



**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—

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

—

**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken  
en Verkeerswezen**

—

**VERGADERING VAN  
WOENSDAG 13 NOVEMBER 2013**

—

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

—

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

—

**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics  
et des Communications**

—

**RÉUNION DU  
MERCREDI 13 NOVEMBRE 2013**

—

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@bruparl.irisnet.be](mailto:criv@bruparl.irisnet.be)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlbru.irisnet.be](mailto:criv@parlbru.irisnet.be)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

**INHOUD**

|   |   |
|---|---|
| INTERPELLATIES  | 5 |
| - van de heer Serge de Patoul   | 5 |
| tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |   |
| betreffende "de uitbouw van een systeem met gedeelde elektrische fietsen".  |   |
| - van de heer Philippe Pivin  | 5 |
| tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |   |
| betreffende "de evaluatie van de AutoLoze Dag van 22 september 2013".   |   |
| - van de heer Arnaud Pinxteren  | 6 |
| tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |   |
| betreffende "de conclusies van het onderzoek van het Brussels Fietsobservatorium over de fietstrajecten".   |   |
| <i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Annemie Maes, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Arnaud Pinxteren.</i>   | 7 |

**SOMMAIRE**

|  |   |
|--|---|
| INTERPELLATIONS  | 5 |
| - de M. Serge de Patoul  | 5 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |   |
| concernant "le développement d'un système de vélos électriques partagés".  |   |
| - de M. Philippe Pivin   | 5 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |   |
| concernant "l'évaluation de la Journée sans voiture du 22 septembre 2013".   |   |
| - de M. Arnaud Pinxteren   | 6 |
| à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |   |
| concernant "les conclusions de l'enquête de l'Observatoire régional du vélo relative aux itinéraires des cyclistes".   |   |
| <i>Discussion – Orateurs : Mme Annemie Maes, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Arnaud Pinxteren.</i>  | 7 |

---

|   |    |  |    |
|---|----|--|----|
| MONDELINGE VRAAG  | 12 | QUESTION ORALE   | 12 |
| - van mevrouw Danielle Caron  | 12 | - de Mme Danielle Caron  | 12 |
| aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging, |    | à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative, |    |
| betreffende "de bevordering van de fietsboxen in het Brussels Gewest".  |    | concernant "la promotion du développement des boxes à vélos en Région bruxelloise".  |    |

---

*Voorzitterschap: de heer Jef Van Damme, tweede ondervoorzitter.  
Présidence : M. Jef Van Damme, deuxième vice-président.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de uitbouw van een systeem met gedeelde elektrische fietsen".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken overeenkomstig artikel 111.5 van het reglement.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER PHILIPPE PIVIN

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de evaluatie van de Autoloze Dag van 22 september 2013".**

**De voorzitter.**- Bij afwezigheid van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie geacht te zijn ingetrokken overeenkomstig artikel 111.5 van het reglement.

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "le développement d'un système de vélos électriques partagés".**

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est considérée comme retirée, conformément à l'article 111.5 du règlement.

### INTERPELLATION DE M. PHILIPPE PIVIN

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "l'évaluation de la Journée sans voiture du 22 septembre 2013".**

**M. le président.**- En l'absence de l'auteur, excusé, l'interpellation est considérée comme retirée, conformément à l'article 111.5 du règlement.

## INTERPELLATIE VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN

**TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de conclusies van het onderzoek van het Brussels Fietsobservatorium over de fietstrajecten".**

**De voorzitter.**- De heer Pinxteren heeft het woord.

**De heer Arnaud Pinxteren** (*in het Frans*).- *In juni 2012 publiceerde het Brussels Fietsobservatorium de resultaten van een onderzoek over de trajecten die fietsers gebruiken.*

*De 277 fietsers die de enquête beantwoordden, gebruiken samen 46,5% van de Brusselse straten. Er is echter een duidelijke hiërarchie merkbaar die overeenkomt met de hiërarchie van de wegen die het gemotoriseerd vervoer gebruikt. Fietsers gebruiken dus in de eerste plaats de grote verkeersassen. Die zijn vaak minder aangenaam, maar wel vlakker en gemakkelijker berijdbaar. Bovendien zijn ze sneller en raak je er minder snel de weg kwijt.*

*Fietsers verkiezen ook de grote verkeersassen met een tragere rijstrook (bijvoorbeeld de Louizalaan of de Kleine Ring), een fietspad (bijvoorbeeld de centrumboulevards) of een busstrook (bijvoorbeeld de Kroonlaan).*

*Van de 23 grote verkeersassen uit het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) vallen er nochtans slechts zes volledig en vier gedeeltelijk samen met een gewestelijke fietsroute (GFR). GFR 6 loopt bijvoorbeeld langs de Livornostraat, parallel met de Louizalaan, maar toch nemen fietsers de Louizalaan. Dit geldt ook voor GFR 5.*

*Fietsers hanteren eigen criteria voor het kiezen van een traject, waarbij snelheid en duidelijkheid primeren. Overigens heeft Wallonië besloten om het Vlaamse en Nederlandse voorbeeld van de knooppunten over te nemen, waarbij het fietsnetwerk multipolair in plaats van lineair wordt georganiseerd.*

## INTERPELLATION DE M. ARNAUD PINXTEREN

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "les conclusions de l'enquête de l'Observatoire régional du vélo relative aux itinéraires des cyclistes".**

**M. le président.**- La parole est à M. Pinxteren.

**M. Arnaud Pinxteren.**- Les résultats de l'enquête "Cyclistes bruxellois, quels sont vos itinéraires ?", menée en 2012 dans le cadre de l'Observatoire du vélo, ont été rendus publics en juin dernier.

Concernant la distribution géographique des itinéraires, les conclusions de cette enquête sont, notamment, les suivantes :

- la circulation des cyclistes est diffuse. Les itinéraires transmis par les 277 répondants empruntaient 46,5% des rues de Bruxelles, un chiffre impressionnant ;

- toutefois, une hiérarchie des voiries empruntées par les cyclistes se dessine. Cette hiérarchie ressemble à celle des voiries pour le trafic motorisé, définie par le Plan régional de développement (PRD). On s'aperçoit donc du fait que les cyclistes ont tendance à emprunter les mêmes voiries que les automobilistes, à savoir les grands axes de circulation. Souvent moins cyclables que les voiries à caractère plus local, ceux-ci présentent cependant généralement un relief plus plat et donc plus favorable, et offrent l'avantage d'être plus rapides et plus lisibles.

La liste des axes qui dessinent le réseau vélo effectif des cyclistes interrogés est intéressante. Elle indique que les cyclistes s'approprient les grands axes, surtout si ceux-ci offrent une voie latérale plus lente - par exemple, avenue Louise ou sur la petite ceinture -, une piste cyclable, comme sur les boulevards du centre, ou une bande bus, comme à l'avenue de la Couronne.

Elle indique surtout un grand décalage potentiel

*Welke conclusies trekt Brussel Mobiliteit uit het onderzoek?*

*Werden na het onderzoek de GFR's geëvalueerd en prioriteiten bij het aanleggen van fietspaden vastgesteld? Komen er wijzigingen aan de GFR's of aan de planning van de werkzaamheden?*

*Wat is tegenwoordig de functie van de GFR's? Hebt u het Vlaamse model van de knooppunten onderzocht? Waarom hebt u dat niet overgenomen?*

entre ces axes préférentiels et le réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR). Sur les 23 axes considérés comme préférentiels, treize ne sont pas des ICR et quatre ne les sont que partiellement ; seuls six de ces itinéraires correspondent à des ICR. On constate, par exemple, que l'avenue Louise reste un axe préférentiel, alors qu'elle est longée par l'ICR 6 qui emprunte la rue de Livourne. De même, l'avenue de la Couronne est un axe majeur jusqu'au boulevard Général Jacques, alors que l'ICR 5 se dédouble en deux branches à partir du pont du Gerموir pour emprunter des rues locales parallèles.

On le voit, le cycliste ne se laisse pas canaliser mais, au contraire, choisit son itinéraire selon ses propres critères, qui sont souvent la rapidité et la lisibilité. On apprend par ailleurs que la Wallonie a adopté le modèle flamand et néerlandais des "knooppunten" pour organiser son réseau cyclable de manière multipolaire plutôt que linéaire.

Quelles conclusions Bruxelles Mobilité tire-t-elle de l'enquête réalisée en 2012 sur les itinéraires empruntés par les cyclistes ?

Une évaluation des ICR et des priorités d'aménagements cyclables a-t-elle été menée sur la base des résultats de cette enquête ? Des modifications ont-elles été apportées aux ICR ou à la planification des travaux ?

Quelle est aujourd'hui la fonction des ICR ? Le modèle multipolaire des "knooppunten" adopté chez nos voisins a-t-il été évalué ? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-il pas été adopté ?

### *Bespreking*

**De voorzitter.** - Mevrouw Maes heeft het woord.

**Mevrouw Annemie Maes.** - Dergelijke enquêtes zijn zeer interessant omdat ze vermoedens bevestigen of soms net ontcrachten. Toch zou ik willen vragen zeer voorzichtig te zijn bij de interpretatie van deze resultaten. Als ik het goed begrepen heb, gaat het over ongeveer 277 antwoorden, wat op zich veel is, maar ook weer weinig om er conclusies uit te trekken.

Misschien lijken de conclusies evident, maar ze blijven een aandachtspunt bij de aanleg van nieuwe

### *Discussion*

**M. le président.** - La parole est à Mme Maes.

**Mme Annemie Maes** (en néerlandais). - *Il faut être prudent dans l'interprétation des résultats de cette enquête, qui ne nous permettent pas de tirer de réelles conclusions.*

*Il va de soi que les cyclistes préfèrent emprunter les grands axes dont le relief est plus plat ou qui desservent mieux certaines infrastructures, comme des écoles et des commerces. Il ne faut pas supprimer pour autant les itinéraires cyclables régionaux dessinés naguère.*

fietswegen. Sommige dingen spreken voor zich, zoals het feit dat mensen liever over een drukke boulevard fietsen dan over een parallelweg als dat een vlak traject is of omdat daar voorzieningen zijn zoals scholen en winkels. Dit betekent niet dat we de destijds uitgetekende gewestelijke fietsroutes moeten schrappen, want die hebben wel degelijk hun nut.

Het hangt er gewoon van af waarom men zich verplaatst. Woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en recreatief verkeer zijn verschillende soorten verplaatsingen. Ik dring er daarom op aan geen verregaande conclusies te trekken uit dit onderzoek. De gewestelijke fietsroutes mogen niet zomaar worden afgevoerd omdat volgens het onderzoek de gebruikers de voorkeur geven aan grote lanen of omgekeerd.

Er moet zowel op grote als op kleine wegen gefietst kunnen worden, zodat er een weg is voor elk type fietser. Als fietser en als moeder heb ik altijd de parallelwegen genomen om de kinderen naar school te brengen, hoewel ik wist dat dat soms een omweg was, terwijl ik andere wegen nam om naar het werk te gaan. Vandaar dat het nuttig is dat het beleid aandacht heeft voor verschillende soorten verplaatsingen.

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *Uit dit soort enquêtes blijkt dat steeds meer verplaatsingen met de fiets gebeuren. Dat is een goede zaak.*

*Het spreekt voor zich dat het comfortabeler en veiliger moet worden om op Brusselse wegen te fietsen. Fietsers moeten hun route naar eigen goeddunken kunnen kiezen. Het Brussels Gewest moet hen daarbij helpen.*

*Het is niet de bedoeling om fietsers te dwingen bepaalde routes te volgen. We houden rekening met hun behoeften.*

*(verder in het Nederlands)*

De opmerking van mevrouw Maes is terecht. Er bestaan verschillende soorten fietsers. Niet alle fietsers hebben dezelfde soort infrastructuur nodig en ze moeten niet allemaal op dezelfde manier worden behandeld.

*Il faut prendre en considération la nature du déplacement, car le cycliste adapte son itinéraire selon qu'il se déplace pour se rendre au travail, à l'école ou pour le plaisir.*

*Il ne faut pas supprimer les itinéraires cyclables régionaux sous prétexte que l'enquête constate que les grands axes sont privilégiés.*

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Le nombre de déplacements à vélo augmente chaque année en Région de Bruxelles-Capitale. Cela est démontré par ce type d'enquête. Il faut s'en réjouir.

Dès lors, il faut faciliter et sécuriser la circulation à vélo sur nos voiries. En effet, il est nécessaire que le cycliste puisse emprunter l'itinéraire de son choix, selon ses critères. Il appartient à la Région de lui faciliter la vie.

Il n'est pas question de canaliser certaines personnes. Ce n'est pas de cette manière, ni dans cette optique que nous envisageons les choses. Nous nous basons au contraire sur les véritables besoins de nos cyclistes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*La remarque de Mme Maes est pertinente. Il existe différentes sortes de cyclistes, qui n'ont pas tous besoin de la même infrastructure.*



*(verder in het Frans)*

*De resultaten van de studie van Pro Velo, die gevoerd werd vanuit een vernieuwende invalshoek, zijn erg interessant. We willen die methode nog verder ontwikkelen. Het is de bedoeling om met apps als Bike Print meer informatie te verzamelen over de routes die fietsers volgen.*

*(verder in het Nederlands)*

De resultaten waren niet helemaal verrassend. Al in 1993 was een studiebureau tot de conclusie gekomen dat fietsers niet alleen de voorgestelde fietsroutes, maar ook heel wat belangrijke verkeersassen gebruiken omdat die samen een duidelijker netwerk vormen en fietsers er zich sneller over kunnen verplaatsen. Het is dus niet zo verrassend dat fietsers ook bijvoorbeeld de Louizalaan of de centrumlanen gebruiken. De toestand is daar aanzienlijk verbeterd sinds er fietspaden zijn, maar ook vroeger reden er al veel fietsers.

Dat komt natuurlijk voor een deel omdat veel fietsers ook met de auto rijden. Veel mensen 'lezen' de stad aan de hand van de manier waarop ze er met de auto door rijden. Dat is een probleem. Om die reden proberen we nu kinderen te leren fietsen, zodat ze vanaf jonge leeftijd de stad leren 'lezen' vanop de fiets.

*(verder in het Frans)*

*Zeer veel mensen hebben zich in deze stad leren oriënteren in de auto. Het gevolg is dat wanneer ze zich met de fiets verplaatsen, ze vaak autoroutes volgen. Toen ik naar aanleiding van de Bike Experience de secretaris-generaal van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel van zijn woonplaats aan Tour & Taxis naar het Karel Rogierplein per fiets begeleidde, dacht die spontaan aan de Kleine Ring, terwijl er nochtans een veilige fietsroute is langs rustige wegen. Hij kende die niet, omdat hij zich altijd met de wagen verplaatst. Dat geldt ook voor veel fietsers.*

*(verder in het Nederlands)*

Sommige trajecten zijn ook gewoon sneller via de grote verkeersassen. Voor een geoefende fietser, die zijn plaats in het verkeer durft opeisen, is het misschien gemakkelijker om die wegen te nemen.

*(poursuivant en français)*

L'étude de Pro Velo est en effet très intéressante, aussi bien par les résultats obtenus que par l'approche novatrice. Pour nous, c'est une méthode à approfondir et à développer notamment à l'aide d'applications pour smartphone telle que Bike Print qui permet de rassembler encore plus de données sur les itinéraires réellement empruntés par les cyclistes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les résultats ne sont pas surprenants. En 1993, les conclusions d'un bureau d'études montraient déjà que les cyclistes empruntaient non seulement les itinéraires cyclables proposés, mais également des axes importants, parce que ceux-ci forment un réseau plus lisible et plus direct.*

*Cela s'explique en partie par le fait que de nombreux cyclistes 'lisent' la ville à travers leur expérience d'automobiliste. C'est pour cette raison que nous apprenons aux enfants à rouler à vélo, pour qu'ils développent une lecture cycliste de la ville.*

*(poursuivant en français)*

Il y a énormément de personnes qui ont appris à parcourir notre ville en utilisant des voitures, qu'ils soient passagers ou conducteurs. On constate que, très souvent, lorsque ces personnes roulent à vélo, elles l'utilisent comme s'ils étaient en voiture. J'ai personnellement vécu ce phénomène lorsque j'ai participé comme coach à la Bike Experience. J'ai ainsi accompagné notre secrétaire général d'administration, M. Lamouline, qui habitait près de Tour & Taxis. La première question que je lui ai posée était la suivante: "Comment peut-on rejoindre en ligne directe la place Rogier?". Il m'a répondu "Via la petite ceinture évidemment". Or, il existe un trajet alternatif, parfaitement sécurisé, qui n'emprunte que des voiries très calmes et fort peu utilisées par les voitures. Il ne connaissait pas cet itinéraire car il ne le parcourait jamais en voiture. C'est le cas pour beaucoup de cyclistes.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Certains itinéraires sont plus rapides lorsqu'ils sont combinés aux grands axes routiers. Pour les cyclistes aguerris qui ne craignent pas de s'insérer*

We zullen dergelijke fietsers niet tegenhouden.

De gewestelijke fietsroutes zijn eigenlijk vooral bedoeld als een alternatief. Wie op de comfortabelste en veiligste manier snel door Brussel wil kunnen fietsen, kan de fietsroutes gebruiken. Er is echter niets op tegen dat mensen bijvoorbeeld een deel van een fietsroute volgen en voor de rest zelf hun route bepalen.

*(verder in het Frans)*

*Het staat fietsers vrij om voor een deel van hun traject een gewestelijke fietsroute te volgen en voor de rest hun eigen route te bepalen.*

*Het is nooit de bedoeling geweest dat fietsers de gewestelijke fietsroutes altijd van het begin tot het einde zouden volgen. Ze kunnen die routes naar hartenlust combineren. Daarom zijn we van plan om de gewestelijke fietsroutes veel duidelijker aan te geven.*

*Met initiatieven als Cyclovia worden buurtbewoners geïnformeerd over de gewestelijke fietsroutes in hun wijk. Uit een enquête bleek namelijk dat heel wat Brusselaars niet op de hoogte zijn van het bestaan van die routes.*

*(verder in het Nederlands)*

Het plan van de gewestelijke fietsroutes dateert van meer dan twintig jaar geleden. We moeten nagaan of ze hier en daar niet aan herziening toe zijn. Misschien moeten we ze afstemmen op de nieuwe omstandigheden en op de verzuchtingen die tot uiting kwamen in de enquête van Pro Velo. Het was onze bedoeling om het netwerk van gewestelijke fietsroutes tijdens deze regeerperiode fors uit te breiden. Daarna is het verhaal niet ten einde, maar moeten we blijven voortwerken.

We stellen een onderzoeksmethode op punt die ons in staat moet stellen om beter te detecteren welke werken prioritair zijn. Daartoe zullen we informatie combineren over ongevallen, voorkeurstrajecten, het netwerk van grote verkeersassen en dat van het fiets-GEN, dat we samen met het Vlaams Gewest zullen ontwikkelen. De combinatie van die gegevens moet uitwijzen welke de grootste pijnpunten zijn.

*(verder in het Frans)*

*dans la densité du trafic automobile, il est parfois plus aisé de suivre ces routes. Nous n'allons pas les empêcher.*

*Les ICR offrent une alternative plus sûre et plus agréable aux cyclistes pour se déplacer en ville.*

*En outre, certains suivront partiellement un itinéraire cyclable pour emprunter ensuite les autres voiries qui leur conviennent.*

*(poursuivant en français)*

Les cyclistes sont libres d'utiliser un ICR pour une partie du chemin et de changer de route par la suite, quand ils se rendent compte qu'ils sont capables de rouler sur une voirie plus densément utilisée par les voitures.

De nombreux trajets suivent des ICR, que ce soit complètement ou partiellement. Ces ICR n'ont jamais été conçus pour être utilisés de A à Z. Il est possible de les combiner, de les couper. Nous voulons poursuivre ce processus, et c'est pourquoi nous sommes en train de renouveler la signalétique des ICR et de la modifier. La nouvelle signalétique sera beaucoup plus visible.

Les actions telles que Cyclovia ont été utilisées pour informer les riverains des ICR de la présence d'un tel itinéraire dans leur quartier. Après un sondage, nous nous sommes rendus compte en effet qu'énormément de riverains ne savaient pas ce qu'était un ICR. Un travail de pédagogie doit aussi être entrepris pour informer les Bruxellois.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le plan du réseau des ICR a plus de 20 ans. Nous devons vérifier si les ICR aménagés correspondent à de nouveaux critères et aux remarques de Pro Velo.*

*L'extension du réseau des ICR a été une priorité de cette législature. Nous préparons en ce moment une méthodologie qui devrait nous permettre de mieux cerner les priorités d'aménagements, en combinant des informations sur les accidents, les itinéraires préférés, le réseau des grands axes ou encore le réseau du RER-vélo, qui sera développé en collaboration avec la Région flamande.*

*(poursuivant en français)*

*Fietsknooppunten en fietsroutes zijn voor dezelfde doelgroep bedoeld, maar er worden andere doelstellingen mee nagestreefd. Een gewestelijke fietsroute is bedoeld om twee locaties op de meest efficiënte manier met elkaar te verbinden, terwijl fietsknooppunten ook bedoeld zijn voor toeristische fietstochtjes. We willen dat mensen het Brussels Gewest leren kennen, en er is niets op tegen dat ze daarvoor de gewestelijke fietsroutes gebruiken.*

*Zoals u weet, wil ik de fietsknooppunten en fietsroutes met elkaar verbinden. Dat project is nog niet voltooid, maar loopt nog. Als we het voorbeeld van de fietsknooppunten willen volgen, moeten we meer toeristische fietsroutes uitstippelen.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik ben er absoluut van overtuigd dat de gewestelijke fietsroutes nuttig zijn en blijven. Ze zijn complementair: sommige fietsers kiezen liever voor de kortste weg, ook als die over grote verkeersassen loopt. We moeten nagaan hoe we de verkeerssituatie ook op dergelijke locaties kunnen verbeteren. Minister Grouwels neemt trouwens maatregelen voor fietsers op de Kleine Ring. We zullen proberen om een verbinding tot stand te brengen met andere fietsnetwerken in Vlaanderen en elders. Het doel van het Iris 2-plan is dat uiteindelijk alle gemeente- en gewestwegen worden aangepast aan fietsverkeer. Bij elke nieuwe inrichting van de openbare weg moet de situatie worden verbeterd voor fietsers.

*(verder in het Frans)*

*Waar nodig leggen we gescheiden fietspaden aan.*

*We kunnen de verkeerssituatie ook veiliger maken voor fietsers door bijvoorbeeld zones 30 in te voeren. We passen meerdere maatregelen tegelijk toe.*

*Door de toepassing van de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning, die goedgekeurd werd op 26 juli 2013 zullen we in een hogere versnelling schakelen.*

**De voorzitter.** - De heer Pinxteren heeft het woord.

Les échangeurs cyclistes ("fietsknooppunten") et les itinéraires cyclables s'adressent aux mêmes usagers, mais ils poursuivent des objectifs différents : un ICR permet de relier deux points par le chemin le plus intéressant sur le plan utilitaire ; les échangeurs cyclistes ont pour vocation de proposer une balade également intéressante sur le plan touristique. Nous souhaitons que les gens découvrent la Région bruxelloise et rien ne s'oppose à ce qu'ils le fassent par le biais des ICR.

Vous connaissez ma volonté de lier les deux dispositifs. Ce projet n'a pas encore abouti, mais nous y travaillons. Toutefois, pour rejoindre totalement l'esprit du fietsknooppunt, nous devons développer des itinéraires plus touristiques, ce que Pro Velo, par exemple, pourrait faire.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le maintien des ICR a du sens, car il permet une offre complémentaire. Sur les grands axes, nous devons améliorer la circulation des cyclistes qui optent pour le chemin le plus court. Mme Grouwels a d'ailleurs pris des mesures en ce sens concernant la Petite ceinture.*

*Nous travaillons à l'harmonisation des ICR avec les réseaux existants en Flandre et ailleurs. L'objectif du Plan Iris 2 est de couvrir la totalité des voiries communales et régionales et de profiter de chaque nouvel aménagement pour en améliorer la circulation des cyclistes.*

*(poursuivant en français)*

On peut le faire en recourant à des pistes cyclables séparées là où c'est nécessaire. Comme vous le savez, nous le réalisons déjà et nous mettons ce point en exergue.

Cela peut aussi se concevoir par la création de zones 30 ou de zones mixtes d'habitation et d'utilisation. Nous travaillons simultanément à plusieurs niveaux.

La mise en œuvre de l'ordonnance-cadre en matière de mobilité adoptée par le parlement le 26 juillet dernier va évidemment encore renforcer cette tendance.

**M. le président.** - La parole est à M. Pinxteren.

**De heer Arnaud Pinxteren** (*in het Frans*).- *Ik dank u voor uw duidelijk en volledig antwoord.*

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter**.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Caron.

### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON

**AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,**

**betreffende "de bevordering van de fietsboxen in het Brussels Gewest".**

**De voorzitter**.- Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (*in het Frans*).- *Er is een toenemende vraag naar fietsparkings. Fietsparkings worden onderverdeeld in vier categorieën: collectieve fietsparkings bij verkeersknooppunten of handelscentra, wijkfietsparkings, fietsstallingen in de vorm van een omgekeerde U en fietsboxen. Sommige gemeenten hebben voor fietsboxen gekozen. De vraag is echter groter dan het aanbod.*

*Heeft de Brusselse regering de gemeenten al aangemoedigd om fietsboxen te plaatsen, gelet op het feit dat Brussel een van de meest dichtgeslibde steden ter wereld wordt genoemd?*

**M. Arnaud Pinxteren**.- C'était très clair et très complet. Je vous remercie.

*- L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président**.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Caron.

### QUESTION ORALE DE MME DANIELLE CARON

**À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,**

**concernant "la promotion du développement des boxes à vélos en Région bruxelloise".**

**M. le président**.- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron**.- Le nombre sans cesse croissant de cyclistes à Bruxelles fait augmenter la demande de parkings vélo. Ceux-ci peuvent être répartis en quatre catégories : les grands parkings vélo collectifs aux abords des carrefours de la mobilité ou des centres commerciaux, les parkings de quartier, les arceaux en U renversé et les boxes à vélos. Certaines communes de la Région bruxelloise ont choisi cette dernière solution pour répondre aux besoins locaux d'emplacements de parking vélo sûrs. En effet, beaucoup de cyclistes n'ont généralement pas de place dans leur habitation pour entreposer leur vélo.

L'offre actuelle en nombre de boxes à vélos sécurisés est très faible alors que la demande existe. Pendant ce temps, la presse ne cesse de se faire l'écho des études qui démontrent que Bruxelles est l'une des capitales les plus embouteillées du monde. Le gouvernement de la Région bruxelloise, qui est

**De voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (*in het Frans*).- *Het aantal fietsverplaatsingen neemt jaarlijks toe en dat verheugt mij ten zeerste. Dat plaatst ons wel meteen voor de uitdaging om in voldoende fietsparkings te voorzien.*

*Zo subsidiëren wij de gemeenten voor 80% van de kosten voor de plaatsing van fietsboxen en 60% van de kosten voor de plaatsing van fietsstallingen in de vorm van een omgekeerde U, voor een maximum-totaalbedrag van 15.000 euro.*

*Ervaring heeft geleerd dat men beter eerst de bevolking raadpleegt over het nut van de plaatsing van fietsboxen. Zo werkt men niet alleen aan de bewustmaking van de buurtbewoners voor het gebruik van de fiets, maar komt men ook tegemoet aan de vraag van fietsers.*

*Jette heeft intussen een fietsbox geplaatst en Schaarbeek zal dat binnenkort doen. Zeven andere gemeenten hebben dossiers ingediend. Op 20 november zal ik een nieuwe oproep doen.*

directement concerné par la problématique de la circulation dans celle-ci, a-t-il encouragé ses communes à implanter des boxes à vélos sur leur territoire ?

**M. le président.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- Le nombre de déplacements à vélo augmente chaque année en Région de Bruxelles-Capitale et nous en sommes fort heureux.

Vous avez néanmoins raison d'évoquer l'enjeu lié aux parkings vélo, enjeu dont le gouvernement est effectivement bien conscient. À cet égard, parmi l'ensemble des outils de soutien qui sont offerts par la Région aux communes pour exécuter leur politique de mobilité, nous subsidions les pouvoirs locaux pour placer des boxes dans l'espace public, pour le stationnement des vélos des riverains n'ayant pas de place à leur domicile.

Vu son coût et son intérêt, ce type de stationnement vélo est subsidié à un taux majoré de 80% au lieu de 60% pour les barres en U renversé, et pour un montant total de maximum 15.000 euros.

D'après l'expérience des communes qui ont déjà installé des boxes, il est utile de réaliser un appel auprès de la population pour voir où se situent les futurs candidats avant de proposer une implantation. Cela donne une dynamique : dans le passé, il est arrivé qu'on installe un box à vélo avant d'examiner qui voulait l'utiliser. Cela posait des problèmes : trop peu de candidats, mauvais emplacement... La plupart des communes ont maintenant inversé le processus. Cela permet de travailler sur la prise de conscience et de satisfaire plus efficacement les demandeurs.

Neuf communes ont marqué leur intérêt. Pour deux d'entre elles, le dossier est finalisé. Il s'agit de Jette où un box à vélo est déjà ouvert et de Schaarbeek qui va prochainement procéder à l'installation de tels boxes.

D'autres communes ont introduit des dossiers qui ne sont pas encore ficelés. Je relancerai d'ailleurs le 20 novembre prochain l'appel aux communes, auprès des bourgmestres et échevins, pour qu'un maximum d'entre elles leur emboîtent le pas. L'appel est donc lancé. À bon entendeur...

**De voorzitter.**- Mevrouw Caron heeft het woord.

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Over welke gemeenten gaat het?*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (in het Frans).- *Watermaal-Bosvoorde, Anderlecht, Molenbeek, Evere, Vorst, Etterbeek, de stad Brussel, Jette en Schaarbeek.*

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *U promoot de fietsboxen bij de gemeentebesturen, maar moet u de inwoners er niet attent op maken dat hun gemeente een dergelijk initiatief kan nemen?*

**De heer Bruno De Lille, staatssecretaris** (in het Frans).- *Het is de taak van de gemeente om haar inwoners te informeren.*

*Wij maken intussen vooruitgang. Het gewest komt voor 80% tussen in de kosten voor de fietsboxen. De gemeenten moeten de overige 20% bijleggen en de fietsboxen vervolgens verhuren, aangezien het gaat om een collectieve voorziening.*

**Mevrouw Danielle Caron** (in het Frans).- *Is het niet mogelijk de fietsboxen bij bus-, tram- en metrostations te plaatsen? Dat zou alles veel eenvoudiger maken, want daar is er voldoende ruimte. Misschien kunnen we deze optie later onderzoeken tijdens een volgende interpellatie.*

- *Het incident is gesloten.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Caron.

**Mme Danielle Caron.**- *Serait-il possible de connaître la liste des neuf communes dont vous parlez ?*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- *Les neuf communes ayant réagi sont Watermael-Boitsfort, Anderlecht, Molenbeek, Evere, Forest, Etterbeek, la Ville de Bruxelles, Jette et Schaerbeek.*

**Mme Danielle Caron.**- *De la promotion pour ces boxes est faite auprès des communes mais ne faudrait-il pas en faire également auprès des habitants. Il y a une vraie demande de la part des cyclistes car ces boxes correspondent à un besoin. La Région pourrait communiquer sur ces initiatives et informer les habitants de ce que leur commune a l'opportunité de leur offrir une réponse collective au manque de places pour garer leur vélo.*

**M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.**- *Je comprends votre question mais c'est le rôle des communes d'informer la population et non celui de la Région. Nous encourageons les gens à poser la question à leur commune. Dans le nouveau plan de stationnement, les communes vont devoir endosser cette responsabilité spécifique. Une évolution est en progrès. Nous subsidions les boxes à 80%, et il revient à la commune à apporter les 20% complémentaires et à les mettre ensuite en location vu qu'il s'agira bien d'un équipement collectif et que toute relation à caractère privatif est exclue. Tel est le rôle de la commune. Ce n'est pas la Région qui peut s'en charger de la même manière que ce n'est pas cette dernière mais bien le pouvoir local qui implante des stationnements réservés aux personnes handicapées. Nous ne pouvons donc intervenir à ce niveau.*

**Mme Danielle Caron.**- *Je continue à me demander s'il n'est pas possible d'implanter des boxes plus proches des stations de bus, tram et métro. Cela simplifierait singulièrement la chose puisque l'espace public existe. Peut-être pourrait-on analyser cette option plus tard, dans le cadre de nos prochaines interpellations.*

- *L'incident est clos.*