PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

Commissie voor de Mobiliteit,

belast met het Openbaar Vervoer, de Openbare Werken en de Verkeersveiligheid

VERGADERING VAN

DINSDAG 5 NOVEMBER 2019

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

Commission de la mobilité,

chargée des transports publics, des travaux publics et de la sécurité routière

RÉUNION DU

MARDI 5 NOVEMBRE 2019

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 directie Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 02
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op www.parlement.brussels

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 de la direction 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
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer David Weytsman 5

aan mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de nieuwe vertraging bij de toepassing van het Busplan".

Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Ingrid Parmentier, 5

betreffende "de achterstand in de uitvoering van het Busplan van de MIVB".

Interpellatie van de heer Christophe De Beukelaer 13

tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de aanleg van fietspaden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Toegevoegde interpellatie van de heer Julien Uyttendaele, 13

betreffende "de leesbaarheid van het plan van het Brussels fietsnetwerk".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)

SOMMAIRE

Question orale de M. David Weytsman 5

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le nouveau retard dans l'application du plan directeur bus".

Question orale jointe de Mme Ingrid Parmentier, 5

concernant "les retards dans la mise en œuvre du plan bus de la STIB".

Interpellation de M. Christophe De Beukelaer 13

à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "le développement de pistes cyclables en Région de Bruxelles-Capitale".

Interpellation jointe de M. Julien Uyttendaele, 13

concernant "la lisibilité du plan du réseau cyclable bruxellois".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Marc Loewenstein (DéFI)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)

De heer David Weytsman (MR)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Interpellatie van de heer Jonathan de Patoul 35

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

en tot mevrouw Elke Van den Brandt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

betreffende "de uitbreiding van de Ring".

Toegevoegde interpellatie van de heer Tristan Roberti, 35

betreffende "de uitbreiding van de Ring in het Vlaams Gewest en de gevolgen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Jonathan de Patoul (DéFI)

De heer Tristan Roberti (Ecolo)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Arnaud Verstraete (Groen)

De heer Youssef Handichi (PTB)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

De heer Michaël Vossaert (DéFI)

De heer Christophe De Beukelaer (cdH)

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister

M. David Weytsman (MR)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Interpellation de M. Jonathan de Patoul 35

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du développement territorial et de la rénovation urbaine, du tourisme, de la promotion de l'image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

et à Mme Elke Van den Brandt, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière,

concernant "l'élargissement du ring".

Interpellation jointe de M. Tristan Roberti, 35

concernant "l'élargissement du ring en Région flamande et l'impact de celui-ci sur la Région de Bruxelles-Capitale".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Jonathan de Patoul (DéFI)

M. Tristan Roberti (Ecolo)

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Arnaud Verstraete (Groen)

M. Youssef Handichi (PTB)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

M. Michaël Vossaert (DéFI)

M. Christophe De Beukelaer (cdH)

Mme Elke Van den Brandt, ministre

Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.
Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DAVID WEYTSMAN

AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de nieuwe vertraging bij de toepassing van het Busplan".

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW INGRID PARMENTIER,

betreffende "de achterstand in de uitvoering van het Busplan van de MIVB".

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- In september 2019 kondigde u aan dat het Brusselse openbaarvervoeraanbod met 30% zou toenemen tegen 2022, dankzij de uitbreiding van de metro, het Busplan en zeven nieuwe tramlijnen.*

Als je kijkt naar de bestellingen van de MIVB, blijkt echter dat de nieuwe metrostellen pas vanaf 2022 zullen worden geleverd en de eerste bijkomende tramstellen niet voor eind 2020. Het grotere aanbod zal dus vooral van de bussen moeten komen.

De levering van de gelede hybridebussen lijkt echter vertraging op te lopen, net als de uitvoering van het Busplan, die aangekondigd was voor 2017. Ik vrees dus dat een groei met 30% tegen 2022 onhaalbaar is en dat wordt bevestigd door uitspraken van de woordvoerder van de MIVB.

Zij verklaarde dat de start van de nieuwe buslijn 56 en de wijziging van het traject van een aantal lijnen, gepland voor begin november 2019, uitgesteld worden tot maart 2020.

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le nouveau retard dans l'application du plan directeur bus".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME INGRID PARMENTIER,

concernant "les retards dans la mise en œuvre du plan bus de la STIB".

M. David Weytsman (MR).- Ma question datant d'il y a un peu plus d'un mois, je me permettrai d'en relayer uniquement les éléments essentiels.

En septembre 2019, vous annonciez : "À Bruxelles, nous avons pris nos responsabilités : l'extension du métro, le plan bus, sept lignes de trams, pour une offre globale augmentée de 30 % d'ici 2022".

Si l'on examine l'ensemble des décisions prises par la STIB au niveau des commandes du matériel roulant, ce n'est cependant pas avant 2022 qu'arriveront les nouvelles rames de métro, ni avant la fin 2020 qu'il faut attendre les premières livraisons des 60 et 30 trams supplémentaires. En d'autres termes, les 30 % d'augmentation de l'offre se concentreront du côté des bus, pour lesquels des commandes sont en cours d'exécution.

Il semblerait que la cadence attendue de la livraison des bus hybrides articulés commence à avoir du plomb dans l'aile, ce qui vient s'ajouter au retard de la mise en application du plan directeur bus, annoncé pour 2017.

Ik heb zo mijn twijfels bij de aangehaalde argumenten. Er zouden grote werken plaatsvinden op het traject van buslijn 56, waardoor de nieuwe lijn de eerste maanden niet zo aantrekkelijk zou zijn. De uitvoering van het Busplan ligt echter al twee jaar achterop. Er was dus tijd genoeg om de planning daarop af te stemmen.

Een ander argument is de vertraging bij de levering van de nieuwe bussen, waaronder de gelede hybridebussen. Dan kun je je afvragen of de leveringen wel goed ingepland waren en of de uitvoering van de bestellingen wel naar behoren gevolgd werd. Hoe is het mogelijk dat je je pas dertig dagen voordat de wijzigingen in werking treden, realiseert dat het materieel niet beschikbaar zal zijn?

Kortom, hoe verklaart u dat de MIVB op de valreep aankondigt dat ze de plannen, die al lang geleden geprogrammeerd zijn, niet kan uitvoeren?

Heeft het uitstel een invloed op de geplande groei van het aanbod met 30% tegen 2022? Wat is het geüpdatete tijdschema daarvoor?

De werken op het traject van buslijn 56 moeten toch ook al lang geleden gepland zijn en je zou verwachten dat daarbij rekening gehouden werd met de nieuwe buslijn. Hoe verklaart u dan het uitstel?

Nos craintes sur la possibilité d'atteindre un accroissement de 30 % de l'offre d'ici 2022 - c'est quasi demain - se sont vues confirmées lors d'une récente déclaration émanant de la porte-parole de la STIB.

Alors que la STIB avait prévu, pour le 4 novembre 2019, la mise en service de la nouvelle ligne de bus 56 et l'extension ou la modification du parcours de certaines lignes, dont le 46, il faut déchanter et se résigner à attendre des jours meilleurs. Il faudra patienter jusqu'en mars 2020 pour voir se concrétiser ce qui devait se réaliser au début du mois de novembre 2019.

Les arguments évoqués nous laissent quelque peu sceptiques. Selon la communication donnée, d'importants chantiers prévus sur le parcours de la future ligne de bus 56 lui enlèveraient tout attrait aux premiers jours de son existence.

L'argument nous semble un peu facile. Le plan directeur bus connaît un retard de deux ans, laissant le loisir de programmer avec les divers impétrants un déroulement de travaux ne perturbant pas son application.

La source du retard serait, par ailleurs, à chercher du côté des livraisons des nouveaux bus, dont les bus hybrides articulés. Se pose alors la question de la bonne programmation des livraisons et de la mise en exploitation des nouveaux bus.

N'aurait-on pas fait preuve d'une certaine négligence dans le suivi de l'exécution des commandes ? Comment est-il possible de réaliser, seulement trente jours avant la mise en service programmée de modifications du réseau, que le matériel ne sera pas disponible ?

En conséquence, Mme la ministre, comment expliquez-vous que la STIB déclare, trente jours avant une date annoncée (soit le 4 novembre), l'incapacité d'exécuter le plan programmé de longue date ?

Ce report à mars 2020 aura-t-il une influence sur l'augmentation de 30 % de l'offre que vous aviez annoncée pour 2022 ? Pouvez-vous nous présenter le calendrier mis à jour de cette augmentation de l'offre ?

Les travaux programmés sur le parcours de la future ligne de bus 56 devaient être connus de longue date et donc faire l'objet d'une programmation tenant compte de la venue de ce bus. Comment expliquer que le délai soit ainsi décalé de cinq mois ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Op 2 oktober 2019 meldde La Libre Belgique dat de uitvoering van het Busplan vertraging opliep. De MIVB bevestigde dat de start van buslijn 56 (Buda-Schuman) en de verlenging van lijn 46 van Moortebeek naar Thurn & Taxis, gepland voor november 2019, uitgesteld werden tot maart 2020.*

Voor lijn 56 verwees de MIVB naar werken op het traject en naar het feit dat sommige haltes nog niet klaar waren, terwijl ze zich voor lijn 46 beriep op het feit dat de nieuwe wegen binnen de site van Thurn & Taxis nog moesten worden aangelegd.

Het artikel vermeldde ook dat de MIVB te weinig voertuigen had om de lijnen te exploiteren, om twee redenen:

- de MIVB heeft een hele reeks erg uiteenlopende types van bussen en moet dus meer bussen inschakelen om de chauffeurs op te leiden;

- de levering van de hybridebussen heeft vertraging opgelopen.

Zal de MIVB in het voorjaar van 2020 wel over voldoende voertuigen beschikken voor de verlening van lijn 46, voor de nieuwe lijn 56 alsook voor de andere nieuwe buslijnen die in april 2020 moeten starten, namelijk lijn 52 (Centraal Station-Vorst) en fase 1 van lijn 74 (Ukkel Stalle-Erasmus)?

Zijn de haltes voor die twee laatste lijnen al ingericht? Zullen de wegen die nog moeten worden (her)aangelegd, op tijd klaar zijn? Verloopt de coördinatie met de gemeenten vlot, zodat de vergunningen, beheerd in het Osiris-systeem, er op tijd zullen zijn?

Welke invloed heeft de vertraging bij de levering van de bussen op het tijdschema voor de uitvoering van het Busplan?

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- L'édition du 2 octobre 2019 du journal La Libre Belgique nous informe que la mise en œuvre du plan bus accuse du retard. Sa phase de déploiement, prévue en novembre, comprenait la création de la ligne 56 (Buda-Schuman) ainsi que le prolongement de la ligne 46 de Moortebeek vers Tour & Taxis. La STIB confirme que la réalisation de ces deux éléments du plan bus est reportée à mars 2020.

Pour le bus 56, les raisons invoquées sont deux gros chantiers qui ont lieu en novembre sur le parcours de la nouvelle ligne et qui obligeraient à la dévier dès le premier jour, ainsi qu'un retard dans l'aménagement de certains arrêts sur le parcours. Pour le prolongement de la ligne 46, c'est l'aménagement de la nouvelle voirie interne au site de Tour & Taxis, pas encore réalisé, qui est à l'origine du retard.

L'article signale également qu'il se pourrait que la STIB manque de véhicules disponibles pour fournir les nouvelles lignes et les extensions de lignes prévues dans le plan bus, cela pour deux raisons :

- un parc de véhicules très hétérogène, avec des autobus provenant de six constructeurs différents et totalisant onze séries différentes, avec des moteurs et équipements variables. La STIB doit donc mobiliser plus de véhicules pour l'écolage de ses chauffeurs ;

- des retards dans la livraison des bus hybrides, le fournisseur n'arrivant pas à suivre la demande.

La STIB disposera-t-elle de suffisamment de véhicules au printemps 2020 pour assurer la prolongation de la ligne 46 et la mise en service de la ligne 56, ainsi que celle des deux nouvelles lignes bus prévues pour avril 2020, à savoir la ligne 52, qui reliera la gare Centrale à Forest, et la phase 1 de la ligne 74, qui reliera Uccle-Stalle à Érasme ?

Zijn er nog andere elementen uit het Busplan die een vertraging zouden kunnen oplopen?

Les quais des arrêts de la ligne 52 et de la phase 1 de la ligne 74 sont-ils déjà en place et la mise en fonction de ces lignes dépend-elle d'aménagements de voirie encore à réaliser ? Les autorisations gérées dans le système Osiris ainsi que la coordination avec les communes suivent-elles afin de permettre la tenue des chantiers dans les temps ?

Si les retards de livraison des bus hybrides se poursuivent, quelles sont les conséquences attendues pour le calendrier de mise en œuvre de la suite du plan bus ?

Existe-t-il, à votre connaissance, d'autres éléments du plan bus susceptibles de connaître des retards par rapport au calendrier de mise en œuvre du plan tel que présenté sur le site de la STIB ?

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Het tijdschema van het Busplan voorzag al in aanpassingen voor sommige buslijnen. Er zijn inderdaad vertragingen, maar we doen al het mogelijke om alles tijdig klaar te krijgen. De termijnen zijn erg kort en er zijn praktische hindernissen te overwinnen.*

Een reden voor de vertraging is dat het besluitvormingsproces wat trager verliep doordat de nieuwe colleges van burgemeester en schepenen moesten worden geïnstalleerd. De procedure voor de coördinatie van de bouwplaatsen is bovendien de laatste jaren gevoelig zwaarder geworden, net als de eisen van de politiezones. Daardoor kon de MIVB niet alle haltes afwerken voor de lijnen van start zouden gaan.

Op het Verboekhovenplein worden in november de sporen vernieuwd. Lijn 56 zou dus van bij de start al een alternatieve route moeten volgen en dat is niet ideaal voor de communicatie aan de reizigers. Het nieuwe traject van lijn 46 loopt langs een weg over de site van Thurn & Taxis die nog moet worden aangelegd.

Er is wat vertraging bij de levering van de gelede hybridebussen, maar dat is niet de reden voor het uitstel van delen van het Busplan

De MIVB heeft er alles aan gedaan om de aangekondigde termijnen in acht te nemen en toen bleek dat dat echt niet lukte, heeft ze het uitstel

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le calendrier du plan bus prévoyait déjà des adaptations pour certaines lignes de bus. Il y a des retards, c'est vrai, mais nous mettons tout en œuvre pour que tout soit réalisé dans les temps, comme dans le cas de la ligne 56. Les délais sont très serrés et les travaux se heurtent à des difficultés sur le terrain.

Parmi les éléments expliquant les retards de mise en œuvre, je peux citer le fait que la STIB a été confrontée à un processus décisionnel un peu plus lent en raison, entre autres, de l'installation de nouveaux collèges, profondément modifiés à la suite des dernières élections communales. En outre, la procédure de coordination des chantiers s'est sensiblement alourdie, ces dernières années, et les exigences des zones de police quant à la période d'exécution des travaux de la STIB ont compromis la possibilité de réaliser tous les nouveaux arrêts des lignes avant leur inauguration.

Le chantier du renouvellement des voies sur la place Verboekhoven est prévu pour le début du mois de novembre. Dès son inauguration, la nouvelle ligne 56 serait donc déviée, ce qui n'est pas idéal pour la communication au public.

La modification du parcours de la ligne 46 prévoit le passage par une voirie interne au site de Tours & Taxis. Les travaux d'aménagement de cette voirie

meteen duidelijk gecommuniceerd. Als je een nieuwe lijn in werking stelt, is het belangrijk dat die meteen goed functioneert en dat je daar duidelijk over communiceert. Dat is beter dan overhaast een slecht werkende lijn in te voeren.

Het tijdschema van de uitvoering van het Busplan zal een beetje aangepast worden. Het hangt af van diverse operationele aspecten, zoals de vergunningen voor en de uitvoering van de noodzakelijke inrichtingen, de ontvangst van nieuwe voertuigen, de aanwerving van bijkomend personeel enzovoort.

De informatie die de website van het Busplan geeft over het tijdschema, wordt de komende weken geactualiseerd.

(verder in het Nederlands)

In de derde kolom van het overzicht staan de maatregelen die gepland zijn voor de komende jaren. De doelstelling blijft dezelfde, maar hier en daar moeten we nagaan of we de timing moeten aanpassen om alle maatregelen zo efficiënt mogelijk te kunnen uitvoeren. Op sommige plaatsen zullen er wegenwerken zijn, maar ik wil beklemtonen dat we alles op alles zetten om de strakke timing te halen en ervoor te zorgen dat er tegen 2022 daadwerkelijk 30% extra busaanbod is.

(verder in het Frans)

Het uitstel bedraagt vier maanden, met name tot de volgende periode die voorbehouden is voor wijzigingen aan het MIVB-net. De MIVB plant jaarlijks twee of drie van die periodes om ervoor te zorgen dat de wijzigingen wat gegroepeerd gebeuren, zodat de reizigers zich niet constant moeten aanpassen. Ze vallen meestal ook in de schoolvakanties.

Het tijdpad voor de levering van de nieuwe bussen wordt aangepast aan het nieuwe tijdschema van het Busplan. De eerste golf van leveringen is nog gepland voor 2019, op tijd dus voor de wijzigingen die in maart 2020 worden doorgevoerd. Zoals gezegd, zijn de leveringen ook niet de voornaamste reden voor het uitstel.

n'étant pas encore terminés, la ligne ne peut être prolongée pour le moment.

La livraison de certains bus articulés hybrides a, certes, pris un peu de retard, mais ce retard n'est pas à l'origine du décalage de la mise en œuvre du plan directeur bus.

S'agissant des lignes 56 et 46, la mise en service a donc été reportée en raison de la présence de chantiers et de l'absence de voirie.

Évidemment, la STIB fait le maximum pour que les délais annoncés soient respectés. Quand il s’est avéré que ce n’était, en l'espèce, réellement pas possible, pour les raisons que je viens d'expliquer, la STIB a communiqué le report de la mise en service de ces deux lignes.

Si une ligne est mise en route, il faut qu'elle fonctionne bien et qu'elle soit correctement expliquée. Il vaut mieux prendre le temps de faire bien comprendre la situation aux gens, plutôt que de faire les choses rapidement et se retrouver avec une ligne qui n'est pas tout à fait en ordre.

Le déploiement du plan directeur du réseau bruxellois de bus en 2020 et 2021 verra son calendrier quelque peu adapté, afin de tenir compte des évolutions attendues dans les différentes dimensions opérationnelles qui conditionnent la réussite de cet important projet pour la mobilité bruxelloise. Je pense, par exemple, à l'autorisation et l'exécution des aménagements nécessaires, à la réception des nouveaux véhicules, à l'engagement de personnel supplémentaire pour compenser les départs, etc.

L’information relative au calendrier de déploiement du plan directeur du réseau bruxellois de bus sera actualisée dans les semaines qui viennent sur le site web dédié à ce plan.

(poursuivant en néerlandais)

Malgré cette adaptation du calendrier, la STIB vise toujours une augmentation de 30 % de l’offre de bus d’ici 2022, comme annoncé. Cette ambition est donc bel et bien maintenue.

(poursuivant en français)

Zodra de MIVB over alle vergunningen beschikt, begint ze aan de werken die nodig zijn voor de lijnen 52 en 74.

Of er bij andere onderdelen van het Busplan ook vertragingen zullen optreden, hangt dus, zoals gezegd, af van het verloop van de werken, de levering van nieuwe voertuigen, het tempo van de aanwerving en opleiding van nieuwe bestuurders en de budgetten.

Het plan is erg ambitieus en er is al een en ander gerealiseerd. Voor het eind van het jaar kan ik u het aangepaste tijdschema voorstellen.

(verder in het Nederlands)

Op dit ogenblik kunnen we nog niet zeggen welke lijnen worden aangepast en op welke manier.

(verder in het Frans)

Kortom, verschillende factoren liggen aan de basis van het gewijzigde tijdpad voor 2019. Ten eerste liepen de invoering van lijn 56 en de verlenging van lijn 46 vertraging op. De redenen daarvoor heb ik al uitgelegd.

Ten tweede is er het feit dat de werken vaak gebeuren tijdens de schoolvakanties. Daar zijn goede redenen voor, maar het laat de MIVB wel weinig tijd.

La mise en service est décalée de quatre mois et non de cinq, comme vous l'avez indiqué, ce qui correspond à la période de modification planifiée suivante ; la STIB planifie annuellement deux à trois périodes au cours desquelles peuvent s'inscrire des modifications importantes de son réseau. D'une part, cela permet de regrouper les changements et de ne pas perturber constamment les voyageurs dans leurs habitudes. D'autre part, ces périodes, qui se greffent sur des périodes de vacances scolaires, permettent de produire et surtout de mettre en place la signalétique importante qui accompagne ce type de restructuration : nouveaux plans du réseau, nouveaux horaires aux 2.200 arrêts, schémas de ligne dans les véhicules, etc. Tout cela représente beaucoup de travail, ce pourquoi il est intéressant de cibler des périodes particulières de mise en œuvre.

Le calendrier de livraison des nouveaux bus de la STIB sera adapté au nouveau plan de déploiement. La première vague de livraisons des nouveaux bus, prévue en 2019, ne remet pas en question les mesures qui seront déployées en mars 2020. Par la suite, la STIB veillera à ce que le calendrier de déploiement du plan directeur du réseau bruxellois de bus et celui de la livraison des nouveaux bus soient alignés.

Comme indiqué plus haut, les contraintes de déploiement du plan bus ne sont pas liées uniquement à la livraison des nouveaux véhicules, mais aussi, notamment, au calendrier des aménagements nécessaires.

En ce qui concerne les lignes 52 et 74, dès que la STIB disposera de toutes les autorisations pour réaliser l'ensemble de ces aménagements, elle lancera leur processus de réalisation.

À la question de savoir si d'autres éléments du plan directeur du réseau bruxellois de bus sont susceptibles de connaître des retards, comme indiqué plus tôt, le déploiement de ce plan est conditionné essentiellement à la réalisation des aménagements, à la livraison des nouveaux véhicules, au rythme de recrutement et de formation des nouveaux conducteurs, et aux budgets.

Il y a un peu de retard sur certaines lignes, mais je vous invite à vous renseigner sur ce qui a déjà été fait et ce qui est prévu, car ce plan est assez ambitieux. Nous sommes en train de revoir notre calendrier et nous pourrons vous le présenter plus en détail avant la fin de l'année.

(poursuivant en néerlandais)

Pour l'instant, nous ne pouvons pas encore dire quelles lignes seront adaptées ni de quelle façon.

(poursuivant en français)

Les quelques facteurs ayant eu un impact sur le calendrier de 2019 sont donc :

- les retards de la mise en service de la nouvelle ligne 56 et du prolongement de la ligne 46 à Tour & Taxis. Je viens d'expliquer qu'il y a eu de nouveaux collèges communaux, de nouvelles procédures, plus lourdes qu'auparavant, et de nouvelles autorisations de coordination de chantiers. En ce qui concerne la ligne 56, le chantier de renouvellement à Verboekhoven contraindrait la STIB à dévier le parcours vers une autre ligne dès son lancement, ce qui n'est pas intéressant. Et pour la ligne 46, la partie interne sur le site Tour & Taxis n'est pas encore réalisée ;

- le fait, important à rappeler, que les travaux ont souvent lieu pendant les vacances scolaires. Il est légitime de cibler les travaux, mais la STIB se retrouve alors avec un calendrier étriqué.

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Het Busplan bestaat al sinds 2015 en zou in 2017 uitgevoerd worden. Binnenkort komt er een nieuwe mobiliteitsstrategie, Good Move. Hoe worden die op elkaar afgestemd? Ik veronderstel dat de regering zal werken aan een nieuwe visie op een busplan voor de periode 2025-2030. Wat is uw mening daarover?*

In mijn vraag over lijn 56 had ik het ook over de coördinatie van de werken. Het lijkt me inderdaad zinnig om een nieuwe lijn uit te stellen als er nog werken moeten gebeuren op het traject, maar ik begrijp niet waarom de regering en de MIVB vooraf blijkbaar onvoldoende rekening gehouden hebben met die werken. Dat is toch ook een kwestie

M. David Weytsman (MR).- Je me permets d'aller un peu plus loin que la question que j'ai posée tout à l'heure. Je souhaiterais vous entendre sur la coordination entre la stratégie Good Move et le prochain plan bus. Si j'ai bien compris, le plan bus avait été conçu dès 2015 et était prévu pour 2017.

Aujourd'hui, nous sommes sur le point de voir apparaître une nouvelle stratégie Good Move, donc je suppose que vous allez travailler avec ce gouvernement à une vision d'un plan bus 2025-2030. Pourriez-vous nous donner votre avis sur ce point ?

Ma question concernant la ligne 56 portait sur la coordination avec les travaux. Cela me semble du

van anticiperen en coördineren. Bestaan daar mechanismen voor in het kader van het beheer van de werven of van de gesprekken met de gemeenten?

Kortom, ik begrijp de redenen voor het uitstel, maar die waren voorzienbaar. Kunt u wat dieper ingaan op dat gebrek aan anticipatie?

bon sens de ne pas lancer une nouvelle ligne de bus en donnant des indications contraires, ou en tout cas en étant contraint d'expliquer qu'au final, elle va être déviée. Toutefois, j'ai du mal à comprendre pourquoi on ne peut pas anticiper toute une série de travaux. Existe-t-il des mécanismes de renforcement, que cela soit dans le cadre de la gestion des chantiers ou dans les discussions avec les communes ?

Je peux comprendre l'argument des chantiers exceptionnels ainsi que celui de la rentrée des nouveaux conseils et collèges communaux pour expliquer le retard de la mise en œuvre du plan. Par contre, le manque d'anticipation dans la création d'arrêts me semble incompréhensible, car ce plan a été conçu il y a quelques années. Pourriez-vous nous donner plus d'informations à ce sujet ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Ik begrijp hoe moeilijk het kan zijn om alle mogelijke toelatingen te verkrijgen en ik dank de MIVB voor haar inspanningen. Ondanks de vertragingen blijft het aanbod stelselmatig groeien. Desondanks zullen we de uitvoering van het Busplan aandachtig blijven volgen.*

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je remercie la STIB pour ses efforts. Comme ancienne cheffe de projet à Bruxelles Mobilité, je connais les difficultés qu'il y a à obtenir des autorisations de chantier. Je comprends donc les retards dans le planning. Malgré cela, la STIB ne cesse d'augmenter son offre et les fréquences. Nous resterons toutefois attentifs au déploiement du plan bus.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik heb de verschillende redenen voor de vertragingen aangehaald. Elke lijn heeft echter zijn eigen verhaal. Zo vormden de werken aan het Verboekhovenplein een probleem voor lijn 56, terwijl bij lijn 53 de vernieuwing van het college van burgemeester en schepenen voor vertraging zorgde bij het afleveren van de vergunningen, maar desondanks kon die lijn op tijd van start gaan.*

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai répondu aux différentes questions sur les raisons des retards, mais chaque ligne est un cas à part.

Pour ce qui concerne la ligne 56, ce n'est pas le renouvellement d'un collège communal, mais les travaux sur la place Eugène Verboekhoven qui posent problème : il y fallait une coordination des chantiers entre eux pour éviter la déviation de la ligne.

Le renouvellement des collèges communaux, de nature à entraîner des retards dans la délivrance de permis, a été problématique pour la ligne 53, qui toutefois a été mise en route à temps.

- De incidenten zijn gesloten.

- Les incidents sont clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER CHRISTOPHE DE BEUKELAER

TOT MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de aanleg van fietspaden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE,

betreffende "de leesbaarheid van het plan van het Brussels fietsnetwerk".

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Mijn interpellatie is enkele weken geleden opgesteld. Na de mobiliteitsweek en de autoloze zondag moeten we volop werk maken van veilige en comfortabele zachte mobiliteit. In haar gewestelijke beleidsverklaring zegt de regering dat ze systematisch afgescheiden fietsinfrastructuur blijft aanleggen op de grote gewestelijke verkeersassen en op de wegen die voldoende breed zijn. Ze plant bijkomende fietspaden en wil het netwerk gewestelijke fietsroutes (GFR) voltooien, om zo het aandeel van de fiets in het totale aantal verplaatsingen te verdubbelen tegen het einde van deze regeerperiode.*

Good Move stelt voorop dat in 2030 ruim tien procent van alle verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de fiets gebeuren. Voor korte verplaatsingen mikt men op vijftien procent. In vergelijking met 2018 betekent dat een toename met meer dan driehonderd procent.

Om meer mensen op de fiets te krijgen, hebben we goed onderhouden, aaneensluitende, kwaliteitsvolle fietspaden nodig en veilige fietsstallingen. Het volstaat niet om twee stippellijnen op de rijbaan te schilderen.

Kunt u ons een lijst met alle bestaande en geplande fietspaden bezorgen? Die informatie staat

INTERPELLATION DE M. CHRISTOPHE DE BEUKELAER

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "le développement de pistes cyclables en Région de Bruxelles-Capitale".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JULIEN UYTTENDAELE,

concernant "la lisibilité du plan du réseau cyclable bruxellois".

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je précise que j'ai rédigé mon interpellation il y a quelques semaines déjà.

Après cette Semaine de la mobilité et le dimanche sans voiture, il est temps d'agir concrètement pour faciliter l'essor d'une mobilité douce sécurisée et confortable. Dans sa déclaration de politique régionale (DPR), le gouvernement annonce que vous procéderez à "l'aménagement systématique d'infrastructures cyclables séparées sur les grands axes régionaux et les voiries où le gabarit le permet". La réalisation de pistes cyclables supplémentaires et le bouclage du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) doivent permettre de doubler la part modale du vélo en cinq ans.

La démarche Good Move appelle de ses vœux une part modale du vélo de plus de 10 % en 2030 pour l'ensemble des déplacements en Région bruxelloise, et de 15 % pour les déplacements courts. Par rapport à 2018, cela représenterait une augmentation de plus de 300 %, toujours selon ce même plan.

Comme vous le savez également, le nombre de cyclistes dépend principalement des infrastructures existantes et de leur qualité. Ce n'est pas la même chose de rouler sur une piste cyclable que de

weliswaar op de website van Brussel Mobiliteit, maar voor een beter begrip kreeg ik graag een lijst per straat.

Welke fietspaden zullen prioritair worden aangelegd?

Wat is het tijdschema voor de werkzaamheden? Als oud-schepen van Mobiliteit besef ik dat langetermijnplannen vaak moeten worden aangepast.

Het Waalse Gewest belooft in zijn beleids-verklaring een bedrag van twintig euro per inwoner per jaar uit te trekken voor fietsinfrastructuur. Neemt u een gelijkaardige budgettaire maatregel in Brussel? Welke plaats krijgt de fiets in de gewestbegroting?

Uit peilingen van Pro Velo blijkt dat fietsers zich vooral storen aan moeilijke kruispunten, slecht onderhoud, ontbrekende infrastructuur, onderbroken fietspaden en het wildparkeren op fietspaden. Op het kruispunt Kunst-Wet krijgen auto's bijvoorbeeld anderhalve minuut oversteektijd. Fietsers die van het Warandepark komen, moeten herhaaldelijk stoppen en wachten aan de opeenvolgende verkeerslichten. Dat patroon zien we aan vele Brusselse kruispunten terugkomen.

Hoe wilt u, afgezien van de geplande algemene zone 30, de zachte mobiliteit vlotter laten verlopen, meer bepaald aan kruispunten? Zullen de verkeerslichten anders worden ingesteld, met aangepaste wachttijden?

Hoe denkt u het onderhoud van de fietspaden te verbeteren? Hoe verlopen de inspecties? Met welke resultaten? Acht u wijzigingen nodig?

Moet u niet eerst de bestaande maar onderbroken fietspaden met elkaar te verbinden, vooraleer u volledig nieuwe fietspaden aanlegt? Wie bijvoorbeeld van Rodebeek naar Tomberg fietst, moet zich op de rijbaan begeven, waar hij het autoverkeer stoort en zichzelf in gevaar brengt. Datzelfde geldt voor fietsers die langs de Tervurenlaan rijden.

Hoe bindt u de strijd aan tegen het dagelijkse probleem van wildparkeren op de fietspaden? Ik

circuler entre deux bandes de pointillés dessinés sur le sol. L'entretien des pistes cyclables, leur degré de sécurité, leur continuité, la qualité du revêtement, l'accès à un parking sécurisé, tous ces attributs sont essentiels pour attirer nos concitoyens vers la pratique du vélo.

Afin de bien comprendre les objectifs du gouvernement en la matière, j'aimerais vous poser quelques questions.

Pouvez-vous nous communiquer l'inventaire de toutes les pistes cyclables existantes ou en cours de travaux, et de celles que vous prévoyez de réaliser durant cette législature ? Certes, ces informations sont disponibles sur le site de Bruxelles Mobilité et d'autres, mais pour bien suivre l'évolution du dossier, il serait bon de disposer d'une liste rue par rue.

Quelles pistes cyclables seront-elles réalisées en priorité ?

Quel est l'échelonnement dans le temps des travaux prévus ? En tant qu'ancien échevin de la mobilité, je sais que les plans à long terme sont souvent bousculés par la réalité et que nous devons sans cesse nous adapter.

Dans la déclaration de politique régionale wallonne, il est fait mention d'un budget de 20 euros par habitant et par an pour financer les infrastructures cyclables. Une telle mesure budgétaire est-elle inscrite en Région bruxelloise ? Est-il prévu d'adapter le budget régional en faveur du vélo ?

Du point de vue du confort des infrastructures, les enquêtes de Pro Velo indiquent que les carrefours, l'entretien, les aménagements manquants et la discontinuité des itinéraires sont les problèmes les plus fréquents. Ajoutons-y le stationnement sauvage sur les pistes cyclables. Les carrefours restent trop dangereux pour les cyclistes et ils sont rarement adaptés. Le carrefour Arts-Loi, par exemple, laisse passer les voitures pendant 1 minute 30. Depuis le parc Royal, pour traverser à vélo, il faut patienter 20 secondes, franchir un premier feu, attendre 15 secondes le second feu, puis rester bloqué 1 minute 30 pour pouvoir enfin finir la traversée. J'en vois souvent qui traversent au

besef dat u vragen naar de intenties van de regering niet kunt beantwoorden binnen het kader van een interpellatie. Maar ik stel ze toch, om de discussie aan te zwengelen en zo de parlementaire werkzaamheden te optimaliseren. U hebt u over deze kwesties nog niet in detail uitgesproken.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik sluit mij aan bij de vragen van de heer De Beukelaer.*

Volgens de algemene beleidsverklaring zal de regering bij het begin van de regeerperiode, in samenspraak met de fietsverenigingen, een ambitieus investeringsplan voorstellen voor de

feu rouge. Ce schéma est semblable à celui de nombreux carrefours bruxellois.

Face à ces constats, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Au-delà de la zone 30 généralisée prévue dans la DPR, comment allez-vous favoriser et fluidifier la mobilité douce, principalement aux carrefours ? Une politique de révision des phasages des feux est-elle imaginable ou prévue ?

Comment prévoyez-vous d'améliorer l'entretien des pistes cyclables ? Quel dispositif d'inspection est-il utilisé aujourd'hui ? Est-il adéquat ? Quels en sont les résultats ? Envisagez-vous de le modifier ?

Concernant les pistes cyclables discontinues, ne faudrait-il pas privilégier leur prolongement afin de les rendre cohérentes par rapport à la création de nouvelles pistes ? Ainsi, lorsque l'on vient de Roodebeek en direction de Tomberg par exemple, la piste cyclable s'arrête net et le cycliste se voit contraint de s'imposer sur la route, perturbant la circulation automobile et se mettant lui-même en danger. La situation est identique pour les cyclistes empruntant la piste cyclable le long de l'avenue de Tervueren.

Comment comptez-vous lutter contre le stationnement sauvage sur les pistes cyclables ? Il s'agit d'un problème quotidien.

Je sais que beaucoup de ces questions concernent les intentions du gouvernement et que l'on ne peut donc pas les aborder dans le cadre d'une interpellation en commission. Cependant, sans question d'intention, il est parfois difficile d'avoir un débat intéressant en commission. Vous n'avez jamais été très pointilleuse sur ce sujet. Organiser au mieux les travaux parlementaires est une question que plusieurs élus ont soulevée.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je me joins au questionnement pertinent de mon collègue : il serait intéressant d'envisager de permettre de poser des questions d'intention, car cette interdiction handicape parfois notre contrôle parlementaire.

À ce titre, je voudrais d'abord rappeler que la déclaration de politique générale annonce que le

aanleg van afgescheiden fietspaden op de grote gewestelijke verkeersassen en de wegen die dit toelaten.

Het doel is te komen tot een fijnmazig, comfortabel, veilig en aaneengesloten netwerk. De regering wil het aandeel van de fiets in de verplaatsingen verdubbelen op vijf jaar tijd, door bijkomende fietspaden aan te leggen en door het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) te vervolledigen.

Enkele weken geleden zei mevrouw Cuignet van de fietsvereniging Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq) op de RTBF dat een van de grootste hinderpalen om meer mensen op de fiets te krijgen, nog altijd het overwicht van de auto is. Er zijn te veel auto's en ze rijden te snel, wat tot ongelukken leidt.

Zij verheugde zich over het plan voor een algemene zone 30 en merkte op dat het plan om het aantal fietsers te verdubbelen op vijf jaar tijd, strookt met het eerdere plan om de fietsverplaatsingen te verviervoudigen tegen 2030.

Het gaat er volgens haar vooral om om de fiets een eigen plaats te geven, waardoor de spanningen met de auto's verminderen en de veiligheid toeneemt.

Tijdens de vorige regeerperiode is vooruitgang geboekt inzake zachte mobiliteit. Zo is er de grote uitbreiding van de GFR's, die de meest veilige verplaatsingen mogelijk maken.

Brussel Mobiliteit heeft een fietskaart gepubliceerd, waarop fietsers info vinden over het reliëf, de bestaande fietspaden (enkele of dubbele richting), het beperkte eenrichtingsverkeer, de voetgangerszones, de gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes en de fietsenstallingen.

Er bestaat ook een vademecum waarin wegbeheerders oplossingen kunnen vinden voor de meeste situaties die je in een stad tegenkomt. Fietspaden inrichten is in Brussel immers complex en het is ook moeilijk om de markeringen en signalisaties uniform te krijgen, waardoor de situatie voor de gebruikers onduidelijk is.

In Vlaanderen is de markering wel uniform en staan er fietspaden aangeduid, zelfs op plaatsen waar er eigenlijk geen plaats is voor afgescheiden

gouvernement établira, en début de législature et en partenariat avec les associations de cyclistes, un plan d'investissement ambitieux propre aux infrastructures cyclables, et procédera à l'aménagement systématique d'infrastructures cyclables séparées sur les grands axes régionaux et les voiries dont le gabarit le permet.

Le but est d'arriver à un réseau à maillage fin, confortable, sûr et continu. L'objectif du gouvernement est de doubler la part modale du vélo en cinq ans, notamment par la réalisation de pistes cyclables supplémentaires et le bouclage du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR).

Il y a quelques semaines, alors que débutait la Semaine de la mobilité, la RTBF a donné la parole à plusieurs personnalités actives sur le terrain de la mobilité, dont Mme Florine Cuignet, du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq). Celle-ci a relevé qu'un des freins au plan de déploiement cycliste restait bel et bien la voiture, qui est en surnombre et qui représente un danger potentiel en raison de la vitesse trop élevée, par nature accidentogène.

En saluant le projet politique de passer à une zone 30 généralisée, elle a également observé que le projet consistant à doubler le nombre de cyclistes à Bruxelles en cinq ans était, en réalité, en phase avec le plan 2030, dont l'objectif est de quadrupler les déplacements à vélo.

Elle a noté que l'importance était d'accorder une véritable place aux cyclistes, afin de diminuer les tensions avec les automobilistes, surtout dans les situations de congestion et de files, où les cyclistes peuvent effectivement devenir très imprévisibles et provoquer une certaine insécurité.

La mandature précédente a vu de grands acquis en matière de mobilité douce et c'est à l'exécutif et aux administrations compétentes qu'il faut en savoir gré. Le développement des itinéraires cyclables régionaux (ICR) est dense. Ils offrent des cheminements recommandés pour les déplacements les plus sécurisés, via une ou plusieurs communes, ce qui est évidemment un précieux outil.

À cet égard, Bruxelles Mobilité publie une carte vélo reprenant une série d'informations destinées

verkeer. Daardoor gaan wagens in het midden van de weg rijden en ontwijken ze de fietspaden vanzelf. Een dergelijk systeem zou ook in Brussel de situatie verhelderen en het gebruik van de fiets stimuleren.

Bestaan er nog meer referentiedocumenten voor de wegbeheerders?

Om veilig te zijn, moet de ruimte voor de fietsers ook duidelijk zichtbaar zijn. Hebt u al nagedacht over een standaardisering van markeringen en signalisatie?

Zal het gewest, zoals de voorbije jaren, rood of beige opleggen als kleur voor de fietspaden? Het beige wordt al snel grijs of zwart, dus dat is misschien een minder goede keuze.

Zult u ook een standaard markering gebruiken voor fietspaden op smallere wegen, waar een volledig afgescheiden fietspad niet mogelijk is?

Zult u dezelfde markeringen ook toepassen bij toekomstige renovaties van gewestwegen? Vindt u het nuttig om ook de wegmarkeringen van de GFR's op dezelfde manier te standaardiseren? Krijgen de gemeenten daarvoor bijkomende middelen?

aux cyclistes : le relief, les aménagements cyclables existants, les pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles, les sens uniques limités, les zones piétonnes, les itinéraires cyclables régionaux et communaux, les emplacements de stationnement pour vélos.

Il existe aussi un vade-mecum vélo proposant aux gestionnaires de voiries une série de solutions telles que des aménagements adaptés à la majorité des situations rencontrées en ville, à savoir plus particulièrement l'aménagement des contresens. Il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre des pistes cyclables à Bruxelles reste très complexe, nous en sommes conscients, et que la lisibilité du plan de mise en œuvre et le choix de processus uniformes de marquage ou de signalétique relèvent souvent du cercle carré. Je pense aux pistes enrobées, qui sont tantôt rouges, tantôt beiges, avec tantôt des pochoirs de petits vélos, ou parfois avec un balisage par traits pointillés. La mise en œuvre peut même différer sur la même voirie, d'un côté à l'autre !

En Flandre, il est une autre pratique, bien plus volontariste, mise en œuvre par le balisage standardisé et uniforme de bandes de roulage beiges, même lorsque la largeur de la voirie ne permet pas une circulation séparée, de sorte que les voitures roulent au centre, sauf dans le cas où elles se croisent. Ce qui, en pratique, conduit les automobilistes à laisser instinctivement les bandes cyclistes libres lorsqu'ils ne sont pas contraints de se déporter dessus. Ce type de marquage assumé est, à notre sens, une bonne pratique qui gagnerait à se systématiser à Bruxelles afin de favoriser la pratique du vélo et optimiser la lisibilité d'un espace public qui en a grandement besoin.

Mme la ministre, existe-il d'autres documents de référence que le vade-mecum relatif au vélo pour guider les gestionnaires de voiries ?

La lisibilité de l'espace accordé aux vélos dans l'espace public étant fondamentale pour en sécuriser la pratique, une réflexion a-t-elle déjà été menée pour standardiser davantage la mise en œuvre des réseaux cyclables dans notre Région ?

Lors de la pose d'enrobages pour la création de bandes cyclables, la Région va-t-elle imposer une standardisation des couleurs rouge ou beige comme

ces dernières années ? Concernant la couleur beige, il est à remarquer qu'après quelques mois, celle-ci devient progressivement grise, voire noire. Plus la piste est utilisée, plus cette couleur change. Même si la couleur beige est pertinente, c'est une question à se poser.

La standardisation de la mise en œuvre des ICR ou des pistes cyclables fortement utilisées sur la base d'un enrobage unique au sol a-t-elle également été décidée ? Corollairement, une telle solution est-elle retenue à Bruxelles, comme c'est le cas dans certaines communes flamandes de la périphérie, même lorsque la largeur de la voirie est insuffisante et impose la cohabitation avec les voitures ?

Cette stratégie a-t-elle été adoptée pour toutes les rénovations de voiries régionales à venir ? Un plan spécifique d'harmonisation du balisage au sol des ICR sur le même principe vous semble-t-il pertinent ? Dans l'affirmative, des moyens budgétaires spécifiques sont-ils affectés aux communes afin d'accélérer cette harmonisation, au profit d'une meilleure lisibilité de l'espace public et de la sécurisation des cyclistes ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Dit onderwerp houdt heel wat fietsers in Brussel bezig.

Ik fiets zelf dagelijks met mijn twee kinderen naar school en ben al jarenlang lid van de Fietsersbond en van de Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (Gracq). Al die tijd luidde het devies: "Blijven zagen, fietspaden vragen". Meer fietspaden vragen werd beschouwd als enige werkbare oplossing voor fietsers.

Sinds enkele jaren beweren deskundigen echter dat afgescheiden fietspaden aangewezen zijn wanneer de snelheid van het overige verkeer 50 km/u of meer bedraagt en wanneer het verkeersvolume hoog is. Over dat laatste punt is er veel discussie.

Volgens het Brusselse fietsvademecum kun je je in een zone 30 beter in het verkeer mengen en dus geen afgescheiden fietspaden aanleggen. De regering heeft het duidelijke voornemen om een algemene zone 30 in te voeren. Dat zou betekenen dat er geen fietspaden meer nodig zijn. De enige kanttekening daarbij hangt samen met het verkeersvolume. Als er dagelijks meer dan 6.000

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Pendant longtemps, les groupes de cyclistes ont revendiqué toujours plus de pistes cyclables. Cependant, depuis quelques années, les experts affirment que des pistes cyclables séparées sont indiquées lorsque la vitesse du reste de la circulation atteint ou dépasse les 50 km/h et lorsque le volume de la circulation est élevé, ce dernier point prêtant à de nombreuses discussions.*

Selon le vade-mecum vélo, il vaut mieux, en zone 30, se mêler à la circulation et donc ne pas aménager de pistes cyclables séparées. Le gouvernement ayant clairement l'intention de généraliser le 30 km/h, cela signifierait que des pistes cyclables ne seraient plus nécessaires. La seule réserve est liée au volume du trafic : en cas de passage quotidien de plus de 6.000 voitures ou équivalents, une piste cyclable séparée reste conseillée.

Si le consensus est relativement large autour de la question de la vitesse maximale en cas de circulation mixte, le volume du trafic pose davantage question. Tout le monde s'accorde

auto's of equivalenten daarvan passeren, wordt een afgescheiden fietspad wel nog steeds aangeraden.

In Denemarken, Nederland en Vlaanderen bestaat er een grote consensus over het aspect snelheid: vanaf 50 km/u of meer moet je afgescheiden fietspaden aanleggen.

Over het verkeersvolume is die consensus evenwel kleiner. In Brussel geldt er een andere norm dan in Vlaanderen, waar de norm 3.500 auto's bedraagt, of in Nederland, waar de norm 4.500 auto's bedraagt. Waar iedereen het wel over eens is, en de collega's hebben dat al vermeld, is dat je voor een veilige zone 30 met gemengd fietsverkeer het verkeersvolume moet beheersen en de snelheidsregels absoluut moet doen naleven.

Volgt de Fietscel van de administratie de ontwikkelingen inzake nieuwe infrastructuur en oplossingen?

Is er een herziening van het fietsvademecum gepland?

Onder deskundigen lijkt zich een consensus af te teken dat het aangewezen is om in een zone 30 het verkeer te mengen, tenzij in bepaalde situaties. Is dat de richting die Good Move en het fietsbeleid in Brussel uitgaan?

cependant à dire que la gestion du volume de trafic et le contrôle strict du respect des limitations de vitesse sont nécessaires à la sécurité de la zone 30 avec trafic mixte.

La cellule vélo de l'administration suit-elle les évolutions en matière de nouvelles infrastructures et solutions ? Envisage-t-on une révision du vade-mecum vélo ? Good Move et la politique cycliste à Bruxelles s'orientent-ils, comme les experts, vers la mixité du trafic en zone 30 ?

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Voor DéFI moet Brussel een 100% fietsvriendelijk gewest worden. Dat betekent niet dat er langs elke weg een fietspad moet komen, maar wel dat iedereen die dat wil voor de fiets kan kiezen in een omgeving waar vlot en veilig kan worden gefietst.*

In Good Move wordt de voorkeur gegeven aan de fiets voor verplaatsingen tot 25 km. Het streefdoel is het "verdrievoudigen van het gebruik van de fiets en de nieuwe micromobiliteitsvormen voor de intergewestelijke verplaatsingen en het vervier-voudigen ervan voor de interne verplaatsingen." In die context moeten fietsers over goede fietspaden en -routes kunnen beschikken.

Ik heb het bewust over fietsroutes omdat fietsers zich niet alleen over de grote assen, maar ook langs kleinere straten verplaatsen. Daarom worden er

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En ce qui concerne mon parti et mon groupe, Bruxelles doit devenir une Région 100 % cyclable. Cela ne signifie pas qu'il faille construire des pistes cyclables sur toutes les voiries de la Région, mais que chacune et chacun puisse, si elle ou il le souhaite, faire le choix du vélo dans un environnement cyclable facile d'accès, sécurisé et qui donne envie d'enfourcher son deux-roues.

Le plan Good Move fait la part belle au vélo pour les déplacements inférieurs à 5 km et ceux compris entre 5 et 25 km. Il vise à "tripler le taux de recours au vélo et aux nouvelles micro-mobilités pour les déplacements interrégionaux et le multiplier par quatre pour les déplacements internes". Dans ce contexte, il faut encourager les cyclistes en leur offrant des pistes et surtout des parcours cyclables de qualité.

ook gewestelijke fietsroutes (GFR) en gemeentelijke fietsroutes uitgetekend. Hoever staat de fysieke en virtuele afbakening van die routes?

Tijdens de vorige regeerperiode stelde ik minister Smet daarover een aantal vragen. Wat is er sindsdien nog gebeurd? Destijds waren er problemen met het budget. Hoe staat het daar vandaag mee?

Bestudeert Brussel Mobiliteit de mogelijkheid om een digitale tool te ontwikkelen waarmee fietsers hun route kunnen kiezen op basis van de verkeersdrukte en van de hoogteverschillen?

Zelf zie ik drie elementen die kunnen helpen om meer Brusselaars en pendelaars op de fiets te krijgen.

Om te beginnen moet het gewestelijk expresnet voor de fietser (fiets-GEN) langs de spoorwegbermen er komen. De regering koos vijf spoorlijnen uit die voorrang krijgen. Er moet een stuurcomité worden opgericht, waarin de gewesten, de federale overheid, de provincies en de gemeenten vertegenwoordigd zijn. Hoever staat het daarmee?

Daarnaast moet fietsdiefstal harder worden aangepakt. Hoe groter de kans is dat hun fiets wordt gestolen, hoe minder mensen immers geneigd zijn om een fiets te kopen of te gebruiken. Fietsers moeten zowel voor korte als voor langere tijd hun voertuig veilig kunnen stallen.

Overweegt u om leegstaande winkelpanden als veilige fietsparkings in te richten? Overlegde u met de andere gewesten en de federale regering over een nationale databank voor de registratie van fietsen?

Ten slotte wilde ik het hebben over verplaatsingen naar school met de fiets. Kinderen moet van jongs af aan worden geleerd dat ze zich zo duurzaam mogelijk moeten verplaatsen. Ze moeten zich bovendien veilig gedrag eigen maken. Welke acties voert u daaromtrent? Wat onderneemt u samen met de gemeenten en de politiezones om de omgeving van scholen en de wegen ernaartoe veiliger te maken?

Je parle ici de parcours car, si nous sommes tous d'accord pour équiper les grands axes de pistes séparées et sécurisées, il faut rappeler que les vélos circulent également sur les voiries locales, qu'elles soient équipées de marquage ou non. Il est donc nécessaire, à mon sens, de parler de parcours, ce qui est confirmé par la mise en place des itinéraires cyclables régionaux (ICR) et des itinéraires cyclables communaux (ICC). J'aimerais connaître l'état d'avancement du balisage physique et virtuel des parcours. Où en est le balisage des ICR et des ICC ? Tous ces itinéraires sont-ils aujourd'hui couverts ?

J'ai eu l'occasion d'interroger votre prédécesseur sur la nécessité de finaliser le balisage du réseau régional. Depuis lors, cette question a-t-elle été réglée ? Il me semble qu'à l'époque, nous faisions face à des difficultés budgétaires. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Quid, par ailleurs, d'outils numériques intelligents permettant de faire le choix de son parcours en fonction, notamment, de la densité du trafic mais aussi du dénivelé ? Une réflexion est-elle menée en ce sens au sein de vos services ?

Je souhaiterais, par ailleurs, insister sur trois éléments qui me paraissent susceptibles d'inciter davantage les Bruxellois et les navetteurs à utiliser le vélo et en garantir un usage serein dans notre Région.

Premièrement, la concrétisation du réseau express régional vélo (RER-vélo) et l'aménagement des talus pour créer des pistes cyclables sécurisées le long des voies ferrées. Le gouvernement a décidé de travailler prioritairement sur cinq itinéraires : les lignes 28, 36, 60, 124 et 161. Un comité de pilotage associant les Régions, l'État fédéral, les provinces et les communes doit être mis en place. Même si nous ne sommes qu'au début de la législature, je voulais savoir où nous en étions à ce propos.

Deuxièmement, le renforcement de la lutte contre les vols de vélos. Nous savons que le risque de vol de vélo est un repoussoir à l'achat ou à l'utilisation du vélo en ville. Nous avions voté une résolution en ce sens sous la précédente législature. La sécurisation du stationnement de courte et de longue durées des vélos est essentielle. Quelle politique entendez-vous mener pour encourager les

Bruxellois à sortir leur vélo le plus souvent possible ?

La transformation temporaire des rez-de-chaussée commerciaux vides en parkings à vélos sécurisés et la mise en place d'une banque de données nationale pour l'enregistrement des vélos sont-elles à l'ordre du jour ? Des démarches avec vos homologues des autres Régions et de l'État fédéral ont-elles été menées ?

Mon troisième et dernier point concerne la pratique du vélo dans le milieu scolaire. Pour DéFI, il faut inciter les enfants à privilégier des modes de transport plus durables dès le plus jeune âge. Ils doivent également intégrer les gestes de sécurité basiques tels que le port du casque. Quelles sont les actions menées en ce sens ? Si l'on souhaite voir plus d'enfants se rendre à l'école à vélo, les abords des écoles doivent être plus sécurisés et mieux équipés. Quelles sont les actions menées en concertation avec les communes et les zones de police afin de sécuriser les abords des écoles et les cheminements qui y mènent ?

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Ik ben het grotendeels eens met de vorige sprekers.*

(verder in het Nederlands)

Een afgescheiden fietspad is uiteraard niet overal nodig.

(verder in het Frans)

Fietsinfrastructuur, dat kunnen ook straten zijn waar fietsers vlot kunt fietsen.

Mevrouw de voorzitter.- Mijnheer De Beukelaer, in principe kan een parlementslid de andere volksvertegenwoordigers niet interpelleren over wat ze zeiden, tenzij ze zich rechtstreeks tot de spreker richten, maar dat was nu niet het geval.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je suis assez d'accord avec ce qui a été dit :

(poursuivant en néerlandais)

Une piste cyclable séparée n'est pas nécessaire partout.

(poursuivant en français)

Quand je parle d'infrastructures cyclables, cela peut être des rues cyclables : il ne s'agit pas toujours de pistes cyclables séparées. En effet, je ne crois pas que cela soit nécessaire partout.

Mme la présidente.- M. De Beukelaer, en principe, on n'interpelle pas les autres députés sur ce qu'ils ont dit, sauf s'ils s'adressent personnellement à l'orateur, mais ici, ce n'était pas le cas.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Welke investeringen wilt u de volgende vijf jaar doen om meer Brusselaars op de fiets te krijgen? De vorige regering zette vooral in op mediagenieke projecten zoals het fietspad op de Kleine Ring. Volgens mij werd er echter nauwelijks aan de missing links gewerkt, terwijl die net een onveiligheidsgevoel bij de fietsers veroorzaken.

Als je het fietspad volgt, beland je soms in erg onveilige situaties. Daarom is het belangrijk dat we de missing links en andere onveilige situaties wegwerken.

Waar zult u zich op toespitsen? Ik hoop dat u zich niet verschuilt achter de invoering van de zone 30 om investeringen in van de rijbaan afgescheiden fietspaden te schrappen. Ik ben het eens dat niet elke straat een afgescheiden fietspad moet krijgen, maar een netwerk van zulke fietspaden, waar alle fietsers, ook kinderen en beginnende fietsers, zich veilig kunnen voelen, is wel noodzakelijk in Brussel. Een zone 30 blijkt in de praktijk immers veeleer een zone 70.

Komen de fietsbruggen die met middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) waren aangekondigd er nog? In dat kader werden er allang fietsconstructies aangekondigd, onder meer langs het kanaal en ook op plekken met missing links. Ik meende overigens dat Europa ook deadlines oplegt. Hoe staat het daarmee?

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) *(en néerlandais).- Quels sont les investissements prévus au cours des cinq prochaines années pour convaincre davantage de Bruxellois d'utiliser le vélo ? Le gouvernement précédent s'est principalement concentré sur des projets médiatisés comme la piste cyclable sur la Petite ceinture, et a négligé les chaînons manquants.*

Quels seront vos points d'attention ? J'espère que vous ne vous cacherez pas derrière l'instauration de la zone 30 pour annuler les investissements dans des pistes cyclables séparées de la chaussée.

Les ponts cyclables annoncés avec l'aide du Fonds européen de développement régional (Feder) seront-ils construits ? Quels sont les délais imposés par l'Europe ?

Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo) *(in het Frans).- Het verheugt mij dat nagenoeg alle fracties interesse tonen in de fietspaden. Die spelen immers een grote rol in het streven naar een duurzamere mobiliteit in Brussel. Bovendien biedt fietsen veel gezondheidsvoordelen. We hebben er dan ook alle belang bij het Brusselse fietspadennetwerk zo goed mogelijk te ontwikkelen.*

We moeten erop toezien dat de GFR's altijd goed bewegwijzerd zijn.

Fietsers kunnen hun route plannen met het Brussels Geografisch Informatiesysteem (Brugis) of met de fietskaart. Hoever staat het echter met het plan om een overzichtskaart van de GFR's te plaatsen langs

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Je me réjouis de voir que les pistes cyclables suscitent l'intérêt de presque tous les groupes politiques, car elles constituent véritablement une grande partie de la solution pour une mobilité durable dans notre ville. De plus, la pratique du vélo a de nombreux effets positifs sur la santé, tant physique que psychique. Nous avons donc tout intérêt à développer au mieux le réseau cyclable bruxellois.

Au niveau du fléchage des ICR, des problèmes peuvent apparaître lors de travaux. Les panneaux indicateurs sont retirés, mais pas remis en place ou pas au bon endroit. Nous devons veiller à ce que les ICR soient toujours bien fléchés et à ce que, lors de travaux, les fléchages soient remis en place au bon endroit.

de GFR's, of om een app die een dergelijk overzicht biedt, te ontwikkelen?

In sommige GFR's werd geïnvesteerd en soms werden ze aangelegd bij de heraanleg van de weg, maar andere bestaan uit niet meer dan wat markeringen. Het is problematisch dat die routes nog niet zijn aangelegd.

Het onderhoud van de markeringen is ook een probleem. Op veel plaatsen zijn ze niet meer te zien. Wie is verantwoordelijk voor het onderhoud van die markeringen? Welke oplossingen ziet u om ervoor te zorgen dat ze altijd goed onderhouden worden?

Fietsopstelvakken aan kruispunten zijn handig, omdat je als fietser niet tussen de auto's en hun uitlaatgassen moet gaan staan. Helaas gebruiken steeds meer motorrijders die vakken en hun voertuig stoot ook uitlaatgassen uit. Het is bovendien gevaarlijk, want soms staat zo'n moto links, terwijl hij rechtsaf moet. De fietsopstelvakken moesten er nochtans net voor zorgen dat de fietsers voor alle andere weggebruikers kunnen vertrekken en rechtdoor kunnen rijden zonder anderen te moeten kruisen. U moet werken rond bewustmaking van motorrijders daarover.

Nog aan de kruispunten staat het verkeerslicht voor fietsers soms hoger dan de fietsers, waardoor het niet altijd zichtbaar is. Het verkeerslicht voor voetgangers is dat wel, maar loopt niet altijd synchroon met het licht voor fietsers. Bent u van plan om bij herinrichting van de weg standaard gecombineerde verkeerslichten voor fietsers en voetgangers te laten installeren?

Pour préparer son itinéraire, il est possible de consulter le site brugis.brussels ou la carte vélo. Qu'en est-il cependant d'un plan général des ICR placé à quelques endroits stratégiques le long des ICR, afin de permettre aux cyclistes de voir les possibilités, les itinéraires qui se croisent ? Cela pourrait se faire de façon physique avec un plan installé dans l'espace public, à l'image de ce qui se fait pour les transports en commun, ou sous la forme d'une application, comme l'a suggéré M. Loewenstein.

Par ailleurs, si certains ICR ont fait l'objet d'investissements lourds, parfois intégrés à la rénovation des voiries afin d'être sécurisés, d'autres se limitent à du marquage. Il est problématique que ces aménagements n'aient pas encore eu lieu.

L'entretien des marquages constitue l'autre problème. Ils sont normalement indiqués par un double chevron et un logo vélo, mais à de nombreux endroits, les chevrons et les logos sont invisibles, ils ont été effacés. Pouvez-vous nous rappeler qui est chargé de l'entretien de ces marques et quelles sont les solutions envisagées pour qu'elles soient en permanence bien entretenues ?

Je voudrais également, à propos des carrefours, parler des sas vélo. Personnellement, je les utilise beaucoup pour ne pas être coincée derrière les voitures et leurs pots d'échappement, ce qui est assez désagréable et pas très recommandé pour la santé. Malheureusement, ces sas vélo sont de plus en plus utilisés par les motos qui, elles aussi, ont des pots d'échappement dont nous savons - un article a récemment abordé ce sujet - qu'ils sont particulièrement nocifs. De plus, cette situation est dangereuse, car parfois la moto se place à gauche alors qu'elle tourne à droite. Or, le sas vélo avait justement pour objectif de permettre aux vélos de démarrer pour aller tout droit sans croiser les autres véhicules. J'estime que, sur ce point-là aussi, il convient de sensibiliser les motocyclistes.

Toujours concernant les carrefours, un autre point est assez perturbant. Le feu destiné au cycliste se trouve à côté de lui, parfois au-dessus, pas toujours visible, alors que l'on peut avoir un feu vert piétons en face et que, parfois, le feu vert piéton et le feu vert cycliste ne coïncident pas. C'est un peu difficile de s'y retrouver. Nous avions fait des tests de feux combinés piétons-cyclistes. Ces tests, je

De heer David Weytsman (MR) *(in het Frans).- Mijn interpellatie ligt in de lijn van die van mijn collega van Groen en betreft de strategie om gedeelde ruimte te verkiezen boven gespecialiseerde infrastructuur. De situatie is duidelijk in het centrum van Brussel, waar vele straten worden gedeeld. Beschikt u over een globale studie of een project voor alle wegen in het gewest? Hoe werkt u samen met de gemeenten?*

Op sommige wegen is de situatie minder zwart-wit. Een specifieke fietsinfrastructuur kan de voorkeur krijgen indien we daarmee significant meer fietsers aantrekken. Die overweging hebben we niet gemaakt toen destijds het idee werd gelanceerd om fietspaden aan te leggen langs de Kleine Ring. Nochtans gaat het om een groot aantal potentiële fietsers, sommigen spreken van een volle tram. Ik zou graag een kwantitatieve analyse te zien krijgen.

Op dit moment is een gedeelte van de infrastructuur nagenoeg verzadigd. Ik zie het tijdens het spitsuur bijvoorbeeld nabij metrostation Maalbeek: dan rijden er soms tien fietsers naast elkaar op het fietspad. Kunt u mij een overzicht geven van de situatie? Hoe gaan we dat probleem aanpakken?

Om diefstal tegen te gaan, pleit ik voor meer fietsboxen. Dat is een taak voor de gemeenten, maar die klagen over een gebrek aan financiële middelen. Hoe kunnen we meer fietsboxen plaatsen in alle wijken?

De vraag moet van de buurtbewoners komen, antwoordt men me dan. Welnu, ik kan u verzekeren dat de vraag wel degelijk leeft, maar dat de buurtbewoners niet weten hoe ze zo'n aanvraag moeten indienen. In elke buurt zouden een minimum aantal fietsboxen moeten staan.

pense, se sont avérés positifs. Les feux combinés deviendront-ils la norme à l'avenir dans les nouveaux aménagements ?

M. David Weytsman (MR).- J'avais moi-même préparé une interpellation similaire à celle de mon collègue de Groen sur la démarche qui consiste à créer des espaces partagés plutôt que des infrastructures spécialisées. La situation est claire dans le centre de Bruxelles, où de nombreuses rues ont vocation à être des espaces partagés. Disposez-vous d'une étude ou d'un projet couvrant l'ensemble des voiries de la Région ? Comment collaborez-vous avec les communes dans ce domaine ?

Pour certains axes, il est difficile de marquer sa préférence entre une piste cyclable, infrastructure spécialisée, et un espace partagé. La création d'une infrastructure spécialisée doit s'accompagner d'une réflexion sur la capacité que celle-ci aura d'attirer un maximum de cyclistes. Nous n'avons pas ouvert ce débat lorsqu'il a été envisagé de créer des pistes cyclables le long de la Petite ceinture. Or le potentiel semble assez élevé au niveau du nombre de cyclistes. Certains le comparent même à la capacité d'une ligne de tram. Je souhaiterais pouvoir consulter une grille d'analyse.

Aujourd'hui, certaines infrastructures arrivent quasiment à saturation. J'en ai d'ailleurs moi-même fait l'expérience aux heures de pointe : les cyclistes se retrouvent parfois à dix de front sur une piste cyclable. C'est déjà le cas sur l'axe qui passe par la station de métro Maelbeek, mais la situation ne risque-t-elle pas de se propager à d'autres grands axes ? Pourriez-vous me donner un aperçu de la situation ? Comment allons-nous remédier à ce problème ?

Une autre problématique qui a été soulevée est celle du vol. À ce sujet, j'aimerais évoquer un point qui, à mon sens, mériterait davantage d'investissements, à savoir les boxes à vélos. Je sais qu'il s'agit là d'une compétence principalement communale, mais lorsque j'interpelle la commune à ce sujet, on me répond que les capacités financières sont limitées. Comment pourrait-on promouvoir la mise à disposition d'un nombre plus élevé de boxes à vélos dans tous les quartiers ?

Chaque fois que je pose la question, on me dit qu'il faut d'abord une demande. Pour avoir aidé de nombreux habitants à introduire cette demande, je peux vous assurer que la demande est bel et bien là, mais que les habitants des quartiers ne savent pas toujours comment s'y prendre. Il serait important de veiller à installer un nombre minimum de boxes à vélos dans chaque quartier.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal de diensten een overzicht bezorgen van alle fietspaden op de gewestwegen, per type en per gemeente. U kunt deze fietspaden, samen met de fietspaden op de gemeentewegen, ook terugvinden op de website http://data-mobility.irisnet.be/mobigis.*

De prioritaire fietspaden waaraan gewerkt wordt, zijn die op de Bergensesteenweg (ter hoogte van het Centrum voor Onderricht en Opzoekingen der Voedings- en Chemische Industrie (Coovi)), de Ruisbroeksesteenweg, de Vilvoordsesteenweg, de Paleizenstraat (tussen het kanaal en de Vooruitgangstraat) en de Kleine Ring.

De administratie werkt aan de programmering voor deze regeerperiode, in functie van de wegenwerken die deel uitmaken van Good Move. Prioritair worden ook de intergewestelijke verbindingen van het fiets-GEN en de projecten uit het Fietspadenplan 2015-2020 van de vorige regering. Dat plan moeten we binnenkort verlengen, op basis van Good Move.

De verbindingen tussen verschillende trajecten vormen een cruciaal onderdeel van elk netwerk. We moeten absoluut de nodige werken uitvoeren om die veilig te maken, ook als dat moeilijk is.

Sinds enkele jaren besteedt Brussel even veel geld aan de fiets als Wallonië: bijna 15 miljoen per jaar voor investeringen in de wegen, 3 miljoen dat naar de gemeenten gaat, 1 miljoen aan subsidies voor fietsverenigingen, 1 miljoen voor communicatie-campagnes en 500.000 euro aan werkingskosten voor de fietspunten.

Bovendien wordt bij alle (her)inrichtingen van wegen het STOP-principe (stappers, trappers, openbaar vervoer en personenwagens) toegepast.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- M. De Beukelaer, vous trouverez l'inventaire des aménagements cyclables sur voiries régionales dans un tableau qui sera transmis aux services et qui établit un classement par type et par commune. Pour plus de facilité, je vous invite à consulter la plate-forme régionale de données ouvertes (http://data-mobility.irisnet.be/mobigis) afin de visualiser ces aménagements. Les aménagements sur voiries communales y sont également recensés.

Les pistes cyclables prioritaires et en cours de travaux se trouvent sur la chaussée de Mons au niveau du Centre d'enseignement et de recherches des industries alimentaires et chimiques (Ceria), sur la chaussée de Ruisbroek, la chaussée de Vilvorde, la rue des Palais entre le canal et la rue du Progrès et, bien sûr, la Petite ceinture, où les travaux se poursuivent évidemment.

Pour les aménagements à réaliser pendant la législature, la programmation est en cours avec l'administration, notamment en fonction du programme des aménagements de voirie qui fait partie intégrante du projet de plan Good Move, notre cadre de travail.

À part les projets de pistes cyclables qui se retrouvent dans le programme des aménagements de voirie, le réseau vélo plus sera prioritaire. Ce réseau intègre les connexions interrégionales du RER vélo et les projets retenus par le gouvernement précédent dans son plan pistes cyclables 2015-2020.

Nous devrons bientôt envisager le prolongement de ce plan sur la base du projet de plan Good Move, qui servira à déterminer les axes plus et les axes confort pour les cyclistes, et à attribuer les priorités en matière d'aménagement.

Sommige ingrepen die gunstig zijn voor de fietsers, staan dus niet als dusdanig in de begroting.

Een belangrijke maatregel uit Good Move is de invoering van rustige wijken, waar fietsers gemakkelijker doorheen kunnen rijden, zonder verkeerslichten tegen te komen. Dat komt vooral de GFR's ten goede.

De verschillende netwerken (wijk, comfort of plus) hebben een eigen specialisatie, aan de hand waarvan we de prioriteiten op de kruispunten bepalen: een netwerk "fiets plus" krijgt bijvoorbeeld voorrang op een netwerk "auto wijk".

Op sommige kruispunten, zoals Kunst-Wet, komen verschillende "plus"-netwerken samen. Daar moeten we de capaciteit optimaliseren via een verstandig beheer van de verkeerslichten. Wij zijn van plan om te experimenteren met intelligente verkeerslichten.

Soms moeten we echter toch keuzes maken tussen meer tijd geven aan voetgangers, fietsers of wagens. Daarbij zullen we uitgaan van het STOP-principe. Voetgangers zullen dus het best bediend worden.

Het onderhoud van de fietspaden gebeurt op basis van een vijfjaarlijks rapport dat gebaseerd is op de resultaten van een meetfiets. Het eerste rapport, uit 2013, leidde tot de renovatie van de fietspaden op de Industrielaan, de Willebroekkaai en de Tervurenlaan. Tijdens deze regeerperiode komt er een nieuw rapport.

In het Fietspadenplan 2015-2020 staat een inventaris van de verbindingen die ontbreken om van de fietspaden coherente, samenhangende netwerken te maken. Die projecten krijgen nu de prioriteit.

Wildparkeren is een zaak voor de politie, maar het gewest helpt de politiezones om fietsbrigades op te richten die prioritair moeten focussen op gedrag dat voetgangers en fietsers in gevaar brengt.

Op sommige plaatsen kunnen de fietspaden fysiek afgeschermd worden. Dit weekend werden er daarvoor nog paaltjes geplaatst langs de Kleine Ring. Hopelijk kunnen we ook het publiek

Plusieurs questions ont été posées sur les connexions. Ce point est crucial, car il faut constituer des réseaux connectés, et pas uniquement travailler sur des parties de trajet. Il est essentiel de faire tous les travaux, même dans les endroits où c'est difficile. Il est en effet important de sécuriser tous les trajets. Si on n'en sécurise que 90 %, il reste 10 % de trajets non sécurisés.

La comparaison avec la Wallonie est intéressante. En additionnant les différents budgets consacrés au vélo à Bruxelles, on constate que, depuis quelques années, leur montant est comparable à ceux prévus en Wallonie. Nos investissements en voirie atteignent près de 15 millions d'euros par an, auxquels il faut ajouter près de 3 millions de budgets investis dans les communes, 1 million de subsides versés aux associations de cyclistes, 1 million en campagnes de communication - par exemple Bike For Brussels - et 500.000 euros en frais de fonctionnement des différents points vélo. Le budget 2019 a été mis à jour et le budget 2020 sera prochainement présenté au parlement. Nous en discuterons normalement le 24 novembre.

En plus des budgets spécifiques pour le vélo, les aménagements cyclables en voirie, le réseau express régional vélo (RER-vélo), tous les réaménagements respectent le principe STOP. En conséquence, certains aménagements bénéficiant aux cyclistes ne figurent pas comme tels au budget.

En ce qui concerne la fluidité des modes actifs, une des mesures phares du projet de plan Good Move - outre la spécialisation des réseaux - sera l'apaisement des quartiers. Un quartier apaisé est aisément traversable à vélo et fonctionne sans feux de circulation. Cela profite principalement aux itinéraires cyclables régionaux.

Pour les carrefours, la spécialisation de chaque réseau (quartier, confort ou plus) nous aidera à définir la priorité de chaque mode ; par exemple, un réseau "vélo plus" aura la priorité sur un réseau "auto quartier". Pour les carrefours présentant des réseaux "plus" pour chaque mode sur plusieurs branches, comme le carrefour Arts-Loi, il s'agira d'optimaliser les capacités du carrefour avec une gestion intelligente des feux.

Nous avons la possibilité de mettre en place des feux intelligents. C'est une nécessité et nous avons

bewustmaken van het feit dat ze de fietspaden sowieso vrij moeten laten.

Er is geen ander document voor de wegbeheerders dan het fietsvademecum, dat alle informatie bevat over de inrichting van fietspaden en de Wegcode. Alle types van fietsinfrastructuur komen er in aan bod en je vindt het vademecum ook terug op de site van Brussel Mobiliteit.

Aan de hand daarvan kunnen alle beheerders dezelfde regels toepassen. Sommige van die regels kunnen ook in de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) komen, waaraan de regering momenteel werkt. Een harmonisering zou alles veel duidelijker maken voor de fietsers.

Een standaardisering van de manier waarop fietspaden aangelegd worden, zou een goede zaak zijn. Dat verwerken wij momenteel in een aangepaste versie van Good Move.

In het vademecum wordt voorgesteld om overal de kleur oker te gebruiken voor afgescheiden fietspaden. De nieuwe GSV kan die standaard opleggen. Op trajecten en kruispunten waar er een risico bestaat van conflicten met het gemotoriseerde verkeer, wordt rood gebruikt. We kunnen later evalueren of oker en beige inderdaad wel een goede keuze zijn, aangezien ze van kleur kunnen veranderen.

De GFR's omvatten verschillende types van wegen en fietspaden, vooral plaatselijke wegen waar er geen plaats is voor een afgescheiden fietspad. Er bestaat geen specifiek vademecum voor de inrichting van GFR's. De routes okerkleurig maken is niet de eerste prioriteit; dat is ervoor zorgen dat de rijrichtingen en de continuïteit van het traject duidelijk zijn. Nu worden de GFR's enkel aangegeven met een dubbele keper en een fiets. Brussel Mobiliteit is daarvoor verantwoordelijk.

Het is voor de regering een prioriteit om het fiets-GEN te doen aansluiten op de fietswegen in de andere gewesten en ik bespreek dat momenteel met de Vlaamse overheid.

Bij de renovatie van gewestwegen streven we in principe naar afgescheiden, okerkleurige fietspaden. De gemeenten kunnen al een beroep

l'intention d'expérimenter cette technologie afin que nos feux soient technologiquement plus avancés. Cependant, parfois, des choix doivent être faits entre donner davantage de temps aux piétons, aux cyclistes ou aux voitures. Le principe STOP de hiérarchisation des modes de déplacement devra être appliqué. La priorité sera donnée aux piétons de sorte qu'ils soient les mieux servis aux carrefours importants. En conclusion, nous poserons des feux intelligents et nous améliorerons la capacité des carrefours, mais il arrivera que nous devions opérer des choix.

L'entretien des pistes cyclables se fait sur la base d'un rapport quinquennal réalisé par un vélo-mesureur (outil développé par le Fietsersbond). Le premier rapport de ce type, réalisé en 2013, avait amené à la rénovation des pistes sur le boulevard Industriel, le quai de Willebroeck et l'avenue de Tervueren. Un nouveau rapport doit être réalisé durant cette législature et servira de base pour les entretiens futurs.

Pour ce qui est des pistes cyclables discontinues, le plan pistes cyclables 2015-2020 avait fait l'inventaire des tronçons manquants dans le but de créer des infrastructures continues et cohérentes. Ces projets auront la priorité pendant cette législature, et certains d'entre eux feront l'objet d'aménagements plus rapides (sans parler de l'avenue de Tervueren). Cette analyse est importante à réaliser dans le but de donner la priorité à tous les tronçons manquants.

La lutte contre le stationnement sauvage est un domaine qui relève des services de police, mais qui nous tient à cœur. La Région aide les zones de police à mettre sur pied des brigades à vélo pour cibler en priorité les comportements qui mettent en danger les piétons et les cyclistes.

À certains endroits, les pistes pourront être physiquement protégées par des potelets ou d'autres types de séparation physique. Des nouveaux potelets ont ainsi été placés sur la Petite ceinture pas plus tard que ce week-end, où les pistes cyclables étaient utilisées comme places de stationnement pour les voitures. Nous espérons toutefois qu'il sera possible de sensibiliser le public bruxellois au respect des pistes cyclables, y compris en l'absence de blocage physique. Les

doen op gewestelijke middelen voor het onderhoud van de markeringen voor fietsers. Dat budget wordt steeds meer gebruikt.

Het vademecum kan worden herzien, maar dat vraagt tijd. We moeten daar niet op wachten om het werk aan de fietspaden voort te zetten.

(verder in het Nederlands)

Ik denk dat dat ook tegemoetkomt aan een van de vragen van de heer Verstraete. Een maatschappelijk debat is zeker nuttig, maar laten we ondertussen ook al kijken waar we zaken kunnen vereenvoudigen en waar we vooruitgang kunnen boeken. Een herziening van de vademecums zou veel tijd kosten maar een debat over het gemengde verkeer is zeker interessant.

(verder in het Frans)

Het doel is om fietspaden te creëren die goed zijn voor tien of twintig jaar. Daarvoor is een visie op lange termijn nodig. Die fietspaden moeten bijvoorbeeld veel breder zijn dan nu gangbaar is.

(verder in het Nederlands)

Een apart fietspad langs het kanaal, aan het Saincteletteplein tussen Molenbeek en Brussel, was een revolutionair idee. Maar dat fietspad is nu verzadigd en dus moeten we bekijken hoe we daar meer ruimte voor de fietsers kunnen creëren. Hetzelfde geldt voor het fietspad in de Wetstraat. De ingebruikname ervan was destijds groot nieuws, maar ook dat is ondertussen verzadigd. We moeten dus beleid voeren met een blik op de toekomst en alvast rekening houden met de toekomstige toename van het aantal fietsers.

Dat vergt een ruim debat. Hetzelfde geldt voor de zone 30 en de verkeersluwe wijken. We moeten ons de vraag stellen of we nu de prioriteit moeten geven aan de grote assen, om daar aparte fietspaden aan te leggen. We moeten ons ook afvragen hoe die wijken er binnen vijf jaar zullen uitzien. We mogen ons niet blindstaren op de huidige situatie, maar moeten nagaan wat er binnen vijf en binnen tien jaar nodig zal zijn.

Zo te horen zullen we daar in deze commissie nog boeiende debatten over voeren en ik nodig iedereen

automobilistes doivent respecter la place légitime de chaque usager de la route.

Il n’existe pas d’autre document pour les gestionnaires de voirie que le vade-mecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, qui rassemble toutes les préconisations en matière d’aménagements cyclables et de Code de la route. Ce vade-mecum rassemble plus de dix cahiers édités depuis 2005 pour couvrir tous les types d’aménagements. Le cahier 2 concerne les pistes cyclables marquées et les bandes suggérées, le cahier 9 présente les rues cyclables - en ocre ou beige - et le cahier 10 est consacré aux infrastructures séparées. Tous ces documents se trouvent en ligne sur le site de Bruxelles Mobilité.

Ces cahiers permettent à tous les gestionnaires d’appliquer les mêmes règles, pour arriver à une uniformité. Le nouveau règlement régional d'urbanisme (RRU), en préparation, pourrait également intégrer certaines dispositions. Une harmonisation permettrait d'augmenter la lisibilité de la voirie pour les cyclistes à Bruxelles.

Une mise à jour pour standardiser la mise en œuvre des réseaux cyclables sera opportune, compte tenu de l'évolution de la pratique du vélo. Celle-ci est inscrite dans le champ B1 du processus Good Move, que nous sommes en train d'adapter. Dans quelques mois, cette action pourrait être classée autrement. L'idée est d'uniformiser les pratiques de conception des projets dans l'espace public.

Les cahiers 9 et 10 du vade-mecum proposent de généraliser l'application de la couleur ocre aux rues cyclables et aux aménagements séparés de la chaussée. Les tronçons et les carrefours où il existe un risque de conflit avec la circulation motorisée sont mis en évidence avec une couleur rouge. Nous pourrions faire une évaluation de ce dispositif car, comme vous le dites, l'ocre et le beige peuvent devenir gris. Mais, pour le moment, nous avons fait le choix de l'ocre pour certains aménagements et du rouge lorsqu'il existe un risque.

La standardisation de l’ocre pour les pistes cyclables est une recommandation du cahier 10 du vade-mecum. Le nouveau RRU pourrait imposer ce standard. Nous sommes en train d'y travailler avec le gouvernement.

dan ook uit om daar een echt maatschappelijk debat aan te wijden.

(verder in het Frans)

Experts en technici zullen misschien zeggen dat de ene situatie veiliger is dan de andere, maar ik laat mijn buikgevoel spreken. Als ik mijn kinderen niet naar school wil laten fietsen langs een bepaald traject, is het niet veilig genoeg, ongeacht wat de experts beweren.

Het fiets-GEN is een prioriteit. Dat staat ook in Good Move. We analyseren de trajecten die nog problematisch zijn.

Fietsers moeten ook een veilige plaats kunnen vinden om hun fiets te stallen, zonder het risico te lopen dat die gestolen wordt. Het actieplan tegen fietsdiefstal bestaat uit vijf onderdelen: infrastructuur, sancties, controle, educatie en evaluatie. Een werkgroep met vertegenwoordigers van de fietsverenigingen, de politiezones en de gemeenten moet het uitvoeren.

We moeten meer investeren in fietsboxen. Om ze te plaatsen, kunnen ook parkeerplaatsen opgeofferd worden. Het gewest moedigt de gemeenten aan om die keuze te durven maken. Er zijn echter nog andere oplossingen om fietsen veilig te stallen: heel wat lege winkelruimtes kunnen hier bijvoorbeeld voor gebruikt worden. We kunnen daaromtrent proefprojecten starten. Bij al die oplossingen moeten we ook rekening houden met nieuwe types van fietsen. Creativiteit is dus noodzakelijk.

(verder in het Nederlands)

De EFRO-middelen voor de fietsbruggen zijn momenteel juridisch geblokkeerd. We trachten die zo snel mogelijk te deblokkeren, want die bruggen zijn belangrijk om een aangenaam fietstraject langs het kanaal te creëren. Iedereen kent de problemen aan de Sainctelettebrug en de andere bruggen. We hopen daar zo snel mogelijk goed nieuws over te kunnen brengen.

Mevrouw Van Achter, er wordt momenteel onderzocht waar de missing links zitten. We zullen er uiteraard zo snel mogelijk werk van maken om de continuïteit van het fietsnetwerk te verzekeren.

Les itinéraires cyclables régionaux (ICR) sont des itinéraires comprenant différents types de voiries et d'aménagements, principalement des rues locales qui ne pourraient être aménagées comme rues cyclables en ocre. Il n'existe pas de vade-mecum spécifique pour l'aménagement des ICR. Ce point rejoint la question de Mme Parmentier sur le travail que nous allons mener à propos du réseau express régional vélo (RER-vélo), un dossier prioritaire qui pourrait être prolongé dans les autres Régions. Nous sommes en discussion sur ce projet, notamment avec les autorités flamandes.

Une réflexion sur le balisage au sol des ICR est pertinente. Par contre, il s'agira plutôt de faciliter la lecture des directions et de la continuité de l'itinéraire, plutôt que de créer une continuité ocre. Le balisage horizontal d'un ICR se limite aujourd'hui à un double chevron accompagné de logos vélos. C'est Bruxelles Mobilité (BM) qui est chargée de ce marquage, pour répondre à la question de Mme Parmentier.

Lors des rénovations de voiries régionales, nous cherchons plutôt à créer des infrastructures séparées de couleur ocre. Les communes bruxelloises peuvent déjà faire appel à des budgets régionaux pour l'entretien et la création de marquages destinés aux cyclistes. Ce budget est de plus en plus utilisé, surtout depuis les dernières élections.

Le vade-mecum pourrait être revu. Cela mérite débat, et demandera du temps. Alors, n'attendons pas cinq ans pour changer le vade-mecum et poursuivons notre travail.

(poursuivant en néerlandais)

Certes, M. Verstraete, un débat de société a toute sa pertinence, mais en attendant, voyons aussi où nous pouvons simplifier les choses et où nous pouvons progresser. Une révision des vade-mecum prendrait beaucoup de temps, mais un débat sur la mixité du trafic est indéniablement intéressant.

(poursuivant en français)

L'enjeu consiste à aménager des pistes cyclables non pas pour les deux années à venir, mais bien pour les dix ou vingt prochaines années, ce qui demande parfois une vision à plus long terme et des

(verder in het Frans)

Mijnheer Loewenstein, we intensifiëren het programma voor de beveiliging van de school-omgevingen.

Mevrouw Parmentier, de testfase van de gecombineerde verkeerslichten is positief afgesloten. Wij willen nu verdergaan, maar eerst moeten enkele juridische en technische problemen op federaal niveau opgelost worden.

pistes cyclables beaucoup plus larges que celles qu'on aménage aujourd'hui.

(poursuivant en néerlandais)

Nous devons mener une politique orientée vers l'avenir et tenir compte dès à présent de l'augmentation future du nombre de cyclistes.

Il en va de même pour la zone 30 et les quartiers où le trafic est faible. Nous ne devons pas nous focaliser sur la situation actuelle, mais réfléchir à ce qui sera nécessaire dans cinq à dix ans.

Je vous invite tous à y consacrer un véritable débat de société.

(poursuivant en français)

Il est possible que des techniciens et des experts indiquent qu'une situation est plus sûre qu'une autre, mais si moi, en tant que mère, je ne suis pas à l'aise de laisser mes enfants rouler à vélo à cet endroit, je ne vais pas les laisser faire. Même si c'est objectivement plus sûr, si je ne le ressens pas comme tel, c'est un problème. Créer des situations où l'on peut laisser un enfant de douze ans se déplacer à Bruxelles en toute sécurité, en rassurant les parents, c'est aussi très important. C'est un facteur plus subjectif, mais il faut avoir à l'esprit tous les points de vue dans ce débat.

Nous allons mettre en route prioritairement le réseau express régional vélo (RER-vélo). Nous sommes en train de faire l'analyse des tronçons qui posent encore des problèmes. C'est également prévu dans le plan Good Move.

Le vol de vélos est aussi un sujet très important. Il faut faire en sorte que les gens puissent garer leur vélo, ce qui n'est pas évident quand on habite en appartement, ou même dans une maison. Il est difficile de trouver un emplacement sûr pour son vélo.

Un plan d'action existe en matière de vols de vélos, qui comporte cinq parties. Il prévoit un groupe de travail qui inclut les associations de cyclistes, les zones de police et les communes. Ce groupe de travail doit faire en sorte que le plan d'action soit mis en route de façon ambitieuse en ce qui concerne l'infrastructure, les sanctions et le contrôle,

l'éducation et l'évaluation. Ce plan d'action méritera un débat séparé.

Concernant les emplacements pour vélos, il y a notamment les boxes à vélos, dans lesquels il faut investir davantage. Là aussi, il y a souvent un choix à faire : place-t-on un box à vélos ou laisse-t-on une place de parking ? Nous incitons les communes à oser mettre les boxes à vélos sur les places de parking. Il faut augmenter leur nombre, mais je ne pense pas que ce soit la seule manière de créer plus d'emplacements sécurisés pour les vélos. C'est une option parmi d'autres. Il y a aussi de nombreux magasins vides que l'on peut imaginer utiliser. Il faut mettre en place des projets pilotes, être créatif avec l'espace qui existe à Bruxelles. Il faut aussi tenir compte des nouveaux types de vélos : ils n'entrent pas tous dans un box à vélos. Garantir le plus grand nombre de places de stationnement pour vélos avec le potentiel disponible demande donc de la créativité.

(poursuivant en néerlandais)

Les fonds du Feder pour les ponts cyclables sont juridiquement bloqués pour l'instant. Nous espérons pouvoir vous donner de bonnes nouvelles dès que possible.

Mme Van Achter, nous enquêtons actuellement sur les chaînons manquants et ferons, bien entendu, tout ce qui est en notre pouvoir pour assurer le plus rapidement possible la continuité du réseau cyclable.

(poursuivant en français)

M. Loewenstein, nous intensifierons le programme de sécurisation des zones prioritaires que constituent les abords des écoles.

Mme Parmentier, la phase de test des feux combinés s'est révélée positive. Nous voudrions étendre ce dispositif, mais des problèmes juridiques et techniques doivent d'abord être résolus au niveau fédéral.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Ik noteer dat u het overzicht en het verslag aan de parlementsleden bezorgt.*

Ik ken Mobigis wel, maar het is bijzonder moeilijk er gegevens uit te halen. Er is nog heel wat werk om die data toegankelijker te maken.

In verband met de fietsassen die voorrang krijgen, is het wachten op Good Move.

Ik juich het toe dat u over de kleur van de fietspaden wilt nadenken.

Als het over het budget gaat, zal ik aandachtig luisteren. U had het over een stand van zaken in 2013. Wanneer verwacht u een nieuwe stand van zaken voor de fietspaden? Kunt u ons de stand van zaken van 2013 en de tabel waarover u het had, bezorgen?

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- J'ai donc bien noté que le tableau et le rapport seront transmis aux parlementaires.

La question des données est évidemment importante. Je connaissais Mobigis, mais il est très difficile d'en extraire des données. Il est vrai que cet outil met des cartes à disposition des utilisateurs, mais il est compliqué de travailler sur la base de ces informations. Un travail doit encore être mené sur ce point et je comptais déposer une interpellation sur les questions de données ouvertes lors de la réunion sur les questions numériques. Un travail pourrait en effet être mené pour faciliter l'accès à ces données.

En ce qui concerne les axes "vélo plus", qui seront prioritaires, nous attendrons la finalisation du plan Good Move pour voir sur quels éléments nous pourrons travailler.

Je salue votre décision de poursuivre votre réflexion sur la question des couleurs du balisage en ocre et en rouge. Nous avons vu passer de trop nombreux ministres qui souhaitent tout changer à chaque législature, ce qui n'est pas satisfaisant. Merci pour votre esprit constructif !

Je serai très attentif aux questions de budget. Vous avez évoqué l'état des lieux de 2013. Avez-vous une indication sur la date de publication du nouvel état des lieux des pistes cyclables ? Par ailleurs, pourrions-nous avoir accès à l'état des lieux de 2013 ? Pourriez-vous nous le transmettre, ainsi que le tableau dont nous parlions ? La lecture de ces documents m'intéresse grandement.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik verheug mij over uw streven naar harmonisering, wat hard nodig is in Brussel.*

Anderzijds kreeg ik geen antwoord op mijn vraag over de standaardmarkering zoals die in Vlaanderen wordt gebruikt, ook als er te weinig plaats is om in twee richtingen te rijden. Overweegt u die oplossing ook voor het Brussels Gewest?

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous nous réjouissons de cette volonté manifeste d'harmonisation, qui ne serait pas un luxe dans notre Région.

D'autre part, il me semble ne pas avoir obtenu de réponse à ma question concernant la solution développée en Flandre et consistant en un balisage standardisé et uniforme, même quand la place est insuffisante pour rouler dans les deux sens. Cette solution a-t-elle été prise en considération par la Région bruxelloise ?

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Alle partijen hebben unaniem hun steun betuigd aan het fietsbeleid in Brussel en pleiten voor meer inspanningen voor de fiets. Dat is ooit anders geweest. Vroeger werd er vaak lacherig gedaan of gezucht wanneer Groen een lans voor de fiets brak. Gelukkig is die tijd voorbij. De nieuwe generaties maken overal het verschil. Dat moet u zeker op tafel leggen in uw overleg met de gemeenten, die niet altijd unaniem achter het gewestelijke fietsbeleid staan.

Over het mengen of scheiden van het fietsverkeer moet de dialoog nog worden voortgezet. Aan de ene kant is er de objectieve verkeersveiligheid, die voor de experts vooropstaat. Volgens hen haalt een afgescheiden fietspad de fietsers weg uit het zicht van de automobilisten. Wanneer fietsers dan aan een kruispunt plots tevoorschijn komen, ontstaan er conflicten en ongevallen. Fietsers voelen zich wel veiliger op een fietspad, maar dat wil niet zeggen dat afgescheiden fietspaden objectief gezien ook veiliger zijn. Dat debat is nog niet afgesloten.

Tot slot is het grote verschil tussen Brussel en de steden en landen waarop we ons inspireren, zoals Vlaanderen, Nederland en Denemarken, de naleving van de regels. In Brussel wordt een zone 30 ingevoerd, maar in de realiteit merk je dat niet noodzakelijk. Er is nog heel wat werk aan de winkel om de naleving van de regels te verbeteren.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Tous les partis ont unanimement exprimé leur soutien à la politique cycliste à Bruxelles. Cela n'a pas toujours été le cas. C'est un élément que vous devriez certainement aborder lors de vos consultations avec les communes, qui ne soutiennent pas toutes la politique cycliste régionale.*

Le dialogue sur le mélange ou la séparation du trafic cycliste doit être poursuivi. Les cyclistes se sentent plus en sécurité sur des pistes cyclables séparées mais les experts estiment que celles-ci ne sont pas objectivement plus sûres, parce qu'elles multiplient les risques de conflits et d'accidents aux intersections.

Enfin, la grande différence entre Bruxelles et les villes et pays qui nous inspirent comme la Flandre, les Pays-Bas et le Danemark, est le respect des règles. Il reste encore beaucoup à faire à ce niveau.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Mevrouw de minister, ik zou u een suggestie willen doen. Voor een fietser is het vreselijk om over een fietspad naast een voetpad te moeten rijden. De voetgangers lopen immers voortdurend over het fietspad, wat gevaarlijke toestanden oplevert. Ik maak dat zelf geregeld mee op de Wetstraat.*

Is het niet mogelijk om fiets- en voetpad met leds af te bakenen? Als dat niet kan voor bestaande fietspaden, dan moet u het op zijn minst invoeren voor fietspaden die bij een herinrichting van de weg naast een voetpad worden aangelegd.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Mme la ministre, permettez-moi de vous faire une suggestion en mon nom propre depuis mon fauteuil de présidente. Ce qui est terrible, pour un cycliste, c'est d'avoir une piste cyclable à côté d'un trottoir, comme c'est le cas rue la Loi, qui est une rue symbolique sur le plan du cyclisme bruxellois. De nombreux piétons circulent sur cette piste cyclable, et il est extrêmement désagréable pour un cycliste d'être constamment obligé d'actionner sa sonnette. La situation est d'ailleurs même dangereuse.

Dans ce cas précis, n'y aurait-il pas moyen d'aménager de petites lampes LED afin de délimiter correctement la piste cyclable et le trottoir ? Si ce n'est pas possible de le faire rue de la Loi, c'est ce que je souhaiterais voir dans le cadre de rénovations futures, chaque fois qu'une piste cyclable est en réalité installée sur un trottoir. Cela

permettrait de garantir un certain confort aux cyclistes et de remédier à la situation actuelle, source d'accidents entre cyclistes et piétons. Je pense que tous les cyclistes ici présents se prononceraient en faveur d'une telle mesure pour l'avenir.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- De Wetstraat is een symbolische plek, onder andere omdat fietsers en voetgangers er regelmatig met elkaar in conflict komen. Dat is niet de schuld van de voetgangers, er is gewoon te weinig plaats.*

Er moet dus meer plaats komen voor fietsers en voetgangers en daarvoor moet een rijstrook verdwijnen. Ik hoop dat dat snel gebeurt, want het is inderdaad geen goed idee om fietsers en voetgangers te mengen.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'insiste, car cet endroit est symbolique, et pas uniquement parce que c'est la rue de la Loi, mais parce qu'il est également le théâtre d'un conflit entre les cyclistes et les piétons. La faute n'est pas aux piétons qui empièteraient sur la piste cyclable, mais plutôt au manque d'espace. Il est donc nécessaire de créer davantage d'espace sur cet axe : une place légitime pour les piétons et pour les cyclistes. Pour ce faire, il faudra sacrifier une bande de circulation, ce n'est pas là un secret que je vous annonce. J'espère que cette solution sera rapidement mise en œuvre et non pas dans cinq ans, car mélanger cyclistes et piétons sur un même trottoir n'est pas une bonne idée, d'autant que la rue de la Loi est devenue une piste transitoire pour les cyclistes. En conséquence, j'espère offrir rapidement à ces derniers une piste plus large et séparée des piétons.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Op tal van andere plaatsen is dat misschien niet mogelijk.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Il existe beaucoup d'autres endroits où ce n'est pas nécessairement possible.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- Ik zal mijn bijkomende vragen schriftelijk tot u richten.*

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je poserai mes questions complémentaires par écrit.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Mevrouw de voorzitter, de minister moet nog antwoorden op mijn vraag over de oplossing die men in Vlaanderen heeft gekozen.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Mme la présidente, la ministre doit encore répondre à ma question sur la solution retenue en Flandre.

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Ik zal onderzoeken of die oplossing, die ook in Nederland bestaat, de verkeersveiligheid ten goede komt en of ze haalbaar is in Brussel. Een fietspad dat geen echt fietspad is, kan contraproductief zijn. Ik wil me eerst informeren voordat ik uw vraag beantwoord.*

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je vais d'abord l'étudier et en examiner les résultats, ainsi que la possibilité de l'appliquer à Bruxelles. C'est une solution qui a également été appliquée aux Pays-Bas. Je voudrais savoir si elle favorise vraiment la sécurité. Si l'idée est de créer une image de piste cyclable qui n'en est pas vraiment une, cela pourrait avoir l'effet inverse. Si vous me le

INTERPELLATIE VAN DE HEER JONATHAN DE PATOUL

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TERRITORIALE ONTWIKKELING EN STADSVERNIEUWING, TOERISME, DE PROMOTIE VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL EN BICULTURELE ZAKEN VAN GEWESTELIJK BELANG,

EN TOT MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

betreffende "de uitbreiding van de Ring".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER TRISTAN ROBERTI,

betreffende "de uitbreiding van de Ring in het Vlaams Gewest en de gevolgen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Zes jaar geleden startte het Brussels Gewest overleg met het Vlaams Gewest over verscheidene projecten ter verbetering van de mobiliteit.*

Tijdens de vorige regeerperiode kwamen die besprekingen onder druk te staan. Vlaanderen weigerde om een pendelparking op zijn grondgebied aan te leggen en in de uitbreiding van het Brabantnet zit nauwelijks vooruitgang.

Voorts is er de uitbreiding van de Ring. Vlaanderen wil het noordelijke deel daarvan snel uitbreiden om de files weg te werken. De Brusselse regering liet

permettez, je vais donc d'abord m'informer avant de vous donner une réponse.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. JONATHAN DE PATOUL

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU TOURISME, DE LA PROMOTION DE L'IMAGE DE BRUXELLES ET DU BICULTUREL D'INTÉRÊT RÉGIONAL,

ET À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant "l'élargissement du ring".

INTERPELLATION JOINTE DE M. TRISTAN ROBERTI,

concernant "l'élargissement du ring en Région flamande et l'impact de celui-ci sur la Région de Bruxelles-Capitale".

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Il y a plus de six ans déjà, la Région bruxelloise a entamé des négociations avec la Région flamande sur divers projets ayant pour but d'accroître l'efficacité de la mobilité. Citons le ring, les trams interrégionaux, les parkings de dissuasion, le ring vélo...

Sous la législature précédente, ces négociations se sont tendues. La Flandre a refusé la création d'un parking de dissuasion sur son territoire, et le projet d'extension du réseau Brabant ne progresse guère.

Se pose aussi la question de l'élargissement du ring. En effet, la Flandre souhaiterait décongestionner rapidement ce dernier, en particulier sa portion

in 2018 weten dat ze tegen elke uitbreiding van de Ring gekant is, maar wel opstaat voor een herinrichting of optimalisering.

De Brusselse regering stelde voor om samen met de andere gewesten na te denken over hoe de mobiliteit in en rond Brussel en op en rond de Ring beter kan. Sindsdien zijn er nieuwe regeringen gevormd. In het regeringsakkoord van de Vlaamse regering zijn heel wat betwistbare standpunten te vinden.

Een daarvan betreft de verbreding van de Ring. Dat zou op zo'n manier gebeuren dat de Ring auto's gaat aanzuigen. Daardoor zal het verkeer kortstondig vlotter verlopen, maar vervolgens zal het pijlsnel toenemen, met verstikkende gevolgen voor Brussel en zijn inwoners.

Ik ben gechoqueerd, want dat plan staat volkomen haaks op de maatregelen tegen de gevolgen van de klimaatverandering en op wat nodig is om van de stad een aangename leefomgeving te maken.

Het is op de koop toe een eenzijdige beslissing, die Vlaanderen lijkt te hebben genomen zonder voorafgaand overleg met Brussel. Vlaanderen heeft met andere woorden lak aan de Brusselaars.

Er wordt voortdurend gepraat over de strijd tegen de klimaatopwarming. De Brusselse regering komt met een plan om de mobiliteit te verbeteren, waarbij ze de auto wil terugdringen, het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren en de luchtkwaliteit verbeteren. Luchtvervuiling leidt tot een toename van het aantal overlijdens met 6%. Het Vlaams Gewest speelt met andere woorden met mensenlevens!

Ondertussen probeert Brussel concrete maatregelen te bespreken, zoals een intelligente kilometerheffing. Voor DéFI is het onbegrijpelijk en contraproductief om vast te houden aan een verbreding van de Ring.

Volgt de huidige regering nog steeds het standpunt van de vorige regering?

Wordt er met het Vlaams Gewest opnieuw over de verbreding van de Ring onderhandeld? Zo ja, welk standpunt zal het Brussels Gewest dan verdedigen?

nord, ce que nous pouvons comprendre. Le gouvernement bruxellois a marqué en 2018 son opposition à un quelconque élargissement du ring tout en restant ouvert à d'éventuels travaux de réaménagement ou d'optimalisation. Pour lui, ce débat doit être mené dans un cadre global de négociation sur la mobilité en général. Une discussion sur le seul élargissement du ring n'aurait aucun sens.

Le gouvernement bruxellois propose des réflexions interrégionales sur l'ensemble des moyens pouvant améliorer la mobilité dans et autour de Bruxelles, dans et autour du ring. Depuis lors, des élections ont eu lieu et des gouvernements se sont formés. Du côté flamand, c'est plus récent. Nous avons eu le loisir de prendre connaissance de son accord de majorité et des nombreuses positions polémiques qui y figurent.

Parmi elles, la question de l'élargissement du ring. La position adoptée par la Flandre me choque. Élargir le ring de cette manière, c'est créer un véritable aspirateur à voitures. Si, dans un premier temps, cela peut améliorer légèrement la fluidité du trafic, le nombre de voitures augmentera ensuite très rapidement, de quoi étouffer Bruxelles et les Bruxellois.

Ce projet me choque, parce qu'il va à l'encontre des revendications actuelles, des manifestations pour le climat et des enjeux écologiques. Il va aussi à l'encontre d'une ville agréable à vivre, d'une ville où l'on se sent bien.

Enfin, cette prise de position me choque en raison de son caractère unilatéral. Elle semble avoir été décidée sans aucune discussion ou négociation préalable avec la Région bruxelloise. Les Bruxellois, on s'assied dessus et puis c'est tout !

À l'heure où nous ne cessons d'invoquer le combat contre le réchauffement climatique, à l'heure où le gouvernement bruxellois nouvellement élu nous propose un projet de mobilité ayant pour objectif principal la réduction de l'utilisation de la voiture, l'accroissement de l'utilisation des transports en commun et l'amélioration de la qualité de l'air, j'aimerais rappeler que la pollution est la cause de 6 % de surmortalité en plus. On est donc en train de jouer avec la vie des gens !

Zal de intelligente kilometerheffing worden voorgesteld als oplossing om de files op de Ring weg te werken? Welke mogelijkheden zijn er bij een eventuele blokkering?

(De heer Christophe De Beukelaer, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

En attendant, on discute de mesures concrètes, ou plutôt on essaye de discuter de mesures concrètes, telles que la mise en place d'une taxe kilométrique intelligente. Pour moi, et pour le groupe DéFI, il est inconcevable et contre-productif de persister dans le sens d'un élargissement de ce ring.

Mme la ministre, vu la position du gouvernement flamand sur la question du ring, qui semble très clairement être à l'opposé des objectifs de mobilité tels que définis par la déclaration de politique régionale du gouvernement bruxellois, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Le gouvernement actuel reste-t-il bien en ordre de marche face à la position commune adoptée par le gouvernement précédent ?

La position de l'élargissement du ring, clairement réaffirmée par la Région flamande, fera-t-elle l'objet de nouvelles négociations ? Si oui, quelle sera la position défendue par la Région bruxelloise ?

La question de la taxation kilométrique intelligente sera-t-elle abordée comme une option pour désengorger le ring ? Dans le cas d'un éventuel blocage, quelles options seront-elles envisagées ?

(M. Christophe De Beukelaer, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

De heer Tristan Roberti (Ecolo) *(in het Frans).- De tekst van het als 'ecorealistisch' bestempelde Vlaamse meerderheidsakkoord van 30 september 2019 bevat een aantal punten over de toegang tot Brussel.*

Men houdt vast aan de uitbreiding van de Ring rond ons gewest. Dat is geen nieuw gegeven, maar de nieuwe Vlaamse regering lijkt meer vastberaden dan ooit om de Ring te verbreden, zonder te denken aan de gevolgen voor de Brusselaars.

Indien zij haar plannen verwezenlijkt, zal dat ernstige gevolgen hebben voor de Brusselse bevolking:

M. Tristan Roberti (Ecolo).- Le 30 septembre dernier, les négociateurs flamands de la suédoise bis sont parvenus à un accord de majorité. Ce texte, présenté comme "écoréaliste", comporte de nombreux points sur Bruxelles, relatifs notamment à son accessibilité.

Cet accord confirme la volonté de mettre en œuvre le projet de renforcement de la capacité du ring qui encercle le territoire de notre Région. Cette idée n'est pas neuve, elle est débattue depuis plusieurs années, mais le gouvernement flamand semble plus déterminé que jamais à concrétiser ce projet d'optimisation du ring, sans se préoccuper de son impact sur Bruxelles et ses habitants.

- het milieu en de groene zones nabij de Ring komen nog meer onder druk te staan, denk aan het Natura-2000-gebied en het Laarbeekbos;

- meer mensen zullen met de auto naar Brussel komen. Uit een studie uit 2013 blijkt dat een verbrede Ring tot 54.000 bijkomende voertuigen kan aantrekken; - meer vervuiling en langere files in de stad;

- toenemende luchtverontreiniging, met meer fijnstof en meer aandoeningen van de luchtwegen;

- meer geluidsoverlast;

- enorme verkeersproblemen op de Ring tijdens de werkzaamheden.

De inwoners uit het noordwesten van ons gewest verzetten zich al jaren tegen de uitbreiding, samen met vele verenigingen waaronder Bruxsel'Air. Terecht, want een eventuele uitbreiding zou kwalijke gevolgen hebben voor hun leefomgeving en voor hun gezondheid. Een protestactie in Jette op 25 maart 2018 bracht 700 mensen op de been.

Mevrouw de minister, de lamentabele lucht-kwaliteit in Brussel houdt ernstige, vaak onderschatte gezondheidsrisico's in en jaagt jaarlijks vijftienduizend Belgen vroegtijdig de dood in, waarvan zeshonderd Brusselaars!

Het autoverkeer is één van de boosdoeners. De verbreding van de Ring is geen zaligmakende oplossing. Met bijkomende rijstroken verhoog je de capaciteit en krijg je aanzwellende verkeers-stromen. Dat verschijnsel wordt de Braess-paradox genoemd. Het bekendste voorbeeld is de Katy Freeway, een Texaanse autosnelweg die ondanks een uitbreiding naar 24 rijstroken nog vaak oververzadigd blijkt.

De verbreding van de Ring vormt geen duurzame oplossing voor onze problemen inzake luchtkwaliteit en mobiliteit en staat haaks op onze klimaat- en milieudoelstellingen.

Maatregelen van een andere orde zijn nodig: fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en mettertijd eventueel de overkapping van delen van het Natura-2000-gebied.

Ce projet, s'il voit le jour, aura de graves conséquences pour les Bruxellois, en particulier pour ceux situés à proximité du ring nord :

- en augmentant encore la pression sur l'environnement et les zones vertes situées à proximité du ring, comme la zone Natura 2000 dont fait partie le bois du Laerbeek ;

- en créant un appel d'air qui encouragera un plus grand nombre de personnes à se rendre à Bruxelles en voiture. Une étude de 2013 indique que jusqu'à 54.000 véhicules supplémentaires pourraient être attirés par un élargissement du ring ;

- en favorisant une hausse importante du trafic et de la pollution atmosphérique dans et autour de la capitale et, à terme, des embouteillages encore plus importants ;

- en augmentant la concentration de particules fines qui favorisent l'apparition de maladies respiratoires ;

- en augmentant les nuisances liées au bruit subies par les quartiers riverains ;

- en provoquant d'énormes problèmes de circulation sur le ring pendant la durée des travaux.

Comme vous le savez, les habitants du nord-ouest de la Région ainsi que de nombreuses associations, telles que Bruxsel'Air, se sont fortement mobilisés ces dernières années contre l'élargissement. Et ce de manière bien légitime, puisque la réalisation de celui-ci aurait de lourdes de conséquences tant pour leur environnement que pour leur santé. Rappelons notamment la manifestation qui a réuni, le 25 mars 2018, près de 700 personnes à Jette.

Mme la ministre, vous n'êtes pas sans savoir que la qualité de l'air à Bruxelles est un réel problème de santé publique trop souvent sous-estimé. Ainsi, le trafic automobile contribue fortement à sa détérioration. Chaque année, pas moins de 15.000 Belges, parmi lesquels 600 Bruxellois, décèdent prématurément des suites de maladies liées à la mauvaise qualité de l'air.

Par ailleurs, l'élargissement du ring ne constitue pas une solution optimale pour lutter contre la pression automobile. En effet, il est prouvé

Uw regering kant zich in haar algemene beleidsverklaring tegen de verbreding van de Ring. U pleit voor een hechtere samenwerking tussen de gewesten. Vlaanderen stormt echter vooruit en veronachtzaamt de gevolgen voor de levens-kwaliteit en het welzijn van de inwoners van ons gewest.

Had u al contact met Vlaams minister Lydia Peeters, belast met mobiliteit en openbare werken?

Werd het Brussels Hoofdstedelijk Gewest recent betrokken bij onderzoek of overleg over deze kwestie?

Heeft het gewest de gevolgen onderzocht van de verbreding van de Ring voor de gezondheid en het welzijn van de Brusselaars?

qu'élargir les bandes d'accès contribue à renforcer la capacité d'accueil, ce qui ne fait qu'augmenter le flux de circulation. Ce phénomène porte un nom : le paradoxe de Braess et l'exemple le plus connu à ce jour, pour démontrer ce phénomène, est le cas de la "Katy Freeway", cette autoroute du Texas qui, malgré son élargissement à 24 voies, connaît toujours autant d'embarras de circulation.

Les scénarios d'élargissement du ring ne constituent pas des solutions durables aux problèmes de qualité de l'air et de mobilité que nous connaissons et ils sont incompatibles avec les nombreux objectifs climatiques et environnementaux que notre Région s'est fixés.

Pour répondre à ces enjeux, d'autres mesures, d'une tout autre philosophie, doivent être élaborées pour le ring, telles le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun pour offrir des alternatives, ainsi que, à terme, l'éventuelle couverture de certains tronçons tels que les tronçons proches de zones Natura 2000.

Votre gouvernement a confirmé, à travers sa déclaration de politique générale (DPG), son opposition à un élargissement du ring, ce dont nous nous réjouissons, et il s'est dit favorable à une meilleure coopération interrégionale à ce sujet. Or, à ce jour, il apparaît que la Flandre avance seule sur ce dossier, sans se soucier de son impact sur la qualité de vie et sur le bien-être des habitants de notre Région.

Avez-vous déjà eu un contact à ce sujet avec votre homologue flamande, Mme Lydia Peeters, en charge de la mobilité et des travaux publics ?

La Région de Bruxelles-Capitale a-t-elle été récemment associée à des études ou à des consultations sur ce dossier ?

La Région a-t-elle évalué les conséquences de l'élargissement du ring de Bruxelles sur la santé et le bien-être des Bruxellois ?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik sluit me aan bij mijn collega's. De verbreding van de Ring vormt een nooit geziene aanslag op onze mobiliteit en ons milieu.*

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je partage l'avis de mes collègues sur l'élargissement du ring. Il s'agit d'une ineptie inégalée en termes de mobilité, mais également au niveau environnemental.

Overal ter wereld, ook in Vlaanderen, vooral dan rond Gent en Antwerpen, geldt op ringwegen een maximumsnelheid van zeventig of negentig kilometer per uur. Voor de Ring rond Brussel houdt Vlaanderen vreemd genoeg niet vast aan dat principe. die snelheden werden zelfs nooit uitgeprobeerd, hoewel ze gepaard gaan met vlotter verkeer, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit.

Zouden er op de Ring rond Brussel tests kunnen worden uitgevoerd tegen lagere snelheden? Verdedigt u dit voorstel tijdens uw gesprekken met de Vlaamse overheid, alvorens er onherstelbare schade wordt berokkend met bijkomende rijstroken? Ik moedig u met klem aan om dit standpunt te verdedigen alvorens de Ring wordt heraangelegd.

De heer Arnaud Verstraete (Groen).- Als je de geschiedenis in beschouwing neemt, blijkt dat we uit een kort autotijdperk komen en nu, althans in Brussel, terugkeren naar een stad voor de mensen.

Sommigen houden echter nog vast aan fouten uit het verleden. Het is al overvloedig aangetoond dat meer wegcapaciteit tot meer verkeer leidt. Met een boutade zeggen stedenbouwkundigen dat je obesitas niet kunt bestrijden door de riem te lossen. Files verdwijnen ook niet door de wegcapaciteit uit te breiden, wel integendeel.

We moeten naar minder uitstoot en minder autoverkeer. Ironisch genoeg hebben de studies die de Vlaamse overheid over de verbreding van de Ring heeft laten uitvoeren, dat ook bevestigd. Het enige dat volgens die studies de doorstroming kan verbeteren, is een kilometerheffing. Het is dan ook opmerkelijk dat diezelfde Vlaamse regering afziet van een efficiënte kilometerheffing en vasthoudt aan de nutteloze uitbreiding van de infrastructuur.

We moeten echter de dialoog aangaan en samen vooruitgang boeken. Ik treed de heer Uyttendaele bij wanneer hij zegt dat de plannen voor de uitbreiding van de Ring ook positieve maatregelen bevatten, bijvoorbeeld wat de fiets en het openbaar vervoer betreft. De verkeersveiligheid is ook gebaat met een verlaging van de snelheid.

À ce titre, je voudrais aborder une question plus spécifique : partout dans le monde et singulièrement en Flandre, principalement autour de Gand et d'Anvers, la circulation sur le périphérique est soumise à des limitations de vitesse de 70 ou 90 km/h. Bizarrement, la Flandre ne préconise pas cette solution pour le ring de Bruxelles. Elle n'a même jamais été testée, alors que les gains en matière de fluidité du trafic, de bruit et de qualité de l'air sont indéniables.

Une telle solution pourrait-elle être testée au niveau du ring de Bruxelles ? Pourriez-vous défendre celle-ci dans le cadre de votre concertation avec la Flandre, avant de commettre l'irréparable avec une nouvelle bande ? Je vous incite fortement à défendre cette position, avant que des infrastructures plus importantes soient installées sur ce ring.

M. Arnaud Verstraete (Groen) *(en néerlandais).- Après l'avoir brièvement dédiée à la voiture, nous revenons à une ville pour les gens, du moins à Bruxelles.*

Certains persévèrent toutefois dans les erreurs du passé. Il a déjà été abondamment démontré que l'augmentation de la capacité routière augmente le trafic et ne fait pas disparaître les embouteillages, au contraire.

Nous devons réduire le trafic et les émissions. D'après les études sur l'élargissement du ring réalisées pour les autorités flamandes, seule une taxe kilométrique pourrait améliorer la fluidité. Il est donc étonnant que le gouvernement flamand renonce à celle-ci et persiste à vouloir élargir inutilement l'infrastructure.

Nous devons engager le dialogue et trouver une solution ensemble. Comme M. Uyttendaele, je pense que les plans d'élargissement du ring comportent aussi des mesures positives, notamment concernant le vélo et les transports publics. Une réduction de la vitesse améliore aussi la sécurité routière.

Où en sommes-nous ? Y a-t-il eu une concertation ? Une nouvelle étude est-elle prévue ? Si oui, Bruxelles est-elle favorable à un scénario sans augmentation de la capacité routière ?

Wat is de huidige stand van zaken? Is er overleg geweest? Komt er een nieuwe studie? Zo ja, zal Brussel dan ook staan op een scenario zonder extra wegcapaciteit? Anders heeft het weinig zin om een nieuwe studie te laten uitvoeren en is een goede vergelijking onmogelijk. Kan er sneller vooruitgang worden geboekt met die onderdelen waarover wel een consensus bestaat, zoals de snelheidsverlaging? Die valt eenvoudig in te voeren en zou onmiddellijk impact hebben op de verkeersveiligheid en het milieu. Het Brussels Gewest zou daar in de eerste plaats op moeten aandringen.

Pourra-t-on rapidement avancer sur les parties qui font déjà consensus, comme la réduction de la vitesse ? Elle aurait un impact immédiat sur la sécurité routière et l'environnement. La Région bruxelloise devrait insister sur ce plan.

De heer Youssef Handichi (PTB) *(in het Frans).- Ik begrijp dit debat niet goed. De interpellaties zijn weliswaar interessant, maar volgens mij hebt u alle redenen tot onrust al weggenomen in de plenaire vergadering, mevrouw de minister. Daar zei u immers dat de regering de autodruk in Brussel wil verminderen en dat ze daarom tegen de verbreding van de Ring gekant is. Dat is duidelijk. Bevestigt u dat u tegen de verbreding van de Ring gekant blijft?*

M. Youssef Handichi (PTB).- Je ne comprends pas très bien le débat de ce jour en commission. Les interpellations sont, évidemment, intéressantes, mais je pense que vous avez déjà dissipé toutes ces inquiétudes, Mme la ministre. Je vous ai moi-même interpellée en séance plénière, lors des questions d'actualité, et vous avez répondu : "Comme je l'ai bien expliqué, le but de notre Région reste de diminuer la pression automobile et, dans cet esprit-là, nous nous opposons à l'élargissement du ring". C'est une position assez claire, exprimée devant le parlement. Je ne comprends donc pas pourquoi nous en débattons une fois encore aujourd'hui en commission. L'ancien gouvernement avait pris position par la voix de M. Vervoort et de M. Smet. Vous avez réaffirmé l'opposition à l'élargissement du ring. La confirmez-vous ? Pouvez-vous rassurer l'ensemble des collègues à ce propos ?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Uit een studie blijkt dat een verbreding van de Ring geen oplossing is voor de files en de vervuiling. Meer rijstroken trekken meer auto's aan en veroorzaken op termijn meer files. Als we daar bij rekenen dat de Brusselse regering het aantal toegangswegen tot Brussel wil beperken, is duidelijk dat er niet meteen minder files op de Ring zullen staan.*

De files op de Ring vormen een probleem voor Brussel, want ze wijzen op een onaantrekkelijk en vervuild gewest. De regering moet dan ook meer doen dan zich louter verzetten tegen de verbreding.

Sommige collega's stellen voor om de snelheid op de Ring in te perken. Ik diende tijdens de vorige

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Une étude a prouvé qu'un élargissement du ring n'apportera pas de solution à la congestion et à la pollution. Les bandes supplémentaires auront pour seul effet d'augmenter le nombre de voitures et, à terme, les embouteillages. Je fais ici référence à l'étude mise en avant par mon collègue. Le problème de la congestion sur le ring ira croissant, surtout quand on sait que le gouvernement bruxellois souhaite réduire les voies d'accès à Bruxelles. On ne peut, dès lors, pas imaginer qu'il y aura subitement moins d'embouteillages.

La congestion sur le ring est un vrai problème pour Bruxelles, que ce soit eu égard à l'attractivité de la Région ou à la pollution. Nous devons, nous aussi, nous attaquer à ce problème-là. Nous ne pouvons

regeerperiode al een voorstel in over de adaptive speed limit signs (ASLS). Hoewel de meesten dat een goed idee vonden, werd het niet goedgekeurd.

Ik stelde voor om aan het Vlaams Gewest te vragen om dat systeem in te voeren. De snelheidsbeperking zou daarmee worden aangepast aan de verkeersdrukte, waardoor het verkeer vlotter verloopt en minder vervuilt.

Ik stelde voor om dat systeem ook voor de Brusselse tunnels te gebruiken. Het verheugt me alleszins dat mijn voorstel van destijds, althans het gedeelte over de Ring, nu bijval oogst.

Nieuwe studies zijn volgens mij niet nodig. In de studie die voormalig federaal minister Galant liet uitvoeren, werd de mogelijkheid van dat systeem voor de Belgische snelwegen immers al grondig onderzocht. Daaruit bleek dat het bijzonder goede resultaten oplevert inzake verkeersveiligheid, vervuiling en verkeersdoorstroming. Ik hoop dan ook dat u en de Vlaamse minister van Mobiliteit elkaar kunnen vinden in deze eerste oplossing die de MR voorstelt.

Een tweede oplossing die de MR voorstelt, betreft de afritten van de Ring. Het merendeel van de ongevallen op de Ring wordt veroorzaakt door de slechte afbakening van de afritten. Bestuurders kunnen tot op het moment dat ze echt van de Ring af rijden, nog van rijvak wisselen. In de buurlanden waar dat niet meer kan, is de verkeersveiligheid toegenomen. Het is dan ook een maatregel waarin u zo snel mogelijk moet investeren.

U moet niet wachten tot Vlaanderen de Ring verbreedt. U moet die maatregelen nu nemen! U moet Vlaanderen nu voorstellen om die twee oplossingen te proberen, zodat de files op Ring afnemen en de lucht in Brussel schoner wordt.

(Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op)

pas nous contenter d'affirmer que nous sommes contre l'élargissement du ring, il faut vraiment aller de l'avant.

J'entends certains de mes collègues proposer, avec un certain plaisir, une solution consistant à réduire la vitesse sur le ring. Je tiens à rappeler que, durant la dernière législature, j'ai déposé une proposition fondée sur les signaux routiers de limitation de vitesse variable (ASLS). J'aurais d'ailleurs apprécié que mes collègues en parlent, car ils ont eux-mêmes déclaré qu'il s'agissait d'une excellente proposition, alors qu'ils ont voté contre.

L'idée était de demander à la Région flamande de mettre en place ce système, qui permet de moduler les limitations de vitesse à la baisse et à la hausse en fonction de la congestion, et ainsi de garantir davantage de fluidité et, partant, moins de pollution.

J'avais également fait cette proposition pour les tunnels à Bruxelles. Je suis très heureuse d'entendre que mes collègues soutiennent le volet "ring de Bruxelles" de cette proposition. Je crois sincèrement qu'il faut d'abord mettre en place ce système avant même d'imaginer l'élargissement du ring ou d'en parler. C'est fondamental.

Contrairement à certains, je ne pense pas que de nouvelles études soient nécessaires parce que l'étude réalisée par la ministre Jacqueline Galant, quand elle était chargée de la mobilité, avait approfondi cette possibilité pour les autoroutes en Belgique. En se basant sur cette étude, vous verrez que les résultats sur la sécurité routière, la pollution et la fluidité étaient extrêmement positifs.

Telle est la première solution proposée par le MR. J'espère qu'elle fera l'objet d'un consensus entre vous et votre homologue en Région flamande.

La deuxième solution que nous préconisons concerne les sorties de cette autoroute, donc du ring de Bruxelles. Comme tout le monde le sait, c'est un véritable problème. La plupart des accidents qui ont lieu sur le ring et provoquent des embouteillages sont causés par le balisage exécrable des sorties et la possibilité de changer de bande jusqu'au moment où on emprunte la sortie. Or, l'impossibilité de changer de bande est appliquée dans beaucoup d'endroits du monde. Tous nos voisins ont adopté

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Mevrouw de minister, u draagt een grote verantwoordelijkheid, want u moet ervoor zorgen dat er vanuit Brussel geen enkele dissonante stem te horen is. Laat het duidelijk zijn dat Brussel zich eensgezind tegen de verbreding van de Ring kant.*

Het zou niet goed zijn als daarover verdeeldheid ontstaat. De huidige regering heeft duidelijk gemaakt dat ze geen verbreding van de Ring wil. Dit debat moet echter niet alleen in het Brussels Parlement worden gevoerd, maar ook binnen de Conferentie van Burgemeesters. Een gemeenschappelijk standpunt van de gemeenten zou uw positie tegenover de Vlaamse regering nog versterken.

Tijdens ons bezoek aan de luchthaven gisteren benadrukte de directie het belang van de Ring voor de bereikbaarheid van Brussels Airport. Er zijn echter andere manieren om zich naar de luchthaven te begeven. Ik heb echter nog niets gehoord over maatregelen om pendelaars aan te moedigen om voor alternatieven voor de auto te kiezen wanneer ze naar Brussel komen!

Al jaren neemt de federale regering haar verantwoordelijkheid niet wat het gebruik van de trein betreft, noch inzake de verlenging van

des systèmes qui améliorent la sécurité routière aux sorties d'autoroutes. Cela demande des investissements, mais il est important de les réaliser dès aujourd'hui.

Je sais que, dans le cadre de l'élargissement du ring, la Flandre nourrit l'ambition de s'occuper de ces deux thématiques (ASLS et sécurisation des sorties). Il ne faut surtout pas le faire dans ce cadre-là. Il faut le faire avant, c'est-à-dire maintenant !

Mme la ministre, je vous demande de soutenir ces deux idées de décongestionnement du ring dès aujourd'hui et de les proposer à la Flandre, de façon à désengorger le ring et à permettre à Bruxelles de respirer.

(Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Mme la ministre, votre responsabilité, qui est aussi celle du gouvernement bruxellois, est grande : faire en sorte qu'aucune voix dissonante ne soit entendue au sein de Bruxelles. Plusieurs collègues ont évoqué les conséquences d'un élargissement du ring et de notre positionnement clair en sa défaveur, ce qui doit être souligné. Je pense être quasiment le seul à défendre les habitants du nord-ouest de la Région. Vous et moi sommes originaires de cette partie de Bruxelles et nous savons quelles mobilisations ont déjà eu lieu et qu'elles continueront. J'étais présent le 25 mars.

Je comprends l'intérêt de ce combat, mais il ne serait pas bon d'être divisés sur la question. À l'époque, la Ville de Bruxelles avait montré quelques divergences dans son discours sur l'élargissement du ring. Aujourd'hui, la nouvelle majorité en place s'est clairement opposée à cet élargissement. Il me semble que ce débat n'est pas à porter uniquement au Parlement bruxellois, mais également au niveau de la conférence des bourgmestres. Une position commune pourrait s'y dégager, qui renforcerait également vos démarches auprès du gouvernement flamand.

Pour ce qui est des solutions pour lutter contre la congestion, hier, nous avons visité Brussels Airport et rencontré sa direction, qui évoquait les liaisons avec l'aéroport, notamment par le ring. Mais il

bepaalde openbaarvervoerslijnen buiten Brussel en de aanleg van pendelparkings.

De huidige Vlaamse regering heeft geen respect voor Brussel. Het Brussels Gewest zal dan ook een dialoog moeten afdwingen. Wij zijn democraten en willen constructief aan oplossingen werken.

De oplossingen die de MR voorstelt, mogen dan ook niet zomaar van tafel worden geveegd. De Brusselaars moeten samenwerken om de impact van de vervuiling op hun gezondheid te beperken. De economie komt op de tweede plaats. In ons eigen belang moeten we op zoek naar één allesomvattende oplossing in plaats van naar een reeks kleintjes.

De heer Christophe De Beukelaer (cdH) *(in het Frans).- Ook ik vind dat Brussel zich moet verzetten tegen de uitbreiding van de Ring.*

Wat de alternatieven betreft, zijn de komende maanden van essentieel belang. Elke partij moet haar best doen om eindelijk werk te maken van de fameuze hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, waarin de zesde staatshervorming voorzag. Die dient tenslotte om dit soort problemen op te lossen.

Ondanks de tegenstand zet het Vlaams Gewest zijn plannen door. Over welke juridische middelen beschikt het Brussels Gewest om daar iets tegen te doen?

existe d'autres moyens pour rejoindre l'aéroport et, parmi les solutions apportées par les différents ministres compétents en la matière pour réduire la vitesse sur le ring, je n'ai pas entendu de projet de dissuasion, à l'adresse des navetteurs, de prendre leur voiture pour venir à Bruxelles !

À ce sujet, des responsabilités fédérales n'ont pas été assumées durant des années, et notamment les questions de l'utilisation du train, de la prolongation de certaines lignes de transports en commun en dehors de Bruxelles et de la création de parkings de dissuasion. Tout ceci doit être mis sur la table par la Région bruxelloise.

Actuellement, le gouvernement flamand ne respecte ni n'écoute la Région bruxelloise. Il faut forcer le dialogue, ce qui est bien normal. Nous sommes des démocrates et notre désir est celui d'avancer en étant constructifs.

Il m'apparaît que Mme d'Ursel a avancé des propositions constructives qu'il s'agit de ne pas balayer d'un revers de la main. Nous devons travailler ensemble, en tant que Bruxellois, afin de diminuer l'impact de la pollution sur notre santé et celle de nos enfants ce qui, in fine, est la priorité. Après viennent les questions relatives à l'économie. Il est, par ailleurs, dans notre intérêt de trouver des réponses globales au problème, et non de petites solutions.

M. Christophe De Beukelaer (cdH).- Je souhaite abonder dans le même sens que la majorité de mes collègues sur l'opposition que doivent manifester les Bruxellois à l'égard de l'élargissement du ring. C'est une véritable ineptie.

Par rapport aux alternatives, les mois à venir seront capitaux. Je mettrai à nouveau l'accent sur l'importance, pour chaque parti, de promouvoir cette fameuse Communauté métropolitaine de Bruxelles prévue par la réforme de l'État. Elle n'a toujours pas été mise en œuvre, alors qu'elle est l'outil qui permettrait de régler ou, à tout le moins, de gérer ces grandes questions.

J'ai une question plus spécifique sur les moyens juridiques dont dispose la Région pour empêcher cet élargissement. Je suis effaré de constater que la Région flamande poursuit dans cette voie, malgré

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister *(in het Frans).- Gisteren overlegde ik voor het eerst met de nieuwe Vlaamse minister van Mobiliteit, Lydia Peeters, over de gemeenschappelijke dossiers. Het was een constructief gesprek, ook al zijn we het niet over alles eens.*

We hadden het niet alleen over de Ring, maar ook over het Brabantnet, de tram, het fiets-GEN, de park-and-ride (P+R) en de kilometerheffing. We spraken af dat we elkaar regelmatig voor overleg zullen ontmoeten.

De plannen en het overleg in verband met de Ring, het Brabantnet, de aansluitingen op het fiets-GEN en de P+R-projecten rond Brussel worden gecoördineerd door De Werkvennootschap. Die houdt zich dus niet louter met de werken aan de Ring zelf bezig.

De werken aan het noordelijke deel van de Ring vallen onder een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), dat in verschillende fasen is opgedeeld. Bij die fasen worden Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en perspective.brussels betrokken in die zin dat ze de vergaderingen bijwonen.

Het overleg over het GRUP vindt plaats per zone, met name de zone Wemmel, de zone Vilvoorde en de zone Zaventem. Daarnaast is er specifieker overleg voor meer lokale ingrepen, dat min of meer volgens hetzelfde stramien als het overleg in het kader van het GRUP verloopt.

De eerste consultatiefase over de werken aan het oostelijke deel van de Ring zijn ondertussen gestart. Verscheidene betrokken partijen uit Brussel en Vlaanderen werden daarvoor uitgenodigd.

Uit de besprekingen blijkt dat het Vlaams Gewest een voorontwerp wil opstellen, dat betrekking heeft op het Vierarmen- en het Leonardkruispunt, evenals op het complex van Groenendaal en dat

les refus qu'elle reçoit. Je souhaite donc savoir si nous sommes toujours en capacité de l'arrêter ou si elle pourra passer en force sur des tronçons majeurs du ring.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Un nouveau gouvernement flamand est en place. J'ai eu hier avec la ministre responsable, Mme Lydia Peeters, une première réunion au cours de laquelle nous avons parcouru les dossiers communs dans une atmosphère constructive, même si nous ne sommes pas d'accord sur tous les dossiers.

Nous n'avons donc pas parlé que du ring. Nous avons également abordé des sujets tels que le réseau Brabant (Brabantnet), le tram, le réseau express régional vélo (RER-vélo), le Park and Ride (P+R) ou la taxe kilométrique. Il s'agissait d'une première rencontre, mais nous avons décidé de nous revoir plus souvent afin de chercher des solutions.

S'agissant du projet du ring, il est peut-être important de préciser où en est la Flandre à ce sujet. Les projets et la concertation sur les trois projets relatifs au ring (nord, est et ouest-sud), le réseau Brabant, les liaisons RER-vélo et les projets Park and Ride autour de Bruxelles sont tous pilotés par la Werkvennootschap. Même si le projet a été baptisé "Werken aan de Ring" (Travaux sur le ring), il porte également sur le Park and Ride, les aménagements cyclables et les trams.

Le projet de travaux au ring nord dans son ensemble fait désormais l'objet d'un plan d'exécution spatial de la Région flamande (GRUP). Le GRUP implique différentes étapes dont les noms en néerlandais sont "Startnota", "Procesnota", "Scopingnota", "Voorontwerp van GRUP", "Ontwerp van GRUP" et "Definitieve GRUP", auxquelles sont associés Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement et perspective.brussels. Nous avons été invités aux réunions et nos administrations y prennent part.

La concertation par rapport à ce GRUP est organisée par zone, à savoir une zone Wemmel, une zone Vilvorde et une zone Zaventem. Il existe également une concertation plus spécifique de type "commission communale d'accompagnement" pour les aménagements plus locaux. Cette

aan de Brabantlaan. Op 5 november vindt daarover een vergadering plaats.

Voor de werken aan het zuidwestelijke deel wil Vlaanderen samen met de twee andere gewesten een plan uitwerken. Ik sta positief tegenover die wens om van bij de aanvang samen te werken.

Ten slotte werd Brussel Mobiliteit uitgenodigd om deel te nemen aan de werkzaamheden in het kader van de vervoerregioraad. Dat is een bestuurs- en overlegorgaan voor de vervoerregio rond het Brussels Gewest, waarin de Vlaamse gemeenten en actoren vertegenwoordigd zijn en dat verantwoording aflegt aan de Vlaamse regering.

De samenwerking en de besluitvormingsprocessen rond interregionale kwesties moeten absoluut verbeteren en bij de uitwerking van Good Move op de voorgrond worden geplaatst.

De structuur die Vlaanderen voorstelt, heeft het voordeel dat het overleg en de werkgroepen gecentraliseerd worden, maar die structuur legt uiteraard wel rekenschap af aan de Vlaamse regering. We moeten met andere woorden op zoek naar een manier van werken waarbij ook de Brusselse regering betrokken wordt.

Ten slotte wil ik samen met minister-president Vervoort en de andere regeringsleden het interne overlegproces in het Brussels Gewest verbeteren om ervoor te zorgen dat de regering zo goed mogelijk op de hoogte wordt gehouden van de werkzaamheden van de verschillende werkgroepen en om de samenhang in de acties van de Brusselse agentschappen en operatoren te garanderen.

Het standpunt van deze commissie tegenover de verbreding van de Ring lijkt me unaniem. Dat verheugt me, want het is belangrijk dat alle partijen achter het door het gewest verdedigde standpunt staan.

Vlaanderen bestudeert momenteel drie mogelijke oplossingen in het kader van het milieueffecten-rapport (MER) en van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Die drie mogelijkheden omvatten negen scenario's en tien varianten. In alle scenario's wordt onder meer rekening gehouden met de impact van een verlaging van de snelheid naar 70 of 100 km/u. Uit de onderzoeken zal

concertation suit plus ou moins la même démarche que le GRUP.

En ce qui concerne le projet de travaux sur le ring est, la première phase de consultation a été lancée. Différentes parties prenantes ont été conviées : les communes flamandes, les communes bruxelloises, les communes wallonnes, les entreprises, la population, les opérateurs de transports en commun et des organismes tels que Bruxelles Mobilité, perspective.brussels et Bruxelles Environnement.

Il ressort de ces discussions que la Région flamande souhaite élaborer un projet préliminaire. Une réunion à ce sujet est prévue en ce mardi 5 novembre 2019. Ce projet concerne plus spécifiquement le carrefour et le tunnel des Quatre Bras de Tervueren, le carrefour et le tunnel Léonard, le carrefour et le tunnel Groenendael et le complexe Brabantlaan.

Pour ce qui est du projet de travaux de la partie sud-ouest du ring, la Flandre demande de développer ce projet de concert avec les deux Régions. Je me réjouis de cette volonté de travailler ensemble depuis le début et pas seulement en phase terminale ou en venant se joindre à des projets en cours.

Enfin, Bruxelles Mobilité a été invitée à participer aux travaux organisés dans le cadre du conseil de région de transports (vervoerregioraad), une structure de gouvernance et de concertation basée sur la région de transports autour de la Région bruxelloise. Ce conseil regroupe des communes et des acteurs flamands et fait rapport au gouvernement de la Région flamande.

Une amélioration de la collaboration et de la définition des processus décisionnels sur les questions interrégionales est indispensable et fortement mise en avant dans le processus d'élaboration de Good Move.

Cette structure proposée par la Flandre a le mérite de centraliser les discussions et les groupes de travail relatifs aux projets de mobilité interrégionaux. Le ring n'est donc pas le seul sujet abordé. Néanmoins, cette structure rend logiquement compte au gouvernement flamand. Il faudrait trouver les modalités qui permettront d'inclure les deux gouvernements.

wellicht blijken dat een snelheidsbeperking een gunstig effect heeft. Bij een lagere snelheid verloopt het verkeer immers vlotter en veiliger en het is bovendien beter voor het milieu.

Uiteraard zijn sommige alternatieven beter dan andere. Op dit moment is het echter moeilijk om daar uitspraken over te doen, aangezien de studies nog lopen. Laat het echter duidelijk zijn dat de Brusselse regering niet zal instemmen met het inrichten van bijkomende rijstroken.

Leefmilieu Brussel deed overigens een onderzoek naar de kwestie rond de Ring. Als gevolg daarvan werden in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) aanbevelingen over snelheidsbeperkingen, geluidswallen en andere maatregelen opgenomen die nodig zijn om de hinder van de Ring voor de Brusselaars te beperken.

Het Brussels Gewest eist dat de gewesten tot een overeenkomst komen over de gemeenschappelijke doelstellingen in verband met de ontwikkeling van de Ring, met als basisvoorwaarde dat er gezamenlijke studies moeten worden uitgevoerd. Voor de volgende studies lijkt dat alvast de goede kant op te gaan.

Het project voor het noordelijke deel van de Ring zit in de fase van de wijziging van de bodembestemming en de evaluatie van de effecten daarvan. In dat kader worden de evolutie van het verkeer en de milieueffecten van het project en van de alternatieven onderzocht. Vlaanderen of De Werkvennootschap heeft nog geen oplossing gekozen.

Het principe van de scheiding van lokaal en doorgaand verkeer sluit mogelijk aan bij een aantal doelstellingen van het Brussels Gewest, bijvoorbeeld op het vlak van verkeersveiligheid, op voorwaarde natuurlijk dat de infrastructuur daarvoor niet verbreed wordt.

De grote uitdaging bestaat erin te komen tot een gezamenlijk en samenhangend mobiliteitsbeleid, dat gericht is op een afname van het autogebruik in het gewest, meer rust in de wijken en een specialisering van de netwerken. Daarvoor moet de Ring zijn rol als ringweg rond Brussel kunnen spelen. Uit de studies voor Good Move blijkt dat als er niets veranderd, het verkeer op de Ring met 17%

Enfin, je compte, avec le ministre-président, améliorer les processus de concertation interne en Région de Bruxelles-Capitale en définissant, parallèlement aux processus décisionnels de la Région flamande, des processus et des fonctionnements internes à la Région pour assurer un retour optimal, vers le gouvernement, des réflexions menées dans les différents groupes de travail et assurer une cohérence dans les interventions des administrations et opérateurs bruxellois.

La position de la commission sur l'élargissement du ring de Bruxelles me semble relativement unanime. Je m'en réjouis, car il importe que la position que nous adopterons soit soutenue par l'ensemble des partis et des familles politiques.

La Flandre étudie en ce moment trois pistes de solution baptisées "light", "parallel" et "lateral", dans le cadre d'un rapport sur les incidences environnementales (milieueffectenrapport, MER) et d'une analyse sociale des coûts et bénéfices (maatschappelijke kosten-batenanalyse - MKBA), qui suivent la note de cadrage.

Sont compris dans ces trois pistes neuf scénarios et dix variantes, qui concernent par exemple différentes versions de régulateurs de trafic, le profil longitudinal, la vitesse, etc. Tous les scénarios prennent en compte l'impact d'une réduction de la vitesse à 70 ou 100 km/h. Gageons que les études concluront toutes au bénéfice d'une telle mesure.

Les Pays-Bas ont expérimenté une augmentation de la vitesse jusqu'à 130 km/h, qui a entraîné davantage de changements de vitesse et une hausse du nombre d'accidents. Une diminution de la vitesse ne permet pas de réduire le nombre de voitures, mais a un impact positif sur la fluidité, la sécurité routière et l'environnement.

Il est clair que certaines solutions alternatives étudiées vont davantage dans la bonne direction que d'autres. Pour l'instant, il est difficile de se prononcer à ce sujet car les études n'en sont qu'à leurs débuts. Toutefois, il est clair que nous ne serons pas d'accord avec les scénarios ouvrant la voie à des bandes supplémentaires. D'autres, plus légers, sont en cours d'étude.

zal toenemen. Wordt Good Move uitgevoerd, dan neemt het met 18% toe.

De verkeersstromen scheiden kan dus helpen om, zoals het gewest wil, het verkeer dat nu over bepaalde gewestwegen rijdt, naar de Ring af te leiden. Ook dat principe moet los van de omvang en de capaciteit van de infrastructuur worden bekeken. Wat telt, is de capaciteit van het volledige wegennetwerk. Daarom moeten plannen voor de Ring kaderen in een ruimer mobiliteitsplan voor Brussel en zijn omgeving en blijft een goede samenwerking met het Vlaams Gewest zo belangrijk.

Ik zal bij de regering aandringen op de uitvoering van alle principes uit het ontwerp van Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en het toekomstige mobiliteitsplan, om de multimodale verkeersstromen beter te beheren.

Daarnaast moet het Brussels Gewest binnen een constructief overleg met het Vlaams Gewest een eigen standpunt innemen om ervoor te zorgen dat de visies op de mobiliteitsnetwerken op elkaar zijn afgestemd, om op korte termijn voor fiets-infrastructuur te zorgen, om het Brabantnet uit te werken en om een gepaste heffing voor lichte voertuigen vast te stellen.

Daarnaast moeten we de voorwaarden en begeleidingsmaatregelen bepalen die het project voor iedereen aanvaardbaar moeten maken.

Ik vind het jammer dat de kilometerheffing niet mee in de studies is opgenomen. In Vlaanderen zijn enkele partijen wat dat betreft in de verkiezingsperiode van gedachte veranderd. Ik betreur dat, maar hoop dat we de Vlaamse regering er toch weer van kunnen overtuigen dat de kilometerheffing nodig is. We moeten iets ondernemen, want de files vormen voor zowel Vlamingen als Brusselaars een probleem. Ik kan mij niet voorstellen dat één enkele partij het goed vindt dat de situatie blijft zoals ze is en dat er nog jarenlang files blijven staan.

(verder in het Nederlands)

Met betrekking tot de op- en afritten moeten we inderdaad bekijken hoe we de weefbewegingen

Bruxelles Environnement a produit une analyse sur la question du ring, et le projet du plan régional de mobilité (PRM) contient, dès lors, des recommandations sur les limitations de vitesse, des murs antibruit et d'autres éléments à mettre en place au niveau du ring pour limiter les nuisances pour les Bruxellois.

Concernant le développement du ring, la Région exigera que, dans le cadre d'un nouvel accord de coopération en matière de mobilité ou d'un mémorandum d'entente, les Régions s'accordent sur les objectifs communs relatifs au développement du ring, avec, pour préalable, le fait de mener conjointement les études à ce sujet. Je me réjouis de cette ouverture pour les prochaines études.

Je ne cesse d'affirmer que notre gouvernement est opposé à un élargissement du ring en tant que tel. Je me sens très soutenue par la présente commission à cet égard.

Comme je viens de l'expliquer, le projet sur le ring Nord en est au stade de la modification de l'affectation du sol et de l'évaluation des incidences de celle-ci. C'est dans ce cadre que les évolutions du trafic et les incidences environnementales du projet et de ses solutions alternatives seront étudiées. À ce stade, aucune option n'est encore figée par la Flandre ou par la Werkvennootschap.

Le principe de séparer les flux de circulation locale du trafic de transit tel qu'envisagé actuellement peut avoir du sens et peut rencontrer les objectifs de la Région bruxelloise en matière de sécurité routière, notamment. Il ne signifie pas pour autant l'élargissement de l'infrastructure, mesure à laquelle la Région bruxelloise s'opposera.

L'enjeu est bien de mettre en place une politique de mobilité d'ensemble et cohérente, qui doit viser une diminution de l'utilisation de la voiture dans la Région, mais aussi l'apaisement des quartiers et la spécialisation des réseaux. Pour cela, il importe que le ring joue son rôle de rocade pour Bruxelles. Les études autour de la démarche Good Move ont montré que, si nous ne changeons rien à la situation actuelle, le trafic sur le ring augmentera de 17 % ; l'application du projet Good Move, quant à elle,

kunnen beperken door het verkeer gescheiden te houden.

(verder in het Frans)

Er zijn wel degelijk juridische mogelijkheden om ons te verzetten tegen een verbreding van de Ring. Een deel daarvan ligt immers op Brussels grondgebied en dat verschaft ons een zekere slagkracht.

De beste methode blijft volgens mij echter om samen met Vlaanderen te zoeken naar een oplossing waar beide gewesten zich in kunnen vinden. De Brusselse regering moet uitleggen waarom ze een verbreding onaanvaardbaar vindt en welke aanpassingen voor haar wel kunnen.

Ik wil in de eerste plaats met Vlaanderen overleggen. Juridische stappen zal ik alleen zetten als samenwerken niet lukt.

générera une augmentation de 18 % de ce même trafic.

Le principe de séparer les flux peut rencontrer l'objectif de la Région de reporter sur le ring le trafic qui emprunte des voiries régionales comme la chaussée Romaine. À nouveau, ce principe est à distinguer de la question de la largeur de l'infrastructure ou de sa capacité. La réflexion doit porter sur la capacité du réseau routier dans son ensemble. Il est donc essentiel de maintenir une bonne collaboration avec la Région flamande et d'inscrire un projet sur le ring dans une réflexion métropolitaine sur la mobilité.

Je défendrai auprès du gouvernement l'idée de travailler activement à la mise en œuvre de l'ensemble des principes développés dans le projet de plan régional de développement durable (PRDD) et le futur plan régional de mobilité. L'objectif est d'agir globalement sur la demande en déplacements et de mettre en œuvre les principes de gestion des flux multimodaux, notamment en ce qui concerne l'apaisement des quartiers, la structuration des réseaux de transport public et la requalification des axes de pénétration.

Le second point est de se positionner, dans un dialogue constructif avec la Région flamande, pour assurer les complémentarités des visions sur les réseaux structurants des différents modes et sur les pôles d'échanges à l'échelle métropolitaine ; pour exécuter à court terme les aménagements cyclables, le RER-vélo notamment ; pour créer et exploiter les nouvelles lignes de trams prévues dans le cadre du Brabantnet et pour définir un système de tarification adapté aux véhicules légers - je sais que ce débat est difficile, mais nous allons quand-même continuer à proposer cette solution -.

Il s'agit aussi de définir concrètement les conditions et les mesures d'accompagnement indispensables pour faire en sorte que ce soit un projet acceptable pour tous. Un transfert modal ambitieux, une diminution structurelle de la vitesse, des dispositifs antibruit sont autant de sujets que nous allons mettre sur la table.

Quant aux questions sur la taxe kilométrique, je trouve dommage que le principe ne soit pas repris dans les études. Nous savons que la Flandre n'y est pas très favorable. Des sondages ont été faits à ce

sujet avant les élections, et quelques partis ont changé d'avis durant la période électorale. C'est dommage, et j'espère que nous pourrons à nouveau convaincre la Flandre qu'il faut agir en ce sens. Ne rien faire n'est pas une solution car, comme l'a dit Mme d'Ursel, les embouteillages sont un problème pour les Flamands et les Bruxellois. C'est un problème pour tout le monde, c'est une question d'environnement, de climat, de stress, et aussi une question économique, vu le temps perdu dans les embouteillages. Je ne peux imaginer qu'un seul parti politique puisse accepter que la situation reste telle quelle, et que l'on continue à accepter des embouteillages pendant des années.

(poursuivant en néerlandais)

Concernant les entrées et les sorties, nous devons examiner comment nous pouvons limiter les changements de bandes de circulation en scindant le trafic.

(poursuivant en français)

Concernant les pistes juridiques à notre disposition pour nous opposer à l'élargissement du ring, ayons d'abord à l'esprit qu'une partie du ring se trouve en territoire bruxellois et que nous avons donc des leviers en main !

Des pistes juridiques existent bel et bien, mais la première et la meilleure méthode, selon moi, consiste à se concerter, à essayer de trouver une solution gagnant-gagnant avec la Flandre et à bien expliquer les raisons pour lesquelles un tel élargissement n'est, selon nous, pas acceptable et quelles adaptations du ring nous pourrions accepter, comme la régulation du flux de trafic local ou la réduction de la vitesse.

Le but premier est une bonne concertation. À défaut, et si nous avions besoin de leviers juridiques, nous les actionnerions, évidemment, mais avant, essayons de trouver une manière de travailler ensemble !

De heer Jonathan de Patoul (DéFI) *(in het Frans).- Nagenoeg iedereen heeft bedenkingen bij een verbreding van de Ring.*

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Comme pour les pistes cyclables, je constate qu'il existe ici un consensus quasi général pour remettre en question l'élargissement du ring.

Dit debat behelst meer dan louter de verbreding van de Ring. Het gaat ook over de manier waarop Brussel zich verdedigt tegen de dictaten van andere gewesten, in dit geval het Vlaamse.

Volgens een Europese richtlijn moet een gewest de andere gewesten raadplegen wanneer de uitvoering van een plan of programma op zijn grondgebied aanzienlijke gevolgen kan hebben voor het milieu in die andere gewesten. Overleg is dus duidelijk aangewezen.

Uw positieve antwoord stemt mij tevreden. We moeten meer rekening houden met het milieu. Daarnaast moet iedereen zich in de toekomst in Brussel kunnen verplaatsen. DéFI verzet zich niet tegen werken aan de Ring die verplaatsingen voor iedereen mogelijk maken. De Brusselse kmo's stellen 220.000 mensen te werk, die vlot van en naar hun werk moeten kunnen.

De blokkering rond de kilometerheffing is betreurenswaardig. U kunt op mijn steun rekenen als u er blijft op aandringen, net als voor de oplossingen die u aanhaalde voor de mobiliteit in het algemeen en de Ring in het bijzonder. DéFI is tegen verbreding, maar beseft dat er aanpassingen nodig zijn.

De heer Michaël Vossaert (DéFI) *(in het Frans).- Het stemt mij tevreden dat u met de Brusselse gemeenten wilt samenwerken. In de Conferentie van Burgemeesters zou u steun kunnen vragen voor het standpunt van de regering. Dat zou een gemeenschappelijk Brussels standpunt kracht bijzetten.*

Contrairement à d'autres, je suis très heureux d'avoir pu mener ce débat ici et maintenant. Je pense qu'il va même au-delà de la seule question de l'élargissement du ring. Le mot est peut-être fort, mais il s'agit aussi, selon moi, de savoir comment Bruxelles se défend face au diktat de positions prises par les autres Régions, en l'occurrence la Région flamande.

Je rappelle qu'une directive européenne stipule qu'une Région doit consulter les autres Régions lorsque la mise en œuvre d'un plan ou d'un programme en cours d'élaboration pour son propre territoire est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de ces autres Régions. Il est donc évident qu'il faut s'orienter vers la concertation.

Je me réjouis de vos réponses, très positives. Il faut mieux tenir compte des aspects environnementaux et, demain, tout le monde devra pouvoir circuler à Bruxelles. Nous ne sommes pas opposés au réaménagement ou à d'autres options de travail pour le ring, qui permettraient à chacun de pouvoir réellement circuler. Nous comptons 220.000 emplois de petites et moyennes entreprises sur le territoire bruxellois, qui exigent aussi une mobilité efficace.

Je vous rejoins - et j'insiste - sur la taxe kilométrique intelligente. Le blocage est évidemment regrettable. Si vous pouviez encore en discuter, je vous soutiendrais. Je soutiendrai également toutes les solutions que vous avez évoquées pour la mobilité en général, et le ring en particulier. Si nous sommes contre l'élargissement, il existe néanmoins des travaux à faire ou des options à privilégier pour un éventuel réaménagement.

M. Michaël Vossaert (DéFI).- Je suis satisfait que vous ayez la même volonté de travailler avec les communes bruxelloises. Vous venez de le dire, il ne sert à rien de travailler en ordre dispersé. Dans ce sens, je vous proposais d'aborder la question au sein même de la conférence des bourgmestres, car cela pourrait renforcer notre positionnement au-delà des clivages entre opposition et majorité, et de réunir les partis politiques autour de cette question.

Ik noteer dat u vooruitgang boekt op het gebied van de pendelparkings en dat u in dit dossier streeft naar overleg, want dat is nodig.

- De incidenten zijn gesloten.

J'ai aussi pris bonne note de vos avancées en matière de parkings de dissuasion et du fait que vous adoptez une logique de dialogue, nécessaire dans ce dossier.

- Les incidents sont clos.