



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

2 MARS 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à la mise en place d'un système
connecté de récolte de données sur les voiries
régionales permettant une gestion active du
trafic à l'aide de feux de signalisation
intelligents et de panneaux d'informations
visant plus de sécurité et plus de fluidité

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Jonathan de PATOUL (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mme Delphine Chabbert (en remplacement *partim* de M. Ibrahim Dönmez).

Autres membres : MM. Geoffroy Coomans de Brachène et Hassan Koyuncu (en remplacement *partim* de M. Ibrahim Dönmez).

Voir :

Document du Parlement :

A-84/1 – 2019/2020 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2020-2021

2 MAART 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de invoering van een
geconnecteerd systeem voor het verzamelen
van gegevens over de gewestwegen dat
actief verkeersbeheer mogelijk maakt door
middel van intelligente verkeerslichten en
informatieborden en aldus zorgt voor meer
veiligheid en vlotter verkeer

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Jonathan de PATOUL (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

Plaatsvervangers : mevr. Delphine Chabbert (te vervanging *partim* van de heer Ibrahim Dönmez).

Andere leden : de heren Geoffroy Coomans de Brachène et Hassan Koyuncu (te vervanging *partim* van de heer Ibrahim Dönmez).

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-84/1 – 2019/2020 : Voorstel van resolutie

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise qu'elle plaide depuis des années pour que Bruxelles dispose enfin d'une gestion dynamique du trafic, à l'image des grandes villes européennes, avec un système de données en temps réel, des panneaux d'informations utiles aux automobilistes et une gestion de feux dynamique digne de la capitale de l'Europe.

La première demande principale contenue dans la proposition concerne la récolte de données en temps réel. Il faut une gestion de trafic en temps réel. La technologie est au point aujourd'hui pour passer à la vitesse supérieure et déployer les meilleures capacités d'action. On doit pouvoir récolter des données de manière systématique et efficace en temps réel liées à la congestion, au flux de déplacements, aux chantiers en cours, aux points noirs, aux zones accidentogènes, aux événements culturels ou sportifs planifiés, aux conditions météo, etc. Des données GSM et GPS sont disponibles, 550 caméras existent sur le réseau routier, 330 caméras ANPR ont été placées pour contrôler la zone bruxelloise de basses émissions, qui pourraient, avec le logiciel adéquat, permettre d'avoir une idée précise de la congestion. En conséquence, un feu pourrait être laissé au vert plus longtemps dans le sens congestionné par exemple, un policier pourrait être dépêché pour régler le trafic aux points noirs, un itinéraire alternatif pourrait être suggéré, pour guider au mieux les automobilistes vers un mode de déplacement alternatif, en cas de sommets européens notamment, et proposer aux automobilistes de laisser leur voiture dans un parking de dissuasion.

D'autre part, des panneaux sont petit à petit remplacés à l'entrée des tunnels par des plus modernes, mais la situation est loin d'être parfaite. On a remplacé ce mot « file » par « trafic dense », qui n'est pas vraiment plus intéressant pour l'automobiliste déjà englué dans le trafic. Une gestion dynamique de ces panneaux suppose par exemple des itinéraires alternatifs suggérés ou des données concernant les temps de trajets. Ainsi, la fermeture du Bois de la Cambre en cas d'intempéries provoque le chaos plusieurs fois par an. Pourquoi ne pas l'annoncer déjà sur la petite ceinture, à Montgomery ou à Delta, pour avertir les automobilistes suffisamment en amont ?

Mme d'Ursel demande également le placement de quelques panneaux supplémentaires sur le ring de Bruxelles, géré en grande partie par la région flamande. A cet égard, une concertation rapprochée avec Bruxelles-Mobilité serait nécessaire, pour éviter certaines entrées problématiques ou pour recommander un parking de dissuasion.

Les panneaux de téléjalonnement, nombreux à Bruxelles, pourraient servir eux aussi à donner des informations utiles aux automobilistes. Ces panneaux sont statiques et mentionnent seulement le nombre de places restantes dans les parkings publics. Il faudrait se doter de panneaux digitaux, qui puissent indiquer un parking de substitution si un parking est plein, donner un conseil de sécurité routière, une indication sur une déviation, ou encore une annonce concernant un chantier de grande ampleur.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat zij al jaren pleit voor een dynamisch verkeersbeheer in Brussel, zoals in de grote Europese steden, met een real time datasysteem, nuttige informatiepanelen voor automobilisten en een dynamisch verkeerslichtenbeheer dat de hoofdstad van Europa waardig is.

Het eerste belangrijke verzoek in het voorstel betreft het verzamelen van realtime gegevens. Realtime verkeersbeheer is nodig. De technologie is nu klaar om in een hogere versnelling te schakelen en de beste actiemogelijkheden in te zetten. Het moet mogelijk zijn systematisch en efficiënt in real time gegevens te verzamelen over congestie, verkeersstromen, aan de gang zijnde bouwplaatsen, black spots, ongevallengebieden, geplande culturele of sportevenementen, weersomstandigheden, enz. Er zijn GSM- en GPS-gegevens beschikbaar, er zijn 550 camera's op het wegennet, er zijn 330 ANPR-camera's geplaatst om toezicht te houden op de Brusselse lage-emissiezone, die met de juiste software een nauwkeurig beeld zouden kunnen geven van de congestie. Zo kan bijvoorbeeld een verkeerslicht voor de overbelaste richting langer op groen blijven staan, kan een politieagent worden ingezet om het verkeer op black spots te regelen, kan een alternatieve route worden voorgesteld om automobilisten zo goed mogelijk naar een alternatieve reiswijze te leiden, met name bij Europese topontmoetingen, en kan aan automobilisten worden voorgesteld hun auto op een ontradingsparking achter te laten.

Daarnaast worden de borden bij de tunnelingangen geleidelijk vervangen door modernere borden, maar de situatie is verre van perfect. Het woord « file » werd vervangen door « druk verkeer », wat niet echt interessanter is voor automobilisten die al vastzitten in het verkeer. Dynamisch beheer van deze borden vereist bijvoorbeeld voorgestelde alternatieve routes of reistijdgegevens. Zo zorgt de sluiting van het Terkamerenbos bij slecht weer meerdere malen per jaar voor chaos. Waarom wordt dit niet reeds op de binnenring aangekondigd, bij Montgomery of Delta, om de automobilisten tijdig op de hoogte te brengen?

Mevrouw d'Ursel vraagt ook om wat meer borden te plaatsen op de Brusselse ring, die grotendeels door het Vlaams Gewest wordt beheerd. In dit verband zou nauw overleg met Brussel Mobiliteit nodig zijn, om bepaalde problematische toegangen te vermijden of om een ontradingsparking aan te bevelen.

Er zijn veel elektronische borden in Brussel, die ook kunnen worden gebruikt om nuttige informatie te verstrekken aan automobilisten. Deze borden zijn statisch en geven alleen het aantal resterende plaatsen in openbare parkeergarages aan. We zouden ons moeten uitrusten met digitale borden, die een alternatieve parking kunnen aangeven als er een vol is, advies kunnen geven over de verkeersveiligheid, een omleiding kunnen aangeven of zelfs een grote bouwplaats kunnen aankondigen.

Le troisième élément pour une gestion dynamique du trafic est le plus important : les feux de signalisation intelligents. D'après Agoria, si Bruxelles équipait l'ensemble de ses carrefours de feux de signalisation intelligents, la Région bruxelloise pourrait réduire les embouteillages de 30% et assurer ainsi une circulation plus fluide. En juillet 2018, le taux de raccordement des feux à la centrale des feux était de 25% pour le territoire régional. L'objectif, à terme, est bien d'arriver à une couverture totale des carrefours, mais l'objectif fixé par le plan « Good Move » est d'arriver à 100% des carrefours en 2030. Ce tempo nous paraît bien trop lent. Cinq carrefours supplémentaires seulement prévus en 2020, 40 en 2025.

La réponse de la ministre Elke Van den Brandt, en réunion du 10 décembre 2019, à une question orale relative au centre Mobiris ne fut pas rassurante. Il apparaît que Mobiris intervient essentiellement sur les tunnels de la capitale, sans beaucoup de possibilités d'intervention au niveau du trafic de surface, malgré la surveillance de 580 carrefours stratégiques, à l'aide de 550 caméras, dont certaines sont ANPR.

A part les quelques nouveaux engagements chez Bruxelles-Mobilité et la réunion des dispatchings STIB métro, tram, bus, voiries et du centre de crise dans un même lieu, pour plus de synergie, Mme d'Ursel craint qu'il n'y ait pas une réelle volonté de repenser la gestion du trafic à Bruxelles. Il faut sortir des 4 scénarios fondés sur le trafic du matin, du soir, en heures creuses et de nuit. L'exemple de Lyon est édifiant, où il existe une gestion active des feux et panneaux en temps réel en fonction d'événements inattendus.

Même si la situation s'améliore tout doucement, comme en atteste la dernière mouture du plan « Good Move », il faut se montrer plus ambitieux et accélérer le rythme des changements.

II. Discussion générale

M. Julien Uyttendaele considère que la proposition de résolution demande l'installation ou l'adaptation du matériel d'information adéquat au sujet des facteurs de congestion. Acheter un tel équipement est un non-sens, puisque bon nombre de données sont déjà collectées par l'intermédiaire des GPS ou des opérateurs de télécommunications. De tels investissements seraient donc coûteux et inutiles. De plus, suivre un individu par le biais de caméras ANPR pose un problème de protection de la vie privée. Ce serait donc une mauvaise idée que de s'appuyer sur les caméras ANPR à cette fin.

Ces éléments pourraient néanmoins servir à l'information des pouvoirs publics, en vue de préparer leurs décisions. C'est l'enjeu du partage de ces données par les opérateurs de télécommunication, notamment avec Bruxelles Mobilité et perspective.Brussels. Cela sera négocié dans le cadre des conventions portant sur la 5G.

Het derde element voor dynamisch verkeersbeheer is het belangrijkste : intelligente verkeerslichten. Als Brussel al zijn kruispunten zou uitrusten met intelligente verkeerslichten, zou het Brussels Gewest volgens Agoria de verkeersopstoppingen met 30% kunnen verminderen en zo voor vlotter verkeer kunnen zorgen. In juli 2018 bedroeg het aansluitingspercentage van verkeerslichten op de verkeerslichtencentrale 25% voor het gewestelijk grondgebied. Op lange termijn wordt inderdaad gestreefd naar een volledige dekking van de kruispunten, maar de doelstelling van het « Good Move »-plan is om tegen 2030 te komen tot 100% van de kruispunten. Dit tempo lijkt ons veel te laag. Slechts vijf extra kruispunten zijn gepland in 2020, 40 in 2025.

Het antwoord van minister Elke Van den Brandt op een mondelinge vraag over het Mobiris-centrum tijdens de vergadering van 10 december 2019 was niet geruststellend. Blijkbaar grijpt Mobiris vooral in bij de tunnels van de hoofdstad, zonder veel mogelijkheden om in te grijpen op het niveau van het bovengronds verkeer, ondanks het toezicht op 580 strategische kruispunten met behulp van 550 camera's, waarvan sommige ANPR zijn.

Afgezien van de enkele nieuwe aanwervingen bij Brussel Mobiliteit en het samenbrengen van de dispatching van de MIVB voor metro, tram, bus en wegen en van het crisiscentrum op dezelfde plaats met het oog op meer synergie, vreest mevrouw d'Ursel dat er geen echte bereidheid is om de verkeersafwikkeling in Brussel te herdenken. We moeten af van de 4 scenario's die gebaseerd zijn op het ochtend-, avond-, dal- en nachtverkeer. Lyon is daar een stichtend voorbeeld van : de verkeerslichten en -borden worden er actief en in reële tijd bediend naar gelang van onverwachte gebeurtenissen.

Ook al verbetert de situatie langzaam, zoals blijkt uit de laatste versie van het plan « Good Move », toch moeten we ambitieuzer zijn en het tempo van de veranderingen opvoeren.

II. Algemene bespreking

De heer Julien Uyttendaele is van oordeel dat het voorstel van resolutie vraagt om de installatie of aanpassing van adequaat materiaal dat informatie verstrekt over de congestiefactoren. De aanschaf van dergelijk materiaal heeft geen zin, aangezien veel gegevens al worden verzameld via gps of de telecommunicatieoperatoren. Dergelijke investeringen zouden dan ook duur en nutteloos zijn. Bovendien doet het volgen van een persoon met ANPR-camera's een probleem met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer rijzen. Het zou dan ook een slecht idee zijn om de ANPR-camera's daarvoor te gebruiken.

Niettemin kunnen die elementen dienen om de overheden te informeren bij de voorbereiding van hun beslissingen. Daar gaat het om bij het delen van die gegevens door de telecommunicatieoperatoren met onder meer Brussel Mobiliteit en perspective.Brussels. Daarover zal onderhandeld worden in het kader van de overeenkomsten over 5G.

Le pilotage des feux fait déjà partie des programmes d'investissement de la Région. Mais, plus largement, il faut prendre conscience des limites de ce pilotage sur la fluidité du trafic. Chaque carrefour en précède un et succède à un autre. L'influence du facteur humain est donc grande, d'autant qu'il faut aussi prendre en compte la hiérarchie des voiries.

La proposition vise aussi à informer l'automobiliste le plus tôt possible et à influencer sa trajectoire. Ce souci d'information précoce relève certes du bon sens, mais cela devrait impliquer aussi les autres Régions, en amont des parkings de dissuasion bruxellois. Notre Région dispose ici de peu de moyens d'action. Il faut par ailleurs veiller à canaliser le trafic des voitures sur les grands axes, pour préserver la qualité de vie des quartiers. Ce problème est bien connu à cause de certaines applications téléphoniques. Pour autant, il s'agit de maintenir un certain équilibre, pour ne pas multiplier les quartiers barricadés au moyen de voiries à circulation locale.

En conclusion, s'il est bon que les pouvoirs publics disposent des données les plus étayées possibles, il serait inutile de consentir aux lourds investissements demandés dans la proposition, qui risqueraient en outre d'être rapidement obsolètes. Tout l'enjeu sera donc de garantir le libre accès aux administrations régionales des données de téléphonie mobile. Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que la technologie ne peut pas tout.

Mme Cielte Van Achter regrette l'absence de la ministre Elke Van den Brandt, qui aurait pu brosser le tableau de la situation actuelle de l'équipement régional, face à cette proposition très complète. Elle est surprise d'entendre M. Uyttendaele annoncer l'avènement de la 5G à Bruxelles et son intérêt pour la mobilité. C'est un signal nouveau de la majorité, qu'il faut saluer. Pour autant, on peut affirmer que Bruxelles est encore loin d'être une « smart city ».

L'intervenante soutient la proposition de résolution, tant il faut améliorer la collecte de données de mobilité, leur analyse et leur application pour fluidifier le trafic. L'installation de caméras et de feux dits intelligents ne progresse que très lentement. Il s'agit d'aiguillonner le gouvernement pour accélérer.

M. Arnaud Verstraete assure que le gouvernement est déjà à l'œuvre pour réaliser les demandes exprimées dans la proposition. Tout cela figure déjà dans le plan « Good Move ». D'ici 2030, 100 feux de circulation dynamiques devraient être placés. Le budget pour ce faire est dégagé. M. Verstraete s'en satisfait donc. Ceci étant dit, de tels feux n'ont pas pour but premier d'améliorer la fluidité du trafic automobile, mais de renforcer l'agrément des déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun, selon le principe « STOP », en réduisant leur temps d'attente aux carrefours.

Het bedienen van de verkeerslichten vanop afstand maakt al deel uit van de investeringsprogramma's van het Gewest. Meer in het algemeen moet men zich echter bewust worden van de beperkingen daarvan voor de doorstroming van het verkeer. Het ene kruispunt volgt op het andere. De invloed van de menselijke factor is dus groot, te meer daar men ook rekening moet houden met de hiërarchie van de wegen.

Het voorstel strekt er ook toe de automobilist zo vroeg mogelijk te informeren en zijn traject te beïnvloeden. Dat streven naar vroegtijdige informatie getuigt weliswaar van gezond verstand, maar de overige Gewesten zouden daar ook bij betrokken moeten worden voordat de automobilist de Brusselse ontradingsparkings bereikt. Ons Gewest beschikt hier over weinig actiemiddelen. Voorts moet het autoverkeer naar de grote invalswegen worden geleid om de levenskwaliteit in de wijken niet aan te tasten. Dat probleem is welbekend wegens bepaalde applicaties op de telefoon. Het gaat er echter om een zeker evenwicht te bewaren, opdat het aantal ontoegankelijke wijken niet toeneemt wegens het aantal straten waar enkel bestemmingsverkeer is toegelaten.

De spreker besluit dat het weliswaar positief is dat de overheden over zo volledig mogelijke gegevens beschikken, maar dat het nutteloos zou zijn om de zware investeringen te doen waar het voorstel om vraagt en die bovendien snel achterhaald zouden kunnen zijn. De hele uitdaging zal er dus in bestaan dat de gewestelijke besturen vrije toegang kunnen krijgen tot de gegevens van de mobiele telefonie. Voorts mag men niet uit het oog verliezen dat technologie niet alles kan.

Mevrouw Cielte Van Achter betreurt de afwezigheid van minister Elke Van den Brandt, die een overzicht had kunnen schetsen van de huidige situatie van de gewestelijke voorzieningen in het licht van dit zeer volledige voorstel. Het verrast haar dat de heer Uyttendaele de komst van 5G naar Brussel en zijn belangstelling voor mobiliteit meedeelt. Dat is een nieuw signaal van de meerderheid, dat moet worden toegejuicht. Toch kan men stellen dat Brussel nog lang geen « smart city » is.

De spreker steunt het voorstel van resolutie, aangezien de verzameling, de analyse en het gebruik van mobiliteitsgegevens met het oog op een vlottere verkeersdoorstroming moeten worden verbeterd. De installatie van zogenaamde slimme camera's en verkeerslichten vordert slechts zeer langzaam. Men moet de regering aanporren om sneller te schakelen.

De heer Arnaud Verstraete verzekert dat de regering reeds werkt aan de uitvoering van de in het voorstel geformuleerde verzoeken. Dit alles is al opgenomen in het « Good Move »-plan. Tegen 2030 moeten er 100 dynamische verkeerslichten zijn geïnstalleerd. Het budget hiervoor werd vrijgemaakt. De heer Verstraete is hier dus tevreden mee. Dergelijke verkeerslichten waren echter niet in de eerste plaats bedoeld om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren, maar om de erkenning van de verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te versterken, volgens het « STOP »-principe, door de wachttijd op kruispunten te verkorten.

A contrario, favoriser la fluidité des voitures mènerait à un cercle vicieux : il y aurait alors plus de voitures et puis plus de congestion.

Le projet de taxe kilométrique « Smart Move » est à cet égard bien plus efficace pour réduire la congestion automobile que les moyens développés dans la proposition.

L'orateur rejoint M. Julien Uyttendaele au sujet du partage des données de télécommunications sur les flux de mobilité. C'est l'un des enjeux du projet « MaaS » (« Mobility as a service »). Les applications actives à Bruxelles doivent contribuer à la politique régionale de mobilité. Cette demande de la proposition est donc aussi en cours de réalisation. On peut affirmer que, depuis la date de son dépôt, la proposition de résolution est un peu dépassée par les faits.

M. Arnaud Verstraete termine par un clin d'œil à Mme d'Ursel, qui citait l'exemple de la fermeture du Bois de la Cambre en cas d'intempérie. Pour dissiper toute ambiguïté auprès des automobilistes, autant réserver le Bois en permanence aux piétons et aux cyclistes.

Mme Ingrid Parmentier adhère à ce point de vue. Il faut préserver les quartiers du trafic de transit, mais également éviter une inflation de panneaux d'information sur l'espace public. Le projet « MaaS » veillera à mettre en exergue les modes de déplacement alternatifs à la voiture. La coordination des feux de circulation, prévue pour 2030, fait l'objet d'une analyse approfondie.

Le comptage des voitures est déjà largement effectué, contrairement à celui des piétons et des cyclistes. Tout comme M. Verstraete, l'oratrice estime que la proposition de résolution a perdu de son intérêt depuis l'adoption du plan « Good Move ».

M. Jonathan de Patoul abonde dans le même sens. Le plan « Good Move » veille déjà à s'appuyer sur les données de mobilité et les nouvelles technologies. A titre d'exemple, le déploiement des feux intelligents est encourageant. Il est toujours tentant de vouloir aller plus vite dans ces développements, mais il faut veiller à certains équilibres.

M. Christophe De Beukelaer soutiendra au contraire la proposition. Les arguments avancés par les membres de la majorité sont vaseux. On n'y décèle pas, en tout cas, de refus de principe. L'instauration de la taxe « Smart Move » n'est pas l'alpha et l'oméga ; il est envisageable de déployer des mesures complémentaires. La proposition de résolution est le fruit d'un beau travail de réflexion de la part de Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel déduit des propos entendus que cette proposition de résolution est marquée par le bon sens. Notre politique de mobilité doit impérativement s'appuyer sur les nouvelles technologies. Les motifs invoqués contre ce texte révèlent souvent une mauvaise compréhension.

Anderzijds zou het bevorderen van de doorstroming van auto's leiden tot een vicieuze cirkel : er zouden meer auto's komen en vervolgens meer verkeersopstoppingen.

In dit opzicht is het kilometerheffingsproject « Smart Move » veel doeltreffender om de files te verminderen dan de in het voorstel ontwikkelde middelen.

De spreker is het eens met de heer Julien Uyttendaele over het delen van telecommunicatiegegevens over de mobiliteitsstromen. Dit is een van de uitdagingen van het « MaaS »-project (« Mobility as a service »). Toepassingen die in Brussel actief zijn, moeten bijdragen tot het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Dit verzoek van het voorstel is dus ook in uitvoering. Men kan bevestigen dat het voorstel van resolutie sinds de datum van indiening enigszins is achterhaald door de feiten.

De heer Arnaud Verstraete sluit af met een knipoog naar mevrouw d'Ursel, die het voorbeeld aanhaalt van de sluiting van het Terkamerenbos bij noodweer. Om elke onduidelijkheid voor de automobilisten weg te nemen, zou het beter zijn het bos permanent voor te behouden voor voetgangers en fietsers.

Mevrouw Ingrid Parmentier is het met dit standpunt eens. Het is noodzakelijk de wijken te vrijwaren van doorgaand verkeer, maar ook een inflatie van informatiepanelen op de openbare ruimte te voorkomen. Het « MaaS »-project zal ervoor zorgen dat alternatieve vervoerswijzen voor de auto onder de aandacht worden gebracht. De coördinatie van de verkeerslichten, gepland voor 2030, wordt grondig geanalyseerd.

De autotelling is reeds lang gebeurd, de voetgangers- of fietserstelling evenwel nog niet. Zij is het met de heer Verstraete eens dat het voorstel van resolutie sinds de goedkeuring van het « Good Move »-plan zijn relevantie heeft verloren.

De heer Jonathan de Patoul is het daarmee eens. Het « Good Move »-plan waakt er nu al over zich te baseren op de mobiliteitsgegevens en nieuwe technologieën. De invoering van intelligente verkeerslichten is bijvoorbeeld bemoedigend. Het is altijd verleidelijk om bij deze ontwikkelingen sneller te willen gaan, maar er moeten bepaalde evenwichten in acht worden genomen.

De heer Christophe De Beukelaer zal het voorstel wel steunen. De argumenten van de leden van de meerderheid zijn troebel. In ieder geval vindt men er geen principiële weigering. De invoering van de heffing Smart Move is niet het toverwoord ; het is mogelijk aanvullende maatregelen te nemen. Het voorstel van resolutie is het resultaat van veel denkwerk van mevrouw d'Ursel.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel leidt af uit wat ze gehoord heeft dat dit voorstel van resolutie door het gezond verstand ingegeven is. Het is van essentieel belang dat ons mobiliteitsbeleid gebaseerd is op de nieuwe technologieën. De redenen die tegen deze tekst worden aangevoerd, wijzen vaak op een verkeerde interpretatie.

Les caméras ANPR de la Région ne servent plus uniquement dans le cadre de la zone de basses émissions, mais ont désormais d'autres fonctions. Elles pourraient par exemple servir à relever les incidents du trafic.

Il ne faut pas attendre l'instauration de la 5G pour faire la meilleure utilisation possible des données de télécommunication, car Bruxelles Mobilité en dispose déjà. Par ailleurs, il n'a jamais été question dans la proposition d'utiliser toutes les voiries bruxelloises comme itinéraire alternatif, mais plutôt de suggérer une autre entrée de ville en cas de bouchon important sur un axe de pénétration.

Les demandes formulées dans la proposition n'induiraient pas nécessairement de lourds investissements, contrairement à ce que croit M. Uyttendaele. Le matériel existant et les données disponibles devraient souvent suffire, mais ils ne sont pas utilisés de manière efficace.

Enfin, brandir le plan « Good Move » comme prétexte pour écarter cette proposition n'est pas convaincant, puisque ce plan a une portée très générale, alors que le texte examiné ici est bien plus spécifique. Ce plan ne peut être un prétexte à l'attentisme.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 8 voix contre 6.

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

Le Rapporteur

Jonathan de PATOUL

La Présidente de séance

Carla DEJONGHE

De ANPR-camera's van het Gewest worden niet langer enkel gebruikt voor de lage-emissiezone, maar hebben nu ook andere functies. Ze zouden bijvoorbeeld kunnen dienen om de verkeersincidenten te registreren.

Om optimaal gebruik te maken van telecommunicatiegegevens hoeft niet te worden gewacht op de invoering van 5G, want die is er nu al voor Brussel Mobilité. Bovendien is in het voorstel nooit sprake van het gebruik van alle Brusselse wegen als alternatieve route, maar veeleer van het voorstellen van een andere toegang tot de stad in geval van een grote verkeersopstopping op een invalsweg.

De in het voorstel geformuleerde verzoeken zouden niet noodzakelijk tot zware investeringen leiden, in tegenstelling tot wat de heer Uyttendaele meent. Bestaande apparatuur en beschikbare gegevens zouden vaak voldoende moeten zijn, maar worden niet doeltreffend gebruikt.

Tot slot is het niet overtuigend om het « Good Move »-plan als voorwendsel te gebruiken om dit voorstel te verwerpen, aangezien dit plan een zeer algemene draagwijdte heeft, terwijl de tekst die hier wordt besproken, veel specifiek is. Dit plan mag geen voorwendsel zijn om een afwachtende houding aan te nemen.

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

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen enkele commentaar uit.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 8 stemmen tegen 6.

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

De Rapporteur

Jonathan de PATOUL

De Voorzitster van de vergadering

Carla DEJONGHE