

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1995-1996

19 MARS 1996

PROPOSITION DE RESOLUTION

**précisant les mesures nécessaires
à la concrétisation de l'objectif du PRD
prévoyant que 10%
des déplacements mécanisés
en Région de Bruxelles-Capitale
devront se faire à vélo en 2005**

(déposée par Alain ADRIAENS (F),
Jean-Pierre CORNELISSEN (F),
Willem DRAPS (F), Françoise DUPUIS (F),
Robert GARCIA (N), Sven GATZ (N),
Brigitte GROUWELS (N),
Dominique HARMEL (F),
Guy VANHENGEL (N))

Développements

Introduction

Toutes les grandes villes européennes sont confrontées au défi de la mobilité. L'expérience des 40 dernières années nous montre que l'augmentation continue du trafic routier conduit au ralentissement des déplacements et à l'accroissement de la pollution atmosphérique et sonore, situation extrêmement négative pour l'activité économique et la qualité de la vie dans les zones urbaines.

L'expérience nous prouve aussi que l'amélioration du réseau routier, si elle est toujours nécessaire, ne permet pas à elle seule de répondre aux problèmes qui se posent. En effet, les grandes cités européennes ont grandi à travers les siècles et leur structure ne permet pas une extension perpétuelle du réseau routier. Ceci conduirait à détruire totalement leur patrimoine historique et architectural, ce que,

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1995-1996

19 MAART 1996

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**waarbij wordt gepreciseerd
welke maatregelen noodzakelijk zijn
om het doel van het GewOP dat erin bestaat
10% van het gemechaniseerd vervoer
tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren,
concreet te verwezenlijken**

(ingediend door Alain ADRIAENS (F),
Jean-Pierre CORNELISSEN (F),
Willem DRAPS (F), Françoise DUPUIS (F),
Robert GARCIA (N), Sven GATZ (N),
Brigitte GROUWELS (N),
Dominique HARMEL (F),
Guy VANHENGEL (N))

Toelichting

Inleiding

Alle grote Europese steden staan voor de uitdaging van de mobiliteit. De ervaring van de jongste veertig jaar heeft ons geleerd dat de gestage toename van het wegverkeer het verkeer langzamer doet verlopen en de luchtvervuiling en de geluidshinder doet toenemen. Deze toestand is zeer schadelijk voor de economische activiteit en de kwaliteit van het leven in de stedelijke gebieden.

De ervaring leert ons tevens dat de verbetering van het wegennet, die weliswaar altijd noodzakelijk is, op zich geen oplossing is voor de problemen. De Europese grootsteden zijn het resultaat van een eeuwenlange groei en hun structuur laat geen onophoudelijke uitbreiding van het wegennet toe. Dat zou hun historisch en architectonisch erfgoed volledig vernietigen. Hopelijk denkt niemand daar

espérons-le, plus personne n'imagine aujourd'hui. Le rapport sur l'Environnement urbain (1) rédigé par la Commission européenne pour le Conseil et le Parlement rejette d'ailleurs avec force une option aussi anachronique et suicidaire à long terme. Si de nouvelles technologies informatiques de régulation des flux peuvent laisser espérer (mais dans quels délais et à quel prix?) une optimisation de la circulation, cette perspective est trop hypothétique et trop partielle pour être retenue comme suffisante.

Les responsables en matière de déplacements ont donc opté, dans presque toutes les villes importantes pour la modération de la vitesse du trafic et pour le retour à un équilibre plus judicieux entre les différents modes de déplacement. L'analyse scientifique de la mobilité a en effet prouvé que la priorité excessive donnée aux déplacements motorisés individuels dans les années 50 et 60 est à la source de beaucoup des impasses connues aujourd'hui. Le constat est simple: pour permettre au maximum de gens de se déplacer, il faut décourager l'usage du moyen le plus encombrant, la voiture, et favoriser ceux qui prennent le moins de place par personne transportée, les transports en commun, le vélo et la marche.

Ce constat n'est guère original et il est d'ailleurs développé, en d'autres termes, dans le chapitre 13 «Assurer la mobilité à l'échelle de la Région» des lignes de forces du Plan Régional des Déplacements. Les actions prioritaires reprises dans le PRD visent donc à rendre plus attractifs les déplacements en transports en commun, à pied et à vélo.

Nous nous pencherons ici sur le troisième mode de déplacement cité comme devant être encouragé par la politique régionale. En effet, notre capitale connaît en ce domaine un retard énorme. Même si leur nombre a doublé entre 1990 et 1995, les déplacements cyclistes ne représentent que 2% environ des déplacements mécanisés à Bruxelles. Ce chiffre est bien faible face à ceux d'autres villes européennes (Munich 19,7%, Cologne 15,7%, Strasbourg 13%, Amsterdam 40%...). Le PRD définit clairement l'option en la matière: «Un objectif de 10% de parts des déplacements mécanisés réalisés à vélo devrait être atteint pour 2005». Cet objectif est donc un rattrapage timide que peu de dispositions préparent en pratique pour l'instant.

Les difficultés de circulation sont particulièrement intenses dans et autour des métropoles administratives où des dizaines, voire des centaines de milliers de travailleurs se dirigent vers des activités tertiaires extrêmement denses et centralisées. Ceci se vérifie à Bruxelles et aussi à Strasbourg, autre siège des institutions européennes. L'exemple de Strasbourg nous a d'ailleurs en partie inspiré la rédac-

vandaag nog aan. Het verslag over het stadsmilieu dat de Europese commissie voor de Raad en het Parlement opgesteld heeft, verwerpt met klem een dergelijke optie die achterhaald en op lange termijn tot mislukken gedoemd is. De nieuwe computertechnologie voor de regeling van het verkeer laat een verbetering van verkeerssituatie verhoppen (maar op welke termijn en tegen welke prijs?), maar dit vooruitzicht berust te zeer op veronderstellingen en is te onvolledig om als een voldoende oplossing te worden beschouwd.

In bijna alle grote steden wil men de snelheid van het verkeer matigen en wil men opnieuw komen tot een beter evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen. Wetenschappelijk onderzoek van de mobiliteit heeft inderdaad uitgewezen dat de moeilijke situatie van vandaag haar oorsprong vindt in de overdreven voorrang die men in de jaren 50 en 60 aan individueel gemotoriseerd vervoer gegeven heeft. De zaken liggen eenvoudig: wil men zoveel mogelijk mensen in staat stellen zich te verplaatsen, dan moet het gebruik van het hinderlijkste vervoermiddel, namelijk de wagen, ontmoedigd worden, en moeten de vervoermiddelen die het minst plaats innemen per vervoerde persoon, zoals het openbaar vervoer, de fiets, en het lopen, aangemoedigd worden.

Deze vaststelling is zeker niet nieuw en men vindt dit in andere bewoordingen terug in hoofdstuk 12 «Een stedelijk vervoersysteem ontwikkelen naar maat van het Gewest» van het gewestelijk ontwikkelingsplan. De prioritaire acties in het GewOP moeten het openbaar vervoer, de fiets en het lopen dus aantrekkelijker maken.

We zullen het hier hebben over de derde vervoersmodus waarvan gezegd wordt dat hij door het gewestelijk beleid aangemoedigd moet worden. Onze hoofdstad kent op dit vlak inderdaad een enorme achterstand. Ook al is tussen 1990 en 1995 dubbel zo veel gebruik gemaakt van de fiets, toch vertegenwoordigt dit slechts ongeveer 2% van het gemechaniseerde vervoer te Brussel. Dit is zeer weinig in vergelijking met andere Europese steden (München 19,7%, Keulen 15,7%, Straatsburg 13%, Amsterdam 40%...). De optie van het GewOP ter zake is duidelijk: «10% is zeker een realistische doelstelling qua aandeel van de mechaniseerde verplaatsingen die in 2005 met de fiets zullen worden afgelegd.» Dit doel is dus een bescheiden inhaalbeweging waarvoor op het ogenblik maar weinig concrete voorzieningen worden getroffen.

De verkeersmoeilijkheden zijn bijzonder groot op de wegen in en rond administratieve metropolen waarlangs tien- of zelfs honderdduizenden werknemers zich naar hun werk in de geconcentreerde en gecentraliseerde tertiaire sector begeven. Dat is ook het geval in Brussel en in Straatsburg, een andere zetel van de Europese instellingen. Dit voorstel van resolutie is ten dele ingegeven door het

(1) «Livre Vert sur l'Environnement urbain», COM(90) 218 final, Commission des Communautés Européennes, Bruxelles, 27 juin 1990

(1) «Groenboek over het stadsmilieu», COM (90) 218 def, Commissie van de Europese Gemeenschappen, Brussel 27 juni 1990

tion de cette proposition de résolution. En effet, en février 1994, la Communauté urbaine de Strasbourg adoptait une Charte pour le vélo. Aujourd'hui, Strasbourg est citée en exemple et la fluidité et la convivialité des déplacements est un objectif que Bruxelles se doit de rattraper au plus tôt, sous peine d'entendre de plus en plus de voix critiquer l'asphyxie bruxelloise et demander (à juste titre?) un déplacement des activités européennes vers des villes mieux organisées sur le plan des déplacements (les fonctionnaires européens sont proportionnellement plus souvent cyclistes que les autochtones).

La nécessité d'encore pouvoir circuler en ville demain n'est pas la seule raison qui doit nous inciter à prendre des mesures favorables aux déplacements cyclistes. La Belgique a signé la Convention de Rio relative aux changements climatiques, notre Assemblée l'a ratifiée et le plan élaboré par le fédéral pour respecter cet engagement insiste grandement sur la limitation progressive des émissions de CO₂ due à la circulation automobile. La Région bruxelloise devra respecter ses obligations en la matière et le Secrétaire d'Etat à l'Energie devra concrétiser sa promesse d'aller de l'avant en la matière. La politique favorisant les déplacements cyclistes s'inscrit clairement dans ce projet de développement durable.

Quelques vérités à rétablir

Seuls environ 2% des Bruxellois utilisent le vélo pour leurs déplacements quotidiens (même si bien plus le pratiquent en tant que loisir et si la majorité des ménages en possèdent un). Ceci explique en partie un déficit dans la perception des réalités cyclistes: ainsi, une récente polémique sur la création d'une piste cyclable rue de la Loi a permis de constater que les cyclistes quotidiens se sentaient incompris des responsables de l'organisation des déplacements. Il nous paraît donc utile de réaffirmer certains faits allant à l'encontre de quelques préjugés trop communément répandus.

1. Les aménagements cyclistes sont peu coûteux et occupent peu d'espace.

Les experts en circulation cycliste et les usagers du vélo ne souhaitent pas nécessairement des aménagements lourds. Les pistes cyclables sont très dangereuses en ville. Une séparation physique entre la circulation motorisée et les cyclistes n'est souhaitable que dans de rares cas. Les aménagements les plus fréquents que l'on devra prévoir sont des bandes cyclables, des avancées aux carrefours, des traversées signalisées, des contre-sens uniques. Quelques litres de peinture, des panneaux routiers adéquats et une large réflexion préalable aux aménagements seront des investissements ridiculement faibles au regard des coûts exorbitants des autres modes de déplacements. Le budget régional des déplacements est, pour 1995, de 14 milliards

pourbeeld van Straatsburg. De «Communauté urbaine» van Straatsburg heeft in 1994 inderdaad een charter van de fiets goedgekeurd. Vandaag geldt Straatsburg als een voorbeeld. Vlot verkeer en gebruiksvriendelijk vervoer zijn doelstellingen die Brussel ook zo snel mogelijk moet bereiken, zoniet zal het vastlopende verkeer te Brussel steeds meer kritiek krijgen en zal de vraag (terecht?) weerklinken om de Europese activiteiten te verplaatsen naar steden die hun vervoer beter organiseren (de Europese ambtenaren rijden verhoudingsgewijs vaker met de fiets dan de Brusselaars).

Het is niet alleen omdat we ons morgen nog in de stad moeten kunnen verplaatsen dat we maatregelen moeten nemen ten gunste van het fietsverkeer. België heeft het verdrag van Rio inzake klimaatsveranderingen ondertekend. Onze Assemblée heeft die bekrachtigd. Het plan van de federale overheid om deze verbintenis na te leven legt sterk de nadruk op de progressieve beperking van de CO₂-uitstoot als gevolg van het autoverkeer. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal zijn verplichtingen ter zake moeten nakomen en de staatssecretaris belast met energie zal zijn belofte om vooruitgang te boeken concreet gestalte moeten geven. Het beleid om het fietsen aan te moedigen past duidelijk in het kader van dit project van duurzame ontwikkeling.

Enkele rechtzettingen

Slechts 2% van de Brusselaars gebruiken de fiets voor hun dagelijks vervoer (ook al zijn er meer die fietsen in hun vrije tijd en bezitten de meeste gezinnen een fiets). Dat verklaart ten dele het onbegrip voor het fietsverkeer. Zo is onlangs, naar aanleiding van de polemiek over de aanleg van een fietspad in de Wetstraat, gebleken dat de dagelijkse fietsers zich miskend voelen door degenen die verantwoordelijk zijn voor het verkeer. Het lijkt ons dus nuttig bepaalde feiten te herhalen om enkele algemeen verspreide vooroordelen te weerleggen.

1. De voorzieningen voor de fietsers kosten weinig en nemen weinig ruimte in beslag

De deskundigen van het fietsverkeer en de fietsers zelf wensen niet noodzakelijk grote investeringen. De fietspaden zijn zeer gevaarlijk in de stad. Slechts in zeldzame gevallen is het gewenst dat de gemotoriseerde weggebruikers en de fietsers op van elkaar gescheiden stroken rijden. De meest voorkomende voorzieningen die moeten worden getroffen zijn fietsstroken, opstelvakken voor fietsers, van verkeerstekens voorziene oversteekplaatsen, het eenrichtingsverkeer behalve voor fietsers. Enkele liters verf, aangepaste verkeersborden en beraad vooraf zijn belachelijk kleine investeringen in vergelijking met de enorme kosten voor de andere vervoerswijzen. De gewestelijke begroting voor verkeer bedraagt in 1995 14 miljard 856 miljoen

856 millions. Même en retirant les frais communs pour l'administration du département ministériel, la part qui serait théoriquement destinée aux déplacements cyclistes pourrait être de 1,4 milliard (10% des déplacements mécanisés pour 2005). Cependant, les pays les plus motivés en matière de déplacements cyclistes dépensent moins. Une étude allemande fixe les investissements nécessaires à 210 FB par habitant et par an. En Autriche, une étude (2) montre que 500 communes ont dépensé en moyenne 259 FB par habitant en 1992. Extrapolés à la Région de Bruxelles, ces chiffres indiquent que des investissements annuels de 200 à 250 millions de FB par an suffiraient pour que la Région développe une politique cycliste dynamique.

2. La pratique du vélo en ville n'est pas très dangereuse

Le danger pour les cyclistes réside dans la différence de vitesse avec le trafic motorisé. La réduction continue de la vitesse moyenne en ville rapproche les vitesses et fait que les vélos sont bien moins en danger en ville qu'à la campagne. L'argument des dangers de la pollution atmosphérique est erroné. Des études scientifiques (réalisées à Paris notamment) prouvent que l'air respiré par les cyclistes est malgré tout plus pur que celui inhalé par les automobilistes (visage du cycliste à 1,5 m d'«altitude», prise d'air des automobiles à 50 cm, là où stagnent les gaz les plus délétères). Ceci n'enlève rien à la nécessité d'améliorer la qualité de l'air de notre ville, les automobilistes devant être protégés contre leurs propres émanations – de même que les enfants dans leurs poussettes qui, selon les études, sont les plus exposés.

Il reste vrai que les dommages corporels des cyclistes sont trop nombreux (et supérieurs à ceux subis par les automobilistes). Les chiffres sont cependant moins graves que redouté. En 1994, sur 1.692 décès sur place et dans les 30 jours suivant un accident, on dénombrait 133 cyclistes (et 162 piétons). Une analyse détaillée de ces chiffres montre que le nombre de cyclistes tués ou blessés graves est beaucoup plus important en Flandre (14,5% du total) qu'en Wallonie (3,7%) ou à Bruxelles (2,1%). Double cause à cette différence: le nombre de cyclistes et la relative sécurité des cyclistes en ville. On constate aussi que les âges des cyclistes accidentés se concentrent soit avant 19 ans, soit après 70 ans. Ce sont donc des usagers moins habiles qui sont les premières victimes alors que ceux qui sont en âge de conduire un véhicule automobile sont peu touchés. Enfin, l'évolution sur les dernières années est encoura-

frank. Ook na aftrek van de gemeenschappelijke kosten voor de administratie van het ministerieel departement, zou het theoretisch voor het fiets bestemde deel 1,4 miljard bedragen (10% van het gemechaniseerde vervoer voor 2005). Toch geven de landen die het meest aandacht hebben voor het fietsverkeer minder uit. Uit een Duitse studie blijkt dat de noodzakelijke investeringen 210 BEF per inwoner per jaar bedragen. In Oostenrijk (2) heeft een studie uitgewezen dat 500 gemeenten in 1992 gemiddeld 259 BEF per inwoner uitgegeven hebben. Als men deze cijfers extrapoleert kan men stellen dat een bedrag van 200 tot 250 miljoen per jaar voor het Hoofdstedelijk Gewest voldoende zou zijn om een dynamisch gewestelijk fietsbeleid te voeren.

2. Fietsen in de stad is niet erg gevaarlijk

Het verschil in snelheid met de gemotoriseerde weggebruikers vormt een gevaar voor de fietsers. Doordat de gemiddelde snelheid in de stad verlaagt, verkleint het verschil in snelheid en lopen de fietsers minder gevaar in de stad dan op het platteland. Het argument van de gevaren van de luchtvervuiling gaat niet op. Wetenschappelijke studies (onder andere uitgevoerd in Parijs) tonen aan dat de lucht die de fietsers inademen ondanks alles zuiverder is dan de lucht ingeademd door de autobestuurders (de fietser bevindt zich met zijn gezicht op 1,5 meter 'hoogte', maar de luchtaanzuigbuis van de wagens bevindt zich op 50 cm hoogte, waar de giftigste gassen blijven hangen). Dat neemt niet weg dat de kwaliteit van de lucht in onze stad moeten worden verbeterd, want de automobilisten moeten tegen hun eigen uitlaatgassen beschermd worden – net zoals de kinderen in hun buggy, die volgens de studies het sterkst blootgesteld zijn.

De fietsers lopen weliswaar te vaak lichamelijke letsels op (die ook ernstiger zijn dan die van de autobestuurders) maar de cijfers zijn minder verontrustend dan gevreesd. Onder de 1.692 personen die in 1994 ter plaatse zijn omgekomen en binnen 30 dagen na het ongeval zijn overleden, waren er 133 fietsers (en 162 voetgangers). Nader onderzoek van deze cijfers heeft uitgewezen dat het aantal omgekomen of ernstig gewonde fietsers veel hoger is in Vlaanderen (14,5% van het totaal) dan in Wallonië (3,7%) of in Brussel (2,1%). Er is een dubbele verklaring voor dit verschil: het aantal fietsers en de tamelijk grote veiligheid van de fietsers in de stad. Men stelt ook vast dat de verongelukte fietsers meestal jonger zijn dan 19 jaar of ouder dan 70 jaar. Het zijn dus de minst vaardige gebruikers die de eerste slachtoffers zijn, terwijl degenen die oud genoeg zijn om met de wagen te rijden weinig bij ongevallen betrok-

(2) L'enquête de l'Institut pour la planification et la Technique de Vienne montre que 500 communes autrichiennes ont investi, pour les déplacements cyclistes, en moyenne 161 FB en 1990, 202 FB en 1991 et 259 FB en 1992. Pour le stationnement des vélos, les crédits sont passés de 124 FB/hab. en 1990 à 20 FB/hab. en 1992.

(2) Uit de enquête van het Weense Instituut voor Planning en Techniek blijkt dat 500 Oostenrijkse gemeenten op het vlak van de verplaatsingen per fiets in 1990 gemiddeld 161 BF geïnvesteerd hebben, in 1991 202 BF en in 1992 259 BF. Voor de fietsstallingen zijn de kredieten gedaald van 124 BF/inwoner naar 20 BF/per inwoner in 1992.

geante: en 15 ans, le nombre d'accidents a diminué de 11% pour les automobilistes mais de 33% pour les cyclistes (3).

Plusieurs des mesures prônées par la présente résolution ont d'ailleurs pour but la diminution des accidents de cyclistes. Toutefois, un excellent moyen pour protéger les cyclistes serait simplement de faire respecter le code de la route et en particulier, les limitations de vitesse en ville (50 km/h pour mémoire) et le stationnement en double file, très dangereux pour les cyclistes suite aux déboîtements qu'il leur impose. Un entretien correct des voiries (revêtements irréguliers, nids de poule...) améliorerait aussi grandement la sécurité des cyclistes. De petits détails sont parfois importants: ainsi, pourquoi lors des récents travaux rue de la Loi (partie en face du Parlement), n'a-t-on pas refait le marquage des bandes de circulation en prévoyant une surlargeur pour la bande de droite afin que les voitures ne soient pas obligées de frôler les cyclistes pour les dépasser? Une telle attention aux réalités cyclistes, ne nécessitant aucun frais (refaire le marquage des bandes de quelques dizaines de centimètres plus à droite ou à gauche), convaincrerait les cyclistes de l'attitude positive des responsables des voiries à leur égard.

Dans ce chapitre sécurité, il faut évoquer le volonté de certains de protéger les cyclistes contre leur soi-disant «folie» de demander de pouvoir emprunter les sens uniques à contre-sens. Pourtant, pour un cycliste il est moins dangereux de croiser une voiture dans un sens unique que d'y être frôlé par un automobiliste pressé qui veut le dépasser dans le sens autorisé. L'expérience de Bruges est rassurante: de nombreux contre sens uniques ont été autorisés et, entre 1990 et 1992, il y a eu 90% de cyclistes en plus et 36% d'accidents en moins. L'utilisation d'un sens unique en sens opposé à celui permis aux véhicules automobiles est un comportement peu dangereux que pratiquent depuis longtemps de nombreux cyclistes sans que l'on ait pu en déceler des conséquences dans les statistiques d'accidents. Il faut tenir compte du fait que les cyclistes choisissent le chemin le plus court ou le moins accidenté; quand c'est possible, il conviendra donc de ne pas empêcher ce choix par des sens uniques destinés à la circulation automobile.

En conclusion, on peut se référer à une vaste étude (4), réalisée par un médecin anglais, opposant les risques santé subis par les cyclistes (accidents plus nombreux) et les avantages santé enregistrés (pratique régulière d'une activité physique, déplacement moins stressant que d'autres). Cette étude conclut au gain de plusieurs années de vie pour ceux qui se déplacent quotidiennement à vélo.

(3) Ces chiffres et d'autres tout aussi intéressants sont résumés dans un article d'une revue automobile: «Les accidents en statistiques, un dessin vaut mieux...», Touring, p. 51, septembre 1995.

(4) Hillman M., «Cycling and the Promotion of Health», Policy Studies, 1993b, 14.2, pp. 49-58.

ken zijn. De evolutie de jongste jaren is bemoedigend: op 15 jaar tijd is het aantal ongevallen met 11% verminderd voor de automobilisten, maar met 33% voor de fietsers (3).

Verschillende maatregelen in deze resolutie hebben trouwens tot doel de ongevallen met fietsers te verminderen. Toch bestaat de beste en eenvoudigste manier om de fietsers te beschermen erin het verkeersreglement te doen naleven, in het bijzonder de snelheidsbeperkingen in de stad (ter herinnering: 50 km/uur) en het verbod op het dubbel parkeren, dat zeer gevaarlijk is voor de fietsers omdat ze moeten uitwijken. Een goed onderhoud van de wegen (oneffen wegdek, putten...) zou de veiligheid van de fietsers sterk verbeteren. Kleine details zijn soms belangrijk. Waarom heeft men bijvoorbeeld naar aanleiding van de werken die onlangs in de Wetstraat zijn uitgevoerd (gedeelte tegenover het Parlement), bij het markeren van de rijstroken, de rechterstrook niet extra verbreed zodat de wagens niet rakelings langs de fietsers hoeven te rijden? Een dergelijke aandacht voor het fietsverkeer kost niets (markering enkele tientallen centimeter meer naar rechts of naar links) en zou de fietsers overtuigen van de positieve ingesteldheid.

In het kader van de veiligheid willen sommigen de fietsers beschermen tegen het zogenaamd waanzinnig voorstel om in een straat met eenrichtingsvervoer in tegengestelde richting te rijden. Toch is het voor een fietser minder gevaarlijk een wagen in een straat met eenrichtingsverkeer te kruisen dan in dezelfde rijrichting rakelings voorbijgereden te worden door een haastige automobilist. Het experiment te Brugge is hoopgevend: in heel wat straten met eenrichtingsverkeer werd fietsen in tegengestelde richting toegelaten en tussen 1990 en 1992 steeg het aantal fietsers met 90% en daalde het aantal ongevallen met 36%. In de tegengestelde richting rijden in een straat met eenrichtingsverkeer is niet erg gevaarlijk. De fietsers doen het al lang en worden daardoor blijkens statistieken niet in meer ongevallen betrokken. Men moet er rekening mee houden dat de fietsers de kortste weg of de weg in de beste staat nemen. Indien mogelijk, mag men de fietsers niet verhinderen om in een straat met eenrichtingsverkeer in tegengestelde richting te rijden.

Tot slot verwijzen we naar een uitvoerige studie (4) van een Engelse arts die de risico's die de fietsers lopen (meer ongevallen) afweegt tegen de vastgestelde voordelen voor de gezondheid (geregelde fysieke activiteit, minder stress dan met enig ander vervoermiddel...) Deze studie komt tot de slotsom dat wie zich dagelijks met de fiets verplaatst, enkele jaren langer leeft.

(3) Deze en andere al even interessante cijfers zijn te vinden in een artikel van een automobieltijdschrift, 'Les accidents en statistiques, un dessin vaut mieux...' Touring, september 1995, pagina 51.

(4) Hillman M. «Cycling and the Promotion of Health», Policy Studies, 1993b, 14.2 blz. 49-58.

3. *Le relief de Bruxelles n'empêche pas la pratique du vélo*

Zürich a un relief plus accentué que Bruxelles et pourtant les déplacements cyclistes y sont dix fois plus fréquents. L'on trouve aujourd'hui sur le marché des vélos modernes et légers qui permettent à 80% de la population de pratiquer le cyclisme sans autre inconvénient qu'une amélioration de la condition physique.

Signalons par ailleurs que le réseau de 19 itinéraires cyclables prévus à Bruxelles et réalisé par des connaisseurs des réalités cyclistes, tient compte de la topographie de la ville et suit, autant que possible, les courbes de niveau (lignes de crête, fonds de vallée, ponts sur les vallées — comme rue de la Loi...).

4. *Le climat belge permet le cyclisme quotidien*

Contrairement à ce que certains pensent, notre climat tempéré est idéal pour faire du vélo: ni trop chaud ni trop froid. Une étude réalisée il y a quelques années par le GRACQ montre que, lors de déplacements quotidiens domicile/travail, la proportion des jours où un cycliste est réellement gêné par la pluie est beaucoup plus faible qu'on ne le croit. Des vêtements appropriés existent et permettent aux cyclistes de se protéger. Le climat est juste une raison supplémentaire pour demander aux entreprises de prévoir, comme c'est le cas dans d'autres pays, des douches et des vestiaires pour les employés qui viennent au travail à vélo (ou à pied...).

Les obstacles à lever

S'il est des appréhensions injustifiées quant à la possibilité de multiplier par cinq le nombre de cyclistes quotidiens à Bruxelles, il est des obstacles réels qu'il convient de cerner si l'on souhaite réussir l'objectif repris au PRD.

1. Lutter contre le vol

Le vol est une des premières causes de l'abandon des déplacements cyclistes en ville. Après s'être fait voler leur vélo, beaucoup de cyclistes préfèrent prendre une voiture fermée à clef et immatriculée. Ils peuvent l'assurer et ont espoir de la retrouver en cas de vol. Le vol des accessoires du vélo restreint également l'utilisation du vélo en ville. Dans certaines villes comme Amsterdam, le phénomène a pris une telle ampleur qu'il est la principale limite à l'élargissement de l'emploi de la bicyclette et que les autorités ont décidé de prendre des mesures radicales pour lutter contre le vol.

Pour encourager l'usage du moyen de transport qu'est le vélo, il faut donc lutter contre le vol. Ceci peut se faire en prenant les mesures suivantes:

3. *Het reliëf van Brussel maakt het fietsverkeer niet onmogelijk*

In Zürich zijn de hoogteverschillen nog groter dan in Brussel. Toch wordt daar tienmaal meer met de fiets gereden. Vandaag vindt men op de markt moderne en lichte fietsen waarmee 80% van de bevolking probleemloos kan rijden, en tegelijk haar fysieke conditie kan verbeteren.

We wijzen er voorts op dat het netwerk van 19 fietspaden in Brussel uitgewerkt is door mensen die de situatie van de fietser op het terrein kennen. Het netwerk houdt rekening met de topografie van de stad en volgt zoveel mogelijk de hoogtelijnen (kruinlijnen, dalbodem, bruggen over de dalen, zoals de Wetstraat).

4. *In het Belgische klimaat kan dagelijks worden gefietst*

In tegenstelling tot wat sommigen denken, is ons gematigd klimaat ideaal om te fietsen: het is noch te warm noch te koud. Een studie van GRACQ, enkele jaren geleden, toont aan dat de fietser, die zich dagelijks met de fiets naar het werk begeeft op heel wat minder dagen door de regen gehinderd wordt dan men denkt. Er bestaat aangepaste kledij die de fietser beschermt. Het klimaat is slechts een bijkomend argument om, zoals in andere landen, de bedrijven te vragen voor douches en kleedkamers te zorgen voor de werknemers die met de fiets of te voet naar het werk komen.

De hinderpalen die moeten worden weggenomen

Er wordt weliswaar ten onrechte gevreesd dat het niet mogelijk is het aantal dagelijkse fietsers te Brussel te verviervoudigen, maar er bestaan ook reële problemen die onze aandacht verdienen indien we de doelstelling van het GewOP willen bereiken.

1. Strijd tegen de diefstal

De diefstal is een van de eerste redenen waarom er in de stad niet meer gefietst wordt. Eenmaal hun fiets gestolen is, verkiezen heel wat fietsers de auto te nemen die gesloten kan worden en een nummerplaat heeft. Ze kunnen de auto verzekeren en kunnen hopen hem terug te vinden in geval van diefstal. De diefstal van fietsaccessoires beperkt ook het gebruik van de fiets in de stad. In bepaalde steden zoals Amsterdam is het fenomeen zo erg dat het de voornaamste reden is waarom er niet meer met de fiets wordt gereden en dat de overheid beslist heeft radicale maatregelen te nemen om de diefstallen in te dijken.

Om het gebruik van de fiets als vervoermiddel aan te moedigen moet men dus de diefstal bestrijden. Dit kan door de volgende maatregelen te nemen:

- dans les lieux publics, multiplication des points de stationnement sûrs (attaches efficaces, surveillance...);
- dans les lieux privés (travail, logement...), installation de garages à vélos, abrités, sûrs, commodes;
- développement d'un système de marquage obligatoire des vélos limitant sérieusement les possibilités de revente du produit d'un vol;
- changement d'attitude des pouvoirs de police et judiciaires pour que le vol de bicyclette soit considéré comme un véritable délit, entraînant la possibilité de porter plainte avec un minimum d'espoir de résultat, de recherches, de sanctions, de statistiques fiables;
- information des usagers sur la manière d'éviter les vols.

2. Assurer la complémentarité avec les autres modes de déplacement

En ville, le vélo est un mode de déplacement idéal pour les distances comprises inférieures à 10 km. Au-delà de 15 km, il doit pouvoir être combiné avec d'autres modes de déplacement. A cet égard la responsabilité des entreprises de transports publics est importante. La présente motion souhaite donc que la STIB et la SNCB fassent des efforts pour accueillir le public des cyclistes, ce qu'ils font peu jusqu'à présent.

Toutes les gares et tous les arrêts importants de transports en commun doivent donc être équipés de parcs de stationnement pour vélos. La taille de ceux-ci sera adaptée à la fréquentation de la station. Pour répondre aux attentes des utilisateurs actuels et futurs, il faudra prévoir des parkings proches des lieux d'embarquement, protégés du vol et des intempéries. Il existe aujourd'hui de nombreux équipements techniquement corrects, certains range-cyclos étant même fabriqués en Région bruxelloise. Une surveillance de ces sites de stationnement pour vélo est fort utile car même avec des arceaux adaptés et les meilleurs cadenas, des vols sont toujours possibles au moyen d'outils appropriés.

3. Informer les usagers potentiels

Les lignes qui précèdent montrent la pertinence qu'il y a à utiliser le vélo en ville. Et pourtant, seuls 2% des Bruxellois choisissent ce mode de déplacement. En 10 ans, il est certainement possible de multiplier ce nombre par cinq mais il faudra pour ce faire informer largement la population. La prétendue absence de «culture cycliste» dans nos contrées reste le dernier argument de ceux qui résistent à engager une politique pro-cycliste. Les choses changent et le mouvement s'accélère. Certes, des associations de cyclistes s'y emploient avec leurs (trop?) faibles moyens mais il faudra aussi que les autorités publiques jouent le rôle qui est le leur; la Région devra donc «vendre» un

- meer veilige stallingen op openbare plaatsen (efficiënte voorzieningen, toezicht...);
- overdekte, veilige en gemakkelijke fietsstallingen op particuliere eigendommen (werk, woning...);
- invoering van een verplicht merksysteem voor de fietsen dat de doorverkoop van de gestolen fiets zeer moeilijk maakt;
- gewijzigde houding van de politie en het gerecht opdat de diefstal van een fiets als een echt strafbaar feit beschouwd wordt en er aangifte kan worden gedaan met enige hoop op resultaat, onderzoek, straffen, betrouwbare statistieken;
- voorlichting van de gebruikers over hoe diefstal kan worden voorkomen.

2. Voor complementariteit zorgen met de andere vervoermiddelen

In de stad is de fiets een ideaal vervoermiddel voor de afstanden van minder dan 10 km. Voor afstanden van meer dan 15 km moet de fiets met andere vervoermiddelen gecombineerd kunnen worden. Ter zake draagt het openbaar vervoer een grote verantwoordelijkheid. Met deze motie vragen we dus dat de MIVB en de NMBS inspanningen doen om de fietsers op te vangen, wat ze tot op heden weinig hebben gedaan.

Alle stations en alle belangrijke haltes van het openbaar vervoer moeten dus fietsstallingen krijgen, waarvan de grootte afhankelijk zal zijn van het aantal personen dat daar opstapt. Om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de huidige en de toekomstige gebruikers, zal men stallingen moeten aanleggen nabij de opstapplaatsen en zal men ervoor moeten zorgen dat de fietsen niet kunnen worden gestolen en beschermt staan. Er bestaan vandaag ter zake talrijke technisch perfecte voorzieningen; sommige fietsrekken worden zelfs in het Brussels Gewest gefabriceerd. Het zou ook heel nuttig zijn te zorgen voor toezicht op die stallingen, want zelfs met fietsklemmen en de beste hangsloten blijft diefstal mogelijk indien men over het nodige gereedschap beschikt.

3. De potentiële gebruikers voorlichten

Hetgeen voorafgaat onderstreept de pluspunten van het gebruik van de fiets in de stad. Toch maken slechts 2% van de Brusselaars gebruik van dat vervoermiddel. Het is zeker mogelijk dat aantal in tien jaar tijd te verviervoudigen, op voorwaarde dat de bevolking uitvoerig wordt voorgelicht. Dat er in onze contreien geen fietscultuur zou bestaan, is het ultieme argument van degenen die een fietsvriendelijk beleid blijven afwijzen. Er komt echter verandering, en alles komt in een stroomversnelling. De fietsersverenigingen zetten er zich uiteraard met hun (te) geringe middelen voor in, maar ook de overheid zou de rol moeten spelen die haar toekomt. Het Gewest zal dus een van de doelstellin-

objectif qu'elle met en avant dans son propre Plan de Développement.

Le niveau fédéral aura aussi un rôle important à jouer et devra organiser des campagnes de sensibilisation. En particulier, la sécurité des cyclistes pourrait être augmentée si des informations adéquates étaient fournies à tous les utilisateurs du réseau routier. Les émissions relatives à la circulation, telles que «Contact» et «Monsieur Sécurité», initiées par la gendarmerie, tiennent trop peu compte de la réalité cycliste et les seules interventions (nécessaires) incitent les cyclistes à respecter les règles et normes en vigueur. L'éducation et l'information des automobilistes à leur égard est inexistante. Or, combien de conducteurs prennent-ils garde en ouvrant leur portière de vérifier si un cycliste n'arrive pas? Combien savent que le code de la route leur interdit de dépasser un cycliste à moins d'un mètre. Combien ignorent qu'ils sont en infraction s'ils virent à droite devant un vélo qui continue tout droit? Combien d'inconscients se garent en double file ignorant qu'en obligeant les vélos à quitter leur bande de circulation pour s'engager dans celle de véhicules bien plus rapides, ils les exposent à de graves dangers? Combien de piétons connaissent les règles de partage de certains trottoirs avec les cyclistes?

Répondre à ces questions c'est réaliser qu'un effort d'information est urgent. L'Institut Belge de Sécurité Routière (IBSR) est parfaitement compétent pour fournir toutes les informations nécessaires et seule l'ignorance de décideurs (disposant souvent de voitures avec chauffeur) explique le manque de volonté politique de répondre à un besoin pressant.

4. Améliorer l'image du vélo

L'image du pratiquant du vélo est en train de changer. Ce n'est plus le prolétaire sans le sou qui va au boulot à vélo, c'est le jeune cadre dynamique qui veut garder la forme et qui ne désire pas perdre de temps. Les publicistes l'ont compris, il serait temps que les responsables politiques fassent de même.

Il faut aussi faire connaître les retombées positives que le vélo peut avoir sur le secteur économique. Les secteurs liés à la fabrication, l'entretien des vélos et des matériels annexes peuvent profiter du développement des déplacements cyclistes et sont localisés près des utilisateurs c'est-à-dire en ville (cfr document du GRACQ distribué lors de la journée «L'emploi dans tous ses états» organisée par la FGTB).

Les commerçants doivent également prendre conscience de l'intérêt que présente le vélo pour leurs activités. Des études menées dans plusieurs villes (Berne, Munster,

gen die het in zijn ontwikkelingsplan naar voor schuift, moeten 'verkopen'.

Ook voor de federale overheid is een belangrijke rol weggelegd. Zij zal bewustmakingscampagnes op touw moeten zetten. Vooral de veiligheid van de fietsers zou kunnen worden verbeterd indien men alle weggebruikers gepaste informatie zou verschaffen. In de uitzendingen in verband met de verkeersveiligheid, zoals 'Contact' en 'Monsieur Sécurité' (Kijk uit), waartoe de rijkswacht het initiatief heeft genomen, wordt te weinig rekening gehouden met de 'fietsers'. De fietsers worden er alleen toe aangespoord de vigerende regels en normen in acht te nemen. Er is geen sprake van verkeersopvoeding en -voorlichting van de automobilisten in verband met hun gedrag ten opzichte van de fietser. Hoeveel bestuurders letten er op of er geen fietser aankomt, alvorens hun deur te openen? Hoeveel weten dat men volgens het verkeersreglement, wanneer men een fietser inhaalt, meer dan een meter afstand moet houden? Hoeveel weten dat ze een overtreding begaan wanneer ze rechts afslaan voor de neus van een fietser die rechtdoor moet? Hoeveel automobilisten die dubbelparkeren en de fietsers daardoor verplichten hun rijvak te verlaten en gebruik te maken van de stroken voor veel snellere voertuigen, beseffen dat ze hen hierdoor aan grote gevaren blootstellen? Hoeveel voetgangers weten dat ze soms de trottoirs met de fietsers moeten delen?

Hierdoor komt men tot het besef dat voorlichting dringend noodzakelijk is. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) kan alleszins alle nodige informatie verschaffen. Alleen de onwetendheid van de beleidslieden (die dikwijls over een wagen met chauffeur beschikken) verklaart het gebrek aan politieke wil om aan een dringende behoefte te voldoen.

4. Het imago van de fietser verbeteren

Het imago van de fietser verandert. Hij is niet langer de arme proletariër die met de fiets uit werken gaat, maar de yuppie die in goede conditie wil blijven en geen tijd wenst te verliezen. De reclamejongens hebben dat begrepen. Het is tijd dat de beleidslieden dat ook inzien.

Wij moeten ook wijzen op de mogelijke positieve gevolgen van het fietsen voor de economische sector. Zij die te maken hebben met de fabricage, het onderhoud van de fietsen en toebehoren kunnen voordeel halen uit de toenemende belangstelling voor de fiets. Die sectoren zijn gevestigd in de buurt van de gebruikers, d.w.z. in de stad (zie document van de GRACQ, rondgedeeld op de door het ABVV georganiseerde dag over de werkgelegenheid in al haar aspecten).

Ook de handelaars moeten het belang van de fiets voor hun activiteiten inzien. Uit studies in een aantal steden (Bern, Munster, Utrecht), blijkt dat de handelaars in het

Utrecht) montrent que les commerces du centre des villes ont tout intérêt au mode de déplacement cycliste. Les automobilistes préfèrent les grandes surfaces avec vastes parkings de la périphérie, les cyclistes achètent en ville. A Berne, une étude a montré que la «rentabilité-parking» était la plus grande pour les cyclistes (12.000 FS d'achats par m² de parking pour cyclistes, 10.600 FS/m² pour l'automobile, 8.740 FS/m² pour les vélomoteurs).

5. Motiver les entreprises

Les exemples étrangers indiquent qu'une politique pro-cycliste ne peut connaître de succès sans la collaboration des entreprises. Elles doivent prendre conscience de l'intérêt qu'elles ont à soutenir les déplacements cyclistes de leur personnel et les pouvoirs publics peuvent aider à accélérer l'évolution. L'initiative de la Ville de Bruxelles qui demande qu'un emplacement de parking sur 100 soit réservé aux vélos est un bon début.

Les entreprises peuvent soit encourager les déplacements cyclistes des employés, soit les décourager. Sans espérer que toutes seront aussi dynamiques que la firme Ecover qui rétribue 15 F/km ses employés venant au travail à vélo, de multiples mesures incitatives sont possibles:

- prévoir des parkings-vélos (sûrs, abrités...) à l'intérieur de l'entreprise;
- installer des douches et vestiaires pour les employés qui le souhaitent;
- constituer un parc de vélos de service;

Des contacts devraient être pris par les autorités régionales avec les entreprises pour encourager de telles mesures. Certes, il est bien qu'une asbl organise des opérations (Dring-Dring) allant dans ce sens mais il faut que le pouvoir régional s'investisse plus dans cette optique. Bien entendu, ceci implique que le Gouvernement adopte les mesures précitées pour le personnel de sa propre administration.

Conclusion

Cette résolution ne prépare pas une «vélorution». Elle n'entend pas affirmer que le vélo peut résoudre tous les problèmes de circulation en ville. Cependant, ses avantages sont tellement évidents qu'il est certain que le vélo fait partie intégrante de la solution. Déjà aujourd'hui, le vélo peut transporter son utilisateur à une vitesse moyenne de 15 km/h alors que la vitesse moyenne des automobiles à Bruxelles est largement inférieure aux heures de pointe (dont la plage de temps s'élargit de plus en plus). Le cycliste a besoin de fort peu d'espace pour ranger son vélo (son seul problème est de le mettre à l'abri du vol) alors

stadscentrum er alle belang bij hebben dat men zich met de fiets verplaatst. De automobilisten gaan liever naar de grootwarenhuizen met hun grote parkeerterreinen in de randgemeenten; de fietsers doen hun inkopen in de stad. Uit een studie in Bern is gebleken dat de 'parkeerplaats-rendabiliteit' het grootst was voor de fietsers (12.000 Zwitserse frank aankopen per m² fietsstalling tegenover, 10.600 ZF/m² autoparkeerplaats en 8.740 ZF/m² motorfietsstalling).

5. De ondernemingen motiveren

Uit de voorbeelden in het buitenland blijkt dat een fietsvriendelijk beleid niet kan slagen zonder de medewerking van de bedrijven. Ze moeten tot het besef komen dat ze er belang bij hebben om de personeelsleden die zich met de fiets verplaatsen, te steunen. De overheid kan deze evolutie versnellen. Het initiatief van Brussel-Stad, te weten 1 fietsstalling op 100 parkeerplaatsen, is een goede start.

De ondernemingen kunnen hun personeel aanmoedigen of ontraden om zich met de fiets naar het werk te begeven. Zonder te hopen dat alle bedrijven zich even dynamisch zullen tonen als Ecover, dat zijn personeelsleden die met de fiets naar het werk komen een vergoeding van 15 frank per km toekent, zijn er toch een aantal stimulerende maatregelen mogelijk:

- in de onderneming fietsstallingen bouwen (veilig en beschut);
- zorgen voor douches en kleedkamers voor de personeelsleden die dit wensen;
- een 'dienstfietsenpark'.

De gewestelijke overheden zouden de bedrijven moeten aanmoedigen om dergelijke maatregelen te treffen. We kunnen natuurlijk toe dat een vzw initiatieven in die zin neemt (Dring-Dring), maar de overheid moet zich hier meer voor inzetten. Dat houdt uiteraard in dat de Regering de voormelde maatregelen goedkeurt voor het personeel van haar eigen besturen.

Besluit

Deze resolutie bereidt geen 'fietsrevolutie' voor. We willen niet beweren dat de fiets alle verkeersproblemen in de stad kan oplossen. De voordelen van het fietsgebruik zijn echter zo vanzelfsprekend dat het buiten kijf staat dat het fietsgebruik een wezenlijke bijdrage levert tot de oplossing. Nu reeds verplaatst de fietser zich met een gemiddelde snelheid van 15 km/uur, terwijl de automobilist zich tijdens de spitsuren (die alsmat vroeger beginnen en later eindigen) zich veel trager verplaatst. De fietser heeft heel weinig plaats nodig om zijn fiets te stallen (zijn enig probleem bestaat erin zijn fiets te beschermen tegen diefstal),

que beaucoup d'automobilistes doivent chercher longtemps avant de trouver une place libre, souvent fort éloignée de l'endroit où ils se rendent. Dans l'avenir, l'espace libre à Bruxelles ne fera que diminuer et ce ne seront pas les horodateurs qui le multiplieront.

L'on peut, a priori, faire confiance au Gouvernement régional pour mettre en oeuvre les options de son propre Plan Régional de Développement. Ce printemps, il a ainsi subsidié le «5^{ème} colloque international sur les déplacements urbains» dont le thème était les déplacements à vélo et qui s'est tenu à Auderghem le 12 juin. Les actes ⁽⁵⁾ de cette manifestation peuvent fournir maintes informations qui étayeront les arguments avancés ici.

Le Gouvernement bruxellois seul aura bien des difficultés à atteindre l'objectif de 10% des déplacements à vélo en 2005. C'est pourquoi nous avons jugé utile de déposer une résolution par laquelle le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale interpellera tous les acteurs publics concernés afin de leur préciser quelle contribution ils peuvent apporter à cet objectif très souhaitable: rendre vivant à Bruxelles le terme, ô combien signifiant, de vélo-cité.

Alain ADRIAENS (F)
Jean-Pierre CORNELISSEN (F)
Willem DRAPS (F)
Françoise DUPUIS (F)
Robert GARCIA (N)
Sven GATZ (N)
Brigitte GROUWELS (N)
Dominique HARMEL (F)
Guy VANHENGEL (N)

⁽⁵⁾ «Vélos dans la cité, ville de qualité!» documents de séance édités par Inter- Environnement Bruxelles et le BRAL, à l'initiative du Ministère des Travaux Publics de la Région de Bruxelles-Capitale.

terwijl vele automobilisten lang naar een parkeerplaats moeten zoeken, die vaak ver verwijderd ligt van de plaats waarheen ze zich begeven. In de toekomst zal de vrije ruimte in Brussel alleen maar schaarser worden en het zijn niet de parkeerautomaten die voor meer ruimte zullen zorgen.

Wij stellen a priori vertrouwen in de Hoofdstedelijke Regering om de opties vervat in haar eigen gewestelijk ontwikkelingsplan, uit te voeren. In de lente heeft ze aldus het vijfde internationale colloquium over het vervoer in de stad met als centraal thema de fiets gesubsidieerd. Dit colloquium had plaats in Oudergem op 12 juni. De documenten ⁽⁵⁾ van dit colloquium kunnen talrijke gegevens verschaffen die de hier aangevoerde argumenten zullen staven.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering zal het op haar eentje echter heel moeilijk hebben om het doel, namelijk dat tegen het jaar 2005 10 % van alle verplaatsingen met de fiets geschiedt, te bereiken. Wij achten het dan ook nuttig een resolutie in te dienen waarbij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich tot alle betrokken overheidsinstanties zal richten om duidelijk te maken welke bijdrage ze kunnen leveren om van Brussel weer een fietsstad te maken.

⁽⁵⁾ 'Fietsen in de stad, stad op mensenmaat!' uitgegeven door Inter-Environnement Bruxelles en BRAL, op initiatief van de minister belast met Openbare Werken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

PROPOSITION DE RESOLUTION

**précisant les mesures nécessaires
à la concrétisation de l'objectif du PRD
prévoyant que 10%
des déplacements mécanisés
en Région de Bruxelles-Capitale
devront se faire à vélo en 2005**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- considérant que faciliter les déplacements cyclistes pour tous est un moyen adéquat pour améliorer la fluidité des déplacements de tous les citoyens dans notre ville-région et contribuer à y réduire diverses pollutions provenant du trafic automobile;
- considérant que le vélo – outre ses qualités pour l'amélioration de la santé publique – est un mode de déplacement particulièrement adapté aux réalités urbaines vu ses caractéristiques:
 - non polluant;
 - silencieux;
 - économe en énergie et en espace;
 - présentant peu de danger pour les autres utilisateurs;
- approuvant l'option reprise au Plan Régional de Développement qui prévoit que: «un objectif de 10% de part(s) des déplacements mécanisés réalisés à vélo devrait être atteint(e) pour 2005»;

invite toutes les autorités responsables à prendre des dispositions pour traduire dans les faits l'objectif précité et, plus précisément, demande:

aux Gouvernements des Régions flamande, wallonne et bruxelloise

- de se concerter respectivement avec les sociétés De Lijn, TEC et STIB afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celles-ci:
 - développent des parcages sûrs, abrités et accessibles à proximité immédiate des principaux arrêts de leur réseau de transports publics;
 - développent des expériences d'autorisation d'embarquement des vélos dans ses véhicules sur certaines lignes et en dehors des heures de pointe;
 - développent leur information au public sur les mesures qui précèdent;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**waarbij wordt gepreciseerd
welke maatregelen noodzakelijk zijn
om het doel van het GewOP dat erin bestaat
10% van het gemechaniseerd vervoer
tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren,
concreet te verwezenlijken**

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- overwegende dat, indien men het voor iedereen gemakkelijk maakt om zich met de fiets te verplaatsen, het verkeer hiervoor voor alle burgers in ons stadsgewest vlotter zal kunnen verlopen en dat ertoe zal bijdragen allerlei vormen van vervuiling die door het autoverkeer worden veroorzaakt te verminderen;
- overwegende dat de fiets, die niet alleen bijdraagt tot een betere volksgezondheid, een vervoermiddel is dat uitermate geschikt is voor steden, gelet op de eigenschappen ervan, te weten:
 - niet-vervuilend,
 - stil
 - energie- en ruimtebesparend,
 - weinig gevaarlijk voor de andere weggebruikers;
- zich verenigende met de keuze vervat in het gewestelijk ontwikkelingsplan, waarin wordt gesteld dat «10 % zeker een realistische doelstelling is qua aandeel van de gemechaniseerde verplaatsingen die in 2005 met de fiets zullen worden afgelegd»;

vraagt alle bevoegde overheidsinstanties maatregelen te treffen om het voorvermelde doel feitelijk te bereiken, en vraagt in het bijzonder:

aan de Regering van het Vlaamse, het Waalse en het Brussels Gewest

- om respectievelijk met de MIVB, de TEC en De Lijn overleg te plegen, teneinde ervoor te zorgen dat deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
 - in de onmiddellijke omgeving van de voornaamste haltes op hun openbaar-vervoernet zorgen voor stallingen die veilig beschut en toegankelijk zijn;
 - experimenten houden waarbij fietsen buiten de spitsuren op sommige lijnen in de rijtuigen mogen worden meegenomen;
 - het publiek over deze maatregelen voorlichten;

au Gouvernement fédéral

- de se concerter avec la SNCB afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci:
 - développe des parages sûrs, abrités et accessibles à proximité immédiate des principaux arrêts de son réseau de transports publics;
 - rende aisé et bon marché le transport des vélos sur ses lignes;
 - développe des services de location de vélos dans les principales gares bruxelloises;
 - développe son information au public sur les mesures qui précèdent;
- d'introduire des modifications du code de la route facilitant les déplacements cyclistes;
- d'organiser, avec l'aide de la gendarmerie et de l'Institut belge de Sécurité routière (IBSR), des campagnes d'information sensibilisant les divers usagers de la route aux spécificités des déplacements cyclistes et incitant les conducteurs à connaître et à respecter les cyclistes et piétons;
- d'étudier des mesures fiscales susceptibles d'encourager les déplacements cyclistes pour les trajets domicile-travail;

aux 19 communes bruxelloises

- de tenir compte de l'avantage qu'elles ont à faciliter les déplacements cyclistes et à intégrer cet atout dès la conception de leurs plans communaux de développement et de déplacements et de leurs projets de ppas;
- de prendre les mesures de police favorisant les déplacements des vélos, en particulier les sens uniques bidirectionnels pour les vélos et les avancées aux carrefours;
- de prévoir des investissements pour faciliter la circulation et le stationnement des vélos sur les voiries communales;
- de n'accorder des permis d'urbanisme relatifs à des immeubles à appartements, que s'il est prévu des aménagements collectifs permettant l'entreposage des vélos (et des poussettes d'enfants par la même occasion);
- de n'accorder des permis d'urbanisme relatifs à des immeubles de bureaux ou industriels que si une proportion de un emplacement pour vélo pour dix emplacements pour véhicules automobiles est respectée;

aan de federale Regering

- om overleg te plegen met de NMBS opdat deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
 - in de onmiddellijke nabijheid van de voornaamste haltes op haar net zorgt voor stallingen die veilig, beschut en toegankelijk zijn;
 - het vervoer van fietsen op haar lijnen gemakkelijk en goedkoop maakt;
 - in de voornaamste Brusselse stations zorgt voor fietsverhuurdiensten;
 - het publiek over deze maatregelen voorlicht;
- om het verkeersreglement zo te wijzigen dat men zich gemakkelijker met de fiets kan verplaatsen;
- om in samenwerking met de rijkswacht en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, voorlichtingscampagnes op te zetten waarbij de diverse weggebruikers worden bewustgemaakt van de bijzondere eigenschappen van de fiets als vervoermiddel en waarbij de bestuurders ertoe worden aangespoord de fietsers en de voetgangers te leren kennen en te respecteren;
- om fiscale maatregelen te onderzoeken die de mensen ertoe kunnen aanzetten zich met de fiets naar het werk te begeven;

aan de 19 Brusselse gemeenten

- om rekening te houden met het voordeel dat ze erbij hebben om de verplaatsingen met de fiets te vergemakkelijken en met deze troef rekening te houden in hun gemeentelijke ontwikkelings- en verkeersplannen en in hun ontwerpen van bbp's;
- om de nodige politionele maatregelen te treffen om de verplaatsingen met de fiets te vergemakkelijken, met name het eenrichtingsverkeer behalve voor de fietsers en de opstelvakken voor fietsers op de kruispunten;
- om investeringen te doen om het fietsverkeer op en het stallen van de fietsen langs de gemeentewegen te vergemakkelijken;
- om voor appartementsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te geven indien er collectieve voorzieningen zijn voor het stallen van de fietsen (en tevens de kinderwagens);
- om voor kantoor- of bedrijfsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te geven indien er in één fietsstalling op tien parkeerplaatsen voor wagens wordt voorzien;

- d'adopter, en ce qui concerne les deux points qui précèdent, des règlements d'urbanisme consacrant les règles énoncées ci-dessus;

au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

- de créer dans le budget, à la division 12, programme 3, activité 2, un article précisant les dépenses relatives aux investissements cyclistes;
- de créer dans le budget, à la division 14, programme 4, activité 1, un article précisant les subventions aux communes pour les investissements cyclistes;
- grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2000 les 19 itinéraires cyclistes régionaux repris au PRD;
- en tant que pouvoir subsidiant des communes, de veiller à ce qu'en cas de rénovation des voiries communales comprenant les itinéraires cyclables régionaux, soient prévus les aménagements cyclistes nécessaires;
- de prendre tous les contacts et initiatives nécessaires pour que les entreprises adoptent des politiques favorisant les déplacements cyclistes de leur personnel;
- de mener une politique encourageant l'usage du vélo au sein du personnel de l'administration régionale;
- en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB d'y faire intégrer les préoccupations de sa clientèle cycliste, en particulier dans les domaines du parcage et du transport de vélos.

- om, wat de twee vorige punten betreft, stedenbouwkundige reglementen goed te keuren met inachtneming van voormelde regels;

aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- om in afdeling 12, programma 3, activiteit 2 van haar begroting een artikel op te nemen waarin de uitgaven voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd;
- om in afdeling 14, programma 4, activiteit 1 van haar begroting een artikel op te nemen, waarin de subsidies aan de gemeenten voor investeringen in fietsinfrastructuur worden gepreciseerd;
- om, dankzij die kredieten, tegen het jaar 2000 de in het gewestelijk vervoerplan opgenomen fietstrajecten aan te leggen;
- om er als overheid die subsidies verleent aan de gemeenten, in geval van vernieuwing van de gemeentewegen met gewestelijke fietspaden, voor te zorgen dat de nodige voorzieningen worden getroffen voor fietsers;
- om de nodige contacten te leggen en initiatieven te nemen opdat de bedrijven hun personeel ertoe zouden aanmoedigen zich met de fiets naar het werk te begeven;
- om een beleid te voeren dat het personeel van de gewestelijke administratieve diensten ertoe aanmoedigt de fiets te gebruiken;
- om er als ondertekenaar van het beheercontract met de MIVB, voor te zorgen dat er in dit contract rekening gehouden wordt met de wensen van de reizigers die ook de fiets gebruiken, in het bijzonder met betrekking tot het stallen en vervoeren van de fietsen;
- om een gewestelijke adviescommissie op te richten met de vertegenwoordigers van de fietsersverenigingen, die tot taak zou hebben adviezen uit te brengen over al wat met de fiets verband houdt, onder meer over de plannen voor de aanleg van gewestwegen.

Alain ADRIAENS (F)
 Jean-Pierre CORNELISSEN (F)
 Willem DRAPS (F)
 Françoise DUPUIS (F)
 Robert GARCIA (N)
 Sven GATZ (N)
 Brigitte GROUWELS (N)
 Dominique HARMEL (F)
 Guy VANHENGEL (N)

