



GEWONE ZITTING 2021-2022

21 DECEMBER 2021

---

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de invoering van een systeem van  
variabele snelheidsbeperkingen en een  
ASLS-netwerk op de Ring van Brussel**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete.

*Andere leden:* de heren Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, mevr. Françoise Schepmans, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

---

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

**A-236/1 – 2020/2021:** Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

21 DÉCEMBRE 2021

---

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

---

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative à l'établissement d'un régime de  
limitation de vitesse variable et d'un réseau  
d'ASLS sur le Ring de Bruxelles**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

---

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete.

*Autres membres :* MM. Fouad Ahidar, Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul ? Mme Françoise Schepmans, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

---

*Voir :*

**Document du Parlement :**

**A-236/1 – 2020/2021 :** Proposition de résolution.

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

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel legt uit dat het voorstel voorziet in de invoering van een variabele snelheidsbeperking op de Ring (ASLS), in functie van de weers- of verkeersomstandigheden. De maximumsnelheid werd op 1 januari 2020 door het Brussels en het Vlaams Gewest op hun delen van de Ring verlaagd van 120 km/u tot 100 km/u om redenen van geluidshinder, verkeersveiligheid en milieuhinder. Aangezien het Waals Gewest deze verlaging niet heeft gevolgd, bestaan er drie snelheidsregelingen naast elkaar op de Ring: 90 km/u, 100 km/u en 120 km/u. Deze situatie is zeer onduidelijk en onderstreept het gebrek aan aanpasbaarheid van deze snelheidsbeperkingen aan de verkeersomstandigheden.

Dit moet worden verholpen, aangezien tegen 2030 een toename wordt verwacht van het verkeer op de Ring met 18%. De congestie van het autoverkeer is al tientallen jaren een plaag in Brussel. In 2013 raamde BECI de jaarlijkse kosten van de verkeersopstoppingen in onze stad op 511 miljoen euro. De Ring wordt naar verluidt dagelijks door 7 miljoen voertuigen genomen. In zijn scopingnota van 2019 over de heraanleg van het noordelijke deel van de Ring heeft het Vlaams Gewest erop gewezen dat de piekdrukke tijdens de spitsuren op verschillende plaatsen regelmatig wordt bereikt. Het VIAS institute gaf bovendien aan dat de Ring ver boven de andere Belgische autosnelwegen uitsteekt op het vlak van het aantal verkeersdoden per 100 km.

Het verlagen van de maximumsnelheid is geen structurele oplossing om het aantal ongevallen te verminderen. Dit voorstel van resolutie heeft betrekking op een van de alternatieve maatregelen, met het oog op een eventuele verbreding van de Ring, om de doorstroming van het verkeer in real time te optimaliseren. De modulering van de maximumsnelheid kan doeltreffend zijn om het risico op ongevallen, congestie en verontreinigende emissies te verminderen. De ANPR-camera's, waarvan de kosten beperkt zijn, zijn in staat de metingen te verrichten die voor dit dynamische apparaat vereist zijn. De voorbeelden uit het buitenland zijn legio. Dit systeem, dat reeds in gebruik is op de Antwerpse ring, wordt ook aanbevolen door zowel de WHO als het VIAS institute. België is bovendien geen goede leerling in Europa als het gaat om het aantal verkeersongevallen, hoewel de maximumsnelheid over het algemeen lager is dan elders. De gevraagde maatregel is gebaseerd op het cruciale element van een betere doorstroming van het verkeer.

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

Mme Anne-Charlotte d'Ursel explique que la proposition demande d'instaurer un régime de limitation de vitesse variable sur le Ring (ASLS), en fonction de la météo ou des conditions de circulation. La vitesse maximale autorisée a été abaissée le 1er janvier 2020 par la Région bruxelloise et la Région flamande sur leurs portions du Ring, de 120 km/h à 100 km/h, pour des motifs de nuisances sonores, de sécurité routière et de réduction de la pollution. Etant donné que la Région wallonne n'a pas suivi cet abaissement, trois régimes de vitesse coexistent sur le Ring : 90 km/h, 100 km/h et 120 km/h. Cette situation manque cruellement de lisibilité et souligne le manque de faculté d'adaptation de ces limitations aux conditions de circulation.

Il faut y remédier, quand on sait qu'une augmentation de 18% du trafic sur le Ring est prévue d'ici 2030. La congestion automobile est un fléau à Bruxelles, depuis plusieurs décennies. BECI avait estimé en 2013 à 511 millions d'euros le coût annuel des embouteillages dans notre ville. Le Ring serait fréquenté chaque jour par 7 millions de véhicules. Dans sa lettre d'orientation de 2019 sur le réaménagement de la portion nord du Ring, la Région flamande avait souligné que les pics de saturation sont régulièrement atteints en heures de pointe en plusieurs endroits. Par ailleurs, l'institut VIAS a indiqué que le Ring est largement au-dessus des autres autoroutes belges en termes de nombre de tués par 100 km.

L'abaissement de la vitesse maximale n'est pas une solution structurelle pour réduire le nombre d'accidents. La présente proposition de résolution porte sur l'une des mesures alternatives, dans la perspective d'un éventuel élargissement du Ring, en vue d'optimiser les flux en temps réel. La modulation de la limite de vitesse peut s'avérer efficace pour diminuer le risque d'accidents, la congestion et les émissions polluantes. Les caméras ANPR, dont le coût est limité, sont capables d'effectuer les mesures requises pour ce dispositif dynamique. Les exemples à l'étranger sont devenus innombrables. Ce dispositif, déjà pratiqué sur le ring d'Anvers, est en outre recommandé tant par l'OMS que par l'institut VIAS. La Belgique n'est d'ailleurs pas un bon élève en Europe quant au nombre d'accidents de la route, alors que les limitations de vitesse y sont généralement plus basses qu'ailleurs. Le dispositif demandé repose sur un élément crucial, une meilleure fluidité du trafic.

## II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat dit onderwerp enkele dagen voor de indiening van het voorstel van resolutie, op 6 oktober 2020, in de commissie werd besproken naar aanleiding van de beperking, sinds 1 september 2020, van de snelheid op de Brusselse ring tot 100 km/u op het Vlaamse (ongeveer 55 km) en Brusselse (5,5 km) gedeelten.

Het staat vast dat een aangepast snelheidsstelsel op de Ring, gebaseerd op waarnemingen van ASLS-netwerken, voordelen heeft, in die zin dat beter kan worden geanticipeerd op verkeersopstoppingen en vooral op de accordeoneffecten. Zoals blijkt uit de voorbeelden uit het buitenland, maar ook uit Gent en Antwerpen, heeft dit mechanisme gunstige effecten op de veiligheid, de congestie, het geluid en de luchtkwaliteit.

Tijdens het debat op 6 oktober 2020 benadrukte minister Elke Van den Brandt de noodzaak van een dynamisch verkeersmanagement op de ring voor de toekomst. Dit punt zal opnieuw worden besproken tijdens toekomstige uitwisselingen tussen Brussel Mobiliteit en de Werkvennootschap van het Vlaams Gewest. De minister is dus voorstander van dynamische verkeersborden, maar dan wel in samenwerking met de andere Gewesten. In het specifieke geval van de Ring is samenwerking met de twee andere Gewesten, en in het bijzonder met Vlaanderen, gezien de geografische samenhang, dan ook essentieel. De intenties van de Waalse minister van Mobiliteit ter zake kennende, kunnen we het allicht allemaal eens worden over een coherent systeem voor de hele Brusselse Ring.

Afgezien van het feit dat de voorgestelde resolutie een reactie is op een door de minister gecommuniceerd voornemen, is het niet logisch, zoals het voorstel van resolutie doet, om eerst een ASLS-netwerk te ontwikkelen op het Brusselse deel van de Ring en vervolgens op het Vlaamse en Waalse deel, indien deze ermee instemmen zich bij het systeem aan te sluiten. Integendeel zelfs, omwille van de coherentie is het van essentieel belang om op een globale manier te werk te gaan, zodat dit ASLS-systeem overall tegelijk kan worden ingezet. Het overleg tussen Brussel Mobiliteit en de Werkvennootschap is een stap in die richting en het is uiteraard belangrijk dat dit overleg ook met het Waalse Gewest plaatsvindt.

Het voorstel van resolutie is dan ook overbodig, gezien de voornemens die de regering reeds kenbaar heeft gemaakt.

De heer Ibrahim Dönmez herinnert eraan dat het voorstel geïnspireerd is op een ander voorstel (stuk A-212/1 - 14/15), dat ook door mevrouw d'Ursel en collega's was ingediend, en in maart 2019 is verworpen. De redenen voor deze verwerping blijven gelden: de Brusselse delen van de Ring, die zeer beperkt zijn, omvatten ongevalsgevoelige gedeelten zoals de bocht van Vorst en het viaduct van Vilvoorde, waar de maximumsnelheid werd vastgesteld op 90 km/u. Een hogere maximumsnelheid is onaanvaardbaar. Het Brussels Gewest heeft dus geen belang bij het voorgestelde systeem. Het Brusselse deel in Anderlecht, tussen de afritten 14 en 17,

## II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein rappelle que ce sujet a été abordé en commission quelques jours avant le dépôt de la proposition de résolution, le 6 octobre 2020, à la suite de la limitation, depuis le 1er septembre 2020, de la vitesse sur le ring de Bruxelles à 100 km/h sur les parties flamandes (environ 55 km) et bruxelloises (5,5 km).

Il est certain qu'un système de vitesse adaptée sur le Ring, sur la base d'observations de réseaux ASLS, présente des atouts, en ce sens qu'il permet d'anticiper davantage les bouchons et, surtout, les effets accordéon. Comme les exemples étrangers, mais aussi de Gand et d'Anvers, le montrent, ce mécanisme a des effets bénéfiques pour la sécurité, la gestion, le bruit et la qualité de l'air.

Lors du débat du 6 octobre 2020, la ministre Elke Van den Brandt soulignait la nécessité de mettre en place, dans le futur, une gestion dynamique du trafic sur le ring. Ce point sera encore abordé lors des futurs échanges entre Bruxelles Mobilité et la « Werkvennootschap » de la Région flamande. En conclusion, la ministre est favorable à une signalisation routière dynamique, mais en collaboration avec les autres Régions. Dans le cas spécifique du Ring, la collaboration avec les deux autres Régions, et en particulier avec la Flandre, vu la cohérence géographique, est donc essentielle. Connaissant les intentions de la Ministre de la Mobilité wallonne sur le sujet, il est vraisemblable qu'on puisse tous s'accorder sur un système cohérent sur l'ensemble du Ring de Bruxelles.

Outre le fait que la résolution proposée soit en réaction à une intention communiquée par la ministre, il n'est pas logique, comme le fait la proposition de résolution, de développer d'abord un réseau ASLS sur la portion bruxelloise du Ring et ensuite sur les portions flamande et wallonne, si elles acceptent de rentrer dans le système. Que du contraire, par souci de cohérence, il est essentiel de travailler de manière globale, pour que ce système ASLS voie le jour partout en même temps. La dynamique de concertation entamée entre Bruxelles Mobilité et la « Werkvennootschap » va dans ce sens et il importe bien sûr que cette concertation ait également lieu avec la région wallonne.

Partant, la proposition de résolution est superfétatoire au regard des intentions déjà formulées par le gouvernement.

M. Ibrahim Dönmez rappelle que la proposition s'inspire d'une autre proposition (doc. A-212/1 - 14/15), également introduite par Mme d'Ursel et consorts, rejetée en mars 2019. Les motifs de ce rejet restent d'actualité : les portions bruxelloises du Ring, fort limitées, comptent des sections accidentogènes, telles que le virage de Forest et le viaduc de Vilvoorde, où la vitesse maximale a été fixée à 90 km/h. On ne peut admettre que la vitesse maximale autorisée y soit plus élevée. La Région bruxelloise n'a donc aucun intérêt au système proposé. La portion bruxelloise située à Anderlecht, entre les sorties n°14 et n°17, surplombe les alentours, ce qui

kijkt uit over de omgeving, wat helaas tot gevolg heeft dat het geluid zich nog meer verspreidt.

Bovendien heeft de Ring veel op- en afritten, wat een systeem met variabele snelheid ongeschikt maakt. Gezien de chronische congestie op de Ring hebben het Brussels en het Vlaams Gewest er daarom voor geopteerd de maximumsnelheid te verlagen tot 100 km/u, behalve op bepaalde gedeelten waar 90 km/u geldt. Deze maatregel vermindert congestie en accordeoneffecten, maar ook het geluid en de vervuiling.

Een algemene verlaging van de maximumsnelheid tot 90 km/u, ook 's nachts, zou waarschijnlijk ideaal zijn. De heer Dönmez is echter tevreden met de huidige regeling, op voorwaarde dat het Gewest meer geluidsschermen laat plaatsen.

Bovendien moet een snelheidsbeperking, om doeltreffend te zijn, voorspelbaar en dus constant zijn. Een verhoging van de maximumsnelheid leidt altijd tot meer lawaai en vervuiling en de magie van de technologie, die de indieners van het voorstel nastreven, kan daar niets aan veranderen. Ook moet worden gezegd dat de Vlaamse plannen om de Ring te verbreden waarschijnlijk nadelige gevolgen zullen hebben op het gebied van lawaai en vervuiling, die ook de Brusselse gedeelten van deze weg zullen treffen.

Om deze redenen zal de heer Dönmez zich tegen het voorstel van resolutie verzetten.

De heer Arnaud Verstraete is het daarmee eens. Het voorstel van resolutie is zinloos, want het standpunt van de regering is duidelijk: zij is voorstander van de invoering van een variabele snelheidsbeperking op de Ring, op voorwaarde dat deze maatregel wordt gedeeld met Vlaanderen. Over dit onderwerp is reeds een raadpleging aan de gang. Anderzijds is de volksvertegenwoordiger ook fel gekant tegen een verhoging van de maximumsnelheid op de Ring. Het voorstel van resolutie hult deze beperking in onduidelijkheid en dat zou nadelige gevolgen hebben. Het is vooral gericht op de doorstroming van het verkeer en laat de deur open voor een verhoging van de maximumsnelheid tot meer dan 100 km/u. De verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u heeft positieve resultaten opgeleverd. Een terugkeer naar het oude stelsel is uitgesloten.

Bovendien zou het, zoals de heer Loewenstein opmerkte, absurd zijn om een dergelijke variabiliteit van de snelheidsbeperkingen van meet af aan alleen op de Brusselse gedeelten van de Ring in te voeren, terwijl deze slechts 7% van de Ring uitmaken, en niet in één stuk. Dit zou voor verwarring zorgen. Integendeel, voor een dergelijke regeling dringt overleg tussen de gewesten zich op. Met name moet worden bepaald op welke wijze de limiet moet worden aangepast, aangezien een ongeval op een Vlaams gedeelte van de Ring gevolgen kan hebben voor bijvoorbeeld een Brusselse gedeelte.

Het is zeker betreurenswaardig dat op de Ring drie verschillende snelheidsbeperkingen gelden: 90 km/u, 100 km/u en 120 km/u. Het Waals Gewest zou zich moeten aansluiten bij de limiet van 100 km/u, die zijn nut heeft

a malheureusement pour effet d'aggraver la dispersion du bruit.

En outre, le Ring comporte de nombreuses entrées et sorties, ce qui rend un système de vitesse variable peu adéquat. Etant donné la congestion chronique du Ring, la Région bruxelloise et la Région flamande ont donc opté pour un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 100 km/h, hormis certaines sections, où le 90 km/h est d'application. Cette mesure a pour effet de réduire la congestion et les effets accordéon, mais aussi le bruit et la pollution.

Un abaissement généralisé de la limitation de vitesse à 90 km/h, même de nuit, serait sans doute l'idéal. Pour autant, le régime actuel convient à M. Dönmez, à condition que la Région se dote de plus de murs anti-bruit.

Par ailleurs, pour être efficace, une limitation de vitesse doit être prévisible et, par conséquent, constante. Augmenter la vitesse autorisée accroît toujours le bruit et la pollution et la magie de la technologie, à laquelle les auteurs de la proposition aspirent, ne peut rien y changer. Il faut dire aussi que les projets flamands d'élargissement du Ring risquent d'avoir des effets néfastes en termes de bruit et de pollution, qui rejailliront aussi sur les portions bruxelloises de cette route.

Pour ces raisons, M. Dönmez s'opposera à la proposition de résolution.

M. Arnaud Verstraete souscrit à ces propos. La proposition de résolution est dénuée d'utilité, puisque la position du gouvernement est claire : il est favorable à l'introduction d'une limitation variable de la vitesse sur le Ring, pour autant que cette mesure soit partagée avec la Flandre. Une concertation est déjà en cours à ce sujet. D'autre part, le député est lui aussi fermement opposé à une hausse de la limite de vitesse sur le Ring. La proposition de résolution a le tort d'entourer cette limite d'un flou, qui aurait des effets préjudiciables. Elle met surtout l'accent sur la fluidité du trafic et laisse la porte ouverte à une augmentation de la limite de vitesse à plus de 100 km/h. L'abaissement de cette limite à 100 km/h livre des résultats positifs. Il est hors de question de revenir à l'ancien régime.

En outre, comme l'a souligné M. Loewenstein, il serait absurde d'introduire d'emblée une telle variabilité de la limitation de vitesse sur les portions bruxelloises du Ring uniquement, alors qu'elles ne représentent que 7% de celui-ci, et pas d'un seul tenant. Cela sèmerait la confusion. Au contraire, un tel dispositif requiert absolument une concertation entre régions. Il faut notamment déterminer les modalités d'adaptation de la limitation, puisqu'un accident survenu sur une portion flamande du Ring peut avoir des effets sur une portion bruxelloise, par exemple.

On peut certes regretter que trois limites différentes de vitesse soient d'application sur le Ring : 90 km/h, 100 km/h et 120 km/h. La Région wallonne devrait se rallier à la limitation à 100 km/h, qui a démontré ses bienfaits. Il

bewezen. Daarom moet worden gewacht op de resultaten van het lopende overleg tussen de Brusselse regering en haar Vlaamse en Waalse tegenhangers.

Mevrouw Ingrid Parmentier is het daarmee eens. Gezien het kleine aandeel van de Ring op zijn grondgebied, mag het Brussels Gewest niet alleen beslissen. De resultaten van de verlaging van de maximumsnelheid op de Ring mogen niet in gevaar worden gebracht door een hervorming zoals die welke wordt voorgesteld. Integendeel, het Waals Gewest zou de beweging moeten volgen die op de Vlaamse en de Brusselse gedeelten in gang is gezet, om te komen tot een overall geldende limiet van 100 km/u. Een snelheidsbeperkingssysteem moet in de eerste plaats voldoen aan een vereiste inzake verkeersveiligheid. Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op een ongeval en hoe zwaarder de gevolgen ervan.

In het voorstel van resolutie worden onredelijke verwachtingen aan de technologie gesteld, zonder dat wordt ingegaan op de kern van het probleem, namelijk het aantal kilometers dat met de eigen auto wordt afgelegd. Om de klimaatdoelstellingen te halen en de congestie en de geluidsoverlast terug te dringen, moet dit soort verplaatsingen worden teruggedrongen; dit is het doel van het heffingssysteem "Smart Move". Mevrouw Parmentier zal dus tegen dit voorstel stemmen.

De heer Christophe De Beukelaer vraagt mevrouw d'Ursel of het inderdaad de bedoeling is de drie verzoeken in het verzoekend gedeelte gelijktijdig uit te voeren. Het heeft geen zin een dergelijke maatregel alleen op het Brusselse grondgebied in te voeren. Anderzijds zou de maatregel alle belang hebben wanneer hij in overleg met de andere gewesten wordt uitgevoerd. De leden van de meerderheid moeten dit wel toegeven, maar zij willen niet dat ons Parlement dit uitdrukkelijk bevestigt. De aanneming van dit voorstel van resolutie zou het gezag van de minister in haar onderhandelingen met de andere gewestregeringen kunnen versterken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel leidt uit de toespraken van de leden van de meerderheid af dat de invoering van een ASLS-systeem niet voor morgen is, ongeacht wat de minister eerder heeft verklaard. De spreekster verzekert de heer De Beukelaer ook dat het de bedoeling is dat de drie verzoeken uit het verzoekend gedeelte wel degelijk gelijktijdig zouden moeten worden uitgevoerd. Het is duidelijk dat hierover overlegd moet worden.

Anderzijds is het voorstel niet alleen bedoeld om de doorstroming van het verkeer op de Ring te verbeteren. Zoals in de toelichting wordt gesteld, gaat het er ook om automobilisten beter te informeren ruimschoots voordat zich incidenten voordoen. Momenteel ontbreekt het aan dergelijke realtime informatie. Bovendien vermindert het voorgestelde systeem de geluidsoverlast en het aantal ongevallen.

De kritiek van de heer Dönmez op de ongevallengevoelige zones van de Ring bewijst dat hij niet heeft begrepen wat een variabele snelheidsbeperking is. Dit zou het mogelijk maken op deze plaatsen een nog lagere snelheidsbeperking dan 90 km/u vast te stellen.

convient donc d'attendre le résultat de la concertation en cours entre le gouvernement bruxellois et ses homologues flamand et wallon.

Mme Ingrid Parmentier abonde dans le même sens. Vu la faible proportion du Ring sise sur son territoire, la Région bruxelloise ne peut jouer cavalier seul. Il ne faut pas que les acquis de l'abaissement de la limite de vitesse sur le Ring soient mis en péril par une réforme telle que celle qui est proposée. Bien au contraire, il faudrait plutôt que la Région wallonne suive le mouvement initiée sur les portions flamandes et bruxelloises, pour parvenir à une limite à 100 km/h partout. C'est d'abord à un impératif de sécurité routière que doit répondre un régime de limitation de vitesse. Plus la vitesse est élevée, plus les risques d'accident et ses conséquences sont élevés aussi.

La proposition de résolution nourrit des espérances déraisonnables envers la technologie, sans remettre en cause la source du problème, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle. Pour atteindre les objectifs climatiques et réduire la congestion et le bruit, ce type de déplacements doit être réduit ; c'est le but du projet de taxation « Smart Move ». Mme Parmentier votera donc contre la proposition.

M. Christophe De Beukelaer demande à Mme d'Ursel si l'intention est bien d'exécuter simultanément les trois demandes énoncées dans le dispositif. Introduire une telle mesure uniquement sur le territoire bruxellois n'a pas de sens, en effet. Par contre, elle a tout son intérêt si elle est concertée avec les autres régions. Les membres de la majorité sont bien contraints de l'admettre, mais ne veulent pas que notre Parlement l'affirme expressément. L'adoption de cette proposition de résolution pourrait renforcer l'autorité de la ministre dans ses négociations avec les autres gouvernements régionaux.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel déduit des interventions des membres de la majorité que l'introduction d'un système ASLS n'est pas pour demain, quoi qu'en ait dit la ministre naguère. Par ailleurs, l'oratrice assure à M. De Beukelaer que les trois demandes exprimées dans le dispositif ont bien vocation à être exécutées simultanément. Il est évident qu'elles doivent faire l'objet d'une concertation.

D'autre part, la proposition n'a pas seulement vocation à fluidifier la circulation sur le Ring. Comme cela figure dans les développements, il s'agit aussi d'apporter une meilleure information aux automobilistes, suffisamment en amont des incidents. Actuellement, une telle information en temps réel fait défaut. De plus, le système proposé réduit la pollution sonore et le nombre d'accidents.

La critique de M. Dönmez fondée sur les zones accidentogènes du Ring est une preuve qu'il n'a pas compris en quoi consiste une limitation variable de vitesse. Celle-ci permettrait d'établir une limitation plus basse encore que 90 km/h à ces endroits.

De heer Marc Loewenstein verwijt mevrouw d'Ursel dat ze de recente verklaringen van de minister naast zich legt. Het heeft geen zin om op deze basis een voorstel van resolutie in te dienen; een vraag aan de minister stellen is hier beter aangewezen.

Er zij ook aan herinnerd dat het voorstel van resolutie nr. A-212/1 - 14/15, dat tijdens de vorige zittingsperiode werd verworpen, een ruimer toepassingsgebied had en ook betrekking had op wegen intra muros, buiten onze ring. Het VIAS institute dat tijdens een hoorzitting werd gehoord, verklaarde dat deze lanen niet lang genoeg waren om een ASLS-systeem toe te passen. Vooral de tunnels hebben daarvoor te veel in- en uitgangen.

De vraag van de heer De Beukelaer is relevant. Ondanks wat de indiener zojuist heeft gezegd over de verwezenlijking van deze verzoeken op de hele Ring, wordt in de toelichting uitdrukkelijk gesteld dat deze hervorming van het snelheidssysteem eerst zou worden toegepast op het Brusselse gedeelte van de Ring, alvorens te worden uitgebreid tot de andere gedeelten, indien het Waals en het Vlaams Gewest met dit verzoek instemmen. Dit zou absurd zijn. Het is te hopen dat het lopende overleg met de andere twee gewesten vruchten afwerpt.

De heer Arnaud Verstraete herhaalt dat dit voorstel van resolutie zinloos is. Het onderwerp is complex en moet zorgvuldig worden voorbereid. Er bestaat geen twijfel over de intenties van onze regering en van de Vlaamse regering, die herhaaldelijk hebben verklaard dat zij een dynamisch verkeerssignaleringssysteem willen invoeren. Op het vlak van de besprekingen over de ring is het zo dat wanneer deze twee regeringen een akkoord bereiken over een of ander dossier, zoals een fietspad of een lijn voor het openbaar vervoer, zij dit onverwijld uitvoeren. Men hoeft zich dus geen zorgen te maken.

Het voorstel bevat eigenlijk niets nieuws in vergelijking met het standpunt van de regering. Integendeel, het voorstel zorgt voor onduidelijkheid over de maximumsnelheid die zou kunnen worden toegestaan door te verklaren deze niet "willekeurig" te willen verhogen. Laat er geen misverstand over bestaan: het is nooit de bedoeling de grens van 100 km/u te overschrijden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient, gezien de kritiek op de volgorde van de verzoeken van het verzoekend gedeelte, amendement nr. 1 in.

Mevrouw Ingrid Parmentier is niet overtuigd door dit amendement. Het neemt de dubbelzinnigheid niet weg die de heer Verstraete heeft blootgelegd met betrekking tot de maximumsnelheid en voegt niets nieuws toe aan het standpunt van de regering.

M. Marc Loewenstein reproche à Mme d'Ursel de faire fi des déclarations récentes de la ministre. Il est inutile de déposer une proposition de résolution sur cette base ; poser une question à la ministre est plus approprié.

Il faut rappeler aussi que la proposition de résolution n° A-212/1 – 14/15, rejetée sous la précédente législature, avait une portée plus large et comprenait aussi des voiries intra muros, hors notre périphérique. L'institut VIAS, qui avait été auditionné, avait affirmé que ces boulevards n'avaient pas une longueur suffisante pour qu'y soit appliqué un système ASLS. Les tunnels, en particulier, comptent trop d'entrées et de sorties pour cela.

La question de M. De Beukelaer est pertinente. Malgré ce que l'autrice vient de dire quant à la réalisation de ces demandes sur l'ensemble du Ring, les développements précisent expressément que cette réforme du régime de vitesse trouverait d'abord à s'appliquer sur la portion bruxelloise du Ring, avant d'être étendues aux autres sections, si les régions wallonne et flamande accèdent à cette demande. Cela serait absurde. En conclusion, il faut espérer que la concertation en cours avec les deux autres régions aboutisse favorablement.

M. Arnaud Verstraete répète que cette proposition de résolution est dénuée d'intérêt. Le sujet est complexe et doit être soigneusement préparé. On ne peut douter des intentions de notre gouvernement et du gouvernement flamand, qui ont affirmé à plusieurs reprises qu'ils souhaitaient l'introduction d'un système dynamique de signalisation routière. Dans les discussions sur le Ring, quand ces deux gouvernements parviennent à un accord sur l'un ou l'autre dossier, tel qu'une piste cyclable ou une ligne de transport en commun, ils mettent ce point à exécution sans tarder. Il n'y a donc aucune crainte à avoir.

La proposition ne contient à vrai dire rien de neuf par rapport à la position du gouvernement. Au contraire, elle instille un flou au sujet de la vitesse maximale qui pourrait être autorisée, en évoquant une volonté de ne pas l'augmenter « de manière inconsidérée ». Il faut le dire sans détour : l'objectif est bien de ne jamais dépasser la limite des 100 km/h.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel, eu égard aux critiques émises sur l'ordre dans lequel les demandes du dispositif devraient être réalisées, dépose un amendement n°1.

Mme Ingrid Parmentier n'est pas convaincue par cet amendement. Cela ne lève pas l'ambiguïté dénoncée par M. Verstraete sur la vitesse maximale et n'apporte aucun élément neuf par rapport à la position du gouvernement.

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

De consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte behoeven geen commentaar.

#### Stemming

Het amendement nr.1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Gezien deze stemming stelt de Voorzitter voor rechtstreeks over te gaan tot de stemming over het geheel van het voorstel.

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

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 3.

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

*De Rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*De Voorzitter van de vergadering,*

Leila AGIC

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

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

#### Vote

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 3.

Eu égard à ce vote, la présidente propose de passer directement au vote sur l'ensemble de la proposition.

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 10 voix contre 3.

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

*Le Rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*La Présidente de séance,*

Leila AGIC

## V. Amendement

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

### *Streepjes van het verzoekend gedeelte*

De streepjes van het verzoekend gedeelte te vervangen als volgt :

"- overleg te plegen met het Vlaamse en het Waalse Gewest met het oog op de installatie van een netwerk van ASLS en signalisatieborden die verbonden zijn met software voor de verwerking van mobiliteitsgegevens in real time op de wegeninfrastructuur van de Ring die onder de bevoegdheid van elk van de Gewesten valt;

- na consensus met de twee andere gewesten een systeem van variabele snelheid in te stellen voor het deel van de Ring dat zich op zijn grondgebied bevindt;

- te zorgen voor een samenwerking tussen Brussel Mobiliteit en zijn Vlaamse en Waalse tegenhangers op het gebied van de uitwisseling, de verwerking en het gebruik van de verzamelde gegevens om zo uniforme informatie te verschaffen over de verschillende borden met variabele boodschappen die zullen worden ingezet."

### VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gecommuniceerd worden.

## V. Amendement

N° 1 | (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

### *Tirets du dispositif*

Remplacer les tirets du dispositif comme suit :

« – de se concerter avec les Régions flamande et wallonne afin d'installer sur les infrastructures routières du Ring dépendant de chacune des Régions un réseau d'ASLS et de panneaux reliés à un logiciel de traitement en temps réel des données de mobilité ;

– après consensus avec les deux autres régions, de mettre en place sur la portion du Ring se situant sur son territoire un régime de vitesse adaptative ;

– d'assurer une collaboration entre Bruxelles Mobilité et ses homologues flamand et wallon en ce qui concerne l'échange, le traitement et l'utilisation des données récoltées afin de permettre une information uniformisée sur les différents panneaux à message variable qui seront déployés. »

### JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.