



GEWONE ZITTING 2018-2019

25 FEBRUARI 2019

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de invoering van een permanent systeem van variabele snelheidsbeperkingen en van een permanent systeem van ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) op bepaalde gewestelijke en intergewestelijke wegen**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heren Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers:* de heren Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Arnaud Pinxteren.

*Andere leden:* de heer Vincent De Wolf, mevr. Lisbet Dhaene, de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Nadia El Yousfi, mevr. Cieltje Van Achter.

*Zie :*

**Stuk van het Parlement:**

A-212/1 – 2014/2015: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

25 FÉVRIER 2019

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

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative à l'établissement d'un régime permanent de limitation de vitesse variable et d'un réseau permanent d'ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) sur certaines voiries régionales et interrégionales**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* MM. Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Membres suppléants :* MM. Julien Uyttendaele, Gaëtan Van Goidsenhoven, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Arnaud Pinxteren.

*Autres membres :* M. Vincent De Wolf, Mme Lisbet Dhaene, M. André du Bus de Warnaffe, Mmes Nadia El Yousfi, Cieltje Van Achter.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-212/1 – 2014/2015 : Proposition de résolution.

## I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

(Vergadering van 16 oktober 2017)

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

« Dit voorstel van resolutie strekt ertoe een dynamisch beheer van de snelheidsbeperkingen die rekening houden met de verkeersomstandigheden, in te voeren : congestie, ongevallen en weersomstandigheden. Dat veronderstelt een investering in verkeersmetingen en dynamische signalisatieborden om de automobilisten efficiënt te leiden. Gedaan met de signalisatieborden die de opstoppingen aankondigen wanneer men al de tunnel is ingereden en vastzit in de verkeersopstopping! Als men voor een bepaalde tijdspanne een soms zeer lage snelheidsbeperking oplegt, voorkomt men versnellings- en vertragingbewegingen die tot opstoppingen en ongevallen leiden en worden de snelheidsbeperkingen beter nageleefd door de automobilisten, want ze begrijpen dat het in hun eigen voordeel is: ze zullen sneller op hun bestemming geraken. De Engelsen drukken dat als volgt uit: “*going slower to go faster*”. We moeten de Brusselaars warm maken voor die paradigmashift.

Het voorstel van resolutie heeft drie doelstellingen:

- de congestie verminderen en de verkeersdoorstroming bevorderen;
- de veiligheid verhogen;
- de geluids- en luchtvervuiling verminderen.

In welke context bevinden we ons? Ons land is kampioen in het aantal uren die verloren gaan in verkeersopstoppingen. De OESO wees er in 2013 op dat de meeste opstoppingen op de snelwegen worden vastgesteld rond Brussel en Antwerpen, vooral tijdens de ochtend- en avondspits. Brussel is een van de steden met de meeste opstoppingen ter wereld.

Op dit ogenblik laten de regeling van de snelheidsbeperkingen en het bijbehorende informatiesysteem in de tunnels en op de Ring te wensen over: geringe naleving van de snelheidsbeperkingen, veel ongevallen, veel congestie en dus veel vervuiling. De reden voor die inefficiëntie heeft onder meer te maken met twee complementaire dimensies: enerzijds vaste snelheidsbeperkingen, die op de meeste wegen weliswaar zinvol zijn, maar geen rekening kunnen houden met de complexe specifieke omstandigheden die de verkeersdoorstroming op dat type verkeersas beïnvloeden. Anderzijds beschikken, wat de infrastructuur betreft, noch de Brusselse tunnels noch de Ring momenteel over een systeem dat de evolutie van de factoren die het gedrag van de voertuigen op een heel traject of op het wegennet beïnvloeden, in reële tijd en efficiënt kan omzetten in dwingende instructies om de snelheid van de voertuigen aan te passen, maar ook de resultaten daarvan doeltreffend kan

## I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d’Ursel, première coauteure de la proposition de résolution

(Réunion du 16 octobre 2017)

Mme Anne-Charlotte d’Ursel a tenu devant les commissaires le discours suivant :

« Cette proposition de résolution visant à assurer une gestion dynamique des limitations de vitesse adaptées aux conditions de circulation : congestion, accidents et météo. Cela suppose un investissement concernant les mesures de trafic et des panneaux de signalisation dynamiques pour guider efficacement les automobilistes. Finis les panneaux qui annoncent les files une fois qu’on est dans le tunnel, c’est-à-dire déjà prisonniers dans l’embouteillage ! En fixant pour un laps de temps donné une limitation parfois même très basse, on évite les mouvements d’accélération et de décélération, sources d’embouteillages et d’accidents, et les limitations sont mieux respectées par les automobilistes, car ceux-ci savent que c’est pour leur bien : ils arriveront ainsi plus vite à bon port. Les Anglais ont pour cela une formule : « *going slower to go faster* ». Il faudrait faire adhérer les Bruxellois à ce changement de paradigme.

La présente proposition poursuit trois objectifs :

- Diminuer la congestion et fluidifier le trafic ;
- Accroître la sécurité ;
- Diminuer la pollution sonore et atmosphérique.

Dans quel contexte sommes-nous ? Notre pays comptabilise le plus grand nombre d’heures perdues dans les embouteillages. L’OCDE, en 2013, rapportait qu’en termes de trafic autoroutier, c’est autour des villes de Bruxelles et d’Anvers que l’on observe le plus d’embouteillages, particulièrement pendant les heures de pointe du matin et du soir. Bruxelles apparaît comme une des villes les plus embouteillées d’Europe.

Actuellement, le régime de limitation de vitesses en vigueur et le système d’information qui y est lié dans les tunnels et sur le Ring est insatisfaisant : peu de respect des limitations, un nombre élevé d’accidents, beaucoup de congestion, et donc beaucoup de pollution. La raison de cette inefficacité tient, entre autres, à deux dimensions complémentaires : d’une part, un régime de limitation de vitesse fixes, qui, s’il a tout son sens sur la majorité des axes routiers, est incapable de prendre en compte la complexité des circonstances spécifiques affectant le flux de véhicules caractéristique sur ce type d’axe routier précis. D’autre part, au niveau de l’infrastructure, actuellement ni les tunnels bruxellois ni le Ring ne disposent d’un système permettant de convertir en temps réel et de façon efficace l’évolution des facteurs affectant le comportement des véhicules sur la totalité d’un tronçon ou d’un réseau, en instructions à caractère contraignant pour la vitesse de ces véhicules, mais

verspreiden onder de automobilisten die zich op het hele wegennet bevinden.

Een systeem met variabele snelheden is geen systeem zonder snelheidsbeperkingen. Dit voorstel heft de snelheidsbeperkingen niet op noch verhoogt de huidige snelheidsbeperkingen. Integendeel, het variabele systeem maakt het mogelijk om de toegelaten maximumsnelheid te verlagen. Het systeem past zich aan de omstandigheden aan en verhoogt of verlaagt de snelheidsbeperking volgens de informatie die het over het hele wegennet krijgt.

Wat is er gebeurd sinds de indiening van dit voorstel in september 2015?

In februari 2016 vroeg mevrouw Jacqueline Galant, toenmalig federaal minister van Mobiliteit, de BIVV om een onderzoek uit te voeren om na te gaan of de aanpassing van de snelheid op de autosnelwegen kan bijdragen tot de verbetering van de mobiliteit en de verkeersveiligheid en de vermindering van de impact van het verkeer op het milieu.

In mei 2017 werden de conclusies van het onderzoek van de BIVV bezorgd aan de heer François Bellot, haar opvolger, die op basis daarvan zijn fiat gaf om het systeem in te voeren binnen zijn federale bevoegdheden. De Gewesten moeten het systeem implementeren. In België worden de algemene snelheidsbeperkingen immers vastgesteld door de federale minister van Mobiliteit. In het kader van de 6<sup>e</sup> staats hervorming zijn de algemene bevoegdheden inzake reglementeringen voor het verkeer op de autosnelwegen federaal gebleven. Toch kan elk Gewest snelheidsbeperkingen opleggen volgens bepaalde criteria (zoals vervuiling, verkeer of andere).

Voorts komen de snelheidsbeperkingen regelmatig aan bod in felle discussies tussen lokale en gewestelijke politici, tussen verenigingen van automobilisten en andere: naleving van het maximum van 30 km/u in woonwijken, op sommige plaatsen beperking van de snelheid in erven tot 20 km/u, overall een maximum van 30 km/u, tenzij een verkeersbord iets anders aangeeft, of nog een beperking tot 50 km/u in de tunnels. In dit geval gaat het om vaste snelheidsbeperkingen die met een vast verkeersbord worden aangegeven.

Wat vraagt het voorstel? 2 onderscheiden zaken.

Het eerste deel van het voorstel heeft betrekking op de federale overheid en het Vlaams Gewest: ze worden verzocht de implementatie van een ASLS-systeem op de Brusselse Ring te steunen op welbepaalde stukken met veel opstoppingen of een groot ongevalsrisico, in het bijzonder tijdens de spits. Het onderzoek van het BIVV van mei 2017 bevestigt terecht het nut van een dergelijke maatregel. Men kan zich natuurlijk afvragen waarom een groot deel van deze resolutie gaat over de autosnelwegen rond Brussel.

Ten eerste, omdat de Brusselaars enorm veel gevolgen van dat verkeer ondervinden, zowel wat de mobiliteit als het leefmilieu betreft. Vervolgens heeft het Gewest zelf meegewerkt aan het onderzoek van het BIVV (zoals trouwens

aussi de diffuser efficacement le résultat de cette conversion auprès des automobilistes sur tout le réseau.

Un régime de vitesse variable n'est pas un régime dénué de limitations de vitesse. La proposition aujourd'hui présentée n'introduit ni une absence de limitation de vitesse, ni une hausse de la limitation actuelle. Au contraire, le régime variable permet de faire baisser la vitesse maximale admise. C'est un régime qui s'adapte aux circonstances, à la baisse ou à la hausse, en fonction des informations reçues sur la totalité du réseau.

Que s'est-il passé depuis le dépôt de cette proposition en septembre 2015 ?

En février 2016, Mme Jacqueline Galant, alors ministre fédérale de la mobilité, demande à l'IBSR de réaliser une étude pour déterminer si l'adaptation de la vitesse sur autoroute peut contribuer à améliorer la mobilité, la sécurité routière et diminuer l'impact de la circulation sur l'environnement.

En mai 2017, les conclusions de cette étude réalisée par l'IBSR sont transmises à M. François Bellot, son successeur, qui, se basant sur celles-ci, se dit d'accord de mettre ce système en place au niveau de ses compétences fédérales. Aux Régions de le mettre en oeuvre. En effet, en Belgique, les limites de vitesse générales sont fixées par le Ministre fédéral de la mobilité. Dans la 6<sup>ème</sup> réforme de l'état, les compétences générales en matière de réglementations sur autoroute sont restées fédérales. Néanmoins, chaque Région peut diminuer les vitesses en fonction de certains critères (tels que la pollution, le trafic ou autres).

Par ailleurs, régulièrement les limitations de vitesse font l'objet d'après discussions à l'occasion de débats publics entre politiciens locaux et régionaux, entre groupements d'automobilistes et autres : le respect du 30km/h dans les zones résidentielles, la zone de rencontre limitée à 20km/h sur certaines places, la généralisation du 30km/h partout sauf là où un panneau indique le contraire, ou encore la limitation à 50km/h dans les tunnels. Il s'agit dans ce cas de limitations de vitesse fixes sur la base d'un panneau fixe.

Que demande cette proposition ? Il s'agit de 2 demandes distinctes.

la première partie de la proposition concerne le Fédéral et la Région flamande : la demande y est de soutenir l'instauration d'un système de modulation de vitesse variable sur le Ring de Bruxelles, sur des tronçons bien définis super-congestionnés ou particulièrement accidentogènes, en particulier aux heures de pointe. L'étude de l'IBSR de mai 2017 est fort opportunément venue confirmer l'intérêt d'une telle mesure. Et on peut évidemment se demander pourquoi, dans cette résolution, on a consacré une part importante aux autoroutes autour de Bruxelles.

D'abord parce que les Bruxellois sont terriblement impactés par ce trafic tant en termes de mobilité qu'en termes environnementaux. Ensuite, la Région a elle-même participé à cette étude de l'IBSR (comme les deux autres Régions

de overige twee Gewesten) en erop gewezen dat er op zijn grondgebied 11,3 km aan autosnelweg loopt.

In het tweede deel van het voorstel wordt de Brusselse gewestelijke overheden gevraagd een ASLS-systeem te implementeren op de grote verkeersassen in de Brusselse tunnels. Dat is natuurlijk enkel de verantwoordelijkheid van het Brussels Gewest.

De volksvertegenwoordiger dient een amendement nr. 1 (cf. bijlage) op de hele tekst in. Gelet op de grote resultaten die op twee jaar tijd in dit dossier zijn geboekt na het onderzoek van het BIVV over de autosnelwegen en alvorens een ASLS-systeem in te voeren in ons Gewest, wordt bij wege van het amendement gevraagd om de eventuele impact van een dergelijke maatregel te onderzoeken op basis van buitenlandse experimenten, teneinde de efficiëntie ervan in een stedelijk gebied na te gaan.

Om terug te komen op de Ring en de autosnelwegen, wat staat daarover in het onderzoek van het BIVV? "Deze systemen voor een dynamische snelheidsregeling kunnen bijdragen tot een vlotter verkeer door de gebruikers aan te zetten tot meer homogene snelheden die beter aangepast zijn aan het beoogde doel...". In werkelijkheid leidt dat tot een betere gemiddelde snelheid, een aanzienlijke tijdsbesparing, meer veiligheid (minder interacties tussen voertuigen) en minder vervuiling. Deze maatregel zou aangemoedigd moeten worden, vooral omdat hij zijn sporen in het buitenland al heeft verdiend. Het zou interessant zijn om de gevolgen van dergelijke wijzigingen voor de grootste congestiegebieden in België nader te onderzoeken, maar ook (wat zeer interessant is) voor gebieden met een hoog ongevalrisico (bijvoorbeeld bouwplaatsen, waar onaangepaste snelheid vaak tot ongevallen leidt).

Een systeem dat de snelheidsbeperkingen bij ons moduleert, veronderstelt een modernisering van de infrastructuur door de installatie van tellussen die de verkeersstromen in kaart kunnen brengen via dynamische systemen of algoritmen die het mogelijk maken om een snelheidslimiet te bepalen op basis van in reële tijd verzamelde verkeersgegevens, teneinde onder meer de verkeersstromen te optimaliseren, een modernisering van de dynamische apparatuur, nieuwe verkeersborden met variabele informatie om beter te communiceren met de gebruikers, de plaatsing van dynamische signalisatieborden en de installatie van controlecamera's. In dat opzicht zou het interessant zijn om een balans op te maken van wat Brussel thans tot zijn beschikking heeft om een dergelijk systeem te kunnen invoeren. Een strikte controle op de naleving van de snelheidsbeperkingen zou noodzakelijk zijn, onder meer door de invoering van trajectcontroles die het nieuwe systeem zouden begeleiden.

Op federaal niveau en in Vlaanderen en Wallonië zijn veel initiatieven opgezet, die aantonen dat de politieke wil bestaat om een intelligent systeem in te voeren dat voor een dynamisch beheer van het verkeer zorgt. Die twee Gewesten lijken vandaag bereid om constant de laatste technologieën op het vlak van verkeersmonitoring en -beheer te gebruiken.

d'ailleurs), en mettant en avant le fait qu'elle comporte 11,3 km de voiries autoroutières.

La deuxième partie de la proposition demande aux autorités régionales bruxelloises de mettre en place un système de modulation des limitations de vitesse sur les grands axes qui traversent des tunnels dans Bruxelles. Ce qui est bien évidemment de la responsabilité de la Région bruxelloise uniquement.

La députée dépose un amendement n° 1 (cf. annexe) sur l'ensemble de son texte. En effet, au vu des grandes avancées obtenues en deux ans dans ce dossier suite à l'étude de l'IBSR au niveau des autoroutes, et avant de passer à l'instauration d'un système de modulation de vitesse dans notre Région, l'amendement demande d'étudier l'impact que pourrait avoir une telle mesure sur la base d'expériences vécues à l'étranger, dans le but d'en mesurer l'efficacité en zone urbaine.

Pour en revenir au Ring et aux autoroutes, que dit l'étude de l'IBSR ? « les systèmes de régulation de vitesse dynamique peuvent contribuer à fluidifier la circulation en incitant les usagers à adopter des vitesses plus homogènes et plus adaptées en fonction des objectifs recherchés... ». En réalité, il en résulte une meilleure vitesse moyenne, un gain de temps important, un gain pour la sécurité (moins d'interactions entre véhicules) et une diminution de la pollution. Cette mesure devrait être encouragée, d'autant plus qu'elle fait déjà ses preuves à l'étranger. Il serait intéressant d'investiguer plus en détail les effets de telles modifications sur les principales zones de congestion du territoire belge mais aussi (ce qui est particulièrement intéressant) sur des zones particulièrement accidentogènes (par exemple les chantiers, zones où les vitesses non adaptées entraînent souvent des accidents).

Un système de modulation des limitations de vitesse chez nous suppose une modernisation de l'infrastructure par l'installation de boucles de comptage permettant de comptabiliser les flux de trafic par l'intermédiaire de systèmes dynamiques ou d'algorithmes permettant de déterminer une limite de vitesse à partir de données de trafic collectées en temps réel, notamment en vue d'optimiser les flux de trafic, une modernisation du parc d'équipements dynamiques, des nouveaux panneaux à messages variables permettant de mieux communiquer auprès des usagers, le placement de signalisations dynamiques, l'installation de caméras de contrôle. A ce propos, il serait intéressant de faire un bilan de ce dont dispose aujourd'hui Bruxelles pour pouvoir mettre en place un tel système. Un contrôle strict du respect des limitations serait nécessaire, entre autres par l'installation de radars-trançons qui accompagneraient le nouveau système.

De nombreuses initiatives ont vu le jour au niveau fédéral, en Flandre et en Wallonie, qui montrent que les volontés politiques convergent vers la mise en place d'un système de transport intelligent permettant une gestion dynamique du trafic. Ces Régions semblent avoir aujourd'hui la volonté d'adopter constamment les dernières technologies en matière de monitoring et de gestion de

Het voorstel vraagt dus dat, in navolging van wat er op federaal niveau gebeurt met de modulering van de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen, de Brusselse regering een dergelijk onderzoek laat uitvoeren over de grote assen die in Brussel door tunnels lopen.

De indieners vinden dat een dergelijk systeem het congestieprobleem in Brussel gedeeltelijk zou kunnen oplossen. De tunnels, waarvoor de regels gewijzigd werden in 2014 en de snelheidslimiet werd vastgesteld op 50 km/u, zorgen voor enige verwarring. Als er duidelijke en begrijpelijke regels zijn, zouden de gebruikers die kunnen volgen, maar zouden ook de automobilisten kunnen begrijpen dat ze in de eerste plaats voor hun veiligheid, maar ook voor de kwaliteit van hun traject dienen. Er moet een grondige reflectie over de snelheid in de tunnels worden gevoerd: 50 of 70 km/u volgens de omstandigheden. Dan kunnen er misschien aanpassingen van de snelheid worden verkregen volgens de verkeersdrukte, het tijdstip enz.

Wij hebben de indruk dat de Regering deze tekst wilde goedkeuren, eerst eind 2015, toen staatssecretaris Bianca Debaets aankondigde dat ze geleidelijk verkeersborden met een variabele snelheid in de omgeving van de scholen zou laten plaatsen: 30 km/u tijdens de schooluren en een hogere snelheid bijvoorbeeld 's nachts.

Er zij ook gewezen op wat mevrouw Bianca Debaets in oktober 2016 in onze commissie heeft gezegd: "Met uitzondering van de schoolomgevingen, lijken variabele snelheidsbeperkingen me vooral nuttig op de autosnelwegen en in mindere mate in de stad, waar er op de meeste wegen al een snelheidsbeperking tot 30 of 50 km/u is." Dat is inderdaad het geval, behalve dat er nog grote verkeersassen zijn waar de snelheid beperkt is tot 70 km/u en het tunnelvraagstuk nog steeds niet opgelost is.

Ik stelde een laatste bemoedigend teken vanwege de Regering vast bij de voorstelling van het tunnelplan, toen minister Pascal Smet luid en duidelijk in onze commissie bevestigde dat hij voorstander was van een systeem met variabele snelheden, omdat het de veiligheid, de doorstroming en het milieu ten goede zou komen.

Voorts had oppositiepartij Groen voorgesteld om het ASLS-voorstel te integreren in hun voorstellen tot verbetering van de luchtkwaliteit.

Daarom reken ik op de steun van alle commissieleden om deze tekst goed te keuren."

## II. Algemene bespreking

*(Vergadering van 23 oktober 2017)*

De heer Bruno De Lille verklaart zich voorstander van een systeem met variabele snelheidsbeperkingen. Toch heeft zijn fractie twijfels over de haalbaarheid van een dergelijk systeem in Brussel. Hij stelt voor een werkgroep op te richten

trafic.

La proposition demande donc, à l'image de ce qui se fait au Fédéral concernant la modulation de limitations de vitesse sur autoroute, que le gouvernement bruxellois demande une telle étude concernant les grands axes à Bruxelles qui comportent des tunnels.

Les auteurs pensent que ce système pourrait apporter une partie de solution au problème de congestion à Bruxelles. Les tunnels, dont les règles ont changé en 2014, à 50 km/h, créent une certaine confusion. Des règles claires et intelligibles permettraient aux usagers de s'y soumettre, mais aussi de bien comprendre aux automobilistes qu'elles sont là pour leur sécurité d'abord, mais aussi la qualité de leur trajet. Une réflexion concernant la vitesse dans les tunnels doit être menée en profondeur : 50 ou 70 km/h suivant les conditions, c'est peut-être le lieu, en fonction de la densité du trafic, de l'heure, etc., d'obtenir des modulations de vitesses.

Nous avons senti un frémissement en faveur de l'adoption de ce texte de la part du Gouvernement, tout d'abord fin 2015, quand la secrétaire d'Etat Bianca Debaets a annoncé qu'elle placera progressivement des panneaux de signalisation de vitesse variable aux abords des écoles : 30 km/h durant les heures scolaires et davantage la nuit par exemple.

A noter aussi l'intervention de Mme Bianca Debaets en octobre 2016 dans notre commission : « A l'exception des abords des écoles, les limitations de vitesse variable me semblent surtout utiles sur le réseau autoroutier et bien moins applicables en ville, où la majorité des routes fait déjà l'objet d'une limitation de vitesse à 30 ou 50 km/h. » C'est vrai, sauf qu'il existe encore des axes importants dont la vitesse est fixée à 70 km/h, et il y a la problématique des tunnels qui n'a pas encore trouvé de solution.

Dernière intervention encourageante de la part du Gouvernement : dans le cadre de la présentation du plan tunnels, quand le ministre Pascal Smet a affirmé haut et fort devant notre commission qu'il était pour un système de vitesse variable, tout bénéfique pour la sécurité, la fluidité et l'environnement.

Par ailleurs, du côté de l'opposition, Groen avait proposé d'intégrer cette proposition ASLS dans leurs propositions visant à améliorer la qualité de l'air.

C'est pourquoi j'espère bénéficier du soutien de l'ensemble des membres de la commission pour adopter le présent texte. »

## II. Discussion générale

*(Réunion du 23 octobre 2017)*

M. Bruno De Lille se dit partisan d'un système variable de limitation de vitesse. Néanmoins, son groupe a des doutes sur la faisabilité d'un tel système à l'intérieur de Bruxelles. L'intervenant propose de constituer un groupe de travail

om de tekst zo bij te schaven dat iedereen er zich in kan vinden. Iedereen kan het immers eens zijn over het onderwerp, maar het komt erop aan te komen tot een gemeenschappelijke tekst.

De heer Jamal Ikazban kan zich moeiteloos actieve en dynamische borden op de Ring voorstellen, waar de snelheid op sommige plaatsen zou kunnen worden verlaagd, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van vervuiling of een ongevalsrisico. Het zou echter niet interessant zijn om bijvoorbeeld de snelheid in tunnels te kunnen verhogen. Hij stelt voor om tijd uit te trekken en daar later grondiger op terug te komen. Over dit onderwerp moet verder nagedacht worden.

Mevrouw Céline Delforge is het eens met haar collega Bruno De Lille en is te vinden voor een werkgroep. Wat de Ecolo-fractie zeer moeilijk kan accepteren, is dat de zaken worden bekeken vanuit het perspectief van de maximalisatie van de autostromen. Ecolo en Groen wensten een algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u in de stad. Het zou geen enkele zin hebben om bijvoorbeeld de snelheidsbeperking in de tunnels op 70 km/u vast te stellen. Als het de bedoeling is dat de automobilisten in de daluren 50 km/u rijden of dat de snelheidsbeperking wordt verhoogd 70 km/u in de tunnels, dan zal de Ecolo-fractie zich daar sterk tegen verzetten.

De heer Marc Loewenstein vindt het onderwerp zeer interessant. Het ASLS-systeem heeft zijn sporen al in andere landen verdiend. Het systeem maakt het onder meer mogelijk om het accordeoneffect op de snelwegen te voorkomen. Wat de Ring betreft, ligt de bal in het kamp van Vlaanderen, want een groot deel van de Ring bevindt zich op Vlaams grondgebied. Kan mevrouw d'Ursel aanvullende antwoorden geven op de volgende vragen: hoe staat het met buitenlandse experimenten in stedelijke gebieden? Zijn er al experimenten uitgevoerd? Wat zijn de conclusies? In België werd tijdens een interfederaal vergadering over mobiliteit op 12 februari 2008 de installatie van een ASLS-systeem aanbevolen en in Wallonië werd in 2012 aanbevolen om borden die variabele snelheden aangeven, te plaatsen om de snelheid van de automobilisten te verminderen in de omgeving van grote bouwplaatsen. Wat zou deze resolutie kunnen toevoegen aan die twee beslissingen?

Beschikken de indieners van het voorstel over een financiële evaluatie van de haalbaarheid van een dergelijk systeem? Wat betreft de activering van de Brusselse Hoofdstedelijke Gemeenschap die de indieners van het voorstel wensen, wijst de spreker erop dat deze gemeenschap op federaal niveau geblokkeerd wordt door de belangrijkste partner van de MR, te weten de N-VA. Hebben de mede-indieners daarover contacten gelegd met de federale overheid?

Heeft het ASLS-systeem nog nut, gelet op het aangekondigde voornemen om een algemene zone 30 in te voeren in Brussel?

De heer Pierre Kompany vraagt of men de impact van een dergelijk systeem op het verkeer op de Ring heeft onderzocht? Binnen Brussel is de situatie veel complexer: wat zou men er concreet bij winnen? Het gros van deze

dans lequel on pourrait faire évoluer le texte afin que tout le monde puisse s'y retrouver. En effet, tout le monde peut marquer son accord sur le sujet, mais l'intérêt serait d'arriver à un texte commun.

M. Jamal Ikazban n'a aucune difficulté à imaginer des panneaux actifs et dynamiques sur le Ring, où l'on pourrait à certains endroits diminuer la vitesse, par exemple quand il y a de la pollution ou un risque d'accident. Mais il ne serait pas intéressant de pouvoir augmenter la vitesse dans les tunnels par exemple. L'intervenant propose de se donner le temps d'y revenir de manière plus approfondie. Ce sujet mérite davantage de réflexion.

Mme Céline Delforge s'inscrit dans les propos de son collègue Bruno De Lille, et marque son intérêt pour un groupe de travail. Ce qui est le plus difficile à accepter pour le groupe Ecolo, c'est de voir les choses sous l'angle de la maximisation des flux automobiles. Ecolo et Groen souhaitent établir une limitation générale de la vitesse à 30 km/h en ville. Cela n'aurait aucun sens de vouloir mettre les tunnels à 70 km/h, par exemple. Si c'est pour permettre aux automobilistes de rouler à 50 km/h hors des heures de pointe, ou de reporter la limite à 70 km/h dans les tunnels, le groupe Ecolo s'y opposera fermement.

M. Marc Loewenstein estime le sujet très intéressant. L'ASLS a déjà fait ses preuves dans d'autres pays. Cela permet entre autres d'éviter la circulation en accordéon sur les autoroutes. Sur le Ring, c'est la Flandre qui doit être à la manœuvre, car une majorité du Ring se trouve sur le territoire flamand. Mme d'Ursel peut-elle apporter des réponses complémentaires aux questions suivantes : qu'en est-il des expériences étrangères en milieu urbain ? Est-ce qu'il y a déjà eu des expériences menées ? Quels en sont les résultats ? En Belgique, une réunion interfédérale de la mobilité du 12 février 2008 a recommandé l'installation d'un système d'ASLS, et en Wallonie, en 2012, il a été préconisé d'établir des panneaux à vitesse variable pour réduire la vitesse des automobilistes en présence de grands chantiers... Qu'est-ce que cette résolution pourrait ajouter de plus par rapport à ces deux décisions ?

Les auteurs du texte disposent-ils d'une évaluation financière de la faisabilité d'un tel système ? En ce qui concerne l'activation de la communauté métropolitaine voulue par les auteurs du texte, l'intervenant fait remarquer que cette communauté est bloquée au Fédéral par le principal partenaire du MR, à savoir la N-VA. Les coauteurs ont-ils eu des contacts avec le Fédéral à ce propos ?

Par rapport à l'intention affichée d'avoir une zone 30 généralisée à Bruxelles, ce système d'ASLS a-t-il encore un intérêt ?

M. Pierre Kompany demande si on a étudié l'impact d'un tel système sur la circulation sur le Ring. A l'intérieur de Bruxelles, c'est beaucoup plus complexe : qu'y gagnerait-on concrètement ? Le Fédéral est le principal

bevoegdheid ligt bij de federale overheid: is er over dit onderwerp contact opgenomen met dat gezagsniveau?

Het verheugt mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dat verschillende in de commissie aanwezige partijen het nut van een dergelijk systeem op de autosnelwegen erkennen, maar helaas niet in de stad. Het systeem bestaat echter nog niet in stedelijke gebieden, maar Brussel zou wel eens een voortrekkersrol kunnen spelen op dat vlak. Dergelijke studies bestaan in steden waar een ASLS-systeem werd geïmplementeerd, zoals Sidney, waar het verkeer sindsdien vlotter verloopt. Hetzelfde geldt voor Seattle en Hongkong. In Oregon, Portland, waar de snelheid beperkt is tot 35 km/u, bestaat er eveneens een dergelijk ASLS-systeem. Volgens de volksvertegenwoordiger is het niet de bedoeling om de snelheidsbeperkingen op te trekken, maar om de veiligheid te verbeteren en de vervuiling te verminderen. Het BIVV beveelt aan om in sommige tunnels, wanneer de verkeersomstandigheden goed zijn, de snelheidsbeperking te verhogen tot 70 km/u, omdat de automobilisten een beperking tot 50 km/u dan niet begrijpen. Wanneer er bouwplaatsen of storingen zijn, is het zinvol om de snelheid te verlagen. Is er een evaluatie uitgevoerd? Want dat is precies waar het voorstel van resolutie om vraagt. Het gaat niet om een ordonnantie, maar wel om een resolutie die niet meer dan om een onderzoek vraagt.

We moeten erkennen dat er een congestieprobleem in Brussel is, dat niet opgelost geraakt. We zijn bezig met het installeren van camera's. We zouden daar gebruik van kunnen maken om informatiesystemen te installeren die het mogelijk maken om de snelheid aan te passen, teneinde de doorstroming van het verkeer te vergemakkelijken.

De volksvertegenwoordiger heeft uiteraard het verzoek van Groen gehoord om een consensus te vinden. Ze is gewonnen voor het idee om een werkgroep op te richten.

De heer Marc Loewenstein geeft toe dat iedereen ermee akkoord gaat moderne middelen in te zetten om de congestie in de stad weg te werken. Mevrouw d'Ursel heeft verwezen naar Sidney, Seattle en ook Hongkong. Zijn er echter steden die qua omvang vergelijkbaar zijn met Brussel en die een onderzoek naar de invoering van een ASLS-systeem hebben uitgevoerd? Misschien is men al tot de conclusie gekomen dat het niet de moeite waard is om het te implementeren? Het is de moeite waard om zich daarover te informeren.

Om de snelheidsbeperking in de tunnels op 70 km/u vast te stellen, verwijst mevrouw d'Ursel naar een onderzoek van het BIVV. Het argument dat "de automobilisten een beperking tot 50 km/u niet begrijpen" houdt echter geen steek. De volksvertegenwoordiger heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag over de Brusselse Hoofdstedelijke Gemeenschap: de N-VA wil er niet van weten, terwijl ze de partner van de MR in de federale regering is. Heeft mevrouw d'Ursel hierover contacten gelegd met de federale regering?

Het verbaast de heer Willem Draps dat Vlaanderen geen voorstander van een dergelijk systeem zou zijn.

Minister Pascal Smet bevestigt dat Vlaanderen daar wel degelijk voorstander van is, maar pas na de optimalisatie van

détenteur de cette compétence : ce niveau de pouvoir a-t-il été contacté à ce sujet ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se réjouit que plusieurs formations présentes au sein de la commission aient reconnu le bien fondé d'un tel système sur les autoroutes, mais hélas pas en ville. Or si cela n'existe pas encore en milieu urbain, Bruxelles pourrait très bien être pionnier en la matière. Il existe de telles études dans des villes où un système d'ASLS a été mis en place, comme à Sidney, où la circulation a été davantage fluidifiée grâce à l'ASLS. On a la même chose à Seattle ou encore à Hong Kong. Dans l'Oregon, à Portland, où la vitesse a été limitée à 35 km/h, un tel système d'ASLS existe aussi. L'objectif, selon la députée, n'est pas d'aller à la hausse des limitations de vitesse. Le but, c'est d'augmenter la sécurité et de diminuer la pollution. L'IBSR a recommandé, pour certains tunnels, quand les conditions de circulation sont bonnes, de porter la vitesse à 70 km/h étant donné que la circulation à 50 km/h devient incompréhensible pour les automobilistes. Quand il y a des chantiers ou des perturbations, cela tombe sous le sens qu'il faut réduire la vitesse. Y a-t-il eu une évaluation qui a été faite ? Parce que c'est précisément ce que demande le texte de la présente proposition de résolution. Il ne s'agit pas d'une ordonnance mais bien d'une résolution qui demande juste une étude.

Il faut reconnaître qu'il y a un problème de congestion à Bruxelles, dont on ne sort pas. On est en train de placer des caméras, on pourrait en profiter pour installer des systèmes d'information qui permettraient d'adapter la vitesse pour fluidifier le trafic.

La députée a bien entendu la demande de Groen de trouver un consensus. La députée adhère à l'idée de constituer un groupe de travail.

M. Marc Loewenstein convient que tout le monde est d'accord pour exploiter des moyens modernes afin de résoudre l'engorgement de la ville. Mme d'Ursel a cité Sidney, Seattle ou encore Hong Kong. Mais existe-t-il des villes dont la taille est comparable à Bruxelles, et qui ont réalisé une étude sur l'instauration d'un ASLS ? Peut-être a-t-il déjà été conclu que ce n'était pas la peine de mettre cela en œuvre ? Cela vaut la peine de se renseigner.

Pour mettre les tunnels à 70 km/h, Mme d'Ursel cite une étude de l'IBSR. Néanmoins, l'argument qui veut que « les automobilistes ne comprennent pas la limitation à 50 km/h » ne tient pas la route. Le député n'a pas eu de réponse à sa demande sur la communauté métropolitaine : la N-VA n'en veut pas, alors que c'est le partenaire du MR au Fédéral. Mme d'Ursel a-t-elle eu des contacts avec le Fédéral à ce sujet ?

M. Willem Draps trouverait étonnant que la Flandre ne soit pas preneuse d'un tel système.

Le Ministre Pascal Smet confirme que la Flandre est bien preneuse d'un tel système, mais après avoir réalisé

de Ring. Op de Antwerpse Ring bestaat er al zo'n ASLS-systeem. Persoonlijk vindt de Minister dat de snelheid op de Brusselse Ring moet worden verlaagd, maar Vlaanderen wil dat niet.

De heer Jamal Ikazban is het eens met de opmerkingen van de heer Loewenstein. Men moet in de richting van een algemene daling van de snelheid werken. Mevrouw d'Ursel is het echter eens met het argument van het BIVV dat de snelheid moet kunnen toenemen, wat echt contraproductief is.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel baseert zich enkel op een onderzoek dat werd uitgevoerd door het BIVV. Als dat instituut van oordeel is dat een verhoging van de snelheid in de tunnels niets aan de veiligheid verandert, waarom dan niet? Het weze duidelijk: de MR vraagt niet om een verhoging van de snelheidsbeperking in de tunnels. De resolutie vraagt enkel om een onderzoek van het BIVV dat uitwijst of dat al dan niet gevaarlijk is. Een snelheidsbeperking is enkel nuttig als iedereen er zich aan houdt. Als de automobilisten een snelheidsbeperking tot 50 km/u niet begrijpen, waarom dan koppig voortdoen? De camera's moeten controleren of men zich aan de snelheidsbeperkingen houdt. Dat is des te belangrijker als er een ASLS-systeem is geïmplementeerd. Wat het Vlaams Gewest betreft, wijst de volksvertegenwoordiger erop dat ze zich tot federaal minister François Bellot heeft gericht. Op federaal niveau is de boodschap van de meerderheid zeer duidelijk: er moet een ASLS-systeem worden ingevoerd vóór de optimalisatie van de Ring.

Minister Pascal Smet steunt het principe van de dynamische snelheidsbeperkingen. In een stedelijke omgeving heeft dat echter alleen zin als er tunnels zijn. Er is een tendens om de snelheid in alle wijken te beperken tot 30 km/u. Wanneer we de wegeninfrastructuur in Brussel analyseren, zouden we op bepaalde wegen een maximumsnelheid van 50 km/u of in sommige tunnels zelfs van 70 km/u kunnen toestaan. Destijds heeft hij trouwens zelf de maximumsnelheid in de Leopold II-tunnel laten verhogen.

Als men zo'n systeem in de tunnels installeert, zal de maximumsnelheid 50 of 70 km/u zijn, maar nooit hoger. Nooit hoger dan 70 km/u.

De Minister begrijpt het in de resolutie geformuleerde verzoek, maar volgens hem zijn de tunnels van de kleine ring de enige plaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar het zinvol zou zijn om een dergelijk systeem in te voeren. De toegevoegde waarde van ASLS in het Brussels Gewest is immers vrij beperkt. Zouden borden met variabele boodschappen dan niet interessanter zijn? We moeten daarover nadenken. Het zou echt zinvol zijn om zo'n borden op de Ring te plaatsen. We zouden kunnen komen tot een resolutie van het Parlement die dat aan Vlaanderen vraagt: een algemene snelheidsbeperking op de Ring en de invoering van variabele snelheden vóór de optimalisering van de Ring.

De heer Pierre Kompany is van oordeel dat de Ring niet kan worden beheerd vanuit het Brussels Gewest. Het probleem in Brussel is het organiseren van een vlotte verkeersdoorstroming. De volksvertegenwoordiger vindt het belangrijk om dat systeem op de Ring te implementeren, maar

l'optimisation du Ring. Sur le Ring d'Anvers, il existe déjà un tel système d'ASLS. Personnellement, le Ministre est demandeur que la vitesse soit diminuée sur le Ring de Bruxelles, mais la Flandre n'en veut pas.

M. Jamal Ikazban rejoint les remarques de M. Loewenstein. Il faut se diriger vers une diminution générale de la vitesse. Or Mme d'Ursel se rallie à l'argument de l'IBSR qui permettrait d'augmenter la vitesse, ce qui est vraiment contre-productif.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se base sur une étude qui a été réalisée sur l'IBSR. Quand cet institut estime que cela ne changerait rien du point de vue de la sécurité de permettre une augmentation de la vitesse dans les tunnels, pourquoi ne pas le faire ? Il faut être bien clair, le MR ne demande pas l'augmentation de la vitesse dans les tunnels. Ce qui est seulement demandé dans cette résolution, c'est une étude de l'IBSR qui dise si c'est dangereux ou pas. Une limite de vitesse n'est intéressante que si tout le monde la respecte. Si les automobilistes ne comprennent pas une limitation à 50 km/h, pourquoi s'entêter ? Il faut que les caméras surveillent si la vitesse est respectée, et c'est d'autant plus prioritaire si on a un système d'ASLS. Quant à la Région flamande, la députée explique s'être adressée au ministre fédéral François Bellot. Au Fédéral, le message de la majorité est très clair: il faut établir un ASLS avant l'optimisation du Ring.

Le Ministre Pascal Smet se prononce en faveur du principe des limitations de vitesse dynamiques. Mais en milieu urbain, cela n'aurait du sens que lorsqu'il y a des tunnels. La tendance, c'est de généraliser le 30 km/h dans les quartiers. Quand on analyse l'infrastructure routière à Bruxelles, on pourrait autoriser des axes à 50 km/h, voire à 70 km/h dans certains tunnels. C'est d'ailleurs lui-même qui avait à l'époque augmenté la vitesse maximum dans le tunnel Leopold II.

Si on installe un tel système dans les tunnels, cela va être du 50 ou du 70 km/h, mais ce ne sera jamais plus élevé. On n'ira jamais au-delà du 70 km/h.

Le Ministre dit comprendre la demande formulée par la résolution, mais le seul endroit qu'il voit en Région de Bruxelles-Capitale où cela aurait un sens de mettre un tel système, ce sont les tunnels de la petite ceinture. En effet, la valeur ajoutée d'un ASLS en Région bruxelloise est assez limitée. Est-ce que des panneaux à message variable ne seraient pas plus intéressants ? C'est une réflexion qu'il faudrait avoir. Là où cela aurait vraiment du sens, c'est d'en placer sur le Ring. On pourrait arriver à une résolution du Parlement pour demander cela à la Flandre : une diminution généralisée de la vitesse sur le Ring et l'instauration de vitesses variables, et cela avant l'optimisation du Ring.

M. Pierre Kompany estime que le Ring est ingérable depuis la Région bruxelloise. La difficulté, à Bruxelles, c'est d'organiser la fluidité du trafic. Le député estime important de réaliser ce système sur le Ring, mais on voit bien la difficulté de le mettre en œuvre. Mais à l'intérieur des



begrijpt dat het moeilijk is. Welk nut heeft het echter binnen de grenzen van Brussel? De volksvertegenwoordiger heeft twijfels over het nut van een werkgroep. Er zouden deskundigen moeten worden gevonden om de commissie bij te staan bij haar werkzaamheden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is ervan overtuigd dat het systeem zal worden gebruikt om de snelheid te verlagen. Ze is er ook van overtuigd dat een dergelijk systeem de doorstroming in Brussel zou kunnen verbeteren. Het is belangrijk om de verouderde borden in al onze tunnels te vervangen door een ASLS-systeem.

Wat het betoog van de minister betreft: als het systeem goed doordacht is, kunnen we door het aanbrengen van tellussen de verkeerslichten langer op groen houden om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en aldus de congestie in de stad te verminderen.

De volksvertegenwoordiger vraagt de commissie om het BIVV te horen over een systeem van dynamische snelheidsbeperkingen. Het is inderdaad interessant om zijn standpunt hierover te kennen.

De heer Willem Draps wijst erop dat het BIVV in dat verband over een wereldwijde *benchmark* kan beschikken. Het BIVV zou dan de commissie of werkgroep nuttige documentatie kunnen verschaffen.

De heer Marc Loewenstein is er niet tegen gekant dat een werkgroep een gemeenschappelijke tekst opstelt. Men zou er eveneens verschillende actoren, zoals het BIVV, kunnen horen.

De voorzitter stelt voor een werkgroep op te richten, die het BIVV op informele wijze zou kunnen horen. (*Instemming*)

\*  
\* \*

(Vergadering van 25 februari 2019)

De voorzitter herinnert eraan dat er na de besprekingen van 16 en 23 oktober 2017 een werkgroep is opgericht, die het Vias Institute (het voormalige BIVV) heeft gehoord. Na de hoorzitting heeft mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, mede-indiener van de tekst en voorzitter van de commissie, bij brief van 22 december 2017 minister Smet verzocht om een ASLS-test uit te voeren op een invalsweg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die door tunnels gaat: de as Keizer Karel - Leopold II.

Op 19 februari 2018 heeft de minister die brief als volgt beantwoord: "Wat ASL (*automatic speed limit*) betreft, ben ik ervan overtuigd dat dit systeem weinig toegevoegde waarde biedt in een grootstedelijke context. Tijdens de daluren is de toegelaten maximumsnelheid de norm. Bijgevolg kan een verhoging van de snelheid om veiligheidsredenen niet worden overwogen. Bij druk verkeer heeft een aanpassing van de snelheid geen enkele zin, omdat het verkeer vanzelf vertraagt. Ter informatie: de regering heeft er echter voor gekozen de hoofdwegen uit te rusten met gecoördineerde en slimme

limites de Bruxelles, à quoi cela sert-il ? Quant au groupe de travail, le député se dit dubitatif. Il faudrait trouver des experts pour éclairer les travaux de la commission.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se dit convaincue que ce système va être utilisé pour revoir la vitesse à la baisse. Elle se dit convaincue également qu'un tel système pourrait améliorer la fluidité à Bruxelles. Il est important de laisser tomber ces panneaux obsolètes dans tous nos tunnels, et les remplacer par un système d'ASLS.

En ce qui concerne les propos du ministre, si le système est bien pensé, en établissant des boucles de mesure, on pourrait laisser des feux verts plus longtemps pour fluidifier la circulation, afin de désengorger la ville.

La députée demande à la commission d'entendre l'IBSR à propos d'un système de limitation de vitesse dynamique. Il est en effet intéressant d'entendre leur point de vue à ce sujet.

M. Willem Draps signale que l'IBSR est en mesure d'avoir un *benchmark* mondial à ce niveau. L'IBSR pourrait ainsi documenter utilement la commission ou le groupe de travail

M. Marc Loewenstein n'est pas opposé à ce qu'un groupe de travail puisse aboutir à un texte commun. On pourrait également y entendre plusieurs acteurs, comme l'IBSR.

Le président propose de constituer un groupe de travail, qui pourrait entendre de manière informelle l'IBSR. (*Assentiment*)

\*  
\* \*

(Réunion du 25 février 2019)

Le président rappelle que, suite aux discussions qui ont eu lieu le 16 et le 23 octobre 2017, un groupe de travail a été constitué. Celui-ci a entendu l'institut Vias (ex-IBSR). Suite à cette audition, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, co-auteure du texte et présidente de la commission, a écrit une lettre au Ministre Smet, le 22 décembre 2017, pour lui demander d'effectuer un test d'ASLS sur un axe pénétrant en Région de Bruxelles-Capitale et comportant des tunnels : l'axe Charles Quint – Leopold II.

En date du 19 février 2018, le Ministre avait donné réponse à cette lettre en ces termes : « En ce qui concerne l'ASL (*automatic speed limit*), je suis convaincu que ceci offre peu de valeur ajoutée dans un contexte métropolitain. Pendant les heures creuses, la vitesse maximale autorisée est la norme. Une augmentation de la vitesse n'est dès lors pas envisageable, pour des raisons de sécurité. En cas de trafic dense, une adaptation de la vitesse n'a aucun sens, car la circulation ralentit d'elle-même. À titre d'information, le Gouvernement a toutefois choisi d'équiper les principaux

verkeerslichten. Dit project heeft een positief effect op de verkeersdoorstroming.”.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert aan de voordelen van de implementatie van een dergelijk dynamisch systeem voor het beheer van het autoverkeer, dat al in vele landen over de hele wereld bestaat. Haar voorstel van resolutie had drie hoofddoelstellingen: enerzijds het verminderen van de congestie door een vlottere verkeersdoorstroming, anderzijds het verbeteren van de veiligheid op de wegen en, ten slotte, het terugdringen van de geluidshinder en luchtvervuiling in de steden. We weten hoe exorbitant de kosten van de congestie in Brussel zijn, zowel voor de gezondheid van de mensen als voor de economie. Om de congestie te bestrijden, dienen verschillende beleidsmaatregelen tegelijk te worden uitgevoerd, als we willen dat de Brusselaars anders kunnen leven.

Volgens de volksvertegenwoordiger laat de regeling van de snelheidsbeperkingen in de tunnels te wensen over: enerzijds ligt de regeling vast en houdt ze geen rekening met de verkeersomstandigheden en anderzijds maakt de infrastructuur het thans niet mogelijk om een systeem van variabele snelheden (ASLS) te implementeren.

Er zij aan herinnerd dat het BIVV in 2017, op verzoek van de federale minister van Mobiliteit, in een rapport heel duidelijk heeft aangetoond dat een dergelijk systeem de veiligheid zou verhogen en een positieve impact zou hebben op de verkeerscongestie en het milieu.

De indieners van het voorstel hebben rekening gehouden met de verzoeken die de politieke fracties in de werkgroep hebben geformuleerd. Men kon een dergelijk lussysteem niet installeren op alle invalswegen in Brussel. Dat is onmogelijk. Het voorstel strekt er echter enkel toe te vragen wat Vias vraagt, namelijk een test in het Brussels Gewest. In dat verband was het voorstel aan de minister om een test op de Keizer Karellaan uit te voeren misschien niet het beste idee, want de maximumsnelheid is er al beperkt tot 50 km/u. Het zou zinvoller zijn om de test uit te voeren op een hoofdweg met een toegelaten maximumsnelheid van 70 km/u. Vias had in zijn onderzoek van 2007 gesteld dat men geen snelheidsbeperkingen mag opleggen waarvoor de automobilisten geen begrip hebben. Als de automobilisten het gevaar bij een hogere snelheid dan 50 km/u niet beseffen, dan respecteren ze die beperking niet. Een voorbeeld daarvan is het stuk in de Kortenbergtunnel bij het verlaten van de stad: waarom zou de snelheid daar worden beperkt tot 50 km/u als het een recht stuk is en men er de stad uitrijdt? Volgens de heren Godart en Lebluth van het Vias Institute zou het interessant zijn om te weten wat een test waarbij de verkeersstromen op een invalsweg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met variabele snelheid worden geregeld, zou opleveren. Het gaat niet noodzakelijkerwijs om de Keizer Karellaan.

Zelfs als Minister Smet weigert een dergelijke test uit te voeren, vindt het Vias Institute het interessant om er een uit te voeren op het stedelijk grondgebied. Niemand ontkent immers het nut van de implementatie van een dergelijk systeem op de Brusselse Ring. Het is de bedoeling om dit

axes de circulation de feux de signalisation coordonnés et intelligents. Ce projet a un effet positif sur la fluidité du trafic.».

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rappelle les avantages que permettrait l'instauration d'un tel système dynamique de gestion du trafic automobile, qui existe déjà dans de nombreux pays de par le monde. Sa proposition de résolution avait trois objectifs principaux : d'une part diminuer la congestion en fluidifiant la circulation, d'autre part augmenter la sécurité sur les routes, et enfin diminuer la pollution sonore et atmosphérique en ville. On sait à quel point le coût de la congestion à Bruxelles est exorbitant, tant en termes de santé des personnes qu'en termes économiques. Il est nécessaire, pour lutter contre cette congestion, de mener plusieurs politiques simultanées si on veut permettre aux Bruxellois de vivre autrement.

A son estime, le régime de limitation de vitesse dans les tunnels est insatisfaisant : d'une part le régime de limitation est fixe et ne tient pas compte des circonstances de trafic, et d'autre part l'infrastructure ne permet pas aujourd'hui de réaliser un système de vitesse adaptative (ASLS).

Pour rappel, un rapport de l'IBSR, à la demande du ministre fédéral de la mobilité, avait très clairement montré, en 2017, qu'un tel système permettrait d'accroître la sécurité, et aurait un impact positif sur la congestion et sur l'environnement.

Les auteurs de la proposition ont tenu compte des demandes formulées par les groupes politiques au sein du groupe de travail. On ne pouvait pas instaurer un tel système en boucle sur tous les axes pénétrants de Bruxelles, c'est impossible. Mais la proposition vise juste à demander ce que Vias demande, c'est-à-dire d'effectuer un test en Région bruxelloise. A cet égard, la suggestion faite au Ministre d'instaurer un test sur l'avenue Charles Quint n'était peut-être pas la meilleure idée, car cet axe est déjà limité à 50 km/h. Cela aurait plus de sens si on réalisait ce test sur une artère où on peut rouler jusqu'à 70 km/h. Vias, dans son étude de 2007, avait dit qu'il ne fallait pas mettre en place des limites de vitesse que les automobilistes ne comprennent pas. En effet, si les automobilistes ne perçoivent pas le danger de rouler à une vitesse plus rapide que 50 km/h, alors ils ne la respectent pas. Un exemple donné est celui du tronçon du tunnel Cortenberg en sortie de ville : pourquoi limiter ce tronçon à 50 km/h alors qu'il est en ligne droite et qu'il sort de la ville ? D'après MM. Godart et Lebluth de l'institut Vias, il serait intéressant de savoir ce que donnerait un test de régulation des flux de trafic à vitesse variable sur un axe pénétrant en Région de Bruxelles-Capitale. Il ne s'agissait pas nécessairement de l'axe de l'avenue Charles Quint.

Même si le Ministre Smet refuse d'effectuer un tel test, l'institut Vias trouve intéressant d'en faire un sur le territoire urbain. En effet, nul ne nie l'intérêt d'instaurer ce genre de dispositif sur le Ring de Bruxelles. L'objectif est de mettre ce système en place dès aujourd'hui sur le Ring, sans

systeem zo snel mogelijk op de Ring te implementeren en niet te wachten tot de optimaliseringswerken die Vlaanderen er wil uitvoeren, achter de rug zijn.

De werkgroep heeft immers een vertegenwoordigster van het Vlaams Gewest horen zeggen dat het de bedoeling is om een ASLS-systeem te implementeren in het kader van de optimalisering van de Ring, maar in de documenten die daarover tot nu toe door het Vlaams Gewest zijn verspreid, is daar geen spoor van terug te vinden. Daarom vraagt dit voorstel dat er een ASLS-systeem op de Ring wordt geïmplementeerd voordat de optimaliseringswerken worden aangevat.

Wat tot slot dit systeem van variabele snelheden betreft dat rekening houdt met de mobiliteitsgegevens via camera's, sensoren in de grond en dynamische informatieborden in reële tijd, kan men vaststellen dat er niet alleen in Vlaanderen, maar ook in Wallonië, waar er efficiëntere informatieborden zijn dan in Brussel, al verschillende nieuwe initiatieven zijn opgezet.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was er opschudding toen eind 2015, op initiatief van staatssecretaris Bianca Debaets, borden met variabele boodschappen werden geplaatst in de omgeving van de scholen om slimme zones 30 tot stand te brengen. Volgens haar zou dit systeem van variabele snelheden zeer nuttig zijn op het autosnelwegennet. Minister Smet heeft in het kader van het tunnelplan verklaard dat hij voorstander is van een systeem van variabele snelheden. De installatie van nieuwe borden aan de ingang van de onlangs gerenoveerde tunnels zou het mogelijk maken om dynamische boodschappen in reële tijd te verspreiden. Dat vermijdt de huidige situatie waarin automobilisten de boodschap "tunnel gesloten" zien als ze er al in vastzitten. Het is dus mogelijk om veel beter te doen dan vandaag het geval is. Daarom is de spreker van oordeel dat haar voorstel nog steeds actueel is.

Minister Smet bevestigt in zijn brief dat "de Regering ervoor gekozen heeft de hoofdwegen uit te rusten met gecoördineerde en slimme verkeerslichten", maar men moet vaststellen dat het beheer van de verkeersstromen nog steeds niet optimaal is. Als men bijvoorbeeld in het weekend op de Tervurenlaan zelfs met een redelijke snelheid rijdt, springen alle verkeerslichten toch op rood: zo slecht is het systeem ingesteld! Het is toch de bedoeling dat er een groene golf ontstaat.

Samengevat vraagt het voorstel in de eerste plaats om ASLS te implementeren op de Ring voordat Vlaanderen zijn geplande werken uitvoert en in de tweede plaats vraagt het om binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf een test uit te voeren op wegen waar men met 70 km/u rijdt.

Volgens de heer Bruno De Lille hebben de indieners van het voorstel zeer goede bedoelingen. De werkgroep heeft inderdaad het Vias Institute ontmoet, maar de volksvertegenwoordiger heeft daar een heel andere perceptie van.

Ecolo en Groen willen niet dat de snelheid kan worden verhoogd. Het voorbeeld van de borden die Staatssecretaris

attendre les travaux d'optimisation que compte y réaliser la Flandre.

En effet, le groupe de travail a entendu une représentante de la Région flamande dire qu'il était prévu d'instaurer un système d'ASLS dans le cadre de l'optimisation du Ring, mais on n'en retrouve nulle trace dans les documents diffusés jusqu'à présent par la Région flamande. C'est pourquoi la présente proposition demande que l'ASLS soit mis en œuvre sur le Ring avant que les travaux d'optimisation ne débutent.

Enfin, par rapport à ce système de vitesse adaptative et de prise en compte des données de mobilité à travers des caméras, des capteurs dans le sol, des panneaux d'information dynamiques en temps réel, on peut voir que non seulement il y a déjà eu plusieurs initiatives nouvelles qui ont vu le jour en Flandre, mais aussi en Wallonie, où on a des panneaux d'information plus efficaces qu'à Bruxelles.

Il existe un frémissement en Région de Bruxelles-Capitale, lorsqu'on observe, fin 2015, le placement de panneaux à messages variable près des écoles pour instaurer des zones 30 intelligentes, initiative menée par la Secrétaire d'État Bianca Debaets. Selon elle, ce système de vitesse variable serait très utile sur le réseau autoroutier. Quant au Ministre Smet, dans le cadre du plan tunnels, il a affirmé qu'il était favorable à un système de vitesse variable. La pose de nouveaux panneaux à l'entrée des tunnels récemment rénovés permettrait de diffuser des messages dynamiques en temps réel, ce qui éviterait des situations comme aujourd'hui, où les automobilistes voient le message « tunnel fermé » lorsqu'ils y sont déjà piégés. Il y a donc moyen de faire bien mieux que ce qui se fait aujourd'hui. C'est pourquoi l'oratrice estime que sa proposition est toujours bien d'actualité.

Lorsque le Ministre Smet affirme dans sa lettre que « le Gouvernement a choisi d'équiper les principaux axes de circulation de feux de signalisation coordonnés et intelligents », force est de constater que la gestion des flux de trafic n'est toujours pas optimale. Par exemple, sur l'avenue de Tervueren, le week-end, même si on roule à une vitesse raisonnable, on attrape tous les feux rouges possibles : c'est dire à quel point ce système est mal réglé ! L'objectif est quand même d'avoir une vague verte.

En résumé, cette proposition demande premièrement d'instaurer l'ASLS sur le Ring avant les travaux que projette la Flandre, et deuxièmement de réaliser un test à l'intérieur même de la Région de Bruxelles-Capitale, sur des axes où l'on roule à 70 km/h.

M. Bruno De Lille estime qu'il y a de très bonnes intentions de la part des auteurs de cette proposition. Le groupe de travail a en effet rencontré l'institut Vias, mais le député a vécu cette rencontre d'une toute autre manière.

Ecolo et Groen ne veulent pas qu'on puisse augmenter la vitesse. L'exemple des panneaux installés par la Secrétaire

Bianca Debaets heeft laten plaatsen, is veelzeggend: 's nachts mag men sneller dan 30 km/u rijden in de omgeving van scholen. Dat is precies wat de Groenen niet willen. De groene golf, waarbij de verkeerslichten zo worden aangepast dat er een constante verkeersstroom ontstaat, heeft niets te maken met dit voorstel.

De volksvertegenwoordiger zal bijgevolg niet tegen het voorstel stemmen. Een ASLS-systeem op de Ring zou immers een goed idee zijn. Aan de ingang van de tunnels is dat echter niet nodig. Groen zal zich daarom onthouden bij de stemming over het voorstel in zijn geheel, want men zou niet mogen investeren in dat soort dure apparatuur.

Mevrouw Véronique Jamouille bevestigt dat de leden van de werkgroep goed werk geleverd hebben. Uiteindelijk zal de PS-fractie het voorstel van resolutie niet steunen, omdat het volgens haar geen nut heeft in een stedelijke omgeving. De PS-fractie is veeleer voorstander van meer zones 30, maar niet om de snelheid te kunnen verhogen. Het verkeer dat de stad binnenrijdt, moet afnemen. Op de Ring is dat inderdaad een goed idee, maar de volksvertegenwoordiger wijst erop dat 95% van de Ring in het Vlaams Gewest ligt en dus buiten de bevoegdheden van het Brussels Gewest valt. Wat de dynamische borden en de telpunten betreft, wordt er al een en ander in *open data* gedaan door Brussel Mobiliteit. De prioriteit ligt bij de verkeerslichten, maar dan wel in het voordeel van het openbaar vervoer.

Mevrouw Céline Delforge is het eens met haar collega Bruno De Lille: dit systeem zal meer worden gebruikt om de snelheid te verhogen en Ecolo is daar fel tegen. Het is beter om gebruik te maken van de instrumenten die nu al bestaan ten gunste van het openbaar vervoer. Het is ongelooflijk dat we op dit ogenblik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds geen voorrang kunnen geven aan de verkeerslichten voor het openbaar vervoer.

Waarom zou men de automobilisten toestaan om sneller met hun wagen te rijden? Zou snelheidsmatiging de uitzondering worden? Langzamer rijden kan alleen maar bijdragen tot het terugdringen van de geluidshinder en luchtvervuiling. Om die redenen zal de Ecolo-fractie zich bij de stemming onthouden, niet omdat ze tegen het voorstel is, maar omdat ze vindt dat het geen zin heeft.

De heer Willem Draps legt uit dat dit type ASLS gewoonlijk gebruikt wordt op autosnelwegen, zoals het geval is in Vlaanderen. Het is trouwens paradoxaal dat de Brusselse Ring er geen heeft, maar de Antwerpse Ring wel. Dat is niet normaal.

Het originele van het voorstel zit in het feit dat het ook betrekking heeft op onze gewestwegen, met inbegrip van de grootstedelijke wegen. Het gaat niet om de zones 30. De snelheid op sommige van de Brusselse grootstedelijke wegen zou wel kunnen worden aangepast en op andere niet, zoals de Keizer Karellaan. In Duitsland, waar de snelheden strikt worden nageleefd, zijn er op de snelwegen steeds minder stukken zonder snelheidsbeperking. In Keulen is niet alleen de snelheid op de Ring afhankelijk van de verkeersdruk, maar ook de invalswegen zijn uitgerust met dat systeem, dat

d'État Bianca Debaets est significatif : ceux-ci permettent de faire plus que du 30 km/h la nuit devant les écoles. C'est précisément ce dont les verts ne veulent pas. La vague verte, qui permet d'adapter les phases de feu pour obtenir un flux constant, n'a rien à voir avec cette proposition.

Le député ne votera donc pas contre la proposition. En effet, sur le Ring, un système d'ASLS serait en effet une bonne idée. Mais à l'entrée des tunnels, ce n'est pas nécessaire. Groen va donc s'abstenir sur le vote principal, car il ne faudrait pas investir dans ce genre de dispositif coûteux.

Mme Véronique Jamouille confirme que les membres du groupe de travail ont mené une bonne réflexion. Mais en définitive, le groupe PS ne soutiendra pas cette proposition de résolution, car il n'en voit pas l'utilité en milieu urbain. Le groupe PS s'exprime plutôt en faveur de la multiplication des zones 30, mais pas dans l'objectif de pouvoir augmenter la vitesse. Ce qu'il faut, c'est limiter le trafic entrant dans la ville. Sur le Ring, c'est en effet une bonne idée, mais la députée rappelle que 95% du Ring se situe en Région flamande, et donc en dehors des compétences de la Région bruxelloise. Concernant les panneaux dynamiques et les points de comptage, il y a déjà des choses qui se font en *open data*, et qui sont déjà réalisées par Bruxelles Mobilité. La priorité est de travailler sur les feux, mais en faveur des transports en commun.

Mme Céline Delforge s'inscrit dans les propos de son collègue Bruno De Lille : ce système va davantage s'appliquer pour augmenter la vitesse, et cela Ecolo s'y oppose fermement. Il vaut mieux utiliser les outils qui existent déjà aujourd'hui en faveur des transports en commun. Il est incroyable qu'à l'heure actuelle, on ne soit toujours pas capable, en Région de Bruxelles-Capitale, de donner la priorité aux feux pour les transports en commun.

Pourquoi autoriser les gens à augmenter la vitesse automobile ? La tempérance deviendrait-elle l'exception ? Rouler moins vite ne peut que contribuer à diminuer les nuisances sonores et atmosphériques. Pour ces raisons, le groupe Ecolo s'abstiendra, parce qu'il n'est pas contre, mais estime que cette proposition ne sert à rien.

M. Willem Draps explique que d'habitude, ce genre de dispositif ASLS est appliqué sur les autoroutes, comme c'est le cas en Flandre. Il est d'ailleurs paradoxal de voir que le Ring de Bruxelles en est dépourvu, alors que le Ring d'Anvers en dispose. Ce n'est pas normal.

L'originalité de la présente proposition, c'est qu'elle concerne également nos voiries régionales, y compris les voiries métropolitaines. Il ne s'agit pas des zones 30, ce ne sont pas elles qui sont concernées. Mais certaines des voiries métropolitaines bruxelloises pourraient être adaptées à des vitesses variables, d'autres pas, comme l'axe de l'avenue Charles Quint. En Allemagne, où les vitesses sont scrupuleusement respectées, il y a de moins en moins de tronçons d'autoroute à vitesse illimitée. A Cologne, non seulement le Ring est à vitesse variable en fonction de

vraagt om de snelheid aan te passen en aldus een groene golf tot stand te brengen. De volksvertegenwoordiger haalt de *Aachenerstraße* in Keulen als voorbeeld aan. Die straat is vijf tot zes kilometer lang en functioneert al jaren met ASLS. Op sommige grootstedelijke wegen in Brussel zou een dergelijk systeem kunnen worden geïmplementeerd. Op sommige wegen, zoals de Tervurenlaan, is het niet altijd redelijk om automobilisten ertoe te verplichten niet sneller dan 50 km/u te rijden: 70 km/u is er goed mogelijk en zelfs wenselijk.

De heer Marc Loewenstein verwijst naar de opmerkingen die hij al tijdens de vergadering van 23 oktober 2017 heeft gemaakt. DéFI is voorstander van de ontwikkeling van de moderne tools om duidelijkere informatie te verstrekken. Het heeft echter geen zin om hier deze tekst aan te nemen, als de bijzondere tunnelcommissie al aanbevelingen in die zin heeft goedgekeurd. Een systeem van variabele snelheden lijkt niet geschikt voor Brussel. De volksvertegenwoordiger merkt op dat de variabele snelheidsborden die op initiatief van staatssecretaris Bianca Debaets voor de scholen zijn geplaatst, statische borden zijn (slimme zones 30). Het zou van essentieel belang zijn om op de Ring zo'n ASLS-systeem te implementeren, maar het is een illusie te denken dat Vlaanderen dat zal installeren voordat het de optimaliseringswerken aanvat. Daarom zal de DéFI-fractie het voorstel van resolutie niet steunen.

De heer Pierre Kompany is het eens met de argumenten van zijn collega's van de meerderheid. In Duitsland zijn automobilisten goed in staat om strenge snelheidsbeperkingen na te leven. Het is een probleem van cultuur en opvoeding. In Hamburg heeft de volksvertegenwoordiger al vastgesteld dat de rijrichting op de wegen overdag kan veranderen. Dat zou ondenkbaar zijn in Brussel.

De heer Willem Draps wijst erop dat zulks al het geval was op het Leopold II-viaduct, toen de derde rijstrook, de middelste, afwisselend voor de ene en dan voor de andere richting was bestemd.

De heer Pierre Kompany herhaalt dat wat in Duitsland mogelijk is, hier in Brussel niet mogelijk is.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel merkt op dat de technologie sinds de indiening van haar voorstel geëvolueerd is. Men beschikt intussen over *open data* en we weten waar zich de files in Brussel bevinden. Daardoor wordt het nog relevanter om het voorstel vandaag aan te nemen en wordt het makkelijker uitvoerbaar. Het aanpassen van de snelheid om een groene golf tot stand te brengen is immers een zeer relevante doelstelling. Het is niet de bedoeling om sneller te rijden, maar om de snelheid aan te passen aan het verkeer.

De heer Bruno De Lille herhaalt dat hij niet tegen de groene golf is. In een stedelijke context heeft een dergelijke tekst echter geen zin.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat het voorbeeld dat de heer Kompany in verband met Hamburg heeft gegeven, interessant is: er zijn bepaalde soorten wegen waarop de rijrichting overdag zou kunnen veranderen: juist

l'intensité du trafic, mais les pénétrantes sont elles aussi munies de ce système, avec une invitation à adapter les vitesses, ce qui permet l'onde verte. Le député donne l'exemple de la *Aachenerstraße* à Cologne, qui consiste en un tronçon de cinq à six kilomètres et qui fonctionne avec ASLS depuis des années. Sur certaines voies métropolitaines à Bruxelles, on pourrait avoir ce genre de système. Sur certaines voiries, comme à l'avenue de Tervueren, obliger les automobilistes à rouler à 50 km/h n'est pas toujours raisonnable : le 70 km/h y est tout à fait faisable, voire même souhaitable.

M. Marc Loewenstein renvoie aux propos qu'il a déjà tenu lors de la réunion du 23 octobre 2017. DéFI est favorable au développement des outils modernes pour permettre la clarification de l'information. Mais il n'y a pas d'intérêt de voter ici un tel texte, alors que la commission spéciale sur les tunnels a déjà voté des recommandations en ce sens. Mettre en place un réseau à vitesses adaptées semble inapproprié pour Bruxelles. Le député fait remarquer que les panneaux à vitesse variable placés à l'initiative de la Secrétaire d'État Bianca Debaets devant les écoles sont des panneaux statiques (zones 30 intelligentes). Sur le Ring, il serait essentiel d'installer un tel système d'ASLS, mais il est illusoire de penser que la Flandre va l'installer avant de procéder à ses travaux d'optimisation. C'est la raison pour laquelle le groupe Défi ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

M. Pierre Kompany se rallie aux arguments défendus par ses collègues de la majorité. En Allemagne, les automobilistes sont bien capables de respecter des vitesses strictes. C'est un problème de culture, d'éducation. A Hamburg, le député a déjà pu observer que des axes peuvent changer de sens pendant la journée, ce qui serait inconcevable à Bruxelles.

M. Willem Draps fait remarquer que c'était déjà le cas avec le viaduc Léopold II à l'époque, où la troisième bande, celle du milieu, était alternativement dans un sens puis dans l'autre.

M. Pierre Kompany répète que ce qui est possible en Allemagne ne l'est pas ici à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel fait observer que depuis le dépôt de sa proposition, la technologie a évolué. On dispose à présent déjà de l'*open data*, on sait où se trouve la congestion à Bruxelles. Cela rend le texte proposé encore plus pertinent à adopter aujourd'hui, et plus facile à mettre en œuvre. Adapter sa vitesse pour avoir la phase verte est précisément un objectif très pertinent. Le but n'est pas d'aller plus vite, mais c'est d'adapter sa vitesse à la réalité du trafic.

M. Bruno De Lille répète qu'il n'est pas opposé à l'onde verte. Mais dans un contexte urbain, un tel texte n'a pas de sens.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel signale que l'exemple donné par M. Kompany à Hamburg est intéressant : on a certains types de voiries qui pourraient changer de sens dans le courant de la journée : c'est précisément cela la

die modulariteit zou het mogelijk maken om de congestie in de stad aan te pakken.

### **III. Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte**

Het amendement nr. 1 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

### **IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

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

*De Rapporteur,*

Jamal IKAZBAN

*De voorzitter van de vergadering,*

Marc LOEWENSTEIN

modularité qui permettrait de désengorger la ville.

### **III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif**

L'amendement n° 1 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

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

*Le Rapporteur,*

Jamal IKAZBAN

*Le Président de séance,*

Marc LOEWENSTEIN

## V. Amendement

Nr. 1 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

**De gehele tekst van het voorstel van resolutie, met inbegrip van het opschrift, te vervangen door de volgende tekst:**

**«Voorstel van resolutie  
betreffende een permanent systeem van variabele  
snelheidsbeperkingen en een permanent systeem van  
ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) op bepaalde  
gewestelijke en intergewestelijke wegen**

*Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,*

*Gelet op richtlijn 2010/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;*

*Gelet op de bijzondere wet van 6 januari 2014 betreffende de zesde Staatshervorming;*

*Gelet op de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel betreft;*

*Gelet op het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de gewestgrensoverschrijdende wegen;*

*Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;*

*Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;*

*Gelet op de ordonnantie van 28 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen;*

*Gelet op de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens;*

*Gelet op de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg;*

*Overwegende dat de invoering van een systeem van variabele snelheidsbeperkingen op basis van een permanent netwerk van Adaptive Speed Limit Signs (ASLS) zou zorgen voor een efficiënter beheer van de snelheidsbeperkingen dat beter aangepast is aan de verkeersomstandigheden op de Ring;*

## V. Amendement

N° 1 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

**Remplacer l'intégralité du texte de la proposition de résolution, en ce compris l'intitulé, par le texte suivant :**

**« Proposition de résolution relative à un régime permanent de limitation de vitesse variable et à un réseau permanent d'ASLS (Adaptive Speed Limit Signs) sur certaines voiries régionales et interrégionales**

*Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,*

*Vu la Directive 2010/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;*

*Vu la Loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'Etat;*

*Vu la Loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles ;*

*Vu l'Accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région;*

*Vu l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;*

*Vu l'Arrêté ministériel du 11 Octobre 1976 fixant les conditions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière ;*

*Vu l'Ordonnance du 28 mars 2013 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport ;*

*Vu l'Ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaire sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;*

*Vu l'Ordonnance du 3 Juillet 2008 relative aux chantiers en voirie ;*

*Considérant que l'établissement d'un régime de limitations de vitesse variable s'appuyant sur un réseau permanent d'Adaptive Speed Limit Signs (ASLS) permettrait une gestion des limitations de vitesse plus efficace et plus en adéquation avec les conditions de circulation du RING;*

*Overwegende dat de voordelen van een systeem van variabele snelheidsbeperkingen op basis van een ASLS-netwerk op technisch vlak aangetoond werden in verschillende landen;*

*Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering:*

- *het Vias institute te verzoeken om, voor de wegen die door tunnels lopen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de impact te onderzoeken van de invoering van een systeem van variabele snelheid en de uitbreiding van het ASLS-netwerk verbonden met software voor de verwerking in reële tijd van de informatie die wordt doorgezonden door een netwerk van apparatuur die gegevens verzamelt;*
- *bij de federale overheid te pleiten voor een wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, om een systeem van variabele snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen te kunnen invoeren;*
- *overleg te plegen met de overige Gewesten en de federale overheid in het kader van de hoofdstedelijke gemeenschap, zodra deze laatste opgericht is na de inwerkingtreding van het toekomstige samenwerkingsakkoord bepaald bij de bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel betreft, teneinde op de wegeninfrastructuur van de Ring een ASLS-netwerk tot stand te brengen dat verbonden is met software voor de verwerking in reële tijd van de informatie die wordt doorgezonden door apparatuur die, verspreid over de Ring, gegevens verzamelt, en teneinde de apparatuur te installeren voor het verzamelen van de gegevens die naar de software worden doorgezonden. ».*

#### VERANTWOORDING

Alvorens een regeling in te voeren met variabele snelheid en een ASLS-netwerk tot stand te brengen, zou het goed zijn om de impact te bestuderen van de invoering van die regeling en dat netwerk voor de Brusselse verkeerswegen die door tunnels lopen. Gemakshalve wordt voorgesteld om de gehele tekst en het opschrift te vervangen, veeleer dan een reeks afzonderlijke amendementen in te dienen.

*Considérant que les avantages procurés par un régime de limitations de vitesse s'appuyant sur un réseau d'ASLS ont fait leur preuve dans plusieurs pays ;*

*Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de :*

- *Demander au Vias Institute d'étudier, pour les voiries traversant des tunnels sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, l'impact de l'instauration d'un régime de vitesses variables et l'établissement d'un réseau d'ASLS reliés à un logiciel traitant en temps réel les informations transmises par un réseau d'équipements de récolte de données.*
- *Plaider auprès du fédéral pour une modification de l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en vue d'introduire la possibilité d'un régime de limitation de vitesse variable sur les autoroutes.*
- *Se concerter avec les autres régions et le fédéral dans le cadre de la communauté métropolitaine une fois que celle-ci sera installée après l'entrée en vigueur du futur accord de coopération prévu par Loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles, afin d'installer sur les infrastructures routières du RING un réseau d'ASLS relié à un logiciel de traitement en temps réel des informations transmises par des équipements de récolte de données répartis sur les infrastructures du RING et afin de procéder aux travaux d'installation des équipements de récolte de données transmises au logiciel. ».*

#### JUSTIFICATION

Avant d'instaurer le régime de limitation de vitesse variable et d'implanter un réseau d'ASLS, il serait utile d'étudier l'impact de l'instauration de ce régime et de ce réseau pour les axes routiers bruxellois empruntant des tunnels. Il est ainsi proposé pour plus de facilité de remplacer l'intégralité du texte et son intitulé plutôt que de proposer une série d'amendements séparés.