministre.**- En 2018, le volume du transport de marchandises par bateau en provenance et à destination de Bruxelles, s'agissant du trafic propre du Port de Bruxelles, s'élevait à 5,223 millions de tonnes. Cela représente une progression de près de 50 % par rapport à 1993, date de création de la société du Port de Bruxelles. En 2019, le trafic propre s'élevait à 5,222 millions de tonnes. Nous constatons également une forte augmentation du trafic de conteneurs, de 20 % par rapport à 2018.

La quantité de marchandises en ville par habitant est estimée à plus de 40 tonnes par an, tous secteurs d'activités confondus. Sur cette base, nous pouvons estimer la part modale du Port de Bruxelles à environ 10 % des tonnes transportées.

Il est toutefois difficile de comparer l'impact de ce trafic sur la mobilité en fonction du type de marchandise. En effet, une tonne de colis ne représente pas le même volume qu'une tonne de sable, par exemple. D'après le Port de Bruxelles, le trafic de marchandises par voie d'eau, comparé au transport de marchandises routier, représente une économie de plus de 600.000 camions, soit près de 100.000 tonnes de CO₂, et de 24 millions d'euros en coûts externes. Dans la mesure où un acheminement routier est presque toujours nécessaire pour accéder à la zone portuaire ou la quitter, ces économies sont calculées sur l'ensemble du trajet et ne se concentrent pas seulement sur la Région bruxelloise.

L'évaluation de ces impacts sur la mobilité et l'environnement s'inscrivent dans le cadre du mémorandum du Port de Bruxelles dont l'objectif est la lutte contre le dérèglement climatique à tous les niveaux.

¹¹³ Une étude de la Banque nationale datant de 2016 chiffre l'emploi dans la zone portuaire à 12.000 unités directes et indirectes. Elle

Welk deel van de goederenstroom van en naar Brussel ging van 2018 tot 2020 via het kanaal? Welke baten leverde dat de Brusselse bedrijven op in vergelijking met het transport over de weg? Welke milieukosten werden vermeden? Hoeveel banen leverde het op?

Hoe stimuleert u de samenwerking tussen bedrijven die per schip leveren en startups die de laatste kilometers met elektrische bestelwagens en bakfietsen afleggen?

Hoe werkt u logistieke of financiële belemmeringen weg om het kanaal tot ader voor het goederenverkeer uit te bouwen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans).- *In 2018 werd er 5,223 miljoen ton goederen via de Haven van Brussel vervoerd, een stijging met zo'n 50% sedert de oprichting van het havenbedrijf in 1993. In 2019 ging het om ongeveer hetzelfde tonnage, maar het containervervoer steeg sinds 2018 wel met zomaar eventjes 20%.*

De hoeveelheid goederen van alle activiteitensectoren samen wordt in Brussel op meer dan 40 ton per inwoner en per jaar geraamd, wat betekent dat de Haven van Brussel een aandeel van zowat 10% heeft.

Het is echter moeilijk om de invloed van dat vervoer te water op de mobiliteit te meten. Een ton pakketjes heeft immers een ander volume dan een ton zand. Volgens de Haven van Brussel spaart het totale vervoer te water meer dan 600.000 vrachtwagens of bijna 100.000 ton CO₂ en 24 miljoen euro externe kosten uit. Die besparingen zijn berekend op het hele traject, want er is bijna altijd ook wegvervoer nodig voor de eerste en laatste kilometers.

De evaluatie van de impact op de mobiliteit en het milieu maken deel uit van het memorandum van de Haven van Brussel.

In 2016 raamde de Nationale Bank van België (NBB) de directe en indirecte werkgelegenheid in het Brussel havengebied op

est en cours d'actualisation. Les résultats sont prévus pour mars 2021.

Concernant les mesures mises en œuvre pour favoriser la collaboration et les synergies avec les entreprises chargées du dernier kilomètre, les matériaux transportés par bateau sont pour la plupart trop lourds pour être distribués par vélo-cargo, mais le Port de Bruxelles a la volonté de développer cette solution en interne. Il a construit le long du canal des points de transbordement urbain (PTU) permettant de décharger de plus petites quantités le long de la voie d'eau.

Le Port de Bruxelles a également confié à un bureau d'études spécialisé en logistique une mission d'expertise visant à développer le trafic par voie d'eau en Région bruxelloise, cofinancée par Bruxelles Mobilité.

Diverses questions logistiques ou financières freinent l'usage du canal pour approvisionner Bruxelles. La rentabilité des modes de transport est complexe. Les entreprises privilégiant souvent la route, le Port de Bruxelles a entrepris, avec l'appui d'experts, des démarches pour favoriser le recours à la voie d'eau à moindre coût, avec une politique de subsides aux conteneurs et au transport sur palettes. Par ailleurs, un plan pluriannuel de gestion des chantiers autour du canal a été établi afin d'en capter tout le potentiel de transport de terre et de déchets de chantiers.

L'un des freins est la méconnaissance des possibilités offertes par les voies d'eau et la difficulté à changer l'échelle logistique en place. En réponse, le Port de Bruxelles et Bruxelles Mobilité financent la mission d'experts en transports confiée à un bureau d'études spécialisé. Le projet Brussels Construction Consolidation Centre (BCCC), financé par Innoviris, est une autre façon de toucher de nouveaux flux grâce à une offre de services à valeur ajoutée dédiés au secteur de la construction.

La rareté des espaces constitue un autre frein. Il est donc essentiel d'assurer une utilisation maximale des espaces disponibles. Dans le cadre du nouveau contrat de gestion, le Port de Bruxelles réfléchit à l'insertion, dans les contrats de concession, de nouvelles clauses incitant à l'usage de la voie d'eau.

115 **M. Marc Loewenstein (DéFI).** - Vous nous avez présenté une série de chiffres qui témoignent d'une augmentation, et c'est tant mieux. J'analyserai ces données et reviendrai vers vous par la suite. Je vous interrogerai également au sujet de l'impact sur l'emploi dans deux mois, à savoir quand les chiffres actualisés seront disponibles.

Le gouvernement souhaite-t-il développer davantage le transport ferroviaire parallèlement au transport fluvial, ou ses efforts porteront-ils exclusivement sur le transport fluvial ?

115 **Mme Elke Van den Brandt, ministre.** - Il ne s'agit pas d'opérer un choix. Il faut à la fois investir dans le transport par voie ferrée et dans le transport par voie fluviale. Tout cela dépendra de questions de proximité. Pour l'heure, il importe de maintenir les rails existants, qui assurent la connexion avec le Port de

12.000 banen. De resultaten van een nieuwe telling verwachten we in maart.

Materiaal dat per schip wordt getransporteerd, is veelal te zwaar voor de bakfiets, maar de Haven van Brussel wil daar zelf een oplossing voor bedenken, onder andere door de aanleg langs het kanaal van Stedelijke overslagpunten (SOP).

Een aantal logistieke of financiële kwesties bemoeilijken voorsnog het gebruik van het kanaal voor goederentransport naar Brussel. De rendabiliteit van vervoersmodi is een complex gegeven. Omdat bedrijven vaak voor wegtransport kiezen, stimuleert de Haven van Brussel goedkoop kanaalvervoer aan de hand van subsidies voor containers en paletten. Er is ook een meerjarenplan om werfzand en bouwafval via het kanaal af te voeren.

Een van de hinderpalen is een gebrek aan kennis van de mogelijkheden, daarom heeft de Haven van Brussel samen met Brussel Mobiliteit gespecialiseerd advies gevraagd over de ontwikkeling van het goederenvervoer te water. Brussels Construction Consolidation Centre (BCCC) is een ander project dat de bouwsector warm wil maken voor vervoer te water.

Het gebrek aan ruimte is ook een probleem. De beschikbare ruimte moet dus zo goed mogelijk worden gebruikt. In het kader van het nieuwe beheerscontract overweegt de Haven van Brussel om in de concessiecontracten nieuwe clausules op te nemen die het gebruik van de waterweg aanmoedigen.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans). - Er is duidelijk een toename van het vervoer te water en dat is goed nieuws. Ik ben ook benieuwd naar de bijgewerkte cijfers over de werkgelegenheid.

Zal de regering vervoer over het water parallel ontwikkelen met vervoer via het spoor of zal ze een keuze maken?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister (in het Frans). - Het is geen of-of-verhaal. Beide modi worden volgens Good Move uitgebouwd. In elk geval worden de spoorlijnen die de verbinding met de haven verzekeren, behouden.

Bruxelles. Pour nous, il est indispensable de développer les deux aspects, comme mentionné dans le plan de mobilité.

- *Het incident is gesloten.*

115 **M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Je vous remercie de nous avoir donné un aperçu de la position qui pourrait être défendue face à la résolution qui sera présentée la semaine prochaine.

- *L'incident est clos.*

123 **DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME BIANCA DEBAETS**

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW BIANCA DEBAETS

123 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

123 **concernant "le point sur les radars tronçon annoncés".**

betreffende "de stand van zaken van de aangekondigde trajectcontroles".

125 **Mme Bianca Debaets (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Tout comme de nombreux autres députés, je suis convaincue de l'importance des radars tronçon. J'ai donc été surprise d'apprendre qu'il n'était pas du tout sûr que le radar tronçon serait réinstallé dans le tunnel Léopold II après les travaux de rénovation. Il s'agit d'un long tunnel, fort fréquenté, dans lequel les automobilistes roulent souvent trop vite.*

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Vorige week kondigde u aan waar en wanneer de drie nieuwe trajectcontroles operationeel worden. U en ik en nog een heleboel andere collega's zijn overtuigd van het belang van trajectcontroles. Worden er nog andere trajectcontroles overwogen?

Pourquoi n'est-il plus question d'installer un radar tronçon dans le tunnel Léopold II ?

De trajectcontrole in de Leopold II-tunnel heeft al een hele tijdensweg achter de rug, met de vorige burgemeester van Koekelberg die er radicaal tegen was. Het verbaasde me van u te vernemen dat het allesbehalve zeker is dat de trajectcontrole na de renovatiewerken er nu weer komt. Dat begrijp ik niet. Het is een erg lange tunnel die automobilisten na het verlaten van de autosnelweg nemen, waardoor ze er vaak te snel rijden.

Waarom is de trajectcontrole in de Leopold II-tunnel van tafel geveegd?

127 **M. Arnaud Verstraete (Groen)** *(en néerlandais).*- *Il me semble opportun de faire le point sur les radars tronçon, qui présentent indéniablement des avantages. En effet, le radar tronçon mesure la vitesse moyenne et permet ainsi de lutter contre les excès de vitesse.*

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Verkeersveiligheid gaat ons allemaal ter harte. Een stand van zaken van de trajectcontrole is dus zeker nuttig. Trajectcontrole heeft zeker voordelen. Als de snelheid op slechts één bepaald punt gecontroleerd wordt op een autoweg, ontstaat daar ongewenst gedrag: automobilisten remmen bruusk en trekken voorbij het controlepunt weer op. Bij trajectcontrole wordt de gemiddelde snelheid gemeten. Zo kunnen hardrijders worden aangepakt.

L'installation d'un radar tronçon apparaît utile dans le tunnel Léopold II, qui est une artère presque fermée. En revanche, dans le reste de la zone 30, l'installation de radars tronçon me semble moins pertinente car les conducteurs doivent constamment ralentir et s'arrêter.

In het Brussels Gewest zijn trajectcontroles niet vanzelfsprekend. In de Leopold II-tunnel is trajectcontrole mogelijk, aangezien dat een min of meer afgesloten traject is, maar in de hele zone van stad-30 lijkt me een trajectcontrole veel moeilijker te realiseren. In de stad is het, door de aard van het verkeer, haast onmogelijk om over het hele traject te snel te rijden, aangezien automobilisten er voortdurend moeten vertragen en stoppen voor overstekende voetgangers en allerlei obstakels.

129 *N'est-il pas préférable de recourir à des contrôles aléatoires ? Quelle est l'estimation de la ministre à cet égard ? Est-il*

Ik vraag mij af of de voor- en nadelen van trajectcontroles niet anders zijn in de stad. Zijn we hier niet veeleer aangewezen op

effectivement plus difficile d'intégrer le radar tronçon dans le tissu urbain - sauf dans les tunnels, bien entendu ?

131 **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Nous reconnaissons tous l'utilité des radars tronçon. Votre administration déterminera à quels endroits il apparaît judicieux d'en installer.*

Il va sans dire que plus les radars tronçon seront nombreux, plus les amendes le seront également, le but n'étant toutefois pas d'infliger beaucoup d'amendes mais de modifier le comportement des automobilistes.

Ma question concerne surtout le centre qui traite les amendes. Combien de personnes emploie-t-il ? Ses agents sont-ils détachés des zones de police locales et rémunérés par la Région ? Qu'en est-il de son financement ? Le centre sera-t-il chargé de traiter toutes les amendes ?

133 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Il existe plusieurs types de radars. Le premier est le radar tronçon, qui mesure la vitesse moyenne d'une voiture sur une distance donnée. Le nombre de radars tronçon est récemment passé de trois à six.*

En outre, nous disposons actuellement de 90 radars fixes et envisageons l'achat de caméras fixes qui mesureront la vitesse à un point particulier.

Le troisième type de radar est le lidar mobile, utilisé à des endroits aléatoires afin de sensibiliser les automobilistes à la nécessité de respecter les limitations de vitesse à tout moment.

Par ailleurs, nous procéderons à un achat centralisé de radars préventifs, à savoir des panneaux lumineux qui indiquent un excès de vitesse en rouge et la vitesse autorisée en vert.

Tous les radars défectueux sont aujourd'hui réparés. Les amendes ainsi infligées doivent bien sûr être traitées.

lukrake controles? Natuurlijk moet er wel vaak gecontroleerd worden en moet daar ook een sanctie aan gekoppeld worden als het nodig is, om het gedrag van een hele groep te verbeteren. Wat is de inschatting van de minister daarvan? Is de trajectcontrole inderdaad minder gemakkelijk in te passen in een stedelijk weefsel, behalve dan in tunnels natuurlijk?

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik denk dat we allemaal het nut van trajectcontroles inzien. De heer Verstraete wees er terecht op dat ze in een stedelijke omgeving niet zo gemakkelijk te organiseren zijn, maar in tunnels kan het bijvoorbeeld wel vrij eenvoudig. Uw administratie zal wel goed nagaan waar trajectcontrole aangewezen is. Ze moeten ook altijd over een bepaalde afstand worden georganiseerd.

Mijn vraag gaat echter hoofdzakelijk over het centrum dat de boetes verwerkt. Dat is opgericht naar aanleiding van het voornemen om trajectcontrole in de Leopold II-tunnel in te voeren, als ik het mij goed herinner. Het centrum bestaat dus nog niet zo lang, maar hoe meer trajectcontroles er worden ingevoerd, hoe meer boetes er zullen worden uitgeschreven. Overigens is het niet zozeer de bedoeling om veel boetes op te leggen, maar veeleer om het gedrag van chauffeurs bij te sturen.

Hoeveel mensen werken voor het centrum dat de boetes verwerkt? Zijn dat gedetacheerde personeelsleden van de lokale politiezones die worden betaald door het Brussels Gewest? Hoe zit het met de financiering van het centrum? Kan het centrum de werkdruk aan? Ik neem immers aan dat elke nieuwe trajectcontrole veel extra werk veroorzaakt. Worden al die boetes door het centrum verwerkt?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De ideale radar bestaat niet. Er zijn meerdere types en die moeten we allemaal naast elkaar inzetten.

Eerst en vooral zijn er trajectcontroles, waarbij we over een langere afstand de gemiddelde snelheid van een auto meten. De heer Verstraete had het al over de voordelen daarvan. Door de talloze obstakels en kruispunten is trajectcontrole op een aantal plekken in de stad echter geen werkbaar optie. Op andere plekken biedt ze zeker meerwaarde. Vandaar dat we het aantal trajectcontroles tot zes hebben verdubbeld.

Daarnaast zijn er momenteel negentig vaste flitspalen en er komt een gecentraliseerde aankoop van vaste camera's die de snelheid op een punt meten. Die worden dan gebruikt op plaatsen waarvan we weten dat er vaak te snel wordt gereden.

Voorts zijn er de verplaatsbare lidars (lichtdetectie en -peiling), waarvan elke politiekezone er een heeft. Die worden ingezet op onverwachte plekken en helpen om automobilisten het besef bij te brengen dat ze de snelheidsbeperkingen te allen tijde moeten naleven.

Er komt ook een centrale aankoop van preventieve radars. Dat zijn lichtborden die een snelheidsovertreding in het rood en de toegestane snelheid in het groen aangeven. Die borden zorgen

¹³⁵ *Le centre de traitement régional était initialement composé de membres des différentes zones de police bruxelloises. Au cours des derniers mois, nous avons négocié avec les autorités fédérales car des agents et des collaborateurs fédéraux travaillent également dans ce type de centre dans les autres Régions. Actuellement, les postes vacants sont publiés en ligne, ce qui devrait permettre d'accroître sensiblement la capacité du centre.*

Comme l'a souligné Mme Van Achter, l'idée n'est pas de percevoir des amendes mais de faire respecter les limitations de vitesse. À cet effet, il convient de mettre en place une politique de contrôle, d'adapter l'infrastructure et de sensibiliser les citoyens.

Les trois radars tronçon supplémentaires annoncés ont été installés, ce qui porte leur nombre à six. Les tests ont duré plus longtemps que prévu à cause de problèmes de GPS.

Par ailleurs, un radar tronçon a été installé avenue Jules Bordet, qui a été temporairement réaménagée en vue d'améliorer la sécurité de tous les usagers.

¹³⁷ *Mon objectif est bien entendu de me concentrer non seulement sur les amendes, mais aussi sur les aspects susceptibles de contribuer à la sensibilisation des usagers.*

Les radars tronçon sont ajoutés en concertation avec les zones de police, sur la base des zones à concentration d'accidents (ZACA). Par ailleurs, avant d'envisager leur installation, nous examinons s'il ne serait pas plus utile de recourir à des radars fixes, des radars préventifs ou des lidars. Enfin, la décision d'installer des radars tronçon supplémentaires dépend également de la capacité du centre régional de traitement des infractions routières.

ervoor dat mensen spontaan trager beginnen te rijden. Een rode indicatie levert geen boete op, maar ze helpt dus wel om de snelheidsbeperking te doen naleven.

Alle defecte radars zijn intussen hersteld. Daardoor leveren ze boetes op en die moeten we natuurlijk afhandelen.

Toen mevrouw Debaets nog bevoegd was voor Verkeersveiligheid, heeft zij een gewestelijk verwerkingscentrum opgericht om een betere opvolging van de boetes te garanderen.

Dat centrum werd eerst bemand door leden van de verschillende Brusselse politiezones. De voorbije maanden hebben we met de federale overheid onderhandeld, omdat in dergelijke centra in de andere gewesten ook federale agenten en medewerkers aan het werk zijn. Dat heeft een positief gevolg gehad. Momenteel staan de vacatures online om de capaciteit van het centrum op te trekken, en zelfs te verdubbelen.

Mevrouw Van Achter heeft terecht gezegd dat het eerste doel niet is om boetes te innen maar om de snelheidsregels te doen respecteren. Desnoods vervelen de mensen zich in dat verwerkingscentrum maar te pletter, wanneer iedereen zich aan de snelheidsbeperkingen houdt.

Maar zo ver zijn we nog niet in Brussel. Er is een controlebeleid nodig maar ook de infrastructuur moet aangepast zijn. En er moet aan bewustmaking gedaan worden. De mensen moeten weten waarom die snelheidsbeperkingen belangrijk zijn, hoe de Wegcode in elkaar zit en waarom die moet worden nageleefd. De komende jaren zullen we blijven inzetten op die diverse fronten.

We hebben drie extra trajectcontroles aangekondigd en die zijn ook geïnstalleerd, de teller staat nu dus op zes. De trajectcontroles en de aankondigingsborden zijn in de herfst geïnstalleerd. We hebben wel een langere testtijd genomen dan gebruikelijk, omdat er problemen waren met de gps-verbinding.

Op de Jules Bordetlaan werd er een trajectcontrolesysteem geïnstalleerd. De laan werd tijdelijk heringericht om er een fietspad aan te leggen en de veiligheid van alle gebruikers te verbeteren. Zo moet het verkeer veel rustiger worden op deze drukke verkeersas.

De officiële aankondiging van de invoering van de drie nieuwe trajectcontroles vond plaats op 18 januari 2020. Natuurlijk wil ik niet enkel op boetes inzetten, maar ook op andere aspecten die kunnen bijdragen tot de bewustmaking.

U vraagt of er nog andere trajectcontroles zullen komen. Dat is zeker een optie, maar ik onderzoek ook of vaste radars, preventieve radars of lidars eventueel zinvoller zijn. Dat gebeurt uiteraard in overleg met de politiezones en op basis van de bekende gevaarlijke of ongevalsgevoelige punten. Het is dus mogelijk dat er in de toekomst nog trajectcontroles bijkomen, maar voorlopig kan ik daar geen uitspraken over doen.

¹³⁹ **Mme Bianca Debaets (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Mme la ministre, je ne vous ai pas entendue dire ce qu'il adviendra des radars tronçon dans le tunnel Léopold II.*

Vous soulignez à juste titre qu'il est indispensable de sensibiliser les automobilistes. Vous avez récemment indiqué que la mise en œuvre des nouveaux radars tronçon s'accompagnerait d'une campagne de communication, mais je n'ai quasiment rien vu jusqu'à présent.

Vous prétendez que vous ne pouviez pas attendre avant de faire votre annonce parce que ma question a été reportée d'une semaine, mais ce n'est pas tout à fait exact : pour autant que je sache, la commission de la mobilité se réunit le mardi et vous avez annoncé la nouvelle lundi.

¹⁴¹ **M. Arnaud Verstraete (Groen)** (*en néerlandais*).- *Je pense comme vous que le meilleur moyen de faire respecter les limitations de vitesse est de recourir à diverses mesures de contrôle.*

Je ne vois pas l'intérêt des actions de contrôle à grande échelle annoncées dans la presse. Selon moi, le travail d'éducation doit être suivi de contrôles aléatoires. Telle est d'ailleurs l'idée qui sous-tend le concept de radar tronçon.

¹⁴³ **Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (*en néerlandais*).- *Je suis un peu surprise par les propos de M. Verstraete. Il est vrai que les campagnes de contrôles par radar ne doivent pas être annoncées, mais le radar tronçon est un concept différent, dont l'objectif n'est pas d'infliger des amendes, mais de faire respecter les limitations de vitesse.*

De beslissing daarover zal mede afhangen van de mate waarin het gewestelijk centrum voor de verwerking van verkeersovertredingen (GCVV) de gegevens kan verwerken. De boetes moeten immers op tijd kunnen worden verwerkt. De vooruitzichten op dat vlak zijn wel goed.

Ik sta zeker open voor bijkomende trajectcontroles, maar op dit ogenblik kan ik dus geen bijkomende locaties aankondigen.

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- Mijnheer Verstraete, in de stad moeten uiteraard ook andere middelen overwogen worden, maar trajectcontrole is zeker nuttig vanaf een afstand van een anderhalve kilometer.

Mevrouw de minister, ik begrijp dat u nog geen nieuwe locaties kunt aankondigen en dat u ook andere middelen inzet, maar vergis ik mij of hebt u echt niet gezegd wat er met de trajectcontrole in de Leopold II-tunnel zal gebeuren?

U merkt terecht op dat er nood is aan bewustmaking bij automobilisten. Op een schriftelijke vraag antwoordde u eerder dat de ingebruikname van de nieuwe trajectcontroles gepaard zou gaan met een communicatiecampagne via de media, de communicatiekanalen van Brussel Mobiliteit en informatieborden ter plaatse. De informatieborden heb ik echter niet gezien en ook op de communicatiekanalen van Brussel Mobiliteit viel tot een drietal dagen geleden niets te bespeuren. Aan de communicatie moet dus nog gewerkt worden.

U beweert dat u niet kon wachten met de aankondiging, omdat de vraag een week werd uitgesteld, maar dat klopt niet helemaal, want bij mijn weten vergadert de commissie voor de Mobiliteit op dinsdag en u hebt het nieuws maandag in de media gebracht.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Ik kan me vinden in uw aanpak. Er is niet één alleenzigmakende methode. Handhaving van de snelheidsbeperingen lukt het best met verschillende controlemaatregelen.

Ik ben wel voorstander van anonieme, willekeurige controles. Ik zie weinig heil in grootscheepse controleacties die in de pers worden aangekondigd. Daarmee zijn chauffeurs op een bepaalde dag en plaats voorzichtig, terwijl het toch de bedoeling is dat ze altijd en overal alert zijn en de verkeersregels naleven. Aankondigingen ondergraven het effect van de controles. Na het educatieve werk moet de handhaving at random volgen. Dat is precies ook het idee achter de trajectcontroles.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik ben ook geïnteresseerd in de plannen voor de Leopold II-tunnel.

Voorts ben ik wat verrast door de uitspraken van de heer Verstraete. Flitscampagnes moeten inderdaad niet op voorhand aangekondigd worden, maar een trajectcontrole is toch wat anders. Zo'n systeem wordt meestal geïnstalleerd op een gevaarlijke locatie. Het is niet de bedoeling om mensen boetes te geven, maar om hen de snelheidsbeperingen te doen naleven.

Mme la ministre, ai-je bien compris que le gouvernement fédéral prendra en charge les coûts de personnel liés au système de traitement des amendes ?

Daarom vind ik dat een trajectcontrole duidelijk moet worden aangekondigd.

Mevrouw de minister, heb ik goed begrepen dat de federale overheid een deel van de kosten van het boeteverwerkingssysteem op zich neemt, meer bepaald de personeelskosten? Wat zijn precies de afspraken daarover?

¹⁴⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *L'éventuelle installation d'un radar tronçon dans le tunnel Léopold II après sa réouverture dépend de plusieurs facteurs, tels que le bon fonctionnement des six radars tronçon déjà installés.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De Leopold II-tunnel staat, naast een aantal andere locaties, nog altijd op de lijst. Of er na de heropening trajectcontrole komt, hangt ook af van die andere locaties. Ik zal nu geen uitspraken doen over nieuwe trajectcontroles. Eerst moeten de zes geïnstalleerde trajectcontroles goed functioneren.

Le centre de traitement des amendes a en effet été agrandi avec l'aide du gouvernement fédéral.

Het boeteverwerkingscentrum is inderdaad uitgebreid met steun van de federale overheid. De andere centra in Vlaanderen en Wallonië functioneren op dezelfde manier.

La conférence de presse a été relayée par les médias et les réseaux sociaux, mais je ne pourrais pas vous préciser lesquels.

De persconferentie kreeg uitgebreide ruchtbaarheid. Een heleboel media hebben er aandacht aan besteed. Ik kan niet voor de vuist weg zeggen welke sociale en andere mediakanalen Brussel Mobiliteit heeft ingezet.

De persconferentie vond coronaproof in de openlucht plaats. Ook politie en parket waren aanwezig om uitleg te geven over de strategie achter de trajectcontroles.

¹⁴⁷ **Mme Bianca Debaets (CD&V) (en néerlandais).**- *Ce n'est pas tant les contrôles qu'il faut annoncer, mais la présence de caméras aux entrées et sorties des tronçons. Si les usagers sont filmés, ils doivent en être informés.*

Mevrouw Bianca Debaets (CD&V).- De heer Verstraete betwijfelt of de trajectcontroles moeten worden aangekondigd. Niet zozeer de controle maar wel de camera's bij het in- en uitrijden van een trajectcontrole moeten aangekondigd worden. Als mensen gefilmd worden, moeten ze dat weten.

Pourquoi la ministre hésite-t-elle à faire installer un radar tronçon dans le tunnel Léopold II ? Pourquoi organiser une conférence de presse la veille de la commission de la mobilité chargée de traiter cette question ?

Ik merk dat de minister aarzelt om weer trajectcontroles uit te voeren in de Leopold II-tunnel, maar ik begrijp die aarzeling niet goed. Ik vond het overigens ook niet erg kies dat de regering hier een persconferentie over organiseerde de dag voor deze vraag in de commissie aan bod kwam. Het is trouwens niet de eerste keer dat ze zich daaraan bezondigt.

¹⁴⁷ **Mme Elke Van den Brandt, ministre (en néerlandais).**- *L'installation d'un radar tronçon ne se fait pas du jour au lendemain. Je peux difficilement demander son report si une question parlementaire a été déposée entre-temps. Ce qui est prévu doit être fait.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Een trajectcontrole is niet iets wat je een week van tevoren plant. De borden stonden er al in de herfst en de camera's zijn er toen ook gehangen. Ik kan dan moeilijk vragen om de trajectcontroles uit te stellen enkel en alleen omdat er intussen een parlementaire vraag werd ingediend. Voor het project was lang voorbereidend werk geleverd door het parket, de politie en de diensten van Brussel Mobiliteit. Zoiets kan ik dan niet uitstellen om eerst een debat in het parlement af te wachten. Dat zou niet ernstig zijn. Wat gepland is, moet worden uitgevoerd.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

¹⁵³ **QUESTION ORALE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE**

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAELE

153 **à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,**

153 **concernant "les récentes attaques de véhicules de la STIB".**

155 **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Le passage à l'an neuf a été entaché par des incendies, des destructions de biens privés et publics et des agressions à l'encontre de policiers et de pompiers.*

Des véhicules de la STIB ont aussi été attaqués et les violences contre les véhicules, les chauffeurs et les passagers de la STIB ont continué pendant plusieurs jours.

L'impunité règne dans de nombreux quartiers. Elle est due à une politique répressive laxiste mais aussi à la difficulté de rassembler des preuves.

L'identification des auteurs dépend des images disponibles. Le placement de caméras relève des communes ou des zones de police mais il peut être encouragé et coordonné par la Région. Il peut être envisagé pour des emplacements à vélos installés ou subventionnés par les services publics régionaux. Ces caméras empêcheraient les vols et seraient utiles pour repérer les auteurs de violences et d'agressions.

Quelle est votre réaction aux attaques de véhicules de la STIB ? Quelles mesures comptez-vous prendre ? Qu'envisagez-vous de faire pour mieux protéger les véhicules, les chauffeurs et les passagers de la STIB ainsi que les emplacements à vélos ? Prévoyez-vous d'installer davantage de caméras ?

157 **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *En cas d'incident, la STIB avertit immédiatement la police et son service de sécurité. Si les incidents sont graves ou se répètent, elle peut dévier temporairement et localement une ligne.*

La collaboration entre la police et les services de sécurité de la STIB est très bonne.

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de recente aanvallen op voertuigen van de MIVB".

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Zoals was voorspeld en werd gevreesd, werden oudejaar en de nieuwjaarsdagen ontsierd door brandstichtingen, vernielingen van private en gemeenschappelijke goederen en agressie ten aanzien van politieagenten en brandweerlui. Nog voor middernacht werden er, net zoals de voorbije jaren, in meerdere Brusselse gemeenten auto's in brand gestoken. Er ontplofte zelfs al een molotovcocktail.

Alle mogelijke middelen werden ingezet om die jaarlijks terugkerende taferelen te voorkomen, maar al snel bleken die niet te volstaan. Een twintigtal auto's ging in de vlammen op, evenals scooters en een fietsenstalling. Ook voertuigen van de MIVB werden aangevallen. Het geweld tegen voertuigen, chauffeurs en passagiers van de MIVB bleef de volgende dagen duren.

Deze situatie is onhoudbaar. Een van de grote problemen is de straffeloosheid die in vele Brusselse straten en wijken heerst. Dat heeft niet alleen te maken met een laks vervolgingsbeleid, blijkbaar is het ook problematisch om bewijzen te verzamelen in deze omstandigheden.

In dit verband viel mij een uitspraak op van de woordvoerder van de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene. Daags na de feiten verklaarde zij dat de identificatie van de daders afhankelijk is van de beschikbaarheid van voldoende beeldmateriaal. Het plaatsen van camera's is een bevoegdheid van de gemeenten of politiezones, maar kan door het Brussels Gewest gecoördineerd en ondersteund worden. Vooral de MIVB kan daar een rol in spelen. In het geval van fietsstallingen die worden geplaatst of ondersteund door gewestelijke overheidsdiensten, kan ook de plaatsing van camera's worden overwogen. Die maatregel helpt om fietsdiefstallen tegen te gaan, maar is ook nuttig om daders van geweld en agressie op te sporen.

Wat is uw reactie op de aanvallen van MIVB-voertuigen? Welke maatregelen zult u nemen? Wat zult u doen om voertuigen, chauffeurs en passagiers van de MIVB, maar ook fietsenstallingen beter te beschermen? Hebt u plannen om meer camera's te plaatsen?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- Bij een incident verwittigt de MIVB meteen de politie en haar eigen veiligheidsdienst. Zij komen dan ter plaatse, beveiligen de zone en blijven er patrouilleren.

In geval van zware of herhaaldelijke incidenten kan beslist worden om een lijn van de MIVB tijdelijk en lokaal om te leiden. Dat gebeurt in overleg met de politie.

La STIB a porté plainte. Elle a installé des caméras dans les stations et les véhicules, considérés comme des espaces fermés accessibles au public, mais pas dans l'espace public où cela ne relève pas de sa compétence.

De samenwerking en het overleg tussen de politie en de veiligheidsdienst van de MIVB loopt zeer goed. Zo zat er bijvoorbeeld tijdens oudejaarsavond een MIVB-medewerker in het crisiscentrum en stroomde de informatie meteen door naar de MIVB-centrale.

De MIVB heeft aangifte gedaan, zoals altijd wanneer dergelijke ernstige feiten zich voordoen. De MIVB heeft camera's in al haar stations en voertuigen, want die worden beschouwd als afgesloten ruimten die toegankelijk zijn voor het publiek. De MIVB heeft geen camera's in de openbare ruimte, want dat is niet haar bevoegdheid.

¹⁵⁹ **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *J'espère qu'il y a eu constitution de partie civile pour éviter un classement sans suite.*

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- U zegt dat u een klacht hebt ingediend. Ik hoop dat u zich ook burgerlijke partij hebt gesteld, zodat dergelijke zaken niet kunnen worden geseponneerd en zodat er wel degelijk vervolgd wordt.

Il faudrait placer davantage de caméras sur le matériel de la STIB pour pouvoir rassembler des preuves en cas d'agression.

De MIVB is niet bevoegd voor het plaatsen van camera's in de openbare ruimte, maar ik hoop dat er meer camera's zullen worden geplaatst op het materieel van de MIVB zelf, zodat er bewijsmateriaal kan worden verzameld in het geval van agressie tegenover de passagiers, het personeel of het materieel van de MIVB.

À combien s'élève le coût du préjudice subi par la STIB ?

Hebt u een idee van de totale kostprijs van de schade die de MIVB heeft opgelopen in de dagen rond Nieuwjaar? Zal die schade op iemand kunnen worden verhaald?

¹⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *La STIB a porté plainte, comme toujours dans de tels cas.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De MIVB heeft aangifte gedaan, zoals altijd in dergelijke gevallen.

¹⁶⁵ **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *En se constituant partie civile ?*

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Met burgerlijke partijstelling?

¹⁶⁵ **Mme Elke Van den Brandt, ministre** (en néerlandais).- *Je me borne ici à expliquer la procédure.*

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- In het kader van deze parlementaire vraag licht ik enkel de procedures toe. De MIVB heeft camera's die worden ingezet voor de bescherming van het materieel. Ik heb u de beschikbare informatie gegeven.

¹⁶⁵ **M. Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang)** (en néerlandais).- *Il y a une différence, mais vous ne voulez manifestement pas répondre à ma question.*

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Er is een verschil tussen aangifte doen en zich burgerlijke partij stellen, maar blijkbaar wilt u mijn vraag niet beantwoorden.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.