



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2021

De Brusselse Smart City: videobewaking als middel om een stad “slim” te maken

La Smart City à Bruxelles : quand « intelligence » rime avec vidéosurveillance
The Brussels Smart City: how “intelligence” can be synonymous with video surveillance

Nicolas Bocquet

Traducteur : Annelies Verbiest (AV Translations)



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5673>

DOI : 10.4000/brussels.5673

ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Nicolas Bocquet, «De Brusselse Smart City: videobewaking als middel om een stad “slim” te maken », *Brussels Studies* [Online], Algemene collectie, nr 159, Online op 29 août 2021, geraadpleegd op 31 août 2021. URL: <http://journals.openedition.org/brussels/5673> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/brussels.5673>

Ce document a été généré automatiquement le 31 août 2021.



Licence CC BY

De Brusselse Smart City: videobewaking als middel om een stad “slim” te maken

La Smart City à Bruxelles : quand « intelligence » rime avec vidéosurveillance

The Brussels Smart City: how “intelligence” can be synonymous with video surveillance

Nicolas Bocquet

Traduction : Annelies Verbiest (AV Translations)

NOTE DE L'ÉDITEUR

Om de figuren in een betere resolutie te bekijken, raadpleegt u het artikel online en klikt u op “Original” onder elke figuur.

Inleiding

- ¹ In 2014 eigende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich het concept *Smart City* toe, dat inmiddels niet meer weg te denken is in het discours over steden. Hoewel het concept geen unaniem erkende definitie heeft¹ [Cavada *et al.*, 2014; Albino *et al.*, 2015], vindt het Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest (CIBG) – de instelling van openbaar nut die belast is met informatica en Smart City in het BHG – dat “de slimme stad kernachtig [kan] worden omschreven met 6 sleutelwoorden”: samenwerken, besparen, vernieuwen, integreren, participeren en vereenvoudigen. Het eerste sleutelwoord houdt het volgende in: “in de smart city werken de administraties zonder scheidingswanden. Ze wisselen hun gegevens uit en delen hun projecten om de dienstverlening efficiënter te maken en beter af te stemmen op de gebruikers. Dit gaat gepaard met schaalvoordelen.”² Het overheidsoptreden ontzuilen door met behulp van

informatie- en communicatietechnologieën (ICT) de uitvoering van een transversaal beleid te bevorderen, is in theorie een van de prioritaire doelstellingen van de Smart City. Nochtans moeten we vaststellen dat de beleidsmaatregelen die van Brussel een “slimme stad” moeten maken in de praktijk voornamelijk beperkt blijven tot de bevoegdheden van één instelling, namelijk het CIBG.

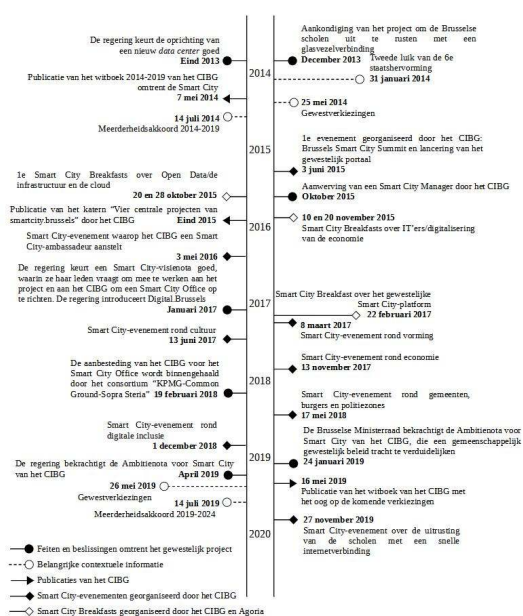
- 2 In een eerste fase traceert³ dit artikel het proces van agendasetting⁴ dat leidde tot de toe-eigening van het vage Smart City-concept door het BHG. In een tweede fase stelt het de beleidskeuzes in vraag, die van Brussel een “slimme stad” moeten maken. Zo tracht het te begrijpen waarom er geen transversaal beleid inzake mobiliteit – een sector die gewoonlijk prioritair is bij dergelijke projecten – wordt uitgewerkt in het kader van de Brusselse Smart City, maar een veiligheidsbeleid het voornaamste werkterrein blijkt te zijn. De centralisering van de gewestelijke videobewaking is immers de enige beleidslijn van het Smart City-project, waarbij men erin slaagt om de Brusselse institutionele verzuiling te doorbreken. Dit artikel toont dan ook aan hoe de gewestelijke politiek-institutionele organisatie de beleidskeuzes beïnvloedt in Brussel. In het besluit ten slotte worden de belangrijkste argumenten van dit onderzoek herhaald.

1. Smart City op z’n Brussels: korte tijdlijn van een project ondernomen door en voor het CIBG

- 3 Op 7 mei 2014 heeft het CIBG met het oog op de nieuwe legislatuur een witboek gepubliceerd over de redenen waarom Brussel niet is opgenomen in de internationale Smart City-ranglijsten, terwijl bepaalde gewestelijke beleidsmaatregelen reeds “vallen onder de criteria van een Smart City”. Er worden hier twee verklaringen voor geopperd: het “Gewest heeft (nog) geen echte *smart*-strategie” en het “positioneert zijn internationale communicatie a fortiori niet op deze dimensie”⁵. Het probleem zou dus verband houden met zowel de communicatie – in een context van wereldwijde concurrentie tussen steden – als een gebrek aan visie omtrent het gebruik van ICT in het gewestelijk beleid. Om daar een eind aan te maken, stelde het CIBG zich vier doelen: van Brussel een verbonden, duurzaam, open en veilig Gewest maken.
- 4 De net gevormde Gewestregering voor de legislatuur 2014-2019 kondigde aan dat ze van Brussel een Smart City, een digitale hoofdstad, wilde maken. Daarvoor wilde ze een platform oprichten om de samenwerking tussen verschillende actoren te bevorderen en het CIBG vragen om “een gecoördineerde gemeenschappelijke strategie voor te leggen voor de integratie van nieuwe technologieën in alle gebieden van het gemeenschapsleven”⁶.
- 5 Met de steun van de regering kon het project van het CIBG van start gaan. Het CIBG begon met een reeks evenementen, doorgaans toegankelijk voor het publiek, over verschillende aspecten van de Smart City⁷. Om bij te dragen aan de gewestelijke strategie, werden samen met Agoria, de federatie van technologiebedrijven, Smart City Breakfasts georganiseerd, waarbij het beleidsniveau, het bestuursniveau en de privésector werden samengebracht⁸. Er werd ook een Smart City Manager aangeworven, die als opdracht kreeg om de Regering te adviseren en op te treden als “gewestelijk aanspreekpunt voor alle concrete projecten”⁹.

- 6 Eind 2015 publiceerde het CIBG een katern¹⁰ met de vier prioritaire werkerterreinen van het project: "het delen van videobewaking" (termen die constant door het CIBG worden gebruikt in plaats van de termen *centraliseren* en *videobewaking* die een negatievere connotatie hebben), de verbetering van de verbindingssnelheid in scholen, de integratie van administratieve diensten en het gewestelijk *data center*. In januari 2017 keurde de Brusselse regering een Smart City-visienota goed, waarin aan de regeringsleden werd gevraagd om mee te werken aan het project en aan het CIBG om een *Smart City Office* op te richten. De regering kondigde ook aan dat de drie gewestelijke digitale plannen, namelijk de Smart City-strategie, het Next Tech-plan voor Brussel (2017-2020) en het Gewestelijk Innovatieplan, voortaan verenigd zouden zijn onder het "digital.brussels"-label en dat Smart City "de ruggengraat van de nieuwe Brusselse digitale strategie"¹¹ zou vormen.
- 7 In maart 2018 haalde een consortium de aanbesteding van het CIBG ter waarde van 500 000 euro¹² over een periode van drie jaar binnen voor het oprichten van een Smart City Office dat de gewestelijke initiatieven in goede banen moest leiden¹³. In april 2019 bekrachtigde de Ministerraad de ambitienota voor Smart City van het CIBG, die een gemeenschappelijk beleid trachtte te verduidelijken met als hoofddoel "het zo efficiënt mogelijk inzetten van de beschikbare middelen door samenwerking en synergieën tussen de administraties te bevorderen"¹⁴. Op 16 juni 2019 maakte het CIBG in zijn nieuwe witboek voor de volgende legislatuur een positieve balans op van de Smart City voor 2014-2019: de meeste doelstellingen die het zich had gesteld, waren bereikt¹⁵.

Figuur 1. Tijdlijn: het Smart City-project van het Brussels Gewest



- 8 Om van het BHG een Smart City te maken, wil het CIBG de verbindingssnelheid van scholen en van de klanten van IRISnet (bedrijf ontstaan uit de publiek-private

samenwerking met Orange) verbeteren, gratis wifi uitbreiden naar bepaalde metrostations en gemeentelijke bibliotheken, platformen voor administratieve dematerialisering ontwikkelen, *open data* hanteren, nieuwe applicaties lanceren, evenementen over mobiele technologieën organiseren en de videobewaking centraliseren. Om de uitrol van het project op jaarbasis te meten, worden zeven indicatoren gehanteerd, waarbij elke indicator verband houdt met een of meerdere van de bovengenoemde beleidslijnen (tabel 1).

- 9 Aangezien de beleidsterreinen van het project bijna allemaal uitsluitend vallen onder de bevoegdheden van het CIBG, koppelt deze laatste ze – op min of meer logische wijze – aan de oorspronkelijke doelstellingen. De administratieve IT-platformen bijvoorbeeld worden in verband gebracht met de doelstelling van duurzaamheid, want dankzij de platformen kunnen de administraties papier besparen en hoeven zij minder kilometers af te leggen met de wagen¹⁶. Sommige van de vermelde cijferdoelstellingen, zoals de gewestelijke wifi, zijn vrij bescheiden (en dus snel bereikt en overtroffen) of zelfs gewoonweg verrassend, zoals de indicator die de medewerking van het CIBG aan de “mobiele revolutie” meet. Deze indicator verwerkt nieuwe mobiele applicaties, de updates van bestaande applicaties en de organisatie van evenementen op dezelfde manier, terwijl deze factoren van verschillende aard zijn en niet dezelfde middelen vereisen.

Tabel 1. Doelstellingen, indicatoren en beleidslijnen van de Brusselse Smart City (tabel opgemaakt op basis van de jaarlijkse evolutie van de indicatoren van het CIBG)

4 doelstellingen	7 indicatoren	Staat van de indicatoren (%)						Overheidsbeleid, doelstellingen en deadlines
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
1) Connectiviteit	Breedband- verbinding	14	49	63	75	85	94	De 388 basisscholen uitrusten met een snelle internetverbinding (16 tot 30 Mbps) tegen 2018
		60	65	124	152	308	340	140 van de 165 middelbare scholen en 425 van de 850 klanten van IRISnet uitrusten met een supersnelle internetverbinding (meer dan 30 Mbps) tegen 2018
	Gratis gewestelijke wifi	41	44	72	88	-	96	Wifi uitbreiden naar 8 metrostations en 1 bibliotheek per gemeente tegen 2019
2) Duurzaamheid	Papierloze administratie	45	57	72	83	93	99	Via IT-platformen 20,6 miljoen bladen papier per jaar besparen binnen de administraties tegen 2018

	Besparing gemotor. verplaatsingen admin.	50	63	88	116	123	264	Via IT-platformen 105.000 km per jaar aan gemotoriseerde verplaatsingen besparen binnen de administraties tegen 2018
3) Openstelling	Open Data	50	63	88	116	123	264	8 instellingen hebben die gegevens verspreiden onder een opensourcelicentie tegen 2018 (3 in 2013)
	Apps en mobiele initiatieven	17	33	33	42	67	100	Meer dan 12.000 downloads van de UrbIS-cartografie (opensourcelicentie) halen tegen 2018 (7600 in 2013)
4) Beveiliging	Gedeeld gebruik videobewaking	0	0	10	54	58	65	2865 camera's integreren in een gedeeld gewestelijk platform met opslag van de gegevens in het gewestelijke Data Center
								Aantal overheden/instellingen die deze gedeelde diensten gebruiken (geen precieze doelstelling)

- 10 Hoewel de Smart City verwijst naar een *technisch-futuristisch* ideaalbeeld, dat het CIBG in zijn communicatie gebruikt (zie figuur 2), toch moeten we vaststellen dat de beleidslijnen van het project niet bijzonder vernieuwend zijn. Bij de publicatie van het witboek in 2014 waren ze namelijk al grotendeels uitgevoerd, zonder dat ze daarom als *smart* werden bestempeld tot nu toe. Slechts drie beleidslijnen staan nog in hun kinderschoenen, namelijk de doelstellingen om de lagere scholen uit te rusten met een snelle internetverbinding en de middelbare scholen met een supersnelle internetverbinding en de doelstelling om de gewestelijke videobewaking te centraliseren. Ze worden alle drie echter al gesteund door de overheid. Hoewel er voor de eerste twee doelstellingen een consensuele technische oplossing bestaat, die voor de klanten van IRISnet al werd geïmplementeerd, maakt de recent goedgekeurde oplossing inzake videobewaking er een ongezien beleid op het niveau van het BHG van.

Figuur 2. Station van Etterbeek in 2040. Voorbeeld van technisch-futuristische afbeeldingen die het CIBG gebruikt om de Brusselse Smart City te promoten, maar zonder duidelijke link met de uitgevoerde beleidslijnen



Bron: CIBG, 2015c. Benieuwd hoe het digitale Brussel van de toekomst er kan uitzien? In: event.smartcity.brussels [online]. 2015. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op: <https://event.smartcity.brussels/event2016/?page=home>

2. Operationalisering van het concept door het BHG, of waarom de Brusselse Smart City niet vooruit geraakt op het gebied van mobiliteit, terwijl de centralisering van de gewestelijke videobewaking het belangrijkste werkterrein lijkt te zijn

2.1. Smart City en mobiliteit: het karikaturale voorbeeld van de Brusselse institutionele verzuiling

- 11 Het BHG heeft al jarenlang te kampen met zware verkeerscongestie¹⁷. Maar mobiliteit is net een van de prioriteiten van elk Smart City-project. Het Europese initiatief dat de ontwikkeling en het gebruik van slimme stadstechnologieën wil stimuleren, vindt mobiliteit zelfs de topprioriteit van dergelijke projecten¹⁸. In het kader van de Brusselse Smart City is er echter geen sprake van een transversaal beleid waarbij de belangrijkste administraties in de sector worden betrokken, hoewel het CIBG en de regering dit oorspronkelijk wel wilden¹⁹. Hoe valt dus te verklaren dat de Brusselse Smart City geen prioriteit maakt van mobiliteit? Het antwoord op die vraag is gelaagd.
- 12 Ten eerste is de Brusselse Smart City, zoals hoger uitgelegd, in de eerste plaats een project voor en door het CIBG, waardoor het Gewest zich dit vage concept heeft toegeëigend. Hoewel het CIBG in zijn witboek van 2014 de mobiliteitssector interpelleerde om samen te werken in het kader van het Smart City-project, moeten we vaststellen dat het bij een vruchteloos voorstel is gebleven. Bij de belangrijkste administraties in de sector waren Brussel Mobiliteit en de MIVB namelijk verrast dat het CIBG geen contact met hen had opgenomen voordat het witboek verscheen. Deze holle oproep om samen te werken, leek volgens sommige ondervraagden meer op een

communicatieoefening dan op een echt voorstel. Nog doorslaggevender is dat anderen zich afvragen of een mogelijke samenwerking met het CIBG wel relevant is. Ze deinzen er niet voor terug om ironisch te spreken over het feit dat het CIBG een kleinere IT-dienst heeft dan de MIVB, wat zijn expertise en infrastructuur bijgevolg overbodig maakt. Met andere woorden, de mobiliteitssector is geen vragende partij van een samenwerking met het CIBG, wat deze laatste erkent. Toch was het voor het CIBG niet mogelijk om in Brussel een Smart City op te richten zonder het te hebben over slimme mobiliteit²⁰.

- 13 Ten tweede was de politieke context tijdens de legislatuur 2014-2019 (toen de interviews met de betrokken partijen plaatsvonden) niet gunstig voor een eventuele samenwerking op het gebied van mobiliteit in het kader van het Brusselse Smart City-project. Tijdens die legislatuur werd de politieke voogdij van het CIBG immers uitgeoefend door staatssecretaris Bianca Debaets van CD&V. Zij moest haar collega's in de regering ervan overtuigen om transversale projecten uit te voeren onder het Smart City-label. Die voogdij was politiek gezien echter vrij beperkt, en dat om minstens drie redenen. Ten eerste was het de eerste keer dat Bianca Debaets deelnam aan de uitvoerende macht. Ze had dus weinig ervaring als staatssecretaris. Ten tweede was haar partij, die sinds 1999 alsminder kiezers weet te overtuigen, de kleinste in de coalitie. Ten derde gaf de verdeling van de ministerportefeuilles haar alleen vrij beperkte bevoegdheden, die vooral werden gedelegeerd door de Vlaamse socialistische minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet [Tassin en Colleyn, 2014]. Pascal Smet delegeerde haar de bevoegdheid “Informatica en Digitalisering”, waardoor ze de politieke voogdij van het CIBG verkreeg²¹.
- 14 Wetende dat de slaagkansen van een mobiliteitsproject onder impuls van haar eigen administratie nul zouden zijn, heeft de staatssecretaris niet geprobeerd om de minister van de sector een samenwerking voor te stellen; die minister had haar hoe dan ook geen bevoegdheden op het vlak van mobiliteit gedelegeerd. Maar zo'n project had vooral moeten worden gebudgetteerd bij het ministerie van Pascal Smet. De niet zo hartelijke relaties tussen deze twee regeringsleden – beiden Nederlandstalig en dus in directe concurrentie met elkaar voor herverkiezing – hebben het er, volgens sommige ondervraagden in het kader van dit onderzoek, niet makkelijker op gemaakt.
- 15 Ten derde, en meer in het algemeen, is mobiliteit doorgaans een conflictueuze materie voor de Brusselse partijen, ook voor de partijen van de links-centrum-rechtscoalities die gewoonlijk regeren. De mogelijkheden voor interministeriële samenwerkingen in deze sector waren dus vrij beperkt. Het werk van Dandoy en Piet [2014a; 2014b; 2014c; 2014d] over de programmaprioriteiten van de partijen voor de verkiezingen van 2014 toont aan dat alle zes regeringspartijen van de legislatuur 2014-2019 van mobiliteit een prioriteit hebben gemaakt in hun programma. Wanneer we naar de inhoud van die programma's kijken, merken we dat alle partijen dezelfde vaststelling delen, namelijk dat er te veel files zijn in het Gewest, maar dat elke partij, volgens een verkiezingslogica, haar eigen oplossingen hanteert om deze complexe en multifactoriële kwestie aan te pakken. De vaak tegenstrijdige voorstellen stapelen zich dan ook op. Er heerst alleen consensus over het voorstel om meer te investeren in openbaar vervoer – dat is overigens het belangrijkste voorstel van het regeerakkoord – op voorwaarde dat de omvang en de herkomst van de investeringen niet ter sprake komen. Met andere woorden, mobiliteit is een positionele sector waarover de Brusselse partijen, zelfs in de regering, wedijveren, en dat staat de uitvoering van een

transversaal beleid in de weg, zeker wanneer de betrokken ministers in directe verkiezingscompetitie staan met elkaar, zoals dat het geval was tijdens de legislatuur 2014-2019.

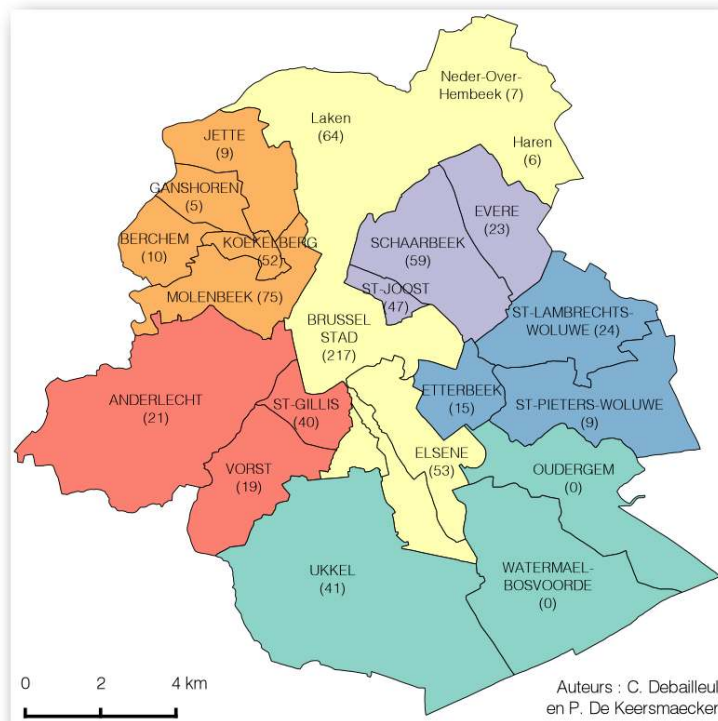
- 16 Het vierde en laatste element waarmee rekening moet worden gehouden ten slotte, is de institutionele complexiteit eigen aan de mobiliteitssector in Brussel. In het BHG zijn er immers al een dertigtal actoren²² – die niet allemaal onder hetzelfde ministerie vallen – bevoegd voor mobiliteit, wat het bestuur van de sector complex maakt. Projecten waarbij verschillende administraties betrokken waren, zijn bijgevolg reeds uitgelopen op een mislukking²³. Deze institutionele versnippering wordt dan ook regelmatig met de vinger gewezen door sommigen die de problemen in de sector, althans deels, daaraan wijten. Dat is met name het geval voor de minister van Mobiliteit, die de bevoegdheden inzake mobiliteit (vooral de zijne) niet nog meer wil zien verzwakken. Daarom had hij er geen enkel belang bij om het CIBG en de politieke voogdij ervan zich te laten mengen in de sector²⁴.
- 17 Tot slot, dat er geen transversaal mobiliteitsbeleid werd uitgewerkt om van Brussel een “slimme stad” te maken, komt doordat de mobiliteitssector het CIBG niet nodig heeft, doordat mobiliteit een conflictueuze sector is voor de partijen van de links-centrum-rechtscoalities die gewoonlijk regeren, doordat de sector op institutioneel vlak al versnipperd is, en doordat de voogdij van het CIBG tijdens de legislatuur 2014-2019 beleidsmatig vrij beperkt was. De oprichting van IT-platformen om de gemotoriseerde verplaatsingen van de administraties te verminderen, werd dus de enige beleidslijn van het project die betrekking heeft op mobiliteit. Los van het Smart City-project hebben verschillende Brusselse administraties tijdens de legislatuur 2014-2019 geprobeerd om een gemeenschappelijk platform voor het beheer van de gewestelijke mobiliteit (Brussels Smart Mobility) op te richten, zodat zij de gegevens hieromtrent beter konden uitwisselen onder elkaar. Deze transversale samenwerking werd echter al gauw beknot, doordat de Brusselse regering deze nieuwe organisatievorm weigerde te erkennen [Bocquet 2020: 96].

2.2. Smart City en de centralisering van de gewestelijke videobewaking: een veiligheidsbeleid als belangrijkste werkterrein om van Brussel een “slimme stad” te maken

- 18 Sinds de goedkeuring van het Smart City-concept door het Brussels Gewest is er één transversaal beleid – waarbij verschillende administraties en ministeries betrokken zijn – uitgestippeld om van Brussel een “slimme stad” te maken. Het betreft de centralisering van de gewestelijke videobewaking, een beleidsterrein dat de overheid aan het eind van de legislatuur 2009-2014 heeft goedgekeurd. Dit veiligheidsbeleid werd al gauw het belangrijkste werkterrein van de Brusselse Smart City.
- 19 Naast de politie beschikken vele Brusselse overheidsinstellingen over videobewakingscamera’s op de openbare weg²⁵. In 2016 telde het BHG 8 000 camera’s en zij nemen alsmaar toe²⁶, zowel in aantal (alleen al de MIVB verwacht in 2025 15 000 camera’s in gebruik te hebben²⁷) als qua kwaliteit (beeldkwaliteit, mobiliteit van de apparaten, analytische software, gezichtsherkenning, enz.²⁸). Deze institutionele spreiding bracht voor de politie echter lange tijd een coördinatieprobleem met zich mee. Een politiezone kon immers niet in real time beschikken over de beelden van een andere politiezone of overheidsinstelling. Om die beelden achteraf te verkrijgen, moest

ze een complexe procedure volgen, waarvan de snelheid en efficiëntie afhingen van de bereidwilligheid, omvang en technische middelen van de instelling die de beelden bezat.

Figuur 3. Bewakingscamera's van de gemeenten en politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2015.



Bron: De Keersmaecker en Debailleul, 2016

Tabel 2. Aantal camera's per politiezone

Politie Zone	Polbru	Mont-gomery	Noord	Zuid	Marlow	West	Totaal BHG
2006	19	4	21	50	6	92	192
2015	347	48	129	80	41	151	796
Gepland	352	65	165	138	43	221	984

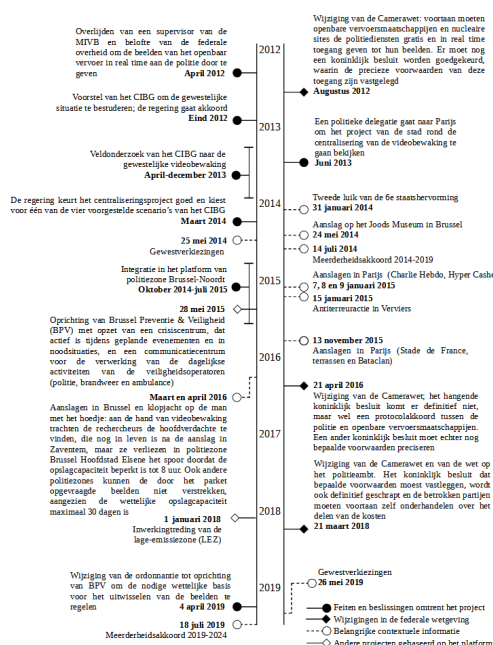
Bron: De Keersmaecker & Debailleul, 2016²⁹

- ²⁰ Na de dodelijke aanval op een supervisor van de MIVB in april 2012 en de daaropvolgende stakingsdagen om de geldende veiligheidsmaatregelen aan de kaak te stellen, heeft de federale regering de vakbonden van de openbare vervoersmaatschappijen beloofd om de politie in real time toegang te geven tot hun beelden voor een betere beveiliging van personeel en reizigers³⁰. Hoewel dit drama niet in de betrokken bus had plaatsgevonden, besloot de MIVB al haar voertuigen uit te rusten met videobewaking. Ook werden er extra apparaten geïnstalleerd in en rond

haar stations [Matgen, 2014]. Om deze beelden te kunnen uitwisselen, werd de Camerawet in augustus 2012 gewijzigd³¹: voortaan zijn de openbare vervoersmaatschappijen verplicht om hun beelden gratis en in real time te verstrekken aan de federale en lokale politie. Er moest echter nog een koninklijk besluit worden goedgekeurd, dat de voorwaarden van deze uitwisseling zou preciseren. Ondanks de *gunstige* veiligheidscontext (aanslagen) is dat besluit er nooit gekomen, waardoor het federale project jarenlang geblokkeerd zat. Er werden financiële (de vervoersmaatschappijen willen de kosten niet dragen), politieke (vernieuwing van de regering) en technische (gebrek aan een oplossing op nationaal niveau) problemen aangehaald³².

- 21 In Brussel maakte het CIBG van deze blokkering – die een *window of opportunity*³³ bood – gebruik om een oplossing voor te stellen op het niveau van het BHG. Eind 2012 deed het CIBG de Brusselse regering het voorstel om de gewestelijke situatie op het gebied van videobewaking onder de loep te nemen. De Brusselse regering ging hiermee akkoord, enerzijds wegens de parlementaire interventies die zij over deze technologie ontving en anderzijds omdat er binnen de regering werd nagedacht over de oprichting van een crisiscentrum dat in real time over de gewestelijke beelden zou beschikken³⁴. Tussen april en december 2013 heeft het CIBG zijn terreinstudie uitgevoerd³⁵. De regering heeft het CIBG vervolgens gevraagd om voorstellen te bezorgen. Er werden vier scenario's uitgewerkt, met telkens een technisch voorstel, een budget en een operationele impact. De regering bezorgde de betrokken instellingen nadien een samenvatting van de voorstellen, zonder financiële informatie te verstrekken³⁶. In maart 2014 keurde de regering het project goed, waarbij de keuze ging naar het scenario dat volgens haar het beste compromis bood tussen centralisering van de beelden en gedeeltelijke autonomie van de actoren³⁷.
- 22 Het CIBG moest dus een *Video Management Software* (VMS, videobeheerssoftware voor het beheer van de infrastructuur en de verwerking van de beelden in real time) aanschaffen, een gecentraliseerd platform ontwikkelen en dit alles opslaan in twee *data centers* met een opslagcapaciteit van dertig dagen (maximale wettelijke duur) voor alle gewestelijke beelden. De data zouden op redundante wijze worden bewaard tussen de twee *data centers* om de gegevensbewaring veilig te stellen. Deze *data centers* zouden met elkaar verbonden zijn via zwarte glasvezel – voor een heel hoog debiet – en met het centrale commissariaat van elke politiezone verbonden zijn via twee klassieke glasvezels die elk een andere weg nemen. De gewestelijke VMS zou de beelden dus rechtstreeks bij de bron ophalen, voordat ze aan de actoren zouden worden verstrekt afhankelijk van hun rechten. Alleen de MIVB – die de meeste camera's heeft in het Gewest – zou genieten van een bijzondere regeling, waarmee ze haar eigen systeem kon behouden en haar beelden zou overdragen via een unidirectioneel netwerk, aangezien zij al van start was gegaan met de vernieuwing van haar apparaten en VMS in het kader van haar project rond geautomatiseerde metro's³⁸. Elke investering die aansloot op de centralisering van de gewestelijke videobewaking werd voortaan voor 20 % gefinancierd door het CIBG³⁹.

Figuur 4. Tijdlijn: centralisering van de gewestelijke videobewaking



- 23 Hoe kan de goedkeuring van dit veiligheidsbeleid voor het centraliseren van de gewestelijke videobewaking worden verklaard, terwijl dit aanvankelijk ook, net als mobiliteit, een institutioneel versnipperde bevoegdheid was (er zijn vele instellingen in het BHG met videobewakingsapparatuur)? Het antwoord op deze vraag is gelaagd.
- 24 Ten eerste, toen het CIBG voorstelde om de gewestelijke videobewaking te centraliseren, stonden de meeste instellingen die bij het project betrokken waren daar positief tegenover. Gezien het hoger aangehaalde coördinatieprobleem zijn de zes Brusselse politiezones immers al lang vragende partij van een oplossing waarmee zij toegang kunnen krijgen tot de beelden van andere instellingen en waarmee zij die beelden kunnen opslaan⁴⁰. De politiezones die al hadden geïnvesteerd in een interne centraliseringsoplossing kantten zich tegen het gewestelijke project, maar dat was enkel omdat ze de goedgekeurde technische oplossing afkeurden, niet omdat ze de beelden van andere instellingen niet wilden verkrijgen. Hun tegenkanting had dus betrekking op de externe bediening van hun apparatuur, de niet-deelname van het CIBG aan de reeds gedane investeringen, het feit dat hun beelden eerst via de gewestelijke VMS moesten voordat ze erover konden beschikken, en – althans voor sommige politiezones – de verplichting om van hun eigen VMS af te zien en die van het Gewest te gebruiken (terwijl de MIVB wel haar eigen VMS mocht behouden). De politiezones met het meest verouderde materiaal en/of zonder interne oplossing voor het centraliseren van de beelden waren daarentegen de sterkste aanhangers van de goedgekeurde oplossing. Ook de openbare vervoersmaatschappijen konden zich vinden in het project. Het project bood hen eindelijk de mogelijkheid om hun beelden over te maken aan de politie (overeenkomstig de wijziging van de Camerawet in augustus 2012), zonder dat ze daar de kosten voor moesten dragen. Brussel Mobiliteit ten slotte, dat over heel wat camera's beschikt in het BHG, steunde eveneens het

project en hoopte ook op termijn toegang te kunnen krijgen tot de beelden van de andere instellingen⁴¹.

- 25 Ten tweede kon het project van het CIBG probleemloos rekenen op de steun van de Brusselse overheid aan het eind van de legislatuur 2009-2014 omdat de politieke context toen gunstig was, en dit om minstens twee redenen. Enerzijds werd de politieke voogdij van het CIBG tijdens die legislatuur niet uitgeoefend door een staatssecretaris maar door een minister – eveneens van CD&V – met meer ervaring (derde legislatuur binnen de regering). Brigitte Grouwels bezat in het bijzonder een aantal felbegeerde ministerportefeuilles, waardoor er dus andere machtsverhoudingen binnen de regering betrokken waren. Anderzijds had het CIBG goed geanticipeerd op de zesde staatshervorming, die nieuwe bevoegdheden toekende aan de Gewesten, vooral op het gebied van preventie en veiligheid⁴². De socialistische minister-president Rudi Vervoort – die van de nieuwe bevoegdheden gebruik wilde maken om onder zijn gezag een gewestelijk crisiscentrum op te richten – zou dan ook zelf het project van het CIBG dragen in de regering. De centralisering van de gewestelijke videobewaking vormde dus een nieuwe stap naar de verwezenlijking van het project van de minister-president⁴³.
- 26 Ten derde is veiligheid, in tegenstelling tot mobiliteit, doorgaans een consensuele materie voor de Brusselse partijen, ook voor de partijen van de links-centrum-rechtscoalities die gewoonlijk regeren. Het werk van Dandoy en Piet [2014e; 2014f] over de verkiezingen van 2009 toont aan dat alle zes regeringspartijen van de legislatuur 2009-2014 – toen de centralisering van de gewestelijke videobewaking werd goedgekeurd – van veiligheid een secundaire prioriteit maakten. Wanneer we kijken naar de inhoud van hun programma⁴⁴, merken we dat de Brusselse partijen nagenoeg dezelfde visie deelden over de doelstellingen van deze sector en over de maatregelen die moesten worden ondernomen. Dit werd vervolgens bevestigd in het meerderheidsakkoord 2009-2014, dat enkel consensuele veiligheidsmaatregelen bekrachtigde voor de regeringspartijen. Veiligheid is in Brussel dus geen positionele sector waarover de partijen echt de concurrentie aangaan, en dat maakt het makkelijker om een transversaal beleid te voeren, waaronder de centralisering van de gewestelijke videobewaking.
- 27 Los van de aanvaarding van het project, hoe valt overigens te verklaren dat na de goedkeuring aan het eind van de legislatuur 2009-2014 de centralisering van de gewestelijke videobewaking al gauw het voornaamste werkterrein werd om van Brussel een “slimme stad” te maken?
- 28 Na de verkiezingen van mei 2014 kwam de politieke voogdij van het CIBG in handen van een nieuwe staatssecretaris uit dezelfde partij als haar voorganger, wat de overname van het dossier makkelijker maakte⁴⁵. De nieuwe Brusselse regering – onder leiding van dezelfde minister-president – kondigde toen aan “verder uitvoering [te] geven aan een platform voor videobewaking”⁴⁶. Doordat het veiligheidsthema meer aandacht kreeg sinds de aanslag op het Joods Museum in Brussel de dag voor de verkiezingen, bood het project rond de centralisering van de gewestelijke videobewaking de nieuwe Brusselse regering de mogelijkheid om onmiddellijk een actieve rol op zich te nemen op het gebied van veiligheid. We wijzen er ook op dat de aanslagen van maart 2016 in Brussel en de polemiek rond de klopjacht op de “man met het hoedje” ertoe hebben bijgedragen om het project van het CIBG in een stroomversnelling te brengen, waardoor het nu volgens sommigen voldoende zou zijn om “het woord ‘camera’ uit te

spreken om van het politieke niveau een cheque te krijgen”⁴⁷. Na de aanslagen werd het tweejarige budget voor de centralisering van de gewestelijke videobewaking overigens in één jaar uitgegeven⁴⁸.

- 29 Dat de centralisering van de gewestelijke videobewaking al gauw het belangrijkste werkteerrein van de Brusselse Smart City werd, is niet alleen toe te schrijven aan de *gunstige* politieke context als gevolg van de verschillende aanslagen maar ook aan minstens vier andere redenen. Ten eerste is het de enige beleidslijn van het Smart City-project, waarvan de uitvoering nog niet van start was gegaan ten tijde van de publicatie van het witboek in 2014, en vooral de enige beleidslijn waarvan de technische oplossing compleet ongezien was in het BHG. Ten tweede is het zonder enige twijfel veruit de meest ambitieuze beleidslijn van het project op het vlak van infrastructuur, zowel organisatorisch als financieel. En dat is precies de reden waarom de uitvoering van deze beleidslijn als laatste van start ging en ze de minste vooruitgang heeft geboekt.
- 30 Ten derde betreft het vooral de enige transversale beleidslijn van het Smart City-project. De centralisering van de gewestelijke videobewaking is namelijk het enige beleidsterrein waarvoor het CIBG erin geslaagd is om de gewestelijke institutionele verzuiling en de – in het bijzonder partijpolitieke – verschillen binnen de coalitie te overstijgen. Het interministeriële karakter en het feit dat er verschillende administraties bij betrokken zijn die niet allemaal van dezelfde politieke voogdij afhangen, maken er een bijzondere beleidslijn van.
- 31 Ten vierde is het ook de enige beleidslijn van de Brusselse Smart City, die nadien als basis kon worden gebruikt voor andere gewestelijke projecten. In haar kielzog werd in 2015 namelijk *Brussel Preventie & Veiligheid* opgericht, een instelling onder het toezicht van de minister-president, die “een gecentraliseerd en transversaal beheer van de veiligheid”⁴⁹ mogelijk moest maken, door onder andere gebruik te maken van het platform voor gecentraliseerde videobewaking van het CIBG. Dit platform vormt ook de speerpunt van de lage-emissiezone (Low Emission Zone, LEZ) die in 2018 werd ingevoerd. Terwijl de 191 geïnstalleerde ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*) om de toegang van de meest vervuilende voertuigen tot het gewestelijk grondgebied te beperken – en eventueel de eigenaars van die voertuigen te bekeuren – opgenomen zijn in het platform van het CIBG om ze ter beschikking te stellen van de politie (snelheidscontroles, opsporing van voertuigen, enz.)⁵⁰, zijn de geïnstalleerde camera's in het kader van het ANPR-project van de politie ook opgenomen om te worden gebruikt in het kader van de LEZ⁵¹. Dit voorbeeld bewijst de vele gebruiksdoeleinden van de geïnstalleerde videobewakingscamera's op de openbare weg, op een moment dat het platform van het CIBG al gebruikmaakt van analytische software en in sommige gevallen van gezichtsherkenning, waarmee het profiteert van de juridische onduidelijkheid die nog bestaat rond deze praktijk⁵².

3. Discussie: de Brusselse politiek-institutionele organisatie als grootste beperking voor de transversaliteit van het overheidsbeleid

- 32 Werken over de theorieën van de rationele keuze van de regeringscoalities hebben reeds aangetoond dat België een politieke context kent, waarbinnen de beleidsmakers meer prioriteit geven aan het behoud van hun eigen mandaat (*office seeking*) dan aan de

doelstellingen die verband houden met beleidsterreinen in lijn met hun ideologie (*policy pursuit*) [Franklin, Mackie, 1983; Budge, Laver, 1986: 502]. Dat blijkt ook zo te zijn in het BHG, waar de gewestelijke politiek-institutionele organisatie de beleidsmakers aanspoort om vanuit een verkiezingslogica voorrang te geven aan hun eigen belangen in plaats van aan de uitvoering van transversale beleidsmaatregelen (ook al liggen die in lijn met hun ideologie) tussen ministeries en/of administraties die niet onder dezelfde politieke voogdij vallen. Met andere woorden, de neiging van de Brusselse instellingen om verticaal te functioneren, vindt haar oorsprong in de gewestelijke politiek-institutionele organisatie. De resultaten van dit onderzoek vestigen de aandacht op drie hoofdkenmerken van de Brusselse politiek-institutionele organisatie. Deze lijst is uiteraard niet exhaustief.

- 33 Het eerste bijzondere kenmerk van de Brusselse politiek-institutionele organisatie schuilt in het *particratische* aspect. In Brussel, en in België in het algemeen, hebben de politieke partijen namelijk zeer veel macht als je de vergelijking maakt op internationaal niveau [De Winter, 1996; Deschouwer, 2009]. Zij hebben dus een grote invloed op de politieke agenda, vooral wanneer ze deel uitmaken van de coalitie. Sommige sectoren van het overheidsbeleid blijken bijgevolg meer of minder conflictueus te zijn voor de regeringspartijen (vooral omwille van verkiezingskwesties), wat een directe impact heeft op de mogelijkheden tot samenwerking tussen ministeries en/of administraties die niet onder dezelfde politieke voogdij vallen. In het kader van het Brusselse Smart City-project werd er geen enkele transversale beleidslijn inzake mobiliteit uitgestippeld, terwijl deze sector erg conflictueus is voor de partijen van de links-centrum-rechtscoalities die gewoonlijk regeren. Anderzijds houdt de enige transversale beleidslijn van het project – waarover de Brusselse regering effectief tot een akkoord is gekomen – verband met veiligheid, wat een consensuele sector is voor de partijen van de regeringsmeerderheid.
- 34 Het tweede bijzondere kenmerk van de Brusselse politiek-institutionele organisatie zit in de samenstelling van de regering. Deze regering bestaat immers altijd uit een minister-president, vier ministers (twee Franstalige en twee Nederlandstalige) en drie staatssecretarissen (onder wie minstens één Nederlandstalige)⁵³. Er bestaat geen formele regel over de vertegenwoordiging van mannen en vrouwen, maar sinds juli 2004 telt de regering telkens minstens drie vrouwen. De Brusselse regering is dan ook het resultaat van subtiele evenwichten tussen politieke partijen, taalgemeenschappen en vooraanstaande mannen en vrouwen die oorspronkelijk een meerderheid moesten vormen, het eens moesten worden over een regeerakkoord en de ministerportefeuilles onder elkaar moesten verdelen [Dumont en De Winter, 1999: 14-18]. Deze samenstellingsregels leiden bijgevolg tot de vorming van regeringen waarvan het politieke spectrum vrij breed is en waarbinnen de voeling tussen de ministers soms zeer klein is, wat de mogelijkheden tot samenwerking beperkt. Dit wordt nog versterkt door het feit dat er geen interministeriële delegatie plaatsvindt binnen de Brusselse politieke instellingen. In het kader van het Brusselse Smart City-project is dat onder andere een van de punten die verduidelijken waarom er tijdens de legislatuur 2014-2019 geen gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid werd uitgewerkt tussen de administraties in de sector en het CIBG; hun respectievelijke politieke voogdijen, weliswaar in beide gevallen Nederlandstalig, liggen ideologisch gezien vrij ver van elkaar.

- 35 Het derde bijzondere kenmerk ten slotte is de verdeling van de ministerportefeuilles aan het begin van de legislatuur, waarbij met name de politieke voorgedijen uitgeoefend door de regering op de administratie en andere actoren die het overheidsbeleid uitvoeren worden verdeeld. Deze verdeling gaat stevast gepaard met hevige onderhandelingen tussen de partijen, waarbij elke partij er zoveel mogelijk wil binnenhalen, vooral de meest *zichtbare* portefeuilles die prioritair zijn voor haar kiezers [Dumont en De Winter, 1999: 19]. In het BHG worden de bevoegdheden overigens in pakketten verdeeld om te vermijden dat één taalgemeenschap alle meest gewilde portefeuilles binnenrijft. Deze verdeling van de bevoegdheden vormt echter een prominent mechanisme om meer inzicht te krijgen in de beleidskeuzes van een coalitieregering [Laver en Shepsle, 1994: 229]. Het standpunt van de partij met de betrokken portefeuille bestuderen zou zelfs het beste middel om de beslissingen van een regeringscoalitie te voorspellen, vooral wanneer het gaat om een partocratisch systeem zoals in het BHG [Laver en Shepsle, 1996: 42]. De toekenning van de ministerportefeuilles – en de delegatie van bepaalde bevoegdheden aan de staatssecretarissen – is dan ook een uitstekende indicator van de machtsverhoudingen die eigen zijn aan de regering.
- 36 Dat er tijdens de legislatuur 2014-2019 geen transversaal beleid is uitgewerkt in het kader van het Brusselse Smart City-project, komt vooral doordat de voorgedij van het CIBG politiek gezien vrij beperkt is. Toen aan het eind van de vorige legislatuur (2009-2014) de enige transversale beleidslijn van de Brusselse Smart City, namelijk de centralisering van de gewestelijke videobewaking, werd goedgekeurd, woog de politieke voorgedij van het CIBG echter zwaarder door binnen de regering. We willen er niettemin aan herinneren dat dit veiligheidsbeleid ook vooral werd goedgekeurd dankzij de doorslaggevende steun van de minister-president, hoewel het project oorspronkelijk niet voortvloeide uit een administratie waarvoor hij de voorgedij uitoefende. De Brusselse regeringsleider kan dus een beslissende rol vervullen in de goedkeuring van transversale beleidsmaatregelen binnen de regering. In Brussel beschikt de minister-president, naast zijn rol als coördinator van het regeringsbeleid, evenwel over ministerportefeuilles die hem eigen zijn, wat niet het geval is voor de Belgische eerste minister. Hij zit dus meer gevangen in het politieke spel om eerst en vooral zijn eigen belangen te bevorderen, ten nadele van een potentieel interministerieel beleid [Bocquet, 2020: 104-105]⁵⁴.

Besluit

- 37 In Brussel werd het vage concept “Smart City” in 2014 toegeëigend op initiatief van de gewestelijke technische instelling CIBG. Het CIBG greep vervolgens de kans om verscheidene van zijn beleidslijnen, die voor het grootste deel al waren uitgevoerd, onder dit nieuwe label te bundelen. Terwijl een van de theoretische doelstellingen van de Smart City erin bestaat om het overheidsoptreden te ontzuilen door met behulp van technologieën de uitvoering van een transversaal beleid te bevorderen, moeten we vaststellen dat de Brusselse beleidsmaatregelen op dit vlak hoofdzakelijk beperkt blijven tot de bevoegdheden van het CIBG. Dit kan vooral worden verklaard door de politiek-institutionele organisatie van het Gewest, die een echte rem vormt op de uitvoering van transversale beleidslijnen tussen ministeries en/of administraties die niet onder dezelfde politieke voorgedij vallen. Het geval van mobiliteit, dat doorgaans in

verband wordt gebracht met de ontwikkeling van de “slimme” stad, is een goed voorbeeld van dit blokkerende effect.

- 38 De centralisering van de gewestelijke videobewaking als werkterrein toont echter aan dat sommige transversale beleidsmaatregelen ondanks deze politiek-institutionele organisatie toch kunnen worden uitgewerkt, zelfs wanneer het aanvankelijk ook om een institutioneel versnipperde bevoegdheid gaat. Doordat veiligheid een consensuele sector is voor de partijen van de gebruikelijke links-centrum-rechtscoalitie, vele instanties de implementatie van een oplossing voor het uitwisselen van beelden steunden⁵⁵, de politieke voorgedij van het CIBG werd uitgeoefend door een ervaren minister en tot slot – en nog doorslaggevend – de socialistische minister-president het project zelf droeg binnen de regering⁵⁶, werd de centralisering van de gewestelijke videobewaking aan het eind van de legislatuur 2009-2014 goedgekeurd door de Brusselse overheid.
- 39 Gezien de baanbrekende oplossing die op het niveau van het BHG wordt geïmplementeerd, de nodige infrastructuur en technische en financiële middelen, de nodige tijd voor de uitvoering en het feit dat het gaat om de enige beleidslijn die nadien kon dienen als basis voor andere gewestelijke projecten, is de centralisering van de gewestelijke videobewaking niet te vergelijken met de andere beleidslijnen van de Brusselse Smart City. Het betreft bovenal de enige beleidslijn van het project waarvoor het CIBG erin geslaagd is om de gewestelijke institutionele verzuiling te doorbreken, aangezien de uitvoering onder verschillende ministeries en administraties valt.
- 40 In Brussel geeft de Smart City de gewestelijke politiek-institutionele organisatie dus weer; een ingewikkeld partocratisch systeem dat de beleidsmakers aanspoort om prioriteit te geven aan hun eigen belangen en “jachtterrein” vanuit een verkiezingslogica, ten koste van doelstellingen met betrekking tot beleidsterreinen die in lijn liggen met hun ideologie en/of de uitvoering van een transversaal beleid. Deze positioneringslogica zet de ministeries, alsook de administraties die niet onder dezelfde politieke voorgedij vallen, er heel vaak toe aan om verticaal te functioneren, net zoals de beleidslijnen van de Brusselse Smart City die bijna allemaal uitsluitend vallen onder de bevoegdheden van het CIBG.
- 41 In deze context van verzuiling waarbij de ministers weinig tot geen zin hebben om samen te werken, zijn de enige transversale beleidslijnen die toch op de regeringsagenda geraken, de terreinen waarover consensus heerst onder de coalitiepartijen, die veel steun krijgen van de administraties en/of die door de minister-president zelf worden gedragen – wanneer diens belangen overeenkomen met de goedkeuring van een oplossing –, zoals in het geval van de centralisering van de gewestelijke videobewaking.
- 42 In juli 2019 heeft de nieuw gevormde regering, die nog altijd onder leiding staat van dezelfde socialistische minister-president, haar meerderheidsakkoord 2019-2024 gepubliceerd. De centralisering van de gewestelijke videobewaking – die de regering ook wil uitbreiden naar privé-instellingen zoals winkelcentra – wordt voorgesteld als een voorbeeldantwoord op de versnippering van de bevoegdheden. De overheid licht haar “Smart City-ambitie” toe over twee pagina’s en kondigt aan dat ze “een overkoepelend digitaal beleid [wil] uittekenen, dat de scheidingslijnen tussen de bevoegdheden overstijgt⁵⁷”. Mobiliteit, dat samenhangt met artificiële intelligentie en *open data*, komt nogmaals ter sprake, net als een aantal digitale uitdagingen. Toch wordt eerst het economische aspect van de Smart City aangehaald. Het bewijst dat, na

het gebruik van ICT voor veiligheidsdoeleinden, de investering in deze tools om economische groei te stimuleren waarschijnlijk een nieuw punt van overeenstemming vormt voor de Brusselse overheid.

Ik bedank alle mensen die ik mocht interviewen in het kader van dit onderzoek, en mijn collega Corentin Debailleul voor zijn kostbare advies.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBINO, V., BERARDI, U. en DANGELICO, R. M., 2015. Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives. In: *Journal of Urban Technology*. 4/02/2015. vol. 22, no 1, pp. 3-21.
- BEACH, D. en PEDERSEN, R. B., 2019. *Process-Tracing Methods. Foundations and Guidelines*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- BOCQUET, N., 2020. Théorie des courants multiples et systèmes politiques consensuels : l'adoption de solutions techniques en Région bruxelloise. In: *Gouvernement et action publique*. vol. 9, nr. 3, p. 81-111.
- BRANDELEER, C. en ERMANS, T., 2016. Beheer van de verkeerslichten als basis voor mobiliteitskeuzes: strategische uitdagingen van een technisch instrument. In: *Brussels Studies*. 19/09/2016. nr. 103. Beschikbaar op: <https://journals.openedition.org/brussels/1368>
- BUDGE, I. en LAVER, M., 1986. *Office seeking and policy pursuit in coalition theory*. In: *Legislative Studies Quarterly*. 10/1986. pp. 485-506.
- CARAGLIU, A., DEL BO, C. en NIJKAMP, P., 2011. Smart Cities in Europe. In: *Journal of Urban Technology*. 10/08/2011. vol. 18, nr. 2, pp. 65-82.
- CAVADA, M., ROGERS, C. en HUNT, D., 2014. Smart Cities: Contradicting Definitions and Unclear Measures. In: *World Sustainability Forum 2014*. 1/10/2014. Conference Proceedings Paper.
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014a. Les programmes bruxellois du PS. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 7/05/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/les-programmes-bruxellois-du-ps.html>
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014b. Le programme électoral du cdH pour Bruxelles. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 14/05/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-du-cdh-pour.html>
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014c. Le programme électoral bruxellois d'Ecolo. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-bruxellois-decolo.html>
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014d. Le programme électoral bruxellois des FDF. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-bruxellois-des.html>
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014d. Les programmes électoraux bruxellois des partis flamands. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/les-programmes-electoraux-bruxellois.html>

- DANDOY, R. en PIET, G., 2014e. Les priorités des partis francophones en 2009 à Bruxelles. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 28/02/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/02/les-priorites-des-partis-francophones.html>
- DANDOY, R. en PIET, G., 2014f. Les priorités des partis flamands en 2009 à Bruxelles. In: *Blog Élections, made in Brussels*. 6/03/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/03/les-priorites-des-partis-flamands-en.html>
- DE KEERSMAECKER, P. en DEBAILLEUL, C., 2016. De ruimtelijke verspreiding van CCTV in de publieke ruimte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In: *Brussels Studies*. 10/10/2016. nr. 104. Beschikbaar op: <https://journals.openedition.org/brussels/1428>
- DE WINTER, L., 1996. Party encroachment on the executive and legislative branch in the Belgian polity. In: *Res Publica*. 1996. vol. 38, nr. 2, pp. 325-352.
- DEAKIN, M. en AL WAER, H., 2011. From intelligent to smart cities. In: *Intelligent Buildings International*. 11/08/2011. vol. 3, no 3, pp. 140-152.
- DESCHOUWER, K., 2009. *The Politics of Belgium*. Londen: Palgrave Macmillan.
- DUMONT, P. en DE WINTER, L., 1999. La formation et le maintien des gouvernements (1946-1999). In: *Courrier hebdomadaire du CRISP*. 1999. nr. 39, pp. 1-59.
- FRANKLIN, M. N. en MACKIE, T. T., 1983. Familiarity and inertia in the formation of governing coalitions in parliamentary democracies. In : *British Journal of Political Science*. 07/1983. vol. 13, nr. 3, pp. 275-298.
- GARRAUD, P., 1990. Politiques nationales : élaboration de l'agenda. In : *L'Année sociologique*. 01/1990. vol. 40, pp. 17-41.
- HASSENTEUFEUL, P., 2010. Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics. In : *Informations sociales*. 01/2010. nr. 157, pp. 50-58.
- HOLLANDS, R., 2008. Will the real smart city please stand up?. In : *City*. 26/11/2008. vol. 12, nr. 3, pp. 303-320.
- KINGDON, J. W., 1995. *Agendas, Alternatives, and Public Policies (Second Edition)*. New York: HarperCollins.
- KOMINOS, N., 2013. *Intelligent Cities : Innovation, Knowledge Systems and Digital Spaces*. Abingdon-on-Thames : Routledge.
- LAVER, M. en SHEPSLE, K. A. (eds), 1994. *Cabinet ministers and parliamentary government*. Cambridge: Cambridge University Press.
- LAVER, M. en SHEPSLE, K. A., 1996. *Making and breaking governments: Cabinets and legislatures in parliamentary democracies*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MATGEN, J.-C., 2014. Bruxelles : il avait tué un agent de la Stib. In : *La Libre* [online]. 20/01/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.lalibre.be/actu/belgique/bruxelles-il-avait-tue-un-agent-de-la-stib-52dca8433570ba3e183e5759>
- NAM, T. en PARDO, T., 2011. Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. In : *Proceedings of the 12th annual international digital government research conference: digital government innovation in challenging times*, pp. 282-291.
- PODHZOG, L., 2016. A Bruxelles, ville intelligente rime surtout avec caméras intelligentes, Bruxelles en mouvements, n° 281, november 2016. Beschikbaar op: <https://www.ieb.be/A-Bruxelles-ville-intelligente-rime-surtout-avec-cameras-intelligentes>

TASSIN, S. en COLLEYN, M., 2014. Ces ministres qui ne seront jamais débordés. In : *La Libre* [online]. 14/11/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.lalibre.be/belgique/politique-belge/ces-ministres-qui-ne-seront-jamais-debordés-5464ea263570a5ad0ee2fdc2>

TECHNOPOLICE.BE, 2021. Carte du contrôle social à Bruxelles. In: *Technopolice.be* [online]. 2021. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://carto.technopolice.be/>

ANNEXES

Tabel 3. Lijst van de semigestructureerde interviews met de Brusselse instellingen

		Ondervraagde persoon en functie	Datum van het interview
INSTELLINGEN	Brusselse regering	Didier Gosuin (DéFI), minister van Economie, Tewerkstelling, Beroepsopleiding, Gezondheidsbeleid, Begroting en Openbaar Ambt	06/11/2017
		Dimitri Strobbe, attaché mobiliteit & openbare werken bij het kabinet van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet (sp.a)	06/11/2017
		Tanguy De Lestré, adviseur Informatica, Digitalisering en Smart City binnen het kabinet van staatssecretaris Bianca Debaets (CD&V)	31/08/2017
	CIBG	Céline Vanderborght, Smart City Manager	1/08/2017
		François Lambert, redacteur van het witboek 2014-2019 "smartcity.brussels"	4/08/2017
		Christian Banken, coördinator voor het veiligheidsbeleid	3/11/2017 + uitwisselingen via mail in april 2019
	MIVB	Eric Auquiére, expert belast met innovatie en gegevensbeheer bij de Algemene Directie	30/08/2017
	Brussel Mobiliteit	Jean-Paul Gailly, algemeen directeur	27/10/2017
		Karl Determe, ingenieur bij de Directie Strategie	5/09/2017
	Agoria	Ingrid Reynaert, directeur belast met Smart City	29.08.2017
Politiezones	Politiezones	Koenraad De Brandt, politiecommissaris bij politiezone Brussel-Noord	31/10/2017
		Christian Pauwels, politiecommissaris bij politiezone Brussel-Noord	31/10/2017

NOTES

1. Voor de vele definities van dit concept, zie Caragliu *et al.*, 2011; Deakin en Al Waer, 2011; Nam en Pardo, 2011; Kominos, 2013. Sommigen vinden dat dit concept een normatief – en zelfs ideologisch – aspect inhoudt, dat oordeelt wat een stedelijke ruimte zou moeten zijn en wat ze haar inwoners en bezoekers zou moeten bieden [Hollands, 2008: 304].
2. CIBG, 2020a. Definitie. Wat is een smart city? In: *smartcity.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://smartcity.brussels/over-ons>
3. Op methodologisch vlak is dit onderzoek gebaseerd op *process tracing* en een driehoeksmeting van de bronnen, waarbij onder andere een twaalfal interviews met de betrokken partijen werden afgenomen [Beach en Pedersen, 2019].
4. Terwijl het begrip *agenda* wordt gedefinieerd als "het geheel van problemen die, in welke vorm dan ook, door de overheid worden aangepakt en die dus het voorwerp kunnen uitmaken van een

of meerdere beslissingen" [Garraud, 1990: 27], verwijst *agendasetting* naar het onderliggende selectieproces [Hassenteufel, 2010: 50].

5. CIBG, 2014. Witboek 2014-2019. smartcity.brussels. In: *cibg.brussels* [online]. 7/05/2014. p. 17. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/witboeken-1/witboek-2014-2019>

6. BRUSSELSE REGERING, 2014. Projet d'accord de majorité 2014-2019. In: *be.brussels* [online]. 14/07/2014. p. 25. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/accord-de-gouvernement-2014-2019>

7. CIBG, 2020b. Smartcity.brussels: Onze evenementen. In: *event.smartcity.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://event.smartcity.brussels/onthaal>

8. CIBG, 2015b. The Secretary of State listens to public and private sectors. In: *cirb.brussels* [online]. 21/10/2015. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://bric.brussels/en/news_publications/news/the-secretary-of-state-listens-to-public-and-private-sectors

9. CIBG, 2016. Une smart city manager pour la Région de Bruxelles-Capitale. In: *cirb.brussels* [online]. 8/02/2016. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://smartcity.brussels/news-106-une-smart-city-manager-pour-la-region-de-bruxelles-capitale>

CIBG, 2020c. Un ambassadeur et un manager pour Brussels Smart City. In: *smartcity.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cirb.portal.creaxial.be/le-projet-brussels-smart-city-manager-ambassador>

10. CIBG, 2015a. Katern 35. Vier centrale projecten van smartcity.brussels. In: *cibg.brussels* [online]. 2015. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/katernen/nr-35-vier-centrale-projecten-van-smartcity-brussels>

11. BRUSSELSE REGERING, 2017. Digital.Brussels, nieuwe eengemaakte digitale strategie voor Brussel (Persbericht) In: *cibg.brussels* [online]. 31/01/2017. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/persberichten/2017/31-01-2017-digital-brussels-nieuwe-eengemaakte-digitale-strategie-voor-brussels>

12. CIBG, 2018a. Document met de verschillende aanbestedingen van het CIBG. In: *weblex.brussels* [online]. 2018. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <http://weblex.brussels/data/crb/bqrann/2017-18/140408/images-n.pdf>

13. CIBG, 2018b. Oprichting van een Smart City Office. In: *cirb.brussels* [online]. 9/03/2018. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://cibg.brussels/nl/nieuws/nieuws/oprichting-van-een-smart-city-office?set_language=nl

CIBG, 2020d. De Brussels Smart City-strategie In: *smartcity.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://smartcity.brussels/over-ons-4-strategie>

14. CIBG, 2019a. Katern 39. Ambitienota voor Smart City. In: *cirb.brussels* [online]. 2/04/2019. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/katernen/nr-39-ambitienota-voor-smart-city>

15. CIBG, 2019b. Witboek 2019-2024. De uitdagingen van digitalisering voor de burgers. In: *cibg.brussels* [online]. 2019. p. 47. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/witboeken-1/witboek-2019-2024-de-uitdagingen-van-digitalisering-voor-de-burgers>

16. CIBG, 2014. Witboek 2014-2019. smartcity.brussels. In: *cibg.brussels* [online]. 7/05/2014. p. 31-32. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/witboeken-1/witboek-2014-2019>

17. BRUSSEL MOBILITEIT, 2017. Mobiliteitsdiagnose in Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In: *Brussel Mobiliteit* [online]. 10/2017. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://goodmove.brussels/?media_dl=5443

18. EUROPESE COMMISSIE, 2020. What are smart cities?. In: *Website van de Europese Commissie* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://ec.europa.eu/info/eu->

regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en

19. CIBG, 2014. Witboek 2014-2019. smartcity.brussels. In: *cibg.brussels* [online]. 7/05/2014. p.51-52. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/witboeken-1/witboek-2014-2019>

20. Interviews met Eric Auquière (MIVB), 2017; Karl Determe (Brussel Mobiliteit), 2017; Jean-Paul Gailly (Brussel Mobiliteit), 2017; François Lambert (CIBG), 2017; Dimitri Strobbe (kabinet van minister van Mobiliteit Pascal Smet), 2017; Céline Vanderborght (CIBG), 2017.

21. BELGISCH STAATSBAD, 2014. Ministerieel besluit tot vaststelling van de bevoegdheden van de Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Openbare Werken en Vervoer. 20/07/2014.

BELGISCH STAATSBAD, 2014. Ministerieel besluit tot vaststelling van de bevoegdheden van de Staatssecretaris toegevoegd aan de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking. 20/07/2014.

22. De Gewestregering, voornamelijk de minister van Mobiliteit en Openbare Werken maar ook de minister-president die tevens zijn mening geeft, de openbare vervoersoperatoren, de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) voorop maar ook de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn, de Waalse Vervoersmaatschappij TEC en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), Brussel Mobiliteit, het bestuur belast met voorzieningen, infrastructuur en vervoer, de negentien gemeenten van het Brussels Gewest en de zes politiezones, om enkel de belangrijkste te noemen.

23. Zie bijvoorbeeld Brandeleer en Ermans, 2016 over het systeem om de verkeerslichten op afstand te bedienen.

24. Interview met Dimitri Strobbe (kabinet van minister van Mobiliteit Pascal Smet), 2017.

25. Met name de MIVB, de NMBS, Brussel Mobiliteit, de Haven van Brussel, de Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH), De Lijn en TEC.

26. BRUSSELSE REGERING, 2016. Brussels videobeveiligingsplatform versneld operationeel (Persbericht). In: *cibg.brussels* [online]. 28/04/2016. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://cibg.brussels/nl/nieuws/publicaties/persberichten/2016/28-04-2016-brussels-videobeveiligingsplatform-versneld-operationeel>

27. LA DERNIÈRE HEURE, 2015. Stib : les images des caméras partagées avec la police locale. In: *La Dernière Heure* [online]. 7/12/2015. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/stib-les-images-des-cameras-partagees-avec-la-police-locale-5665f66b357004acd0fab907>

28. GENETEC INC., 2018. La Région Bruxelloise renforce la sécurité de son territoire. In: *Genetec* [online]. 2018. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.genetec.com/documents/FR/CaseStudies/FR-Genetec-City-of-Brussels-Case-Study.pdf>

BRIEFCAM, 2021. Briefcam empowers the BRIC with video intelligence. In: *BriefCam* [online] 2021. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.briefcam.com/resources/case-studies/briefcam-empowers-the-bric-with-video-intelligence/>

VRT, 2021. Privacy en ik: documentaire van Tim Verheyden. In: *VRT* [online]. 2021. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.vrt.be/nl/over-de-vrt/nieuws/2021/03/11/privacy-ik-documentaire-van-tim-verheyden/>

29. Er werd geen precieze telling van het aantal camera's dat toebehoort aan elke politiezone uitgevoerd sinds deze studie, die onder andere inlichtingen verstrekke over het aantal voorziene apparaten in elke politiezone op verschillende tijdstippen. Het collectief Technopolice.be, dat de apparaten voor sociale controle in Brussel in kaart wil brengen, stelt echter een regelmatig bijgewerkte kaart ter beschikking, met onder meer de locatie van de publieke en private camera's in de Brusselse openbare ruimte [Technopolice.be, 2021].

30. RTBF EN BELGA, 2012. STIB : un employé tué lors d'une agression, le réseau à l'arrêt au moins jusqu'à mardi. In: *RTBF* [online]. 7/04/2012. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://www.rtb.be/info/regions/detail_stib-un-employe-tue-lors-d-une-agression-le-reseau-a-l-arret-au-moins-jusqu-a-mardi?id=7744222
- LA DERNIÈRE HEURE, 2012. STIB : Une marche silencieuse en hommage à la victime. In: *La Dernière Heure* [online]. 8/04/2012. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.dhnet.be/actu/faits/stib-une-marche-silencieuse-en-hommage-a-la-victime-51b760b6e4b0de6db97adee9>
- SUD PRESSE, 2012. Stib : les images des caméras de vidéosurveillance accessibles librement pour la police. In: *Sudinfo* [online]. 18/07/2012. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.sudinfo.be/art/463814/article/regions/bruxelles/2012-07-18/stib-les-images-des-cameras-de-videosurveillance-accessibles-librement-pour-la-p>
31. BELGISCH STAATSBLED, 2012. *Wet tot wijziging van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's met het oog op het versterken van de veiligheid in het openbaar vervoer en de nucleaire sites*. 3/08/2012.
32. Interview met Christian Banken (CIBG), 2017.
33. Het concept *window of opportunity* verwijst naar korte, kritieke momenten, waarop de voorstanders van een oplossing kunnen proberen om de drie onafhankelijke stromingen die de agenda bepalen (namelijk de stroming van de problemen, van het overheidsbeleid en van het politieke niveau) te koppelen om hun oplossing te laten goedkeuren [Kingdon, 1995: 165]. Een *window* kan zich voordoen na een verandering in de stroming van de problemen of in de stroming van het politieke niveau [*Ibid.*: 174]. In dit geval bood de dood van een supervisor van de MIVB (stroming van de problemen) gekoppeld aan de afwezigheid van een oplossing in de stroming van het overheidsbeleid op federaal niveau een gewestelijke *window of opportunity* voor het CIBG.
34. Interview met Christian Banken (CIBG), 2017.
35. BELGA, 2013. Bruxelles sous (video)surveillance. In: *La Libre* [online]. 19/04/2013. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/bruxelles-sous-videosurveillance-51b8fbdf4b0de6db9ca4eb0>
36. Interviews met Christian Banken (CIBG), 2017; Koenraad De Brandt & Christian Pauwels (Politiezone Brussel-Noord), 2017.
37. BELGA, 2014. Bruxelles : gestion centralisée des 3000 caméras de surveillance. In: *RTBF* [online]. 28/03/2014. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://www.rtb.be/info/regions/detail_bxl-une-plate-forme-pour-gerer-les-images-des-3000-cameras-de-surveillance?id=8233734
38. Interviews met Eric Auquière (MIVB), 2017; Christian Banken (CIBG), 2017.
39. Interview met Christian Banken (CIBG), 2017.
40. Interviews met Christian Banken (CIBG), 2017; Koenraad De Brandt & Christian Pauwels (Politiezone Brussel-Noord), 2017; Céline Vanderborght (CIBG), 2017.
41. Interview met Karl Determe (Brussel Mobiliteit), 2017.
42. BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, 2020. Brussel Preventie & Veiligheid (BPV). In: *be.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://be.brussels/overhet-gewest/gewestelijke-instellingen/brussel-preventie-en-veiligheid?set_language=nl
- FEDERALE OVERHEIDSDIENST, 2020. De zesde staatshervorming. In: *belgium.be* [online]. 2019. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://www.belgium.be/nl/over_belgie/land/geschiedenis/belgie_vanaf_1830/vorming_federale_staat/zesde_staatshervorming
43. Interviews met Christian Banken (CIBG), 2017; Jean-Paul Gailly (Brussel Mobiliteit), 2017; Didier Gosuin (minister van Economie, Tewerkstelling, Beroepsopleiding, Gezondheidsbeleid, Begroting en Openbaar Ambt), 2017; Ingrid Reynaert (Agoria), 2017.
44. Sommige politieke programma's in het kader van de verkiezingen van mei 2009 zijn niet meer toegankelijk. We hebben er dus voor gekozen om de inhoud van de programma's van de

regeringspartijen van de legislatuur 2009-2014 voor de gewestverkiezingen van mei 2014 te analyseren. Hoewel de meeste van deze partijen in 2014 iets meer belang hechtten aan het thema veiligheid dan in 2009, bleef het voor hen evenwel een secundair thema tijdens deze twee legislaturen [onderzoek door de auteur; Dandoy, Piet, 2014a; 2014b; 2014c; 2014d]. Deze lichtjes toegenomen belangstelling voor veiligheid tussen 2014 en 2009 kan vooral worden verklaard door de groeiende angst voor de terugkeer van jihadisten die naar Syrië vertrokken waren om er te vechten.

45. Interviews met Christian Banken (CIBG), 2017; Tanguy De Lestré (kabinet van staatssecretaris Bianca Debaets), 2017.

46. *Projet d'accord de majorité 2014-2019*, 2014: 62.

47. Geanonimiseerd fragment van een interview, 2017.

48. Interviews met Koenraad De Brandt & Christian Pauwels (Politiezones Brussel-Noord), 2017; Tanguy De Lestré (kabinet van staatssecretaris Bianca Debaets), 2017; Karl Determe (Brussel Mobiliteit), 2017, Jean-Paul Gailly (Brussel Mobiliteit), 2017; Didier Gosuin (minister van Economie, Tewerkstelling, Beroepsopleiding, Gezondheidsbeleid, Begroting en Openbaar Ambt), 2017; François Lambert (CIBG), 2017; Ingrid Reynaert (Agoria), 2017; Dimitri Strobbe (kabinet van minister van Mobiliteit Pascal Smet), 2017; Céline Vanderborgh (CIBG), 2017.

49. BELGISCH STAATSBAD, 2015. *Ordonnantie tot oprichting van een instelling van openbaar nut waarin het beheer van het preventie- en veiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is samengebracht*. 28/05/2015.

50. LOW EMISSION ZONE, 2020. Contrôle. In : *lez.brussels* [online]. 2020. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://www.lez.brussels/fr/content/contr%C3%B4le>

51. CIBG, 2017. LEZ: inwerkingtreding vanaf 1 januari 2018 In : *cibg.brussels* [online]. 22/12/2017. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op https://cibg.brussels/nl/nieuws/nieuws/lez-inwerkingtreding-vanaf-1-januari-2018?set_language=nl

52. GENETEC INC., 2018. La Région Bruxelloise renforce la sécurité de son territoire. In : *Genetec* [online]. 2018. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.genetec.com/documents/FR/CaseStudies/FR-Genetec-City-of-Brussels-Case-Study.pdf>

BRIEFCAM, 2021. Briefcam empowers the BRIC with video intelligence. In : *BriefCam* [online] 2021. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.briefcam.com/resources/case-studies/briefcam-empowers-the-bric-with-video-intelligence/>

VRT, 2021. Privacy en ik: documentaire van Tim Verheyden. In : VRT [online]. 2021. [Geraadpleegd op 1/06/2021]. Beschikbaar op <https://www.vrt.be/nl/over-de-vrt/nieuws/2021/03/11/privacy-ik-documentaire-van-tim-verheyden/>

53. BELGISCH STAATSBAD, 1989. *Bijzondere wet met betrekking tot de Brusselse Instellingen*. 12/01/1989.

54. Zie Bocquet [2020: 104-105] voor meer informatie over het vermogen van een regeringsleider om in de regering collectieve logica's te stimuleren.

55. Met name sinds de wijziging van de Camerawet in augustus 2012 en de daaropvolgende blokkering op federaal niveau.

56. Aangezien hij de nieuwe verworven bevoegdheden als gevolg van de zesde staatshervorming wilde gebruiken om onder zijn gezag een gewestelijk crisiscentrum op te richten.

57. BRUSSELSE REGERING, 2019. *Projet d'accord de majorité 2019-2024*. In : *be.brussels* [online]. 18/07/2014. p. 61. [Geraadpleegd op 2/06/2020]. Beschikbaar op <https://be.brussels/files-nl/over-het-gewest/de-gewestelijke-bevoegdheden/gemeenschappelijke-algemene-beleidsverklaring-van-de-brusselse-hoofdstedelijke-regering-en-het-verenigd-college-van-de-gemeenschappelijke-gemeenschapscommissie>

RÉSUMÉS

Door het proces van agendasetting dat leidde tot de toe-eigening van het concept Smart City door het Brussels Gewest in 2014 te traceren, onderzoekt dit artikel de beleidskeuzes om van Brussel een “slimme stad” te maken. Een van de theoretische doelstellingen van de Smart City bestaat erin om het overheidsoptreden te ontzuilen door met behulp van technologieën de uitvoering van een transversaal beleid te bevorderen. Toch moeten we vaststellen dat de Brusselse beleidsmaatregelen op dit vlak hoofdzakelijk beperkt blijven tot de bevoegdheden van de gewestelijke technische instelling. Dit artikel tracht te begrijpen waarom er geen transversaal beleid inzake mobiliteit – een sector die gewoonlijk prioritair is bij dergelijke projecten – wordt gevoerd in het kader van de Brusselse Smart City, maar een veiligheidsbeleid het voornaamste werkterrein blijkt te zijn. De centralisering van de gewestelijke videobewaking is de enige beleidslijn van het Brusselse Smart City-project, waarbij men erin slaagt om de gewestelijke institutionele verzuiling te doorbreken. Dit artikel toont dan ook aan hoe de gewestelijke politiek-institutionele organisatie de beleidskeuzes beïnvloedt in Brussel.

En retraçant le processus de mise à l'agenda ayant conduit à l'appropriation du concept de Smart City par la Région bruxelloise en 2014, cet article interroge les choix de politiques publiques visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente ». Tandis qu'un des objectifs théoriques de la Smart City consiste à vouloir décroïsonner l'action publique en favorisant la réalisation de politiques transversales par le recours aux technologies, force est de constater que les politiques bruxelloises en la matière restent essentiellement cantonnées aux compétences de l'organisme technique régional. Cet article tente ainsi de comprendre pourquoi aucune politique transversale en matière de mobilité – secteur habituellement prioritaire pour ce type de projets – n'émerge dans le cadre de la Smart City bruxelloise, tandis qu'une politique sécuritaire s'impose comme son principal chantier. La centralisation de la vidéosurveillance régionale constitue l'unique politique du projet Smart City bruxellois parvenue à dépasser le cloisonnement institutionnel régional. Cet article démontre par conséquent comment, à Bruxelles, l'organisation politico-institutionnelle régionale influence les choix de politiques publiques.

This article reviews the agenda-setting process which led to the approval of the Smart City concept by the Brussels Region in 2014 and questions the public policy choices aimed at making Brussels a “Smart City”. While one of the theoretical objectives of the Smart City is to decompartmentalise public action by promoting the implementation of cross-cutting policies through the use of technology, it is clear that the policies of Brussels in this area remain essentially limited to the competences of the regional technical body. This article attempts to understand why a cross-cutting policy in the area of mobility – a sector which is normally a priority for this type of project – has not emerged in the framework of the Brussels Smart City, while a security policy has gained a foothold as its main focus. The centralisation of regional video surveillance is the only policy of the Brussels Smart City project which has managed to overcome regional institutional compartmentalisation. This article therefore demonstrates how the regional political and institutional organisation in Brussels influences public policy choices.

INDEX

Keywords : public action, public space, innovation, institutions, mobility, security

Trefwoorden overheidsoptreden, openbare ruimte, innovatie, instellingen, mobiliteit, veiligheid

Mots-clés : action publique, espace public, innovation, institutions, mobilité, sécurité

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEURS

NICOLAS BOCQUET

Nicolas Bocquet is beursstudent bij het FRESH – F.R.S.-FNRS en doctoreert in de politieke wetenschappen aan de UCLouvain en de universiteit van Genève. Hij is ook gastonderzoeker aan de universiteit van Montréal. Zijn doctoraatsonderzoek focust op de evolutie van de privacywetgeving in het digitale tijdperk. Onlangs publiceerde hij een artikel over de agendasetting van technische oplossingen in het Brussels Gewest in het tijdschrift *Gouvernement et action publique*.