

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1996-1997

5 FEBRUARI 1997

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))

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare Werken en
Verkeerswezen

door de heer Claude MICHEL (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: mevr. Françoise Carton de Wiart, de heer Jean-Pierre Cornelissen, mevr. Corinne De Permentier, de heren Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, mevrouwen Françoise Schepmans, Michèle Carthé, de heer Jean Demannez, mevrouwen Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Béghin.

2. Plaatsvervangende leden: de heren Willy Decourty, Denis Grimberghs, Alain Adriaens, Paul Galand.

3. Andere leden: de heren Mohamed Daff, Thierry de Looz-Corswarem, mevr. Françoise Dupuis, de heren Roland Frippiat, Juan Lemmens, Mostafa Ouezekhti, Joseph Parmentier, Guy Vanhengel.

Zie:

Stuk van de Raad:

A-71/1 – (95/96): Ontwerp van ordonnantie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1996-1997

5 FEVRIER 1997

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))

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure,
chargée des travaux publics et
des communications

par M. Claude MICHEL (F)

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: Mme Françoise Carton de Wiart, M. Jean-Pierre Cornelissen, Mme Corinne De Permentier, MM. Willem Draps, Michel Hecq, Claude Michel, Mmes Françoise Schepmans, Michèle Carthé, M. Jean Demannez, Mmes Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, M. Jan Béghin.

2. Membres suppléants: MM. Willy Decourty, Denis Grimberghs, Alain Adriaens, Paul Galand.

3. Autres membres: MM. Mohamed Daff, Thierry de Looz-Corswarem, Mme Françoise Dupuis, MM. Roland Frippiat, Juan Lemmens, Mostafa Ouezekhti, Joseph Parmentier, Guy Vanhengel.

Voir:

Document du Conseil:

A-71/1 – (95/96): Projet d'ordonnance.

I. Uiteenzetting van de eerste ondertekenaar

Hij herinnert eraan dat deze resolutie in augustus 1995 is ingediend. Zelfs in een periode waarin het verkeer gewoonlijk minder druk is, was het verkeer elke dag nagevoel overal gestremd ten gevolge van werken, onder andere op de Sint-Michielslaan. Dat bewees dat het verzadigingspunt bijna bereikt was en dat er dringend moest worden ingegrepen om het tij te doen keren.

In juni en juli is de alarmdrempel inzake ozonvervuiling vaker dan voorheen overschreden. Een opmerkelijke epidemiologische studie van Belgische vorsers toont aan dat, alleen al in België, honderden mensen vroegtijdig zijn gestorven als gevolg van de vervuiling door fotochemische smog 's zomers.

Men moest dus reageren en maatregelen nemen om het gebrek aan evenwicht tussen de vervoerswijzen in Brussel te verhelpen. In het Brussels Gewest is er immers duidelijk te veel autoverkeer. De stad is niet opgewassen tegen de verkeersellende en de luchtvervuiling.

We weten allen dat er op vele vlakken iets moet worden gedaan, maar op één bepaald vlak blijft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ver ten achteren: de indiener van het voorstel heeft het over het fietsverkeer. Met slechts 2% verplaatsingen met de fiets, staat Brussel ver achter op de meeste vergelijkbare steden in een straal van enkele honderden kilometers. De eerste ondertekenaar zegt dat Brussel een belachelijk figuur slaat in vergelijking met niet alleen Duitse, Deense, Vlaamse en Hollandse steden - wat sommigen normaal lijkt - maar ook met Franse en Engelse steden. Dit is niet onvermijdelijk. Het komt doordat de overheid te weinig initiatieven neemt.

De indiener is bijzonder onder de indruk van de dynamische aanpak van onze Europese zusterstad, Straatsburg, die reeds jaren de verkeerssituatie in wat zij haar hypercentrum noemt merkkelijk heeft verbeterd, onder andere door de verplaatsingen met de fiets aan te moedigen. In 1994 heeft Straatsburg een handvest voor de fiets aangenomen. Sedertdien is er heel wat verwezenlijkt. In de Bas-Rhin heeft men 220 km fietspaden aangelegd en in 1995 heeft dit departement 165 miljoen Belgische frank uitgetrokken voor fietspaden, d.i. 10% van de begroting voor de wegeninfrastructuur.

Terwijl de steden overal in Europa maatregelen treffen om het fietsgebruik aan te moedigen, bleef Brussel in de zomer van 1995 bij de pakken zitten. Een van de eerste beslissingen die de nieuwe minister belast met verkeer heeft genomen, was het afvoeren van het weliswaar symbolisch maar niettemin veelbetekenend project voor een fietspad in de Wetstraat. Sedertdien heeft de Regering een ander stand-

I. Exposé du primosignataire

Il rappelle que cette résolution a été déposée en août 1995. Même en cette saison où la circulation est habituellement moins dense, le trafic était chaque jour au bord de la congestion généralisée suite à quelques travaux notamment du côté du boulevard Saint-Michel. Ceci prouvait que la saturation était proche et qu'il fallait agir d'urgence pour renverser la vapeur.

Les Bruxellois venaient de connaître des mois de juin et de juillet au cours desquels les dépassements des taux d'alerte à la pollution par l'ozone avaient été plus nombreux que jamais et une étude épidémiologique remarquable de chercheurs belges démontrait que, rien qu'en Belgique, des centaines de morts prématurées étaient la conséquence de tels épisodes de pollution par le smog photochimique d'été.

Il fallait donc réagir et prendre des mesures pour limiter le déséquilibre entre les modes de déplacements à Bruxelles, puisque de toute évidence, le trafic automobile est excessif en Région bruxelloise et dépasse les capacités de résistance de la ville, résistance à l'engorgement et à la pollution de l'air.

Nous savons tous que les actions à entreprendre sont multiples mais parmi celles-ci, il en est une pour laquelle la Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement en retard: l'auteur de la proposition veut parler des déplacements cyclistes. Avec seulement 2 % des déplacements mécanisés effectués par ce moyen, Bruxelles est largement distancée par la plupart des villes d'importance comparable situées dans un rayon de quelques centaines de kilomètres. Selon le primo-signataire, la Région bruxelloise est ridicule vis-à-vis des cités d'Allemagne, du Danemark, de Flandre ou de Hollande, ce qui paraîtra normal à certains mais elle se fait également distancer par les villes françaises ou anglaises. Pas de fatalité à cela mais surtout le manque d'initiatives des pouvoirs publics.

L'auteur a été particulièrement impressionné par le dynamisme de notre consœur européenne, Strasbourg, qui, depuis quelques années, a notablement amélioré la circulation dans ce qu'elle appelle son hypercentre notamment en favorisant les déplacements à vélo. Une charte pour le vélo a été adoptée en 1994 par la communauté urbaine de Strasbourg et, depuis lors, les réalisations ont suivi. Le Bas-Rhin a réalisé 220 km d'itinéraires cyclables et en 1995 ce département a consacré 165 millions de francs belges au vélo, soit 10 % du budget voiries.

Alors que partout en Europe, les villes bougent et prennent des mesures pour encourager les cyclistes, l'optimisme n'était pas de rigueur à Bruxelles en cet été 1995. Une des premières décisions du nouveau ministre des communications avait été d'enterrer le projet, symbolique certes, mais significatif de piste cyclable rue de la Loi. Depuis lors, les dispositions du gouvernement vis-à-vis du vélo ont changé,

punt ingenomen in verband met de fiets, en de auteur gelooft, ondanks de twijfels, dat zij haar goede bedoelingen in daden zal omzetten.

Hij heeft dus een voorstel van resolutie opgesteld, dat niet alleen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gericht is, maar ook aan alle overheden die in Brussel met het verkeer te maken hebben : gemeenten, maatschappijen voor openbaar vervoer, federale regering... Deze tekst is voorgelegd aan talrijke vertegenwoordigers van verenigingen die zich met het verkeer bezighouden. De vele opmerkingen die hij daarop heeft gekregen, hebben de indiener in staat gesteld de tekst beduidend te verfijnen. Daarna is de tekst bezorgd aan collega's van alle democratische partijen. Door hun opmerkingen kon de tekst van de resolutie nog verbeterd worden en zij hebben deze dan ook medeondertekend.

De weg die deze resolutie moet afleggen, zou bijgevolg heel kort kunnen zijn: met de steun van alle strekkingen in de assemblee, kan zij snel goedgekeurd worden. De indiener zal de andere commissieleden misschien verbazen, ofschoon dat niet zijn bedoeling is. Hij vreest immers dat, ofschoon er vandaag overeenstemming lijkt te bestaan over het aanmoedigen van het fietsgebruik, deze steun oppervlakkig is en enigszins neerbuigend: men gunt de fractie van de hoofdindiener iets, dat bovendien weinig kost.

En ofschoon het juist is dat het aanmoedigen van het fietsgebruik weinig zou kosten, wil dit niet zeggen dat dit geen grote wijzigingen zal teweegbrengen in de wijze waarop de openbare ruimte van het Gewest moet worden geconcipieerd.

We mogen niet vergeten dat, volgens het GewOP, tegen 2005, 10% van de verplaatsingen met de fiets moet geschieden. Dat is veel, en misschien zelfs maar een begin, te oordelen naar de cijfers van andere steden en als men denkt aan de energieschaarste en de energieprijzen over een tiental jaar. Als Brussel met zijn vervoersplan voor de XXIste eeuw succes wil boeken, zal men soms moeilijke herzieningen moeten doorvoeren.

Hij wenst dus niet dat deze bespreking snel afgehandeld wordt omdat de fiets niets kost. Uiteraard kan er een slagvaardig beleid worden gevoerd met investeringen van twee à vijf miljard voor tien jaar. Dat lijkt bijna te weinig en te mooi als men eraan denkt hoeveel tientallen miljarden het GEN zou kosten. Hij wenst dus dat de commissie de nodige tijd besteedt aan de vervoersproblematiek van de stad en dat, als wij al degenen waarop deze resolutie betrekking heeft, een boodschap willen sturen, we dit moeten doen met kennis van zaken en niet onachtzaam en zonder de verantwoordelijkheid van de goedkeuring ervan te willen dragen.

De eerste ondertekenaar besluit deze korte inleiding door de verwijzen naar de debatten over het GEN. Met een GEN wil men ervoor zorgen dat degenen die naar Brussel komen hun wagen thuis laten. Het kost veel geld doch biedt

du moins en paroles et l'auteur veut croire, malgré les doutes qui le tenaillent, qu'il concrétisera ses vertueuses déclarations.

Il a donc rédigé une proposition de résolution qui s'adressait non seulement au gouvernement de la Région mais aussi à tous les acteurs publics concernés par les déplacements à Bruxelles : communes, entreprises de transports publics, gouvernement fédéral,... Ce texte fut soumis à de nombreux représentants d'associations actives en matière de déplacements et les très nombreuses remarques que l'auteur a reçues en retour ont permis d'améliorer sensiblement le texte. Dans un deuxième temps, des collègues de tous les partis démocratiques furent sollicités, et leur contribution a encore permis d'améliorer la formulation d'une résolution qu'ils ont ensuite accepté de cosigner.

Le parcours de cette résolution pourrait dès lors être simple: fort de l'appui de toutes les tendances de cette assemblee, elle pourrait être rapidement adoptée. L'auteur va peut-être surprendre les autres commissaires mais ce n'est pas ce qu'il souhaite. En effet, si le soutien aux déplacements cyclistes semble faire aujourd'hui l'unanimité, il craint que ce soutien ne soit que superficiel avec une nuance de condescendance : on va faire plaisir au groupe de l'auteur principal, cela ne coûtera pas grand-chose.

Et si c'est vrai que favoriser les déplacements des cyclistes ne coûterait pas grand-chose, cela ne signifie pas qu'il n'impliquera pas des changements profonds dans la manière de concevoir l'espace public dans la Région.

N'oublions pas que c'est 10% des déplacements qui devraient en 2005 être réalisés à vélo selon le PRD. C'est considérable et peut-être seulement un début quand on connaît les chiffres atteints par d'autres villes et que l'on fait un brin de politique-fiction sur la rareté et donc le prix de l'énergie dans une dizaine d'années. Si Bruxelles ne veut pas rater son plan de déplacements du XXIème siècle, des révisions parfois déchirantes devront être faites.

Il ne souhaite donc pas que le débat de cette résolution soit bâclé parce que le vélo ne coûte rien. Certes, une politique dynamique en la matière pourrait être réalisée avec des investissements de deux à cinq milliards en dix ans. Cela paraît presque trop peu et presque trop beau quand on a en mémoire les dizaines de milliards que coûterait un RER. Il souhaite donc que la commission consacre le temps qu'il faudra à cette facette des déplacements en ville et que si nous devons envoyer un message à tous ceux qui sont interpellés par cette résolution, nous devons le faire en connaissance de cause et non pas distraitemment sans assumer les conséquences d'un vote.

Le primosignataire termine cette brève introduction en se référant aux débats sur le RER. Créer à grands frais un RER pour que ceux qui viennent à Bruxelles puissent se passer de la voiture individuelle a l'incontestable avantage

ontegensprekelijk het voordeel dat het de druk van de auto op de stad ontgensprekelijk vermindert. Dat houdt echter ook het gevaar in dat Brusselaars aldus makkelijker zullen verhuizen naar meer aangename wijken en alleen naar de stad terugkeren om er te komen werken. Als we die ontvolking, die zelfs zonder het GEN reëel is, willen voorkomen, moeten we de stad aan haar bewoners teruggeven en aanzienlijk verbeteren. De fiets kan daar wezenlijk toe bijdragen. Als de vereniging PRO-VELO, een van de zeldzame sociale bewegingen die actief is in deze tijd van onverschilligheid vanwege de burger, vandaag intensief lobbyt inzake mobiliteit, is dat zonder de minste twijfel grotendeels te wijten aan de bekeringsijver van degenen die zich bij hun manier van leven zo goed voelen dat ze de anderen dat gevoel willen laten delen. Opdat degenen die de stap zetten om dagelijks de fiets te nemen morgen talrijker zouden zijn, moeten de overheden tot wie deze resolutie gericht is, inzien dat ze hun verantwoordelijkheid moeten nemen en dat ze, voor één keer, het feit dat er te weinig middelen zijn niet als voorwendsel voor hun schuldige passiviteit zullen kunnen gebruiken.

II. Uiteenzetting van de minister belast met ruimtelijke ordening, openbare werken en vervoer

I. INLEIDING

Beleid inzake mobiliteit in het algemeen en van de "tweewielers" in het bijzonder.

De evenwichtige ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan niet verwezenlijkt worden zonder rekening te houden met de wensen van alle openbare en private actoren.

Hiervan bewust heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op voorstel van de minister beslist om de samenstelling te wijzigen van de "Adviescommissie voor de Studie en de Verbetering van het Openbaar Vervoer", zodat er een betere vertegenwoordiging gewaarborgd wordt van de economische middelen en deze van het verenigingsleven. Een Regeerbesluit heeft deze principes goedgekeurd op 16 februari van dit jaar.

Bij wijze van voorbeeld zijn de volgende verenigingen en de vertegenwoordigers vanuit de economische sector voortaan lid van de "Adviescommissie voor de Studie en de Verbetering van het openbaar Vervoer":

- de Haven van Brussel;
- de Kamer voor Handel en Nijverheid;
- de Koninklijke Automobiëclub van België (KACB);
- Touring Club;
- Pro-Vélo, NOMO en GRACQ.

de diminuer la pression automobile sur la ville. Mais cela comporte aussi le risque de faciliter le départ des Bruxellois qui pourraient ainsi aller vivre dans des quartiers plus agréables tout en venant travailler en ville. Si nous voulons éviter cette fuite des habitants, bien réelle avec ou sans RER, il faut rendre la ville à ses habitants et améliorer considérablement la qualité de la vie dans notre cité. Or, le vélo est un élément essentiel de cette réhabilitation de la ville. Si le lobby Pro-vélo est aujourd'hui un des plus intenses qui existent en matière de mobilité, un des rares mouvements sociaux encore actifs en ces temps de démobilité citoyenne, c'est sans doute dû en grande partie au prosélytisme de ceux qui, ayant adopté un comportement particulier s'en trouvent si bien qu'ils veulent faire partager leur plaisir aux autres. Et pour que soient plus nombreux demain ceux qui feront le pas d'utiliser quotidiennement leur vélo, il faut que les pouvoirs publics interpellés par cette résolution réalisent qu'ils ont des responsabilités, et que, pour une fois, ils ne pourront se réfugier derrière le prétexte du manque de moyens pour justifier un immobilisme coupable.

II. Exposé du ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport

I. INTRODUCTION

Politique en matière de mobilité en général et de «deux-roues» en particulier

Le développement harmonieux de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut être réalisé sans tenir compte des aspirations de l'ensemble des acteurs publics et privés.

Fort de cette constatation, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé, sur la proposition du ministre, de réformer la composition de la «Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics» de manière à assurer une plus grande représentation des milieux économiques et celle du monde associatifs. Un arrêté gouvernemental a donc entériné ces principes le 16 février de cette année.

A titre d'exemple, les associations et les représentants du milieu économique suivants seront désormais membres de la «Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics»:

- le Port de Bruxelles;
- la Chambre de commerce et d'industrie;
- le Royal Automobile Club de Belgique (RACB);
- le Touring club;
- Pro-vélo, Nomo, Gracq.

Door deze nieuwe samenstelling van de Commissie zal er voortaan een ruimer debat kunnen plaatsvinden. In het verleden was er inderdaad enkel sprake van de middelen voor de verbetering van het openbaar vervoer.

De nieuwe Commissie zal haar advies kunnen geven over alle algemene materies inzake de ontwikkeling van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zoals men merkt, zijn de fietsers er ruim vertegenwoordigd. Aldus beschikt Brussel voortaan over een orgaan binnen hetwelk de mobiliteitsproblemen besproken kunnen worden in aanwezigheid van de verschillende actoren die deelnemen aan de ontwikkeling ervan.

Dit past in het raam van de doelstellingen van het Regeerakkoord dat, laat ons eraan herinneren, bepaalt dat voorrang zal gegeven worden aan een aanzienlijke verbetering van de mobiliteit, zodat alle stadsfuncties zich op evenwichtige wijze kunnen ontwikkelen en hun volledige rol kunnen vervullen. Brussel moet haar aantrekkingspunten ten aanzien van andere "concurrerende" steden en gewesten behouden.

Het Regeerakkoord zal eveneens een verantwoordelijk mobiliteitsbeleid invoeren, waardoor het gebruik van de verschillende vervoermiddelen op een ordentelijke wijze kan gebeuren en dit in een optiek van complementariteit. Hetgeen belangrijk blijft voor het wegwerken van de nadelen en de geluidshinder alsook voor de goede doorstroming van het verkeer en de bewoonbaarheid van de wijken.

Dit mobiliteitsbeleid zal uitgewerkt worden op basis van de volgende principes:

- voorrang aan de zwakste weggebruikers, met een bijzondere aandacht voor hun veiligheid;
- voorrang aan het openbaar vervoer;
- volledige controle van het wegverkeer, zowel voor het milieubehoud (vermindering van de CO₂) als voor het bijdragen tot een betere woonomgeving;
- invoeren van een parkeerbeleid dat de pendelaars ertoe aanzet de alternatieve vervoermiddelen te gebruiken, waardoor het straatbeeld hersteld wordt en voorrang wordt gegeven aan de bewoners;
- bevordering van het gebruik van alternatieve niet-vervuilende voertuigen.

Het akkoord bepaalt overigens dat het wegennet, zowel gewestelijk als gemeentelijk, zal moeten worden gemoderniseerd en aangepast. Het doel is te komen tot een vermindering van het doorgaand verkeer in de woonwijken en tot een betere toegang naar de stad, zowel met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets. Dit principe gaat gepaard met de aangepaste inrichtingen.

Cette nouvelle composition de la Commission permettra désormais d'embrasser un plus large débat. En effet, dans le passé, il n'était question que des moyens d'amélioration des transports publics de personnes.

La nouvelle Commission pourra donner son avis sur toutes les matières générales se rapportant au développement de la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. Les cyclistes, on l'a vu, y sont largement représentés. Ainsi, Bruxelles disposera dorénavant d'un organe au sein duquel l'ensemble des problèmes de mobilité pourra être discuté en présence des différents acteurs qui participent au développement de celle-ci.

Ceci s'inscrit dans les objectifs de l'accord du gouvernement qui, rappelons-le, stipule que sera accordée la priorité à une amélioration substantielle de la mobilité, afin que l'ensemble des fonctions de la ville puissent se développer harmonieusement et remplir pleinement leur rôle. Bruxelles doit conserver ses attraits vis-à-vis des autres villes et régions « concurrentes ».

L'accord de gouvernement mettra également en place une politique de mobilité responsable, qui permette l'utilisation raisonnée des différents modes de transport, et ce, dans une optique de complémentarité. Demeure un aspect non moins important et de fluidité du trafic dans le respect de l'habitabilité des quartiers et de la réduction des encombrements et des nuisances.

Cette politique de mobilité sera élaborée sur base des principes suivants:

- priorité aux usagers les plus faibles, avec une attention particulière à leur sécurité;
- priorité aux transports en commun;
- maîtrise globale de la circulation automobile, aussi bien pour sauvegarder le milieu (réduction du CO₂), que pour contribuer à un meilleur environnement pour l'habitat;
- mise en place d'une politique en matière de stationnement qui encourage les navetteurs à utiliser des moyens de transport alternatifs, qui restaure l'image de la rue et donne la priorité aux habitants;
- encouragement de l'utilisation de véhicules non-polluants alternatifs.

L'accord stipule, en outre, que le réseau des voies de communication, tant régional que communal, devra se spécialiser et s'adapter. Le but est de tendre à la réduction du trafic de transit au sein des quartiers résidentiels et à l'amélioration de l'accessibilité de la ville, que ce soit en transports en commun, à pied ou à vélo. Ce principe va, bien entendu, de pair évidemment avec des aménagements adéquats.

Het gebruik van de fiets is voor trajecten van minder dan 5 km een bijzonder snel en interessant vervoermiddel. Het onveiligheidsgevoel dat nu heerst onder de fietsers, kan ongetwijfeld een rem zijn voor het gebruik van dit edel vervoermiddel in het Gewest.

Het Regeerakkoord stelt dat "het Gewest de door het GewOP aangeduide fietsroutes zal aanleggen op weinig bereden wegen (19 fietsroutes zullen worden uitgestippeld voor een totaal van 228 km - zie hieronder) en zal een aangepaste stalling mogelijk maken van de fiets, meer bepaald in de omgeving van de recreatieplaatsen en van alle MIVB-haltes."

Aldus ziet men dat de "Vélo-Cité" één van de bekommernissen is van de Brusselse verkozenen op het vlak van de mobiliteit.

Principes en realiteit waarvan de perswereld soms gewag maakt: zo blokletterde de Vlan onlangs (7/2/96) "la bicyclette remonte le courant de l'estime générale".

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt meer en meer uitgerust met infrastructures ten voordele van de tweewielers. Laat ons als voorbeeld nemen het nieuwe parkeerterrein in de oude inrichtingen van het Zuidstation dat de intermodaliteit moet bevorderen.

II. MAATREGELEN TEN GUNSTE VAN DE FIETS OP MIDDELLANGE TERMIJN

A. Algemene context

a) *De fietsen in het verkeer integreren*

De opvatting op het vlak van fietsinrichtingen en -uitrustingen zijn in de loop van de laatste jaren sterk geëvolueerd. Deze wijzigingen komen vooral voort uit het onderzoek inzake de veiligheid en de doeltreffendheid van de fietspaden, van de nieuwe opvattingen die zich hebben opgedrongen op het vlak van het verkeersbeleid en van het onderzoek inzake het fietsgedrag.

Daarom is er vandaag geen sprake meer van fietspaden, maar wel van fietsroutes. Het is inderdaad zo dat de fietspaden kunnen vervangen worden door andere inrichtingen welke, in talrijke gevallen, een grotere veiligheid kunnen bieden aan hun gebruikers.

b) *Maatregelen en schikkingen die werden genomen voor de trajecten*

Brussel wordt doorkruist door talrijke valleien en vertoont daardoor sterke niveauverschillen. Men zal er dus op toezien dat er rechte trajecten worden uitgestippeld welke de niveauverschillen indachtig zijn.

L'utilisation du vélo est, pour les trajets de moins de 5 km, un moyen de déplacement particulièrement rapide et intéressant. Le sentiment d'insécurité qu'éprouvent actuellement les cyclistes peut constituer un obstacle à l'usage de la Petite Reine dans la Région.

Quant à l'accord de gouvernement, il précise que «La Région réalisera des itinéraires cyclables définis dans le PRD sur des voiries peu fréquentées et aménagées en conséquence (19 itinéraires sont définis totalisant 228 km - voir infra) et favorisera le stationnement adéquat du vélo notamment aux abords des lieux d'animations et de toutes les stations STIB.»

Ainsi, on le voit, le «Vélo-Cité» fait l'une des préoccupations en matière de mobilité des élus bruxellois.

Principes et réalités auxquels le monde de la presse fait parfois écho: ainsi, le Vlan (7/2/96) titrait récemment que «la bicyclette remonte le courant de l'estime générale».

La Région de Bruxelles-Capitale se dote progressivement d'infrastructures favorisant les deux roues. Citons, par exemple, le nouveau parking prévu dans les aménagements de la gare du Midi, visant à renforcer l'inter-modalité.

II. MESURES EN FAVEUR DU VÉLO À MOYEN TERME

A. Contexte général

a) *Intégrer les vélos dans la circulation*

La conception en matière d'aménagements cyclables et d'équipements a fortement évolué au cours de ces dernières années. Ces modifications sont essentiellement issues des recherches concernant la sécurité et l'efficacité des pistes cyclables, des nouvelles conceptions qui se sont imposées en matière de gestion de la circulation et de recherches sur le comportement des cyclistes.

C'est pourquoi aujourd'hui il n'est plus question de pistes mais bien d'itinéraires cyclables. En effet, les pistes cyclables peuvent être remplacées par d'autres dispositifs qui, en de nombreuses circonstances, offrent une sécurité plus importante à leurs utilisateurs.

b) *Mesures et dispositions prises en compte pour les tracés*

Bruxelles est traversée par plusieurs vallées et présente de ce fait de fortes dénivellations. On veillera donc à concevoir des trajets directs en tenant compte des dénivellations.

De bewegwijzering zal aangepast worden om rekening te houden met de fietsers en de fietsstallingen bieden hen een bescherming tegen diefstal. De kruispunten zullen zodanig worden opgevat dat de veiligheid van de fietsers wordt verhoogd, door een verzorgde en doeltreffende bewegwijzering van de fietsroutes.

c) De intermodaliteit bevorderen

De complementariteit tussen fiets en openbaar vervoer is een hoeksteen van het gewestelijk beleid. Het sluit aan bij het Europees beleid dat netwerken wil oprichten voor de burgers.

Laten we hierbij vermelden dat de Europese ambtenaren onlangs hun eigen fietsclub hebben opgericht. Velen wonen in Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Etterbeek en zijn o.a. afkomstig uit Nederland en Duitsland waar de fiets veel wordt gebruikt. Velen onder hen verkiezen gebruik te maken van dit vervoermiddel boven een ander.

B. Keuze van de fietsroutes die bij voorrang moeten aangelegd worden

Eerst en vooral bleek de tijd rijp om een strategische bedenking te maken over het traject van de aan te leggen fietsroutes in het Gewest. De context luidt als volgt: Negen-tien fietsroutes waren ter informatie opgenomen in het GewOP, hetgeen een totale aanleg betekent van 228 km. (Bijlage 1: Uittreksel uit het GewOP - Kaart van de 19 fietsroutes).

De keuze van de fietsroutes wordt kracht bijgezet door het aanbod van een individueel vervoermiddel (de fiets) ter vervanging van een ander (de auto), met het openbaar vervoer als aanvulling.

Thans zijn er zes fietsroutes weerhouden om de haalbaarheid ervan te bestuderen (in bijlage: kaart van de zes bij voorrang te bestuderen fietsroutes - 1, 11, 12, 13, 15 en 16).

De keuze van de bij voorrang aan te leggen routes werd bekrachtigd in functie van de volgende principes en vaststellingen:

- de uitbouw van de routes bevorderen welke door de gebieden lopen waar de autowegen verzadigd zijn. Dit verhoogt de slaagkansen om de mensen ertoe aan te zetten de fiets te gebruiken;
- de gebieden in Brussel met verkeersoverlast bevinden zich vooral in het oosten (Europawijk naar de Tervurenlaan toe) en in het zuiden (Ukkel en meer bepaald het gebied van het Terkamerenbos). Bijgevolg zal er voorrang worden gegeven aan deze gebieden;

La signalisation sera adaptée pour tenir compte des cyclistes, tandis que la conception des parkings pour vélo assurera la protection des vélos contre le vol. Par ailleurs, les croisements seront traités de manière à renforcer la sécurité des cyclistes par un balisage soigné et efficace.

c) Favoriser l'intermodalité

La complémentarité entre le vélo et les transports en commun constitue une pierre angulaire de la politique régionale. Elle s'inscrit en cela dans la politique européenne visant à créer des réseaux pour les citoyens.

Notons à ce sujet que les fonctionnaires européens ont récemment créé leur propre association cycliste. Beaucoup résident à Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre et Etterbeek et sont originaires entre autres des Pays-Bas et de l'Allemagne où l'utilisation du vélo est courante. Ils sont aujourd'hui nombreux à préférer ce mode de déplacement à un autre.

B. Choix des itinéraires cyclables à réaliser prioritairement

Avant toute chose, il est apparu opportun de mener une réflexion stratégique sur la définition des itinéraires cyclables à réaliser dans la Région. Le contexte est le suivant: dix-neuf itinéraires sont inscrits à titre indicatif au PRD, ce qui représente un développement total de 228 km (Annexe 1: carte des 19 itinéraires)

Le choix des itinéraires cyclables, est motivé par la volonté d'offrir un moyen individuel de déplacement (le vélo) en remplacement d'un autre (l'auto) ainsi que d'établir la complémentarité avec les transports en commun.

Aujourd'hui, six itinéraires ont été retenus pour étudier leur faisabilité (annexe 3 : carte des six itinéraires à étudier prioritairement - 1, 11, 12, 13, 15 et 16 -).

Le choix des itinéraires à réaliser prioritairement a été dicté en fonction des principes et constatations suivants:

- favoriser la réalisation d'itinéraires traversant les zones saturées par la circulation automobile permet d'obtenir la meilleure probabilité de transfert modal vers le vélo;
- les zones congestionnées de Bruxelles se situent essentiellement à l'est (Espace Bruxelles -Europe étendu vers l'avenue de Tervueren) et au sud (Uccle et particulièrement la zone du Bois de la Cambre). Par conséquent, les priorités seront données à ces zones;

- bij de eerste fase moet men moeilijke parcours vermijden (hellingen, verkeerswegen waar snel gereden wordt).

Vier fietsroutes komen tegemoet aan deze criteria:

- route 13: Sint-Lambrechts-Woluwe - Grote Markt
- route 15: Oudergem - Grote Markt
- route 11: Ukkel (Vivier d'Oie) - Maalbeekvallei - Neder-Over-Heembeek
- route 1: Ukkel (Sint-Job) - Kanaal (Ninoofsepoort).

Fietsroutes 1 en 11 bieden het voordeel gebieden aan te doen waar de verkeersoverlast een doeltreffend openbaar vervoer bemoeilijkt en een vlot autoverkeer in de weg staat.

Op korte termijn daarentegen zijn er andere maatregelen noodzakelijk om het nieuwe begrip "VELO-CITE" te bevorderen alsook de verwezenlijking ervan, met name:

- de verbetering van de combinatie "fiets + openbaar vervoer" door enkele metrostations (de Oostelijke gedeelten van lijn 1) en stations van de NMBS (Ukkel - Calevoet, Schaarbeek, Etterbeek, lijn 26) hier speciaal voor in te richten meer bepaald d.m.v. automatische bewaarplaatsen. Hiervoor zoekt men naar concessies van hetzelfde type als deze die gebruikt worden voor de openbare ondergrondse parkeerterreinen.
- herstellingswerken uitvoeren aan de bestaande fietspaden (de reden: de veiligheid op bepaalde kruispunten).

III. CONCRETE EN GERICHTE MAATREGELEN OP KORTE EN MIDDELLANGE TERMIJN

A. Toelagen aan de fietsclubs

De begeleidende maatregelen van het fietsbeleid omvatten onder andere:

- de informatie aan het publiek;
- de informatie aan de fietsers en hun raadpleging.

1) Informatie aan het publiek

Op initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de operatie DRING DRING op 5 en 8 mei plaatsgevonden. Dit initiatief is genomen met het oog op het

- dans les premières réalisations, il faut éviter un parcours difficile (pentes, voies de circulation rapides).

Quatre itinéraires répondent à ces critères:

(Annexe 2 : carte des itinéraires retenus à réaliser prioritairement)

- itinéraire 13: Woluwe-St-Lambert - Grand-Place
- itinéraire 15: Auderghem - Grand-Place
- itinéraire 11 : Uccle (Vivier d'Oie) -vallée du Maelbeek-Neder-Over-Heembeek
- itinéraire 1 : Uccle (St-Job) - Canal (Porte de Ninove).

Les itinéraires 1 et 11 présentent l'intérêt de desservir des zones où la congestion empêche à la fois d'avoir des transports en commun efficaces et des déplacements en voiture aisés.

A court terme cependant, d'autres actions sont nécessaires pour favoriser le nouveau concept du «VELO-CITE» et sa réalisation, à savoir:

- l'amélioration des possibilités «vélo + transports en commun» en ciblant quelques stations de métro (branches Est de la ligne 1) et de la SNCB (Uccle - Calevoet, Schaarbeek, Etterbeek, ligne 26) par la mise en place de consignes automatiques. A cet effet, des voies de concession sont recherchées, du même type que celles utilisées pour les parkings publics souterrains.
- la réalisation des travaux de réhabilitation de pistes existantes (en cause : les conditions de la sécurité dans certains carrefours).

III. MESURES CONCRÈTES ET PONCTUELLES À MOYEN ET COURT TERME

A. Subventions aux associations cyclistes

Les mesures d'accompagnement de la politique cycliste comprennent entre autres:

- l'information au public
- l'information des cyclistes et leur consultation.

1) Information au public

C'est à l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale que la manifestation Dring-Dring de ces 5 et 8 mai a eu lieu. Cette initiative est menée dans le but d'informer le public

informereren van het publiek en de aanmoediging van de fiets als alternatief vervoermiddel.

2) Informatie aan de fietsers en hun raadpleging

De studie van de verplaatsingen met de fiets werd door het Gewest toevertrouwd aan de vereniging Pro-Vélo als vertegenwoordiger van de fietsers.

B. Stallen van de fietsen

Het Gewest moedigt de aanleg van fietsstallingen aan in de drukke gebieden en in de omgeving van de stations voor openbaar vervoer. Op initiatief van het Gewest werden er reeds vijftig parkeerterreinen (\pm 300 plaatsen) aangelegd op gewestelijk grondgebied en vijftig andere liggen ter studie.

Naast deze initiatieven van het Gewest dient ook melding gemaakt te worden van de gemeentelijke initiatieven en heel in het bijzonder deze van de Stad Brussel die al talrijke fietsstallingen heeft geïnstalleerd.

C. Bedrijfsvervoerplan

In het kader van de bedrijfsvervoerplannen moedigt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de initiatieven aan ter bevordering van het fietsgebruik. Dit vervoermiddel biedt inderdaad een belangrijke economische voordelen aan de ondernemingen zowel op het vlak van parkeerruimte als op het vlak van leasingkosten voor auto's.

De diensten van het bestuur van het CCN beschikken reeds over een echte fietsenstalling met een toegangsk kaart voor de bescherming tegen diefstal en inbraak.

De minister steunt eveneens de vrijwillige initiatieven van vennootschappen als ELECTRABEL en ECOVER die hun personeel dat met de fiets komt werken, een vergoeding schenken per kilometer.

Laten we eveneens de studie vermelden die door de BRTN werd aangevangen over de leasingmogelijkheden van fietsen voor zijn werknemers.

IV. VOORBEHOUD INZAKE HET VOORSTEL TOT WIJZIGING

Het voorstel van resolutie voor de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstelling van het GewOP inzake de verplaatsingen van de fietsers heeft vooral de aandacht van de minister weerhouden wat betreft twee punten, waarover hij enig voorbehoud wenst te hebben.

et de promouvoir le vélo comme mode de déplacement alternatif.

2) Information des cyclistes et leur consultation

L'étude des déplacements à vélo a été confiée par la Région à l'association PRO-VÉLO en tant que représentant des utilisateurs de ce mode.

B. Stationnement des vélos

La Région encourage l'installation de parkings à vélos dans les zones de grande fréquentation et aux abords des gares et stations de transports en commun. A l'initiative de la Région, 50 parkings (\pm 300 places) ont déjà été installés sur son territoire régional et 50 autres sont à l'étude.

En plus de ces initiatives régionales, il faut mentionner les initiatives communales et, tout particulièrement, celles de la ville de Bruxelles qui a déjà installé de nombreux parkings pour vélos sur son territoire.

C. Plan de transport d'entreprises

Dans le cadre des plans de transport d'entreprises, la Région de Bruxelles-Capitale encourage les initiatives en faveur du vélo. En effet, ce mode de déplacement offre d'importants avantages économiques aux entreprises tant en surface de parking qu'en frais de leasing d'automobiles.

Les services de l'administration du Centre des communications Nord bénéficient déjà d'un véritable «parking vélo» avec carte d'accès pour protéger du vol et des effractions.

Le ministre appuie également les initiatives volontaires des sociétés comme ELECTRABEL et ECOVER qui offrent une indemnisation au kilomètre à leurs employés cyclistes.

Citons encore l'étude entamée par la BRTN sur les possibilités de leasing de vélos pour ses employés.

IV. RÉSERVES ÉMISES SUR LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION

La proposition de résolution visant les mesures nécessitant la concrétisation de l'objectif du PRD en matière de déplacements cyclistes a retenu l'attention du ministre principalement sur deux points à propos desquels il tient à émettre quelques réserves.

1. "Er wordt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gevraagd: Dankzij de voormelde begrotingen, tegen het jaar 2000 de 19 gewestelijke fietsroutes te verwezenlijken welke opgenomen zijn in het GewOP."

a) Investeringsplan

Er blijven nog vier jaren over om dit doel te verwezenlijken. Thans worden er zes fietsroutes weerhouden ter studie. Twee fietsroutes zijn voorzien op de begroting van dit jaar en twee andere worden verwezenlijkt voor het eind van de legislatuur. Een ruwe schatting van de noodzakelijke begroting voor de verwezenlijking van de fietsroutes 11, 13 en 15 bedraagt reeds 215 miljoen. De 19 fietsroutes vertegenwoordigen bijgevolg een zeer groot bedrag hetgeen moeilijk te voorzien is op vier jaar. Anderzijds is het door het GewOP vastgestelde doel van 2005 slechts haalbaar in de mate waarin de gemeenten tussenkomen op budgettair vlak.

b) Kenmerken van de door het GewOP geplande fietsroutes

De indiening van dit voorstel schijnt in zijn inleiding de fietsroute van de Wetstraat te steunen. Ten dien einde is het nodig eraan te herinneren dat de fietsroutes van het GewOP maar een indicatief karakter hebben. De noodzaak om de veiligheid van de fietsers te waarborgen veronderstelt haalbaarheidsstudies van de geplande fietsroutes, die ter informatie, werden uitgevoerd in het GewOP. In elk geval zal er geen fietsroute komen in de Wetstraat.

2. "Er wordt aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gevraagd: als ondertekenaar van het beheercontract met de MIVB om er de bekommernissen van haar fietsende klanten in op te nemen, meer in het bijzonder wat betreft het stallen en vervoer van de fietsen."

Geen enkele van deze bepalingen is voorzien in het Beheercontract van de MIVB. Aangezien dit laatste werd goedgekeurd, is het onmogelijk dit te wijzigen. Dit voorstel heeft dus eigenlijk geen nut.

BESLUIT

Het aantal verplaatsingen per fiets in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet sterk toenemen om tegemoet te komen aan de doelstellingen van het Gewest op het vlak van de mobiliteit, van de bevolkingstoename en van een betere gezondheid van haar inwoners. Het is daarom noodzakelijk ervoor te zorgen dat men tegen 2005 een groter aandeel moet verkrijgen van het aantal verplaatsingen met de fiets ten aanzien van het gemotoriseerd verkeer.

Het is bekend dat de verwaarlozing van de fiets zowel te wijten is aan het gebrek aan infrastructuur als aan de onderwaardering van dit vervoermiddel. De minister geeft

1. "Il est demandé au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale : Grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2000 les 19 itinéraires cyclistes régionaux repris au PRD."

a) Plan d'investissement

Il reste quatre ans pour atteindre l'an 2000. Aujourd'hui, six itinéraires sont retenus pour étude. Deux itinéraires sont prévus au budget de cette année, et deux autres seront réalisés avant la fin de la législature. L'estimation grossière du budget nécessaire à la réalisation des itinéraires 11, 13 et 15 est déjà de 215 millions. Les 19 itinéraires représentent donc un budget très élevé qu'il est impossible de prévoir sur quatre ans. D'autre part, l'échéance de 2005 fixée par le PRD ne semble tenable que dans la mesure où les communes participent budgétairement.

b) Caractère des itinéraires cyclables prévus au PRD

L'introduction de la présente proposition semble soutenir l'itinéraire cyclable rue de la Loi. A cet effet, il est nécessaire de rappeler que les itinéraires du PRD ont un caractère indicatif. La nécessité de s'assurer de la sécurité des cyclistes implique que des études de faisabilité des itinéraires inscrits, à titre indicatif, au PRD soient réalisées. De toute façon, il n'y aura pas d'itinéraire cyclable rue de la Loi.

2. "Il est demandé au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale : en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB d'y faire intégrer les préoccupations de sa clientèle cycliste, en particulier dans le domaine du parcage et du transport de vélos."

Aucune de ces dispositions n'est prévue dans le contrat de gestion de la STIB. Celui-ci étant approuvé, il est impossible de le modifier. Cette proposition est donc rendue inutile.

CONCLUSION

Il est nécessaire d'atteindre une part plus importante des déplacements mécanisés en vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale pour 2005 de façon à rencontrer les objectifs régionaux en matière de mobilité, d'augmentation de la population et d'amélioration de la santé de ses habitants.

Il est notoire que la sous-utilisation du vélo dépend tout autant du manque d'infrastructures, que du manque de considération dont souffre ce mode de déplacement. Le

dus al zijn steun aan de initiatieven ter bevordering van het fietsgebruik en meer in het bijzonder voor de woon-school- en woon-werkverplaatsingen.

In dezelfde optiek wil de minister de contacten onderhouden die hij aangeknoopt heeft met FEBIAC en met de fietsenfabricanten voor de verbetering van het imago van dit vervoermiddel en om het gebruik ervan aan te moedigen.

Om het gebruik van de fiets in de stad terug aan te wakkeren, blijkt de uitbouw van een gewestelijk netwerk als de stap die dient gezet te worden naar het voorbeeld van alle Europese steden die met vrucht een voluntaristisch beleid op dit vlak hebben uitgebouwd, zoals Genève, München, Straatsburg, Londen, enz.

De vier weerhouden trajecten zullen het mogelijk maken dat de fiets zal opgemerkt worden in het Brussels verkeerslandschap.

III. Uiteenzetting van de Staatssecretaris

Aangezien de minister een uitvoerige uiteenzetting heeft gegeven, zal de staatssecretaris zich beperken tot enige commentaar.

Rekening houdend met de begrotingsmiddelen waarover zij beschikken, hebben de staatssecretaris en minister Hervé Hasquin gezamenlijk beslist het onderzoek van de voorontwerpen van zes van die fietsroutes zo snel mogelijk aan te vatten en daarbij een beroep te doen op een studie-bureau en een Zwitserse specialist inzake fietsvoorzieningen. Die zes fietsroutes zijn de volgende: 1, 12, 16 en 11, 13, 15. Zij zijn gekozen op grond van een door zijn kabinet opgestelde kaart waarop de bestaande trajecten en de scholen zijn aangebracht, en rekening houdend met de plaatsen waar handelszaken, kantoren en openbare ruimten gevestigd zijn. Die routes zijn dus niet lukraak gekozen.

In verband met de verwezenlijking ervan, deelt de staatssecretaris mede dat hij alles in het werk zal stellen opdat de werken voor twee van die zes fietsroutes nog vóór het einde van 1996 zouden worden aangevat. Het gaat over de routes 1a en 13a. Wat de andere routes betreft, zal hij aandacht besteden aan de voortgang van de dossiers voor de stedenbouwkundige vergunningen en aan de planning van de uitvoering van de werken. Dank zij de verwezenlijking van die zes routes zullen de fietsers over 76 km bijkomende fietsvoorzieningen beschikken, wat beter beantwoordt aan hun nodige noden.

Wat het voorstel van resolutie zelf betreft, herinnert de staatssecretaris eraan dat hij gebonden is aan de financiële middelen waarover hij beschikt, te weten 3,3 miljard voor alle openbare werken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Men moet echter bedenken dat hij meer dan 10 miljard nodig heeft om de gewestelijke infrastructuur, zowel de structurerende assen als de kunstwerken, te herstellen.

ministre soutient donc vivement les actions de promotion du vélo pour son usage quotidien et plus particulièrement pour les déplacements domicile-école et domicile-travail.

Dans la même logique, le ministre compte poursuivre les contacts qu'il a entrepris avec la FEBIAC et les constructeurs de cycles pour l'amélioration de l'image de ce mode de transport et favoriser son utilisation.

Pour relancer la pratique du vélo en ville, la création d'un réseau régional est apparue comme la démarche qui s'impose, à l'image de toutes les villes européennes qui ont pratiqué avec fruit une politique volontariste dans ce domaine, comme Genève, Munich, Cologne, Strasbourg, Londres, etc.

Les quatre itinéraires retenus vont permettre de marquer le vélo de manière visible dans le paysage des déplacements bruxellois.

III. Exposé du secrétaire d'Etat

Le ministre ayant fait un exposé exhaustif, le secrétaire d'Etat se bornera à faire quelques commentaires.

Compte tenu des moyens budgétaires dont ils disposent, le secrétaire d'Etat et son collègue ministre Hervé Hasquin ont décidé, en parfaite collaboration, de démarrer rapidement les études d'avant-projet de six de ses itinéraires cyclables en faisant appel à un bureau d'études et à un spécialiste suisse des aménagements cyclables. Ces six itinéraires sont les suivants: 1, 12, 16 et 11, 13, 15. Ils ont été choisis suite à la réalisation d'une cartographie poussée réalisée par son cabinet, recensant les tronçons existants et les écoles; et tenant compte des lieux de commerce, des bureaux et des espaces publics. Le choix de ces itinéraires n'est donc pas le fruit du hasard.

En ce qui concerne leur réalisation, le secrétaire d'Etat peut affirmer qu'il mettra tout en œuvre pour que deux de ces six itinéraires puissent faire l'objet d'une mise en chantier rapide avant la fin de l'année 1996. Il s'agit des itinéraires 1a et 13a. Quant aux autres, il sera attentif à l'évolution des dossiers de demande de permis d'urbanisme et à la planification de leur exécution. La réalisation de ces six itinéraires offrira ainsi aux cyclistes 76 km d'aménagements cyclables supplémentaires répondant plus à leurs besoins actuels.

En ce qui concerne la proposition de résolution en tant que telle, le secrétaire d'Etat rappelle qu'il doit oeuvrer dans les limites budgétaires qui sont les siennes. Il souligne que trois milliards trois sont prévus pour l'ensemble des travaux publics en Région de Bruxelles-Capitale, que pour remettre en état les infrastructures régionales (à la fois les axes structurants et les ouvrages d'art), il lui faudrait plus de dix milliards!

Er zal jaarlijks 30 miljoen voor de fietsroutes worden uitgetrokken. Om dit beperkte budget zo rationeel mogelijk te gebruiken, zal er geopteerd worden voor zo licht mogelijke en tegelijk zo realistisch mogelijke werken.

De commissie mag hem niet vragen nog meer te doen; de verwezenlijking van alle in het GewOp geplande routes vóór 2005 is uit budgettair oogpunt niet haalbaar.

De staatssecretaris wijst er bovendien op dat het Gewest niet alle kaarten in handen heeft en dat de in het GewOP vastgestelde fietsroutes daarin ter informatie worden vermeld. Een route van Sint-Job naar de Grote Markt, d.w.z. van de rand naar het centrum, is één van de doelstellingen; de gemeenten zullen echter bij het vaststellen van die routes moeten worden betrokken. Het Gewest kan niet zomaar een fietsroute via een gemeentelijke weg laten lopen.

Er zal een studie worden gemaakt over de evolutie van het fietsgebruik. De vereniging PRO-VELO zal daarbij worden betrokken.

De staatssecretaris wijst de commissieleden erop dat de veiligheid van de fietsers van doorslaggevend belang is. Als hij een fietsroute laat aanleggen, is hij verantwoordelijk voor de veiligheid van de fietsers. Vandaar dat hij gekant is tegen een fietsroute in twee richtingen in de Wetstraat.

Tot besluit wijst hij erop dat het de bedoeling is dat de fietstrajecten van de rand naar het centrum gaan.

Tijdens een volgende vergadering heeft de staatssecretaris zijn standpunt herhaalt betreffende dit voorstel van resolutie.

Bijkomende uiteenzetting van de staatssecretaris

A. Commentaar bij het ontwerp van resolutie

Introductie

De staatssecretaris is er zich terdege van bewust dat Brussel, net als een groot aantal andere grote Europese steden, met een mobiliteitsprobleem te kampen heeft. De toename van het verkeer stelt de politici voor een reeks problemen, die alsmaar zorgwekkender worden: verkeersopstoppingen, luchtverontreiniging en geluidshinder in de stad. Een en ander draagt uiteraard bij tot een aanzienlijke vermindering van de kwaliteit van het leven en van de economische activiteit in Brussel.

Hij wenst erop te wijzen dat de mobiliteit steeds één van zijn belangrijkste doelstellingen is geweest. Derhalve is hij van mening dat er absoluut voor een vlottere doorstroming van het verkeer moet worden gezorgd, zonder daarbij de

Trente millions seront consacrés par an aux itinéraires cyclables. Avec ce budget-là, il faudra faire les aménagements à la fois les plus légers possibles mais aussi les plus réalistes pour utiliser ce budget restreint de la manière la plus rationnelle.

La commission ne peut pas lui demander d'aller au-delà; la réalisation de l'ensemble des itinéraires prévus au PRD pour 2005 n'est pas tenable budgétairement.

Le secrétaire d'Etat souligne par ailleurs que la Région n'a pas toutes les cartes en main et que les itinéraires cyclables qui sont indiqués dans le PRD s'y trouvent à titre indicatif. Mettre au point un itinéraire cyclable de Saint-Job à la Grand-Place, c'est-à-dire de la périphérie vers le centre, est un objectif mais il faut encore que les communes soient associées à l'élaboration de ces itinéraires. La Région ne peut d'autorité imposer un itinéraire cyclable sur une voirie communale.

Une étude sera faite de l'évolution de la pratique du vélo. L'organisme Pro-vélo sera associé à cette étude.

Le secrétaire d'Etat informe les commissaires que, pour lui, la sécurité des cyclistes est primordiale. En faisant exécuter un itinéraire cyclable il est responsable de la sécurité des cyclistes. C'est pour cette raison que, personnellement, il ne souscrirait pas à une piste cyclable à double sens rue de la Loi.

Il conclut en soulignant que la philosophie des itinéraires cyclables est de les tracer de la périphérie vers le centre.

Lors d'une réunion ultérieure, le secrétaire d'Etat a récapitulé sa position à propos de cette proposition de résolution.

Exposé complémentaire du secrétaire d'Etat

A. Commentaires concernant le projet de résolution

Introduction

Le secrétaire d'Etat est tout à fait conscient que Bruxelles, tout comme un grand nombre de grandes villes européennes, est confrontée à un problème de mobilité. L'augmentation du trafic a en effet placé les responsables politiques face à des problèmes de plus en plus préoccupants de congestion des déplacements urbains, de pollution atmosphérique et de bruit en ville. Ceci contribue bien entendu à une diminution sensible de la qualité de vie à Bruxelles et à une diminution de l'activité économique.

Il souhaite rappeler qu'il a toujours présenté la mobilité comme un de ses objectifs majeurs. Ainsi, il considère qu'il faut absolument rechercher une meilleure fluidité du trafic dans le respect des autres objectifs qu'il s'est fixés: Sécurité,

andere doelstellingen die hij wenst te verwezenlijken uit het oog te verliezen : veiligheid, evenwicht, esthetiek en doeltreffendheid. Volgens de staatssecretaris betekent evenwicht dat er moet worden gezorgd voor meer harmonie tussen de verschillende vervoersmodi op de openbare weg.

Om de problemen inzake verkeersopstoppingen, luchtverontreiniging en geluidshinder op te lossen heeft de staatssecretaris onder meer beslist een actief en dynamisch fietsbeleid te voeren. Hij gaat er immers van uit dat de toename van de verplaatsingen per fiets zal bijdragen tot het beperken van die problemen en aldus tot een betere kwaliteit van het leven in onze hoofdstad.

Hij gaat dus dienaangaande volledig akkoord met de inleidende uiteenzetting van het ontwerp van resolutie. Hij is het echter niet helemaal eens over de volgende punten.

Hoewel het klopt dat men in de jaren 50 en 60 op soms buitensporige wijze de voorkeur heeft gegeven aan de gemotoriseerde verplaatsingen, is de staatssecretaris het niet eens wanneer wordt gesteld dat "het gebruik van het hinderlijkste vervoermiddel, namelijk de wagen, [moet] ontmoedigd worden".

Hij is er steeds van uit gegaan dat het van groot belang is de mobiliteit en de doorstroming van het verkeer in het Brussels Gewest te verbeteren, maar hij is ervan overtuigd dat men de mensen er niet zal toe aanzetten gebruik te maken van de fiets en van het openbaar vervoer door de wegen zo aan te leggen dat zij verkeersopstoppingen veroorzaken. De alternatieve vervoersmodus moet eerst geloofwaardig zijn!

Bovendien is hij van mening dat de "doelstelling van 10 % qua aandeel van de gemechaniseerde verplaatsingen die in 2005 met de fiets zullen worden afgelegd" een zeer groots en zelfs onrealistisch plan is, gelet op de begrotingsmiddelen van het Gewest en op de huidige ingesteldheid van de weggebruikers.

In verband met de "enkele rechtzettingen" waarvan in het ontwerp van resolutie sprake is, wenst de staatssecretaris de volgende opmerkingen te maken.

Enkele rechtzettingen

Ten eerste denkt hij dat zijn collega Hervé Hasquin en hijzelf zeer duidelijk zijn geweest in verband met een eventueel fietspad in de Wetstraat.

Er komt geen fietspad op die gewestweg.

Dit strookt volledig met het regeerakkoord, waarin staat te lezen: "Het Gewest zal de in het GewOP vastgestelde fietsroutes aanleggen en dit op verkeersluwe wegen die hiervoor zullen aangepast worden (19 fietsroutes voor een totaal van 228 km). Het Gewest zal ook de plaatsing van degelijke fietsstallingen bevorderen in de nabijheid van de belangrijke trekpleisters en van alle MIVB-stations".

Equilibre, Esthétique et Efficacité. Equilibre signifie qu'il est important, selon le secrétaire d'Etat, de veiller à assurer une cohabitation plus harmonieuse entre les différents modes de transport qui se partagent la voirie.

Afin de résoudre ces problèmes de congestion des déplacements et de pollution atmosphérique et sonore, il a entre autres décidé de mener une politique cyclable active et dynamique. En effet, il pense que l'accroissement des déplacements en vélo est un des éléments qui permettra de réduire ces problèmes et ainsi d'améliorer la qualité de vie dans notre Capitale.

A ce sujet, il rejoint donc tout à fait l'introduction du projet de résolution qui nous est présenté, si ce n'est sur les quelques points suivants.

S'il est vrai que dans les années 50 et 60, la priorité a été parfois donnée de façon excessive aux déplacements motorisés, le secrétaire d'Etat n'est pas d'accord de dire qu'il faut aujourd'hui décourager l'usage du moyen le plus encombrant, la voiture.

Il a toujours considéré comme primordial d'améliorer la mobilité dans la Région bruxelloise, d'améliorer la fluidité du trafic. Il est cependant convaincu que ce n'est pas en réalisant des aménagements créateurs de bouchons que l'on incitera les gens à délaisser leur voiture au profit du vélo ou des transports en commun. Il faut d'abord que le mode de transport alternatif soit crédible!

D'autre part, il estime que l'objectif de 10% de parts de déplacements mécanisés réalisés à vélo pour 2005 est un objectif très ambitieux, voire un peu irréaliste et non timide, compte tenu des moyens budgétaires dont la Région dispose et des mentalités actuelles des usagers de la voirie.

En ce qui concerne les «quelques vérités à rétablir» qui sont abordées dans le texte du projet de résolution, il souhaite faire les commentaires suivants.

Quelques vérités à rétablir

Tout d'abord, il pense que son collègue Hervé Hasquin et lui-même ont été très clairs au sujet d'une éventuelle piste cyclable rue de la Loi.

Il n'y aura pas de piste cyclable sur cet axe régional.

Ceci est en parfait accord avec la déclaration gouvernementale qui précise que «La Région réalisera des itinéraires cyclables définis dans le PRD sur des voiries peu fréquentées et aménagées en conséquence et favorisera le stationnement adéquat du vélo notamment aux abords des lieux d'animations et de toutes les stations STIB».

Anderzijds kan hij, gelet op de middelen waarover hij beschikt, niet aanvaarden dat men de burgers doet geloven dat hij jaarlijks 200 à 250 miljoen aan het fietsbeleid kan besteden.

Hij heeft beloofd dat een bedrag van 40 miljoen zal worden besteed aan de verwezenlijking van fietsvoorzieningen en hij zal er op toezien dat zulks ook het geval is, maar het is ondenkbaar dat de daartoe in het ontwerp van resolutie vooropgestelde bedragen worden uitgegeven, gelet op de toestand van sommige wegen of gewestelijke kunstwerken.

In verband met de veiligheid van de fietsers wenst hij te doen opmerken dat hij reeds lang geleden de administratieve opdracht heeft gegeven om bij het onderzoeken van elke vorm van heraanleg rekening te houden met de integratie en de veiligheid van de fietsers.

Hij is het eens met het voorstel van de gewestelijke raadsleden in verband met het belang van het onderhoud van de wegen. De raadsleden weten trouwens dat het Gewest op zijn initiatief grote inspanningen heeft gedaan inzake onderhoud van de wegen, de kunstwerken en de openbare ruimten.

Ten slotte is hij er voorstander van dat op de grote gewestelijke verkeersassen met twee rijstroken in beide richtingen wegmarteringen worden aangebracht die beter aangepast zijn aan de verplaatsingen met de fiets. Hij heeft dit onder andere aangetoond op de Franklin Rooseveltlaan of op de Winston Churchilllaan waar de rechterrijstrook is verbreed om de voertuigen de mogelijkheid te bieden de fietsers zonder gevaar voorbij te steken en de linkerrijstrook is versmald om de autogebruikers ertoe aan te zetten minder snel te rijden.

Een dergelijke wijziging van de wegmarteringen zou tevens op de Tentoonstellingslaan moeten worden aangebracht en ook op andere gewestwegen indien de betrokken gemeentelijke overheden zulks wensen.

In verband met de "fietscultuur" heeft de staatssecretaris reeds meegedeeld dat hij zich ervan bewust is dat de richtinggevende doelstelling niet zal worden bereikt door fietsvoorzieningen aan te brengen. Er is tevens een bewustmaking van de bevolking nodig omdat op dit ogenblik te weinig mensen de fiets beschouwen als een volwaardige vervoersmodus. Er is echter aangetoond dat de fiets een interessante en haalbare vervoersmodus is voor trajecten van minder dan 5 km. Indien hij samen met het openbaar vervoer wordt gebruikt, is de fiets een alternatief voor de verplaatsing met de wagen voor langere trajecten.

Het is dus uiterst belangrijk de bevolking in te lichten en een positief beeld van het gebruik van de fiets in de stad te geven.

D'autre part, étant donné le budget dont il dispose, il ne peut accepter que l'on fasse croire aux citoyens qu'il serait en mesure d'allouer un budget de l'ordre de 200 à 250 millions par an en matière de politique cyclable.

Il s'est déjà engagé et il continuera à veiller à ce qu'un montant de l'ordre de 40 millions soit utilisé à la réalisation d'aménagements cyclables mais il est impensable, compte tenu de l'état de certaines voiries ou ouvrages d'art régionaux, que ce montant puisse atteindre les chiffres avancés dans ce projet de résolution.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes, il tient à faire remarquer qu'il a depuis longtemps donné instruction à l'Administration de prendre en compte dans chacun des aménagements qu'elle étudie l'intégration et la sécurité des cyclistes.

Il rejoint la proposition des conseillers régionaux en ce qui concerne l'importance de l'entretien des voiries. Ceux-ci savent par ailleurs qu'à son initiative, la Région a entamé de gros efforts en matière d'entretien des voiries, des ouvrages d'art et des espaces publics.

Enfin, il est également tout à fait favorable à ce que soient mis en place des marquages plus appropriés à la circulation des vélos, sur nos grands axes régionaux à deux bandes de circulation dans chaque sens. Il l'a démontré notamment sur l'avenue Franklin Roosevelt ou sur l'avenue Winston Churchill où la bande de circulation de droite a été élargie pour permettre aux voitures de doubler sans danger les cyclistes et la bande de gauche a été rétrécie pour inciter les automobilistes à y circuler moins vite.

Une telle modification du marquage devrait être également effectuée avenue de l'Exposition et sur d'autres voiries régionales si les autorités communales concernées en émettent le souhait.

Au sujet de la culture «vélo», comme le secrétaire d'Etat l'a déjà expliqué, il est tout à fait conscient que la seule réalisation d'aménagements cyclables ne suffira pas à atteindre l'objectif indicatif. Il faut également sensibiliser la population car trop peu de gens considèrent à l'heure actuelle, le vélo comme une réelle possibilité de déplacement. Or, il a été prouvé que le vélo était au contraire un moyen de déplacement tout à fait intéressant et «compétitif» pour des trajets de moins de 5 km. Combiné à l'utilisation des transports en commun, le vélo devient alors une alternative au déplacement en voiture pour des trajets plus importants.

Il est donc extrêmement important d'informer le public et de lui donner une image positive de l'utilisation du vélo en ville.

De resolutie

Wat de resolutie zelf betreft, wenst hij de volgende opmerkingen te formuleren.

In afdeling 12, programma 3, activiteit 2, van de begroting een artikel op te nemen waarin de uitgaven voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd.

In afdeling 14, programma 4, activiteit 1 van de begroting, een artikel op te nemen, waarin de subsidies aan de gemeenten voor investeringen in fietsinfrastructuur worden gepreciseerd.

Hij wenst de commissieleden mede te delen dat hij geen enkel principieel bezwaar heeft tegen het invoeren van die twee begrotingsartikelen.

Hij wijst er echter op dat hij in 1996 inzake onderhoud van en investeringen voor de openbare ruimte reeds had voorgesteld bijkomende begrotingsartikelen in het leven te roepen maar dat zulks door de heer Chabert, minister belast met de begroting, is geweigerd. De heer Chabert is immers van mening dat het invoeren van bijkomende begrotingsartikelen niet kan worden verantwoord.

Hij denkt dus dat het nutteloos is aan de minister belast met de begroting een dergelijke vraag voor te leggen.

Dankzij die kredieten, tegen het jaar 2000 de in het GewOP opgenomen fietstrajecten aan te leggen.

Het jaar 2000 is over drie jaar.

Er is met een gespecialiseerd studiebureau een overeenkomst gesloten voor het onderzoek van zes van de negentien fietsroutes in het richtinggevend gedeelte van het GewOP.

Rekening houdend met de middelen waarover hij beschikt en met de tijd die nodig is voor een grondig onderzoek van de verwezenlijking van die fietsroutes, staat het vast dat het onmogelijk zal zijn die negentien fietstrajecten in drie jaar te verwezenlijken.

Hij kan het dus met dit punt niet eens zijn.

Hij wenst er echter aan toe te voegen dat het zijn bedoeling is om naast die zes fietsroutes ook het traject nr. 5 te verwezenlijken, dat langs het kanaal loopt en dat de verplaatsingen met de fiets tussen het noorden en het zuiden van Brussel zal vergemakkelijken.

B. Onderzoek van de fietstrajecten

- Inleiding

Huidige situatie

Totale lengte van de fietsvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 70 km.

La résolution

En ce qui concerne la résolution elle-même il tient à faire les commentaires suivants.

Créer dans le budget, à la division 12, programme 3, activité 2, un article précisant les dépenses relatives aux investissements cyclistes.

Créer dans le budget, à la division 14, programme 4, activité 1, un article précisant les subventions aux communes pour les investissements cyclistes.

Il souhaite informer les commissaires qu'il n'a aucune objection de principe quant à la création de ces deux articles budgétaires.

Cependant, il rappelle qu'il avait déjà en 1996 émis le souhait de créer des articles budgétaires supplémentaires en matière d'entretiens et d'investissements de l'espace public et que ceci avait été refusé par le ministre du budget, Monsieur Chabert. Ce dernier estime en effet que la création d'articles supplémentaires ne se justifient pas.

Il pense donc qu'il est inutile qu'il fasse une telle demande au ministre du Budget.

Grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2000 les 19 itinéraires cyclistes régionaux repris au PRD.

Il reste trois ans avant d'atteindre l'an 2000.

Une convention d'étude avec un bureau d'études spécialisé a été signée ayant pour objet l'étude de 6 des 19 itinéraires cyclables définis à titre indicatif au PRD.

Il est certain, compte tenu des budgets dont il dispose et du temps nécessaire à l'étude sérieuse qu'exige la réalisation de ces itinéraires, qu'il ne sera pas possible de réaliser en trois ans ces 19 itinéraires.

Il ne peut donc marquer son accord sur ce point.

Il tient néanmoins à ajouter qu'en plus de ces six itinéraires cyclables, il a pour objectif de réaliser l'itinéraire n° 5 qui longe le canal et qui permet ainsi de faciliter la circulation des cyclistes entre le Nord et le Sud de Bruxelles.

B. Etude des itinéraires cyclables

- Introduction

Situation existante

Longueur totale des aménagements cyclables en Région de Bruxelles-Capitale: 70 km.

Bijzonderheden: 50 km fietsroute in beide richtingen

Fietstrajecten van het GewOP

Totale lengte = 228 km waarvan een tiental kilometer gemeenschappelijk ⇒ 215 km.

Dichtheid tussen 1 à 1,5 km.

Samengesteld uit 16 radiale routes en 3 ringroutes (A, B en C)

- Onderzoeksopdracht en keuze van de routes

Het gespecialiseerd bureau is op 12 augustus 1996 belast met het onderzoek van het ontwerp. Het betreft de volgende zes routes:

- 1, 12, 16.
- 11, 13, 15.

Verantwoordingen voor de keuze van de routes 1, 12 en 16.

Lengtes:	gewestelijke fietsroute 01	15 km.
	gewestelijke fietsroute 12	14 km.
	gewestelijke fietsroute 16	12 km.

Betrokken gemeenten:

gewestelijke fietsroute 01	Brussel, Elsene, Sint-Gillis, Ukkel
gewestelijke fietsroute 12	Brussel, Evere, Sint-Joost, Schaarbeek
gewestelijke fietsroute 16	Brussel, Elsene, Watermaal-Bosvoorde

Fietsroute nr. 1 - gedeelten 1A en 1B

Begin van het gedeelte 1A, oost: Waterlooosesteenweg, gewestgrens

Begin van het gedeelte 1B, west: Godshuizenlaan, gewestgrens

Verbinding van de twee gedeelten: Dolezlaan/Oude-Molenstraat

Einde van de route: Ninoofsepoort

Het is een zeer nuttige fietsroute omdat het vertrekpunt ervan zich in een gebied bevindt waar de woningen verspreid liggen en waar om die reden voor een individueel voertuig wordt gekozen, wat verkeersopstoppingen en een verlaging van de snelheid van de bussen en de wagens veroorzaakt.

Bediende handelscentra: Sint-Jobplein, Bascule, Baljuwstraat, Louizalaan

Détails: 50 km pistes bidirectionnelles.

Itinéraires du PRD

Longueur totale = 228 km dont une dizaine de km en commun ⇒ 215 km.

Maillage de 1 à 1,5 km.

Composé de 16 itinéraires radiaux + 3 rocade (A, B et C).

- Mission d'étude et choix des itinéraires

Etudes d'avant-projet confiée au bureau spécialisé le 12 août 1996. Cela concerne les six itinéraires suivants:

- 1, 12, 16.
- 11, 13, 15.

Justification du choix des itinéraires 1, 12 et 16.

Longueurs:	ICR 01	15 km
	ICR 12	14 km
	ICR 16	12 km

Communes concernées:

ICR 01	Bruxelles, Ixelles, Saint-Gilles, Uccle
ICR 12	Bruxelles, Evere, Saint-Josse, Schaarbeek
ICR 16	Bruxelles, Ixelles, Watermael-Boitsfort.

Itinéraire n° 1 - Branches 1A et 1B

Début de la branche 1A, est: Chaussée de Waterloo, limite régionale.

Début de la branche 1B, ouest: Avenue des Hospices, limite régionale.

Jonction des deux branches: Avenue Dolez/Vieille rue du moulin.

Fin de l'itinéraire: Porte de Ninove.

Itinéraire très utile car il part d'une zone où l'habitat est dispersé et où les moyens de transport individuels sont souvent choisis pour cette raison ⇒ création d'embouteillages et réduction de la vitesse pratiquées tant par les bus que par les voitures.

Centres commerciaux desservis: place Saint Job, la Bascule, rue du Bailly, avenue Louise.

Bediende kantoorwijken: Molièrelaan

Ziekenhuizen: Edith Cavell, Sint-Elizabeth, Deux Alice

Bediende scholen: Ukkel I, Ukkel II, Dames van Maria, Montjoie

Sportcentra: Leopold, Wellington

Fietsroute nr. 12 – gedeelten 12A en 12B

Begin van het gedeelte 12A, noord: Herlevingslaan

Begin van het gedeelte 12B, oost: Zaventemstraat, gewestgrens.

Verbinding van de twee gedeelten: Prévost-Delaunay-plantsoen

Einde van de route : Hallepoort

Dit is een zeer belangrijke fietsroute want de gemeente Evere voert reeds een beleid ter bevordering van de verplaatsingen met de fiets. Het is dus aangewezen dat de fietsroute nr. 12 daarvan deel uitmaakt. Bovendien beantwoordt die fietsroute aan een vraag van talrijke potentiële fietsgebruikers volgens het vervoerplan dat bij de BRT wordt opgesteld.

Bediende handelscentra: steenweg op Helmet, Daillylaan

Sportcentra: gemeentelijk stadion van Schaarbeek, sportcomplex van het Albert I-park

Fietsroute nr. 16 – gedeelten 16A en 16B

Begin van het gedeelte 16A : Vorstlaan/Aartshertogenlaan

Begin van het gedeelte 16B : Ter Hulpsesteenweg, gewestgrens

Verbinding van de twee gedeelten: Keymplein

Einde van de route: Troonplein

De fietsroute nr. 16 is één van de essentiële radiale routes van het net omdat zij de stadsbewoners de mogelijkheid biedt zich in het weekend naar het Zoniënwoud te begeven. Zij doorkruist gebieden waarvan de bevolking bestaat uit mensen die over goede fietsen beschikken en studenten, en tevens de tuinwijk "Logis et Floréal". Ten slotte bedient zij eveneens een aantal belangrijke gewestelijke gebieden : Kunst-Wetwijk, ULB-VUB.

Bediende handelscentra: Keymplein, Hogeschoollaan, Middelburgstraat.

Sportcentra: Calypso.

Zones de bureaux desservies; avenue Molière.

Hôpitaux: Edith Cavell, Sainte Elisabeth, Deux Alice.

Centres scolaires desservis: Uccle I, Uccle II, Dames de Marie, Montjoie.

Centres sportifs: Léopold, Wellington.

Itinéraire n° 12 – Branches 12A et 12B

Début de la branche 12A, nord: Rue du Renouveau.

Début de la branche 12B, est: Rue de Zaventem, limite régionale.

Jonction des deux branches: Square Prévost Delaunay.

Fin de l'itinéraire: Porte de Hal.

Itinéraire très important car la commune d'Evere a déjà lancé une politique favorable aux déplacements à vélo ⇒ particulièrement indiqué de faire participer l'ICR 12 à cette synergie. De plus, cet itinéraire correspond à une demande de nombreux cyclistes potentiels d'après le plan de déplacements en élaboration à la BRT.

Centres commerciaux desservis: chaussée d'Helmet, avenue Dailly.

Centres sportifs: Stade communal de Schaarbeek. Complexe Sportif du parc Albert I.

Itinéraire n° 16 – Branches 16A et 16B

Début de la branche 16A: Boulevard du Souverain / avenue des Archiducs.

Début de la branche 16B: Chaussée de la Hulpe, limite régionale.

Jonction des deux branches: Place Keym.

Fin de l'itinéraire: Place du Trône.

Itinéraire 16 ⇒ une des radiales essentielles du réseau qui permet aux citoyens de joindre la forêt de Soignes pendant le week-end. Cet itinéraire traverse des zones où habite une population relativement bien équipée de vélos performants ainsi que de nombreux étudiants, sans oublier la cité-jardin du Logis et Floréal. Enfin, il dessert des pôles régionaux importants: quartier Arts-Loi, ULB-VUB.

Centres commerciaux desservis: place Keym, avenue de l'Université, rue de Middelbourg.

Centres sportifs: Calypso.

Verantwoordingen voor de keuze van de routes 11, 13 en 15.

Lengtes: gewestelijke fietsroute 11 17 km.
 gewestelijke fietsroute 13 7 km.
 gewestelijke fietsroute 15 11 km.

Betrokken gemeenten:

gewestelijke fietsroute 11 Brussel, Etterbeek, Elsene, Sint-Joost, Schaarbeek, Ukkel
 gewestelijke fietsroute 12 Brussel, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe
 gewestelijke fietsroute 16 Oudergem, Brussel, Etterbeek, Sint-Pieters-Woluwe

Fietsroute nr. 11

Dit is een zeer nuttige fietsroute omdat zij de Maalbeekvallei volgt, die een zeer belangrijke as is in het gedeelte van Brussel dicht bij het Kunst-Wetcentrum, dat dichtbevolkt is en waar het aantal verplaatsingen en de werkgelegenheid aanzienlijk zijn. In het noorden wordt de fietsroute vervolledigd door een gedeelte in de richting van de dichtbevolkte gebieden van Neder-over-Heembeek en in het zuiden door het Ter Kamerenbos in de richting van Fort-Jaco.

Bediende handelscentra: Rogierstraat, Verboeckhovenplein, Sint-Joostplein, Jourdanplein, Flageyplein.

Bediende kantoorwijken: Molièrelaan

Bediende scholen: ULB, VUB

Sportcentra: sportcentrum van Schaarbeek en het zwembad van de Zwemkunststraat.

Fietsroute nr. 13 - gedeelten 13A en 13B

Begin van het gedeelte 13A, noord: Sint-Lukasziekenhuis.

Begin van het gedeelte 13B, oost: Emile Vandervelde-laan, gewestgrens.

Verbinding van de twee gedeelten: Hobbemastraat.

Einde van de fietsroute: Bergstraat.

Dit is een zeer belangrijke fietsroute omdat zij de volgende zones bedient: de dichtbevolkte zone ten noorden van de Debroquevillelaan met een groot aantal verplaatsingen van minder dan 5 km, de dichtbevolkte zone onder de Guldendallaan, de belangrijke kantoorwijk boven de Guldendallaan en de Cora-supermarkt. De verbinding met de Groene Wandeling biedt de mogelijkheid zich naar het Sint-Lukasziekenhuis en de campus van Louvain-en-Woluwe te begeven.

Justification du choix des itinéraires 11, 13 et 15

Longueurs: ICR 11 17 km
 ICR 13 7 km
 ICR 15 11 km

Communes concernées:

ICR 11 Bruxelles, Etterbeek, Ixelles, Saint-Josse, Schaerbeek, Uccle
 ICR 13 Bruxelles, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert
 ICR 15 Auderghem, Bruxelles, Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre

Itinéraire n° 11

Itinéraire très utile car cet itinéraire suit la vallée du Maelbeek qui est un axe vital dans la partie de Bruxelles, proche du centre Arts-Loi où se côtoient de hautes densités de population, de déplacements et d'emploi. L'itinéraire est complété vers le Nord par une pointe en direction des zones fortement peuplées de Neder-Over-Heembeek et vers le Sud, par le Bois de la Cambre, vers Fort Jaco.

Centres commerciaux desservis: place Verboekhoven, place Saint-Josse, place Jourdan, place Flagey.

Zones de bureaux desservies: avenue Molière.

Centres scolaires desservis: ULB, VUB.

Centres sportifs: centre sportif de Schaerbeek et la piscine de la rue de la Natation.

Itinéraire n° 13 - Branches 13A et 13B

Début de la branche 13A, nord: Hôpital Saint-Luc.

Début de la branche 13B, est: Avenue Emile Vandervelde, limite régionale.

Jonction des deux branches: Rue Hobbema.

Fin de l'itinéraire: Rue de la Montagne.

Itinéraire très important car il dessert de grandes densités de population et il implique des déplacements inférieurs à 5 km au nord de l'avenue de Broqueville, l'habitat dense en bas du Val d'Or et l'importante zone de bureaux qui se développe en haut du Val d'Or, ainsi que le CORA. Le raccord avec la promenade verte à cet endroit permet de rejoindre l'Hôpital Saint-Luc et le Campus de Louvain-en-Woluwe.

Bediende handelscentra: Roodebeeklaan, Sterrebeeldenlaan, winkelcentrum van Woluwe.

Bediende school: campus van Louvain-en-Woluwe.

Fietsroute nr. 15

Begin van de reisroute: Waverssesteenweg, gewestgrens.

Einde van de reisroute: Blijde-Inkomstlaan.

De fietsroute nr. 15 is een van de essentiële radiale routes van het net omdat zij de dichtbevolkte zone tussen de Tervurenlaan en het Oefenplein, waar veel verplaatsingen zijn, verbindt met de Vorstlaan door de Waverssesteenweg voorbij te steken en de Groene Wandeling te bereiken ter hoogte van de scholen, het gemeentebestuur en het cultureel centrum van Oudergem.

Bediende handelscentra: Eskadronstraat, Waverssesteenweg, Vorstlaan

Kortom kan worden gesteld dat de fietsroutes die zullen worden onderzocht en vervolgens bij voorrang verwezenlijkt, door de heer Hervé Hasquin en de staatssecretaris op grond van de volgende principes en vaststellingen zijn gekozen:

- de kans dat de mensen gebruik gaan maken van de fiets is het grootst wanneer fietsroutes worden aangelegd die zones doorkruisen waar het autoverkeer vastloopt;
- zones van Brussel die met verkeersopstoppingen te kampen hebben, bevinden zich hoofdzakelijk in het oosten (ruimte Brussel-Europa tot aan de Tervurenlaan) en in het zuiden (Ukkel en in het bijzonder het Ter Kamerenbos); het is dus logisch dat bij voorrang in die zones iets wordt gedaan.
- in de eerste verwezenlijkingen dient een moeilijke reisroute (hellingen, wegen met hoge snelheid) te worden vermeden.

De kabinetten van de staatssecretaris en van minister Hervé Hasquin alsmede de administratie hebben zich grondig over de keuze van die zes fietsroutes (1, 12, 16 en 11, 13, 15) bezind. De vastgestelde prioriteiten kunnen dus in geen geval worden gewijzigd.

- Voortgang van het onderzoek van de zes fietsroutes.

De kabinetten en de administratie hebben samen beslist te beginnen met de fietsroutes 1 en 13.

Centres commerciaux desservis: avenue de Roodebeek, avenue des Constellations. Shopping de Woluwe.

Centres scolaires desservis: Campus de Louvain-en-Woluwe.

Itinéraire n° 15

Début de l'itinéraire: Chaussée de Wavre, limite régionale.

Fin de l'itinéraire: Avenue de la Joyeuse Entrée.

L'itinéraire 15 est une des radiales essentielles du réseau car il s'agit d'un axe permettant de ramener les hautes densités de population et de déplacements situés entre l'avenue de Tervueren et la Plaine des Manœuvres, en doublant la chaussée de Wavre et atteignant la Promenade Verte au niveau des écoles, administration communale et centre culturel d'Auderghem au boulevard du Souverain.

Centres commerciaux desservis: rue de l'Escadron, chaussée de Wavre, boulevard du Souverain.

En conclusion, le choix, que le ministre Hervé Hasquin et lui-même ont fait concernant les itinéraires qui seront étudiés, puis réalisés en priorité, a été dicté en fonction des principes et constatations suivants:

- favoriser la réalisation d'itinéraires traversant les zones saturées par la circulation automobile permet d'obtenir la meilleure probabilité d'un transfert modal vers le vélo;
- les zones congestionnées de Bruxelles se situent essentiellement à l'est (espace Bruxelles-Europe étendu vers l'avenue de Tervueren) et au Sud (Uccle et particulièrement la zone du Bois de la Cambre). Il est dès lors logique de donner la priorité à ces zones;
- dans les premières réalisations, il faut éviter un parcours difficile (pentes, voies de circulation rapides).

Le choix de ces six itinéraires (1, 12, 16 et 11, 13, 15) a donc fait l'objet d'une réflexion approfondie au sein de son Cabinet de même qu'au sein du Cabinet du ministre Hervé Hasquin et de l'Administration. Il ne peut être donc question de modifier les priorités qui ont été définies.

- Etat d'avancement de l'étude des six itinéraires

Il a été décidé en parfaite collaboration entre les Cabinets et l'Administration de démarrer par les itinéraires 1 et 13.

Fietsroute 13 - Sint-Lambrechts-Woluwe

Voor het hele tracé van de fietsroute zijn nauwkeurige topografische opmetingen gedaan tot aan het Schumanplein.

Het verdere tracé is grondig onderzocht aangezien in het GewOP was vastgesteld dat het via de Wetstraat zou lopen en dat er onherroepelijk beslist is in de Wetstraat geen enkele fietsinfrastructuur aan te leggen.

Het technisch comité dat met dit onderzoek was belast, heeft reeds een alternatief voorgesteld voor de Wetstraat. De fietsroute zal de Stévinstraat volgen over de hele lengte en zal vervolgens langs de Spastraat en de Jozef II-straat gaan. De fietsers die van het centrum komen, zouden gebruik maken van de weg langs de kleine ring om rechtstreeks de Jozef II-straat binnen te rijden. De fietsers die van de buitenwijken komen, zouden zich via de Handelsstraat naar de Wetstraat begeven.

Er dient nog een uitgebreid onderzoek te worden gewijld aan het kruispunt tussen de Wetstraat en de kleine ring dat zich op de fietsroute bevindt.

De staatssecretaris wenst er tevens op te wijzen dat volgens hem de verbetering van de verplaatsingen te voet in de Wetstraat onontbeerlijk en prioritair is, in tegenstelling tot die van de verplaatsingen met de fiets.

Bovendien kan de staatssecretaris reeds meedelen dat alle plannen voor de herinrichtingen ten behoeve van die fietsroute reeds zijn getekend en dat de besprekingen met de betrokken gemeenten, onder andere Sint-Lambrechts-Woluwe, zullen worden aangevat.

Hij wenst er tevens aan toe te voegen dat de uitvoering van sommige gedeelten van die fietsroute reeds is begonnen.

Het betreft het gedeelte in de Marcel Thiry laan, aangezien de eerste fase van de heraanleg van die laan op 16 december is aangevat.

Het fietspad dat in die laan wordt aangelegd, zal ongeveer 700 meter lang zijn.

Ook de heraanleg van de Roodebeeklaan is op 4 november van start gegaan.

In die laan zal in beide rijrichtingen een fietspad met enkele richting worden aangelegd en derhalve zal het gedeelte van de fietsroute nr. 13 tussen het Reyerskruispunt en de Notelaarslaan binnenkort verwezenlijkt zijn.

Ten slotte wenst de staatssecretaris mede te delen dat het fietspad in de Emile Vanderveldelaan zeer binnenkort een onderhoudsbeurt zal krijgen en dat ter hoogte van de kruispunten verkeersplateaus zullen worden aangelegd om de veiligheid en het comfort van de fietsers te verbeteren.

Itinéraire 13 - Woluwe-Saint-Lambert

L'ensemble du tracé de l'itinéraire a fait l'objet de relevés topographiques précis jusqu'au rond-point Schuman.

La suite du tracé a fait l'objet d'une étude poussée puisque dans le PRD, celui-ci empruntait la rue de la Loi et qu'il a été décidé de manière irrévocable de ne pas créer quel- qu'aménagement cyclable rue de la Loi que ce soit.

La Comité technique chargé de cette étude a déjà élaboré et présenté une alternative à la rue de la Loi. L'itinéraire empruntera de bout en bout la rue Stévin, pour ensuite passer par la rue de Spa et la rue Joseph II. Les cyclistes venant du centre-ville emprunteraient la voirie latérale de la petite Ceinture pour rentrer directement dans la rue Joseph II. Quant aux cyclistes venant des faubourgs, ils rejoindraient la rue de la Loi via la rue du Commerce.

Seul le passage de l'itinéraire cyclable dans le carrefour rue de la Loi/Petite Ceinture doit encore faire l'objet d'une étude approfondie.

Le secrétaire d'Etat souhaite également signaler que, selon lui, l'amélioration des déplacements des piétons rue de la Loi est indispensable et prioritaire, contrairement à celle des déplacements à vélos.

D'autre part, il peut déjà annoncer qu'en ce qui concerne cet itinéraire, l'ensemble des aménagements à réaliser ont été mis sur plans et que les discussions avec les communes concernées, notamment Woluwe-Saint-Lambert, vont être entamées.

Il tient également à ajouter que l'exécution de certains tronçons faisant partie de cet itinéraire a déjà été démarrée.

Il s'agit du tronçon situé avenue Marcel Thiry, puisque la première phase du réaménagement de cette avenue a débuté le 16 septembre.

La piste cyclable aménagée le long de cette avenue s'étendra sur une longueur d'environ 700 km.

D'autre part, les travaux de réaménagements de l'avenue de Roodebeek ont également été entamés depuis le 4 novembre.

Une piste cyclable unidirectionnelle y sera aménagée dans chaque sens de circulation et le tronçon de l'itinéraire 13 compris entre le carrefour Reyers et la rue du Noyer sera donc réalisé dans peu de temps.

Enfin, il souhaite informer que l'ensemble de la piste cyclable existante avenue Emile Vandervelde fera l'objet d'un entretien très prochainement et que des plateaux traversants seront réalisés au droit des carrefours pour y améliorer la sécurité et le confort des cyclistes.

De staatssecretaris had opdracht gegeven die werken vóór het einde van het jaar aan te vatten maar dit moest worden uitgesteld tot het begin van dit jaar wegens aanzienlijke grondverzakkingen ter hoogte van het kruispunt met de Woluwelaan.

Kortom, het onderzoek van die fietsroute is reeds zeer ver gevorderd en zoals de staatssecretaris beloofd had, zijn sommige werken in 1996 aangevat.

Fietsroute 1 - Ukkel

Alle topografische opmetingen van de gedeelten 1A en 1B van die fietsroute zijn uitgevoerd.

Het opmeten van het overige gedeelte van de fietsroute is aan de gang en zou binnenkort moeten zijn voltooid.

De principes voor de aanlegwerken voor het tracé die zouden moeten worden uitgevoerd op het grondgebied van de gemeente Ukkel, zullen spoedig aan de staatssecretaris worden voorgelegd en hij zal dan ook de besprekingen met de gemeente Ukkel in dit verband kunnen aanvatten.

C. Verwezenlijkingen en geplande werken

- Verwezenlijkingen en werken die zijn uitgevoerd of aan de gang zijn.

Marcel Thirylaan

De werken zijn aan de gang.

In die laan zal in elke rijrichting een fietspad met enkele richting worden aangelegd.

Roodebeeklaan

De werken zijn aan de gang.

In die laan zal in elke rijrichting een fietspad met enkele richting worden aangelegd.

Emile Jacqmainlaan

De werken zijn aan de gang.

In het kader van de heraanleg van de Emile Jacqmainlaan tussen het Simon Bolivarplein en de Rogierstraat zal een fietspad met enkele richting en met opstelvakken op de kruispunten worden aangelegd.

Tweestationsstraat

De werken zijn aan de gang.

In de Tweestationsstraat worden een rijstrook om de stad te verlaten en twee rijstroken om de stad binnen te rijden aangelegd over een breedte van 5,90 meter zonder parkeergelegenheid.

Le secrétaire d'Etat avait donné instruction de démarrer ces travaux avant la fin de l'année mais des problèmes importants de tassements de terrain et d'affaissements au droit de cette piste à hauteur du carrefour avec le boulevard de la Woluwe ont différé ces travaux au début de cette année.

En conclusion, l'étude de cet itinéraire est déjà fort avancée et comme il s'y était engagé, certains travaux ont été entamés en 1996.

Itinéraire 1 - Uccle

En ce qui concerne cet itinéraire, l'ensemble des relevés topographiques des deux branches 1A et 1B sont aujourd'hui terminés.

Le relevé du reste de l'itinéraire est en cours et devrait être achevé prochainement.

Les principes d'aménagements qui devraient être réalisés sur le tracé situé sur la commune d'Uccle lui seront donc présentés rapidement et le secrétaire d'Etat pourra ainsi entamer les discussions à ce sujet avec Uccle.

C. Réalisations et travaux prévus

- Réalisations et travaux exécutés ou en cours

Avenue Marcel Thiry

Travaux en cours.

Une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens y sera aménagée.

Avenue de Roodebeek

Travaux en cours.

Une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens y sera aménagée.

Boulevard Emile Jacqmain

Travaux en cours.

Dans le cadre du réaménagement du boulevard Emile Jacqmain entre la place Simon Bolivar et la rue Rogier, une piste cyclable unidirectionnelle sera créée, avec sas avancés aux carrefours.

Rue des Deux Gares

Travaux en cours.

Organisation de la rue des deux Gares afin de recevoir une bande de circulation sortie ville et deux entrées ville sur une largeur de 5,90 m sans stationnement.

Er wordt een fietspad aangelegd met een breedte van 1,50 meter en met opstelvakken op het kruispunt met de Veeartsenstraat.

Koolbrandersstraat en Weidestraat

De werken zijn aan de gang.

In de Koolbrandersstraat wordt in de beide rijrichtingen een fietspad aangelegd met enkele richting dat verder loopt in de Weidestraat tot aan het kruispunt met de Aarschotstraat en de Brabantstraat.

Franklin Rooseveltlaan

De werken zijn voltooid.

Wijziging van de markeringen en opstelvakken.

Winston Churchilllaan

De werken zijn voltooid.

Wijziging van de markeringen.

Vorstlaan

Onderhoud van het fietspad. Het probleem van de wortels van de bomen is opgelost en er dient een nieuwe slijtlaag te worden aangebracht.

De werken zullen voltooid zijn van zodra ook die aan de S-vormige bocht aan de Mellaertsvijvers achter de rug zijn.

- Geplande werken

Fietsroute 1

Fietsroute 13

Fietsroute 5: het Kanaal

Fietspad in de Vorstlaan tussen de Herman Debrouxlaan en de Waversesteenweg.

Lichte aanpassingen van de kruispunten aan beide uiteinden van dit ontbrekend gedeelte om de fietsers de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van de enkele richting van de Jacques Bassemstraat. Een en ander geschiedt in samenwerking met de gemeente Oudergem en lost het probleem op van het ontbrekend gedeelte van het fietspad tussen die twee kruispunten.

Tentoonstellingslaan

Wijziging van de markering zoals in de Franklin Rooseveltlaan: de rechterrijstrook wordt verbreed en de linkerrijstrook wordt versmald.

Paapsem laan

De administratie van de staatssecretaris onderzoekt op dit ogenblik welke werken zouden moeten worden

Une piste cyclable est aménagée sur 1,50 m de largeur avec sas à hauteur du carrefour Vétérinaire.

Rue des Charbonniers et rue de la Prairie

Travaux en cours.

Aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle dans la rue des Charbonniers dans les deux sens et prolongation de celles-ci dans la rue de la prairie jusqu'au carrefour avec la rue d'Aerschot et la rue de Brabant.

Avenue Franklin Roosevelt

Travaux terminés.

Modification des marquages et sas avancés.

Avenue Winston Churchill

Travaux terminés.

Modification des marquages.

Boulevard du Souverain

Entretien de la piste cyclable. Problème des racines des arbres résolu et nouvelle couche d'usure à placer.

Travaux terminés dès que les travaux du "S" Mellaerts auront été achevés.

- Travaux prévus

Itinéraire 1

Itinéraire 13

Itinéraire 5: le Canal

Piste cyclable boulevard du Souverain, entre l'avenue Hermann Debroux et la chaussée de Wavre.

Aménagements légers des carrefours aux extrémités de ce tronçon manquant pour permettre aux cyclistes d'emprunter le sens unique de la rue Jacques Bassem, en parfaite collaboration avec la commune d'Auderghem et apportant ainsi au tronçon manquant de piste entre ces deux carrefours.

Avenue de l'Exposition

Modification du marquage avenue Franklin Roosevelt: une bande de droite élargie et une bande de gauche rétrécie.

Boulevard Paepsem

L'Administration étudie en ce moment les aménagements qu'il y aurait lieu de faire pour rendre la piste cyclable

uitgevoerd opdat het bestaande fietspad de fietsers eindelijk de nodige veiligheid en comfort zou bieden.

De staatssecretaris zou binnenkort voorstellen moeten krijgen.

Industrielaan

In het kader van de heraanleg van die laan zal een fietspad met enkele richting worden aangelegd. Het begin van het fietspad is reeds verwezenlijkt bij de aanleg van een rotonde in de Industrielaan.

Heraanleg van het Madouplein

Bij de heraanleg van het Madouplein zal rekening worden gehouden met de fietsers.

De parkeerplaatsen langs de kleine ring zullen verdwijnen en er zal een fietsstrook worden aangelegd om de fietsers die gebruik maken van de evenwijdig lopende straat de mogelijkheid te bieden het kruispunt veilig over te steken.

Heraanleg van het kruispunt Belliardstraat-Oudergemlaan-Nerviërslaan

Dankzij de voor begin 1997 geplande heraanleg van dit kruispunt zal de veiligheid van de fietsers aanzienlijk worden verbeterd, of die nu van de Tervurenpoort, van het Schumanplein of van de Jacht komen.

Fietspad van de Vogelenzang te Anderlecht

Dit fietspad, dat deel uitmaakt van de groene wandeling, zou moeten worden verwezenlijkt in samenwerking met de gemeente Anderlecht zodra de projecten voor de hoofdriolen in dit gebied voltooid zijn.

IV. Bespreking

Een lid gaat met de staatssecretaris slechts over één punt van zijn beleid niet akkoord, te weten het gebruik van de wagen. Volgens het lid kan er geen sprake zijn van een werkelijk alternatief beleid inzake verplaatsingen als men het niet over het gebruik van de wagen heeft.

Wat de werken ten voordele van de fietsers betreft, is het lid van mening dat 40 miljoen per jaar niet veel is, maar toch reeds aanzienlijk als dat alleen aan fietsroutes wordt besteed.

Wat de resolutie betreft, is het lid ten slotte van oordeel dat er geen enkele reden is om sommige eisen niet in een ruimer verband te plaatsen, zelfs indien aan die eisen slechts geleidelijk aan wordt voldaan.

existante enfin satisfaisante d'un point de vue sécurité et confort des cyclistes.

Des propositions devraient parvenir prochainement au secrétaire d'Etat.

Boulevard Industriel

Dans le cadre du réaménagement de ce boulevard, une piste cyclable unidirectionnelle est prévue et a été déjà amorcée lors de la réalisation, aujourd'hui terminée, du rond-point boulevard Industriel.

Réaménagements de la place Madou

Le réaménagement de la place sera fait en tenant compte des cyclistes.

Le stationnement qui existe actuellement parallèlement à la Petite Ceinture sera supprimé de manière à créer une bande cyclable marquée qui permettra aux cyclistes empruntant la latérale de traverser le carrefour en toute sécurité.

Réaménagement du carrefour rue Belliard - avenue d'Auderghem - avenue des Nerviens

Le réaménagement de ce carrefour planifié pour début 97 améliorera fortement la sécurité des cyclistes, qu'ils viennent de la porte de Tervueren, du rond-point Schuman ou encore de la Chasse.

Piste du Vogelenzang, à Anderlecht

Cette piste cyclable comprise dans la promenade verte devrait être réalisée en parfait accord avec la commune d'Anderlecht dès que les projets de collecteurs d'égouts dans cette zone seront finalisés.

IV. Discussion

Un membre indique que le seul point de désaccord qu'il a avec la politique du secrétaire d'Etat concerne l'usage de la voiture. Selon lui, une réelle politique alternative des déplacements ne peut se mettre en place sans que ce débat soit ouvert.

En ce qui concerne la réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes, il estime que 40 millions par an, ce n'est pas énorme mais c'est déjà considérable s'ils sont uniquement investis en itinéraires cyclables.

Enfin à propos de la résolution, il pense qu'il n'y a pas de raison de ne pas y inscrire certaines exigences dans une perspective globale même si la réalisation n'en n'est que progressive.

De staatssecretaris antwoordt dat hij enige tijd nodig heeft gehad om dit beleid op te zetten omdat hij van voren af aan moest beginnen.

Bij zijn aantreden was er op dat vlak immers niets geregeld, geen topografische opmetingen, geen voorafgaande studies en geen projecten. Thans is hij ermee klaar. Alle maatregelen waarvan sprake in zijn uiteenzetting zullen worden uitgevoerd in 1997 met een begroting van 38,5 miljoen, waarbij de 25 miljoen komen die daartoe waren uitgetrokken in 1996.

In verband met het debat over het gebruik van de wagen is hij volkomen gekant tegen maatregelen om het gebruik ervan te ontmoedigen teneinde de mensen ertoe te dwingen gebruik te maken van andere vervoermiddelen. Volgens hem mag het gebruik van de wagen niet worden ontmoedigd zonder dat er ondertussen wordt gezorgd voor geloofwaardige alternatieven. Door een klimaat te scheppen dat vijandig is tegen het gebruik van voertuigen of tegen de mobiliteit zouden de bedrijven ertoe aangezet worden het Hoofdstedelijk Gewest te verlaten. Dit zou nadelige gevolgen hebben, want indien de bedrijven delocaliseren verdwijnt er ook werkgelegenheid, gaan de bewoners zich metterwoon vestigen in de buurt van hun werkplek en loopt de stad leeg.

Hij heeft evenwel toe dat, indien er niets gedaan wordt, de stad op termijn met verkeersoverlast te kampen krijgt. Daarom moet er een voldoende genuanceerd en evenwichtig beleid worden gevoerd om maatregelen die zullen worden genomen gaandeweg toe te passen.

Tot besluit van zijn betoog richt hij de medeondertekenaars een verzoek. Hij stelt vast dat de doelstellingen van de resolutie zeer ambitieus zijn, doch onrealistisch en niet haalbaar, gelet op de geplande datum van uitvoering. Hij stelt voor de doelstellingen te wijzigen of de uitvoering ervan uit te stellen.

Een lid doet opmerken dat er in dit voorstel van resolutie geen allusie wordt gemaakt op enige vorm van ontmoediging van het gebruik van de wagen. Volgens hem moet ervoor worden gezorgd dat er geen overmatig gebruik wordt gemaakt van de wagen.

Het verheugt hem dat het aantal geplande fietsroutes is verhoogd, maar hij wenst tegelijk dat voorrang wordt gegeven aan voorzieningen voor voetgangers op bepaalde plaatsen zoals in de Wetstraat. Hij betreurt het gedrag van sommige fietsers die de neiging hebben de voetgangers tegen de muur te drukken.

Tot besluit van zijn betoog vraagt hij de minister aandacht te besteden aan het probleem dat er te veel verkeersborden zijn voor fietsers en dringt hij erop aan voorrang te verlenen aan markeringen op de grond. Men mag niet vergeten dat er in Brussel toch 43% voetgangers zijn.

Le secrétaire d'Etat répond qu'il lui a fallu un certain temps pour mettre cette politique en place car il a dû la créer de toute pièce.

En effet, à son arrivée aux affaires, il n'y avait rien de prévu en cette matière, pas de relevés topographiques, pas d'études préalables et pas de projets. Aujourd'hui, il est prêt. L'ensemble des mesures dont il a parlé dans son exposé seront réalisées en 1997, avec un budget de 38,5 millions auxquels viendront s'ajouter les 25 millions de 1996 qui ont été réservés à cet effet.

En ce qui concerne le débat concernant l'usage de la voiture, il est totalement opposé à la position qui voudrait décourager cet usage pour forcer l'utilisation d'autres modes de transport. Selon lui, cet usage ne peut être découragé sans assurer une transition par la mise sur pied d'alternatives crédibles. Créer un climat anti-voitures ou anti-mobilité pourrait amener les entreprises à quitter la Région bruxelloise. Cela créerait une situation dommageable, car si les entreprises s'en vont, l'emploi suit les entreprises, les habitants suivent l'emploi et la ville se vide.

Il reconnaît néanmoins que si rien n'est fait, la ville connaîtra à terme des problèmes de congestion. C'est pourquoi, il faut mener une politique suffisamment nuancée et équilibrée pour permettre progressivement l'amortissement des mesures qui seront prises.

Il termine son intervention en présentant une requête aux cosignataires. Il constate que les objectifs de la résolution sont très ambitieux mais irréalistes et incompatibles avec la date de réalisation prévue. Il propose soit de changer les objectifs, soit de postposer la date de réalisation.

Un membre fait remarquer qu'il n'y a aucune allusion à un quelconque découragement de l'usage de la voiture dans cette proposition de résolution. Selon lui, ce qu'il faut décourager, c'est l'usage abusif de la voiture.

Il se réjouit de ce que le nombre d'itinéraires cyclistes prévus soit en augmentation, mais souhaite, en même temps, que priorité soit donnée aux aménagements pour les piétons à certains endroits comme à la rue de la Loi. Il regrette le comportement abusif de certains cyclistes qui ont tendance à repousser les piétons contre les murs.

Il termine son intervention en demandant au ministre d'être attentif aux problèmes de la multiplication des panneaux cyclistes et de donner la priorité aux marquages légers au sol. Il ne faut pas oublier qu'il y a quand même 43 % de piétons à Bruxelles.

De staatssecretaris is het volkomen eens met wat het lid zoëven heeft gezegd in verband met een noodzakelijk evenwichtig beheer van de wegen waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van voertuigen, fietsers en voetgangers.

Hij is het er ook mee eens dat sommige fietsers een onverantwoordelijk gedrag hebben. Hij herinnert eraan dat sommige fietsers denken dat zij, nu het verkeersreglement het hun toestaat in sommige straten met éénrichtingsverkeer tegen de rijrichting in te rijden, zulks in alle straten met éénrichtingsverkeer mogen doen.

Hij antwoordt tenslotte dat hij veel aandacht heeft voor de bewegwijzering en voor de verkeersregeling door de politie en dat hij voornemens is voor vereenvoudiging te zorgen.

Een lid betreurt dat er bij de discussie over dit voorstel van resolutie vooral aandacht wordt besteed aan de verzoeken gericht aan de gewestregering. Hij wijst erop dat vier vijfde van deze resolutie gericht is aan andere gesprekspartners.

Volgens hem zijn de beslissingen die de staatssecretaris wil nemen onvoldoende maar gaan ze duidelijk verder dan wat hij aanvankelijk had verwacht. Hij vrees niettemin dat een te doorgedreven voorbereiding van de dossiers een snelle afhandeling van sommige projecten in de weg staan. Als men iets te goed wil doen, gaat dit soms ten koste van wat goed is.

Ten slotte wenst hij dat de algemene beraadslaging die aan de gang is over de voorzieningen in de Wetstraat en in de Europese wijk wordt voortgezet, zowel voor de fietsers als voor de voetgangers. Hij herinnert eraan dat Europees commissaris Liikanen tijdens de hoorzitting in de commissie voor de algemene zaken te kennen had gegeven dat hij een verbinding voor voetgangers wou tussen het Berlaymontgebouw en het Europees Parlement.

De staatssecretaris antwoordt dat hij het vraagstuk van de fietspaden grondig wil bestuderen omdat hij geen risico's wil nemen op het vlak van de veiligheid. Hij zal er evenwel op toezien dat zijn administratie de zaken niet te ver drijft.

Het verheugt een lid dat de voorstellen voor concrete maatregelen van de staatssecretaris verder gaan dan wat de leden van de commissie hadden verwacht.

Hij herinnert eraan dat er in het voorstel van resolutie een resem wensen kenbaar worden gemaakt aan de minister van verkeer, met name in verband met de voorzieningen die de complementariteit tussen de metro en de fiets moeten bewerkstelligen. Hij vraagt zich af of het niet interessant zou zijn de minister van verkeer hierover te horen.

De staatssecretaris antwoordt dat met die wensen geen rekening kon worden gehouden in het beheerscontract van

Le secrétaire d'Etat souscrit entièrement à ce que vient de dire le membre concernant la nécessité d'une gestion équilibrée de la voirie qui tienne compte de la présence des voitures, des cyclistes et des piétons.

Il souscrit également à ce qui a été dit concernant l'inconscience de certains cyclistes. Il rappelle que depuis que le code de la route permet l'utilisation de certains sens uniques par les cyclistes, ces derniers s'imaginent que tous les sens uniques sont autorisés.

Il répond, enfin, que la signalisation directionnelle et de police a retenu toute son attention et indique son souhait d'y apporter une simplification.

Un membre regrette que la discussion de cette proposition de résolution se focalise autour des requêtes adressées au gouvernement régional. Il rappelle que quatre cinquième de cette résolution sont adressés à d'autres interlocuteurs.

Selon lui, les décisions prises par le secrétaire d'Etat sont insuffisantes mais vont nettement plus loin que ce qu'il avait espéré au départ. Il craint, néanmoins, qu'un certain perfectionnisme dans la préparation des dossiers n'empêche certains projets d'aboutir assez vite. Parfois, le mieux est l'ennemi du bien.

Enfin, il souhaite que la réflexion globale qui est en cours concernant les aménagements de la rue de la Loi et du quartier européen continue, que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons. Il rappelle que lors de son audition par la commission des affaires générales, le commissaire européen Liikanen avait exprimé le souhait de la création d'une voie piétonne allant du Berlaymont jusqu'au Parlement européen.

Le secrétaire d'Etat répond que le perfectionnisme en matière d'aménagement cycliste est nécessaire car il ne souhaite pas prendre de risques de sécurité en la matière. Il veillera, néanmoins, à ce que son Administration ne pousse pas les choses trop loin.

Un membre se réjouit de ce que les propositions d'actions concrètes du secrétaire d'Etat vont bien au-delà des espérances des membres de la commission.

Il rappelle que dans la proposition de résolution il y a toute une série de souhaits qui s'adressent au ministre des communications, notamment tout ce qui concerne les aménagements assurant la complémentarité entre le métro et le vélo. Il demande s'il ne serait pas intéressant d'entendre le ministre des communications sur ce sujet.

Le secrétaire d'Etat répond que ces préoccupations n'ont pu être intégrées dans le contrat de gestion de la STIB étant

de MIVB, aangezien het reeds is goedgekeurd. Die voorzieningen kunnen worden getroffen in het kader van eigen initiatieven die de MIVB op vraag van de Regering zou kunnen nemen.

Minister Hasquin zegt dat hierover is beraadslaagd binnen de beheersorganen van de MIVB. In het kader van de vernieuwingen die de MIVB zal invoeren in de drie komende jaren, zal er een experiment worden opgezet waarbij men op bepaalde zondagen de fiets mag meenemen in de metro.

De staatssecretaris voegt eraan toe dat de middelen die daartoe tijdens deze regeerperiode zijn uitgetrokken om fietsstallingen, die onvoldoende gebruikt zijn, te bouwen over heel het gewestelijk net, beter hadden kunnen worden aangewend, mochten ze vooral geplaatst zijn op belangrijker punten, waar het echt nodig was.

Een lid doet opmerken dat er van sommige voorzieningen, onder meer in de Vijfhoek, regelmatig gebruik wordt gemaakt. Mocht de veiligheid daar beter worden verzekerd, zou de vraag volgens hem nog toenemen.

De staatssecretaris antwoordt dat het niet zeker is dat met de keuzen die worden gemaakt, wordt ingespeeld op de behoeften.

Het lid gaat ervan uit dat men met het fietsvriendelijk beleid de goede weg opgaat. In de nabije toekomst zal een en ander concreet gestalte krijgen en zal men alles in het werk moeten stellen om er ruchtbaarheid aan te geven. Hij stelt evenwel vast dat de meeste routes aan de zuid-oostkant van Brussel te vinden zijn. Hij vraagt dat de noord-oostkant niet wordt veronachtzaamd.

De minister antwoordt dat bij de keuze van de routes rekening is gehouden met plaatsen waar veel kantoren, winkels, scholen en ontspanningscentra te vinden zijn. Hij zegt dat hij een homogene verbinding tussen het noorden en het zuiden van het Gewest tot stand wil brengen.

Een aantal commissieleden dienen een voorstel van amendement in om het derde streepje van de verzoeken aan de Regering te vervangen door de volgende tekst:

“– om met de eerder genoemde budgetten voor het jaar 2002 een groot aantal van de in het GewOP vermelde gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen;”.

Een commissielid preciseert dat de indieners dit amendement willen indienen omdat ze begrip opbrengen voor de begrotingsproblemen van het Gewest. Ze begrijpen dat de regering begrotingsmoeilijkheden zou kunnen ondervinden, mocht zij alle in het GewOP geplande routes tegen het jaar 2005 willen tot stand brengen.

Zoals eerder gezegd, vinden de ondertekenaars van de resolutie de kredieten die voor de fietsroutes worden uitgetrokken evenwel ontoereikend.

donné qu'il est déjà approuvé. Ces aménagements seront effectués dans le cadre d'initiatives propres demandées à la STIB par le gouvernement.

Le ministre Hasquin indique qu'une réflexion à ce sujet a lieu au sein des organes de gestion de la STIB. Dans le cadre des services innovants que la STIB va mettre en oeuvre dans les trois années à venir, une expérience d'utilisation du vélo à l'intérieur du métro certains dimanches sera mise sur pied.

Le secrétaire d'Etat ajoute que les moyens qui ont été consacrés, sous la présente législature, à l'installation de range-vélos, sous-utilisés, sur toutes les voiries régionales auraient peut-être été mieux utilisés s'ils avaient été concentrés en des points névralgiques où le besoin s'en faisait sentir.

Un membre fait remarquer que certaines implantations, notamment dans le Pentagone, bénéficient de présences régulières. Il indique que si la sécurité y était mieux garantie, la demande augmenterait.

Le secrétaire d'Etat répond qu'il n'est pas certain que les choix effectués correspondent réellement à des besoins.

Le membre considère que la politique en faveur des cyclistes est sur la bonne voie. Des choses vont se concrétiser dans un proche avenir et il faudra s'employer à les faire connaître. Il constate néanmoins, que la plupart des itinéraires retenus concernent la zone Sud-Est de Bruxelles. Il demande que la zone Nord-Ouest ne soit pas oubliée.

Le ministre répond que le choix des itinéraires a été fait en fonction des zones de concentration de bureaux, de commerces, d'écoles et de centres de loisirs. Il précise que sa volonté est de réaliser une liaison homogène entre le Nord et le Sud de la Région.

Plusieurs commissaires introduisent une proposition d'amendement visant à remplacer le troisième tiret des demandes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par la formulation qui suit:

“– grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2002 un nombre significatif des itinéraires cyclistes régionaux repris au PRD;”.

Un commissaire précise que c'est par compréhension des difficultés budgétaires de la Région que les auteurs souhaitent introduire cet amendement. Ils comprennent que le gouvernement pourrait rencontrer des difficultés budgétaires pour réaliser tous les itinéraires prévus dans le PRD d'ici l'an 2005.

Comme il a été dit précédemment, les crédits alloués aux itinéraires cyclistes ne sont cependant pas considérés par les signataires de la résolution comme suffisants.

Een commissielid wenst niet dat men zich vastpint op een al te precieze lijst van routes. Hij wijst erop dat de fietsroutes zijn opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het GewOP en bijgevolg geen verplichting zijn. Daarom stelt hij voor amendement nr. 1 zo te wijzigen dat het woord "vermelde" tussen de woorden "in het GewOP" en "gewestelijke fietsroutes" wordt vervangen door de woorden "principiële vastgelegde".

Het gaat niet op dat er in deze resolutie routes nec varietur worden vastgelegd die naderhand kunnen worden gewijzigd.

Een commissielid preciseert dat het amendement, afgezien van budgettaire redenen, tevens is ingegeven door de dynamische benadering van het fietsvraagstuk die de staatssecretaris voorstaat. In verband met het subamendement kan het commissielid begrip opbrengen voor de wensen van zijn collega. Zijns inziens is dit amendement evenwel overbodig omdat er volgens de procedure hoe dan ook overleg moet worden gepleegd met de gemeenten.

Het commissielid wijst er voorts op dat een aantal gemeenten inzake fietsroutes zelfs verder willen gaan dan wat in het GewOP wordt voorgeschreven. Hij verwijst naar zijn gemeente waar men voornemens is een fietsroute aan te leggen omdat men ervan uitgaat dat hoe meer er fietsroutes zijn hoe meer mensen van de fiets gebruik zullen maken.

Een commissielid wenst dat duidelijk wordt gepreciseerd dat de fietsroutes, ook al komen er geen 19, niet lukraak worden vastgelegd maar dat er rekening wordt gehouden met een netwerk en met de aantrekkingskracht van sommige plaatsen in de stad.

Het ligt evenwel voor de hand dat de routes in hun eerste vorm niet onveranderbaar zijn omdat er rekening gehouden moet worden met plaatselijke factoren.

De staatssecretaris dankt de ondertekenaars van het voorstel van resolutie omdat zij bij het stellen van het amendement blijk hebben gegeven van verbeelding.

Hij bericht de commissieleden dat hij persoonlijk liever zou hebben gehad dat zou zijn bepaald dat die routes geïnspireerd zijn op die welke vermeld zijn in het richtinggevend gedeelte van het GewOP.

Een commissielid wijst erop dat het voorstel van resolutie niets verandert aan de richtinggevende kaart van het GewOP.

De staatssecretaris deelt de commissieleden mee dat hij het gedeelte van de tekst dat de Hoofdstedelijke Regering betreft licht zou willen wijzigen opdat hij met het voorstel van resolutie van de Raad zou kunnen instemmen.

Un commissaire ne souhaite pas qu'on s'enferme dans une liste d'itinéraires trop précis. Il souligne que les itinéraires cyclistes sont inclus dans le volet indicatif du PRD et ne constituent dès lors pas une contrainte. C'est pourquoi il propose de sous-amender l'amendement n° 1 en insérant après les mots "*itinéraires cyclistes régionaux*" les mots "*dont le principe est*" avant les mots "repris au PRD".

Il ne faudrait pas que cette résolution établisse des itinéraires nec varietur ne pouvant être modifiés par la suite.

Un commissaire précise qu'outre des raisons budgétaires, l'amendement est également motivé par l'approche dynamique de la problématique des cyclistes dont a témoigné le secrétaire d'Etat. Quant au sous-amendement, le commissaire peut comprendre la préoccupation de son collègue; il lui semble cependant que cet amendement est superfétatoire dans la mesure où une concertation avec les communes est de toute manière prévue dans la procédure.

Le commissaire souligne par ailleurs que dans un certain nombre de communes la volonté en matière d'itinéraires cyclables dépasse même ce qui est prévu dans le PRD. Il cite le cas de sa commune où un itinéraire cyclable est prévu à charge de la commune dans la philosophie: "plus il y a d'itinéraires cyclistes, plus il y aura de cyclistes".

Un commissaire souhaite qu'il soit clairement stipulé que les itinéraires - même si les dix-neuf ne seront pas retenus - ne seront pas déterminés au hasard mais bien en fonction d'un maillage précis et de l'attractivité de certains points dans la ville.

Il est cependant évident que les itinéraires repris dans une première version ne sont pas invariables étant donné qu'il faut tenir compte des conditions locales.

Le secrétaire d'Etat remercie les signataires de la proposition de résolution d'avoir fait preuve d'imagination en élaborant un amendement.

Il informe les commissaires que personnellement il aurait souhaité qu'il soit stipulé que ces itinéraires s'inspirent de ceux repris à titre indicatif au PRD.

Un commissaire souligne que la proposition de résolution ne changera en rien la carte indicative du PRD.

Le secrétaire d'Etat informe les commissaires que pour la partie qui concerne le gouvernement régional, il souhaiterait que le texte soit légèrement modifié pour qu'il puisse marquer son accord avec la proposition de résolution du Conseil.

Wat de eerste twee streepjes van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreft, wijst de staatssecretaris erop dat er problemen zouden rijzen als men in afdeling 12 en in afdeling 14 een nieuw artikel invoegt. Tijdens het begrotingsdebat heeft de minister van financiën de gewestelijke volksvertegenwoordigers gewezen op de problemen die zouden kunnen ontstaan als men nieuwe begrotingsartikelen invoegt. De staatssecretaris zegt dat sommige gemeenten trouwens nu reeds vragen dat de kredieten voor de fietsroutes in de fondsen aan de gemeenten verrekend worden.

De staatssecretaris stelt de commissie voor de twee eerste streepjes tot één streepje samen te voegen en als volgt te vervangen:

“– erop toe te zien dat de uitgaven voor fietsinfrastructuur beter worden vastgesteld, zowel voor de gemeente- als voor de gewestwegen;”

Rekening houdend met het door een commissielid ingediende subamendement nr. 2, stelt de staatssecretaris voor het derde streepje van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering als volgt te vervangen:

“– om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen naar het voorbeeld van die vermeld in het GewOP;”

De staatssecretaris zegt dat hij geen moeite heeft met de 19 fietsroutes en dat hij principieel akkoord gaat met de drie ringroutes tussen de rand en het centrum. Hij wenst echter enige speelruimte te behouden voor wat het tracé van de routes betreft. Om op dat vlak elke dubbelzinnigheid te vermijden, vraagt de staatssecretaris dat de commissieleden dit duidelijk maken.

De staatssecretaris wijst erop dat zijn verbintenis duidelijk is. Hij heeft dit in de conferentie van de burgemeesters heel onlangs kunnen herhalen. Hij heeft de gemeenten gevraagd dat ze het door het Gewest gevoerde fietsbeleid steunen en het opzet van de in het GewOP vastgestelde routes onderschrijven. De staatssecretaris heeft echter herhaald dat speelruimte wordt geboden om alternatieve routes te vinden voor het geval dat een gemeente meedeelt dat een of andere route als dusdanig niet mogelijk is. Hij neemt de in het GewOP vastgestelde route nr. 1 als voorbeeld (Edith Cavellstraat): de route is gevaarlijk voor fietsers. Er bestaat een alternatief: de Montjoielaan. Die alternatieven moeten met de betrokken gemeenten kunnen worden bestudeerd. De staatssecretaris wil die mogelijkheid dan ook behouden.

De staatssecretaris en een commissielid wensen dat er in het laatste streepje nader bepaald wordt dat, in het kader van de vernieuwingen vervat in het met de MIVB ondertekende beheerscontract, rekening kan worden gehouden

En ce qui concerne les deux premiers tirets des requêtes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le secrétaire d'Etat souligne que créer un nouvel article dans la division 12 et un nouvel article dans la division 14 poserait problème. Lors de la discussion budgétaire, le ministre des finances a informé les députés régionaux des difficultés qu'engendre la création de nouveaux articles budgétaires. Le secrétaire d'Etat informe que certaines communes demandent d'ailleurs déjà que les crédits pour les itinéraires cyclistes soient intégrés dans les fonds pour les communes.

Le secrétaire d'Etat suggère, si la commission marque son accord, d'unifier les deux tirets en un et de les remplacer par:

“– de veiller à mieux identifier les dépenses relatives aux investissements cyclistes, tant en voiries communales que régionales”.

Pour aller dans le sens du sous-amendement n° 2 proposé par un commissaire, le secrétaire d'Etat propose de remplacer le troisième tiret des requêtes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par:

“– grâce au budget précité, de réaliser d'ici l'an 2002 un nombre significatif des itinéraires cyclistes régionaux s'inspirant de ceux repris à titre indicatif au PRD”.

Le secrétaire d'Etat souligne que les dix-neuf itinéraires ne lui posent aucun problème. Le principe des trois rocades de la périphérie vers le centre peut également être retenu. Il souhaite cependant pouvoir garder un certain degré de souplesse au niveau du tracé même des itinéraires. C'est pour lever toute ambiguïté que le secrétaire d'Etat souhaite que les commissaires spécifient cela.

Le secrétaire d'Etat souligne que son engagement est clair. Il a eu l'occasion de le rappeler très récemment à la Conférence des bourgmestres. Il a demandé aux communes qu'elles s'associent à la politique cycliste menée par la Région. Et de veiller à pouvoir s'intégrer dans la philosophie des itinéraires tels qu'ils sont repris au PRD. Le secrétaire d'Etat a cependant redit qu'une flexibilité était envisagée pour pouvoir trouver des itinéraires alternatifs lorsqu'une commune signale que le tracé d'un itinéraire n'est pas envisageable tel quel. Il cite le cas de l'itinéraire n° 1 repris au PRD (la rue Edith Cavell): tel quel, cet itinéraire est dangereux pour les cyclistes qui l'empruntent. Une alternative à cet itinéraire existe: avenue Montjoie. Ces alternatives doivent pouvoir être étudiées avec les communes respectives. C'est pourquoi le secrétaire d'Etat souhaite que cette faculté demeure.

Le secrétaire d'Etat et un commissaire souhaiteraient qu'au dernier tiret on spécifie que c'est dans le cadre des services innovants du contrat de gestion signé avec la STIB qu'on peut intégrer les préoccupations de la clientèle

met de wensen van de fietsers. Ze stellen dan ook voor het laatste streepje als volgt te vervangen: “-als ondertekenaar van het beheerscontract met de MIVB rekening te houden met de wensen van de reizigers die ook de fiets gebruiken in het kader van de vernieuwingen, in het bijzonder met betrekking tot het stallen en vervoeren van de fietsen.”. Hiermee wordt niet getornd aan de strekking van het laatste streepje van de verzoeken van de gewestelijke volksvertegenwoordigers aan de Brussels Hoofdstedelijke Regering.

Een commissielid is voorstander van een dialoog over het onderwerp, ook al beseft hij dat de routes niet allemaal tot stand kunnen worden gebracht. Hij is echter van mening dat men duidelijk moet kunnen zien welke budgetten voor de fietsroutes worden uitgetrokken. Het betreft immers een resolutie, d.w.z. een suggestie aan verschillende overheden om een bepaalde weg te bewandelen. Het stoort hem niet dat er in de verzoeken aan de Hoofdstedelijke Regering om specifieke afdelingen en begrotingsprogramma's wordt gevraagd.

Het lid verzet zich ook niet tegen de in het laatste streepje aangebrachte precisering. Hij schenkt vertrouwen aan het commissielid dat dit samen met de staatssecretaris heeft voorgesteld.

Daarentegen is het lid ontsteld over de suggesties betreffende het GewOP. Het lid is van mening dat men geen amendement kan indienen door te zeggen dat de routes in het GewOP niet die zijn van het GewOP. Een resolutie van de Raad mag niet de in het richtinggevend gedeelte van het GewOP vastgestelde routes wijzigen.

Het lid wil dat onderstrepen, ofschoon hij zich ervan bewust is dat men zich aan de ratio van het GewOP houdt zonder de erin vastgestelde routes volledig tot stand te brengen. Het lid verwijst opnieuw naar het voorbeeld van Ukkel. De fietsroute in het GewOP leidt de fietsers van Ukkel naar het centrum, maar de gemeente stelt een alternatief voor: een panoramisch, interessant en aangenaam traject, dat echter eerder voor de zondagochtendfietsers bestemd is. Dat zijn twee totaal verschillende benaderingen.

Een commissielid zegt bereid te zijn rekening te houden met de beperkingen van de Regering, o.a. met het probleem om nieuwe begrotingsposten in te voeren. Het lid is echter niet gekant tegen de in het laatste streepje aangebrachte precisering.

Het lid wijst er echter op dat men bij het opstellen van deze resolutie, die op de toekomst is gericht (2005), niet alleen rekening moet houden met het streefdoel van de Regering in 1997.

Het commissielid acht het door de staatssecretaris voorgestelde amendement op het laatste streepje enigszins overbodig. Men geeft de Regering voldoende speelruimte als men in het derde streepje aangeeft dat het gaat over gewestelijke fietsroutes die gebaseerd zijn op die welke in

cycliste de celle-ci. C'est pourquoi ils proposent de remplacer le dernier tiret par “en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB de tenir compte des préoccupations de la clientèle cycliste de celle-ci, en particulier dans les domaines du parcage et du transport des vélos”. Cela ne change en rien la philosophie du dernier tiret des requêtes des députés régionaux au gouvernement régional.

Un commissaire est partisan du dialogue sur le sujet tout en étant conscient que les itinéraires ne seront pas réalisés de manière exhaustive. Il estime cependant qu'il faut pouvoir identifier clairement les crédits prévus pour les itinéraires cyclistes car il s'agit bien d'une résolution, c'est-à-dire d'une suggestion à différents pouvoirs de s'intégrer dans une certaine orientation. Cela ne le dérange pas de ne pas voir figurer dans les requêtes au gouvernement régional des divisions et des programmes budgétaires bien précis.

Il ne s'oppose pas non plus à la précision apportée au dernier tiret. Il fait confiance au commissaire qui l'a suggérée concomitamment au secrétaire d'Etat.

En revanche, il est assez perplexe en ce qui concerne les suggestions faites relatives au PRD. Il lui semble qu'on ne peut pas introduire un amendement en disant que les itinéraires prévus au PRD ne sont pas ceux du PRD. A l'occasion d'une résolution du Conseil on ne peut modifier les itinéraires prévus au volet indicatif du PRD.

Il tenait à le souligner même s'il est bien conscient qu'on retient la philosophie du PRD sans reprendre de manière exhaustive les itinéraires prévus. Il reprend le cas cité à Uccle. L'itinéraire retenu dans le PRD menait les cyclistes d'Uccle au centre alors que la proposition alternative faite par la commune est panoramique, intéressante et agréable mais réservée plutôt aux cyclistes du dimanche matin. Il s'agit là de deux philosophies tout à fait différentes.

Un commissaire est également prêt à tenir compte des contraintes du gouvernement, entre autres de sa difficulté d'inscrire de nouveaux postes budgétaires. En ce qui concerne la précision apportée au dernier tiret, il peut s'y rallier sans problème également.

Il tient cependant à souligner que cette résolution qui vise un horizon lointain (2005) ne doit pas être élaborée uniquement en tenant compte des préoccupations du gouvernement en 1997.

Quant à l'amendement suggéré par le secrétaire d'Etat au troisième tiret, le commissaire estime qu'il est un peu redondant. Le degré de liberté du gouvernement est suffisant en spécifiant au troisième tiret qu'il s'agit des itinéraires cyclistes régionaux s'inspirant de ceux repris au PRD, sans

het GewOP vastgesteld zijn, zonder dat men nader moet bepalen dat het om het richtinggevend gedeelte van het GewOP gaat.

Het lid wijst er bovendien op dat het Franse "PRD" in het Nederlands moet worden vertaald door "GewOP" en niet door "vervoerplan".

Om tegemoet te komen aan de wensen van het commissielid, wil de staatssecretaris de twee eerste streepjes die tot één streepje zijn samengevoegd als volgt formuleren: "*- erop toe te zien dat de uitgaven van het Gewest voor fietsinfrastructuur worden vastgesteld, zowel voor de gemeente- als voor de gewestwegen;*".

Om zo vaag mogelijk te blijven en om, zo nodig, in ruimere mate tegemoet te kunnen komen aan de wensen van de reizigers dan in het kader van de nieuwe dienstverlening, stelt de staatssecretaris voor om in de Franse tekst de woorden "*d'y faire intégrer*" gewoon te vervangen door de woorden "*de tenir compte*".

Om tegemoet te komen aan de wensen van het commissielid, stelt hij voor het derde streepje als volgt te vervangen:

"- om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen naar het voorbeeld van die vermeld in het GewOP;".

Aldus geeft men alleen aan dat het gaat over de fietsroutes vermeld in het richtinggevend gedeelte van het GewOP en niet in het verordenend gedeelte.

Een commissielid wijst erop dat in het gewijzigde derde streepje van de Franse tekst de woorden "*des itinéraires*" moeten worden vervangen door "*d'itinéraires*".

Een commissielid stelt vast dat er in het streepje dat de eerste twee streepjes vervangt niet langer sprake is van budgetten.

De staatssecretaris en een aantal commissieleden wijzen erop dat er in dit gewijzigde streepje sprake is van "uitgaven van het Gewest".

De staatssecretaris herinnert eraan dat hij in een antwoord op een vraag van het commissielid gepreciseerd heeft dat er eind 1996 25 miljoen overbleef voor de fietsroutes en dat dit bedrag naar de begroting van 1997 is overgedragen. Dit valt duidelijk op te maken uit de begrotingsfiches. Voor 1997 is er 38,5 miljoen uitgetrokken voor de fietsroutes.

De gezamenlijk opgestelde amendementen luiden dus:

"- erop toe te zien dat de uitgaven voor fietsinfrastructuur beter worden vastgesteld, zowel voor de gemeente- als voor de gewestwegen;"

que pour cela il faille encore spécifier que c'est bien du volet indicatif du PRD dont il s'agit.

Il souligne par ailleurs que dans la langue de Vondel PRD ne se traduit pas par "*Vervoerplan*" mais bien par "*GeWop*".

Le secrétaire d'Etat souhaite reformuler l'unification des deux premiers tirets de la manière suivante: "*de veiller à identifier les dépenses régionales relatives aux investissements cyclistes tant en voiries communales que régionales*" et ce pour rencontrer les préoccupations des commissaires.

En ce qui concerne le dernier tiret, pour rester le plus général possible et pour éventuellement pouvoir rencontrer les préoccupations de la clientèle plus largement que dans le cadre des services innovants, le secrétaire d'Etat suggère de remplacer simplement les mots "*d'y faire intégrer*" par les mots "*de tenir compte*".

Quant au troisième tiret, pour rencontrer les préoccupations des commissaires, le secrétaire d'Etat suggérerait la disposition suivante:

"- grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2002 un nombre significatif des itinéraires cyclistes régionaux s'inspirant de ceux repris dans le volet indicatif du PRD".

En l'énonçant ainsi on spécifie simplement que les itinéraires cyclistes sont repris au volet indicatif du PRD et non pas dans le volet réglementaire.

Un commissaire fait observer qu'à la modification du troisième tiret, il convient de remplacer "*des itinéraires*" par "*d'itinéraires*".

Un commissaire constate que dans le tiret en remplacement des deux premiers tirets il n'est plus du tout question de budget.

Le secrétaire d'Etat, ainsi que plusieurs commissaires soulignent qu'on parle dans ce tiret modifié des "*dépenses régionales*".

Le secrétaire d'Etat rappelle en outre qu'il a précisé, en réponse à une question du commissaire, que fin 1996, il restait 25 millions pour les itinéraires cyclistes qui ont été reportés au budget 1997. Cela se retrouve clairement dans les fiches budgétaires. Pour 1997, 38,5 millions de BEF sont prévus pour les itinéraires cyclistes.

Ces amendements rédigés de manière collective deviennent donc:

"- de veiller à identifier les dépenses régionales relatives aux investissements cyclistes, tant en voiries communales que régionales;

...

– om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen naar het voorbeeld van die vermeld in het GewOP;”

...

“– als ondertekenaar van het beheerscontract met de MIVB rekening te houden met de wensen van de reizigers die ook de fiets gebruiken in het kader van de vernieuwingen, in het bijzonder met betrekking tot het stallen en vervoeren van de fietsen.”

De indieners van het eerste amendement en van het subamendement trekken hun amendementen in.

Een commissielid gaat akkoord als in het verslag wordt vermeld hoe de wijziging van dit gedeelte van de verzoeken tot stand is gekomen.

De voorzitter stelt hem in dat verband gerust.

V. Stemmingen

De wijzigingen in het voorstel van resolutie worden bij eenparigheid van stemmen goedgekeurd (11 stemmen).

Het voorstel, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van stemmen (11 stemmen).

De staatssecretaris is ingenomen met het initiatief van de gewestelijke volksvertegenwoordigers en belooft dat met alle aan de Regering gerichte suggesties in het door de Regering gevoerde beleid rekening zal worden gehouden. De staatssecretaris wijst er echter op dat zijn goedkeuring van de resolutie geen betrekking heeft op de toelichting van de tekst.

Een commissielid wijst erop dat de Franse tekst waarover de commissieleden zich hebben uitgesproken niet overeenstemt met de Nederlandse tekst.

De voorzitter zegt dat de Franse tekst waarover de commissieleden zich hebben uitgesproken, rechtsgeldig is.

De rapporteur wordt vertrouwen geschonken voor het opstellen van het verslag.

De rapporteur,

Claude MICHEL

De voorzitter,

Jan BÉGHIN

...

– grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2002 un nombre significatif d'itinéraires cyclistes régionaux s'inspirant de ceux repris dans le volet indicatif du PRD”.

...

“– en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB de tenir compte des préoccupations de la clientèle cycliste de celle-ci, en particulier dans les domaines du parcage et du transport de vélos”.

Les auteurs du premier amendement, ainsi que du sous-amendement, retirent leurs amendements.

Un commissaire marque son accord si tout le cheminement de la modification de cette partie des requêtes se trouve au rapport.

Le président le rassure sur ce point.

V. Votes

Les modifications à la proposition de résolution sont adoptées de manière unanime (11 voix).

La proposition, telle qu'amendée, est adoptée à l'unanimité (11 voix).

Le secrétaire d'Etat se réjouit de l'initiative des députés régionaux et souhaite prendre l'engagement sur le fait que toutes les suggestions faites au gouvernement seront rencontrées par la politique que le gouvernement mène. Le secrétaire d'Etat spécifie toutefois que son approbation de la résolution ne vaut pas pour les développements du texte.

Un commissaire souligne que le texte F sur lequel les commissaires se sont prononcés ne correspond pas au texte N.

Le président signale que la version F, sur laquelle les commissaires se sont prononcés, fait foi.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Claude MICHEL

Le Président,

Jan BÉGHIN

Tekst aangenomen door de Commissie

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- overwegende dat, indien men het voor iedereen gemakkelijk maakt om zich met de fiets te verplaatsen, het verkeer hierdoor 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 tegen 2005 het fietsverkeer 10% van de gemechaniseerde verplaatsingen (zou) moeten uitmaken»;

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

aan de regeringen van het Vlaamse, het Waalse en het Hoofdstedelijk 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 openbaarvervoernet 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;

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 zou zorgen voor stallingen die veilig, beschut en toegankelijk zijn;
 - het vervoer van fietsen op haar lijnen gemakkelijk en goedkoop zou maken;
 - in de voornaamste Brusselse stations zou zorgen voor fietsverhuurdiensten;

Texte adopté par la Commission

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;

au Gouvernement fédéral

- de se concerter avec la SNCB afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci:
 - développe des parcages 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;

- het publiek over deze maatregelen zou voorlichten;
- om de wegcode zo te wijzigen dat het fietsverkeer wordt vergemakkelijkt;
- 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 verhoudingsgewijs in één fietsstalling tegen tien parkeerplaatsen voor wagens wordt voorzien;
- om, wat de twee vorige punten betreft, stedenbouwkundige reglementen goed te keuren met inachtneming van voormelde regels;

aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- erop toe te zien dat de uitgaven van het Gewest voor fietsinfrastructuur worden vastgesteld, zowel voor de gemeentewegen als voor de gewestwegen;
- om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen naar het voorbeeld van die vermeld in het GewOP;

- 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;

- 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 veiller à identifier les dépenses régionales relatives aux investissements cyclistes, tant en voiries communales que régionales;

- grâce aux budgets précités, de réaliser d'ici l'an 2002 un nombre significatif d'itinéraires cyclistes régionaux s'inspirant de ceux repris dans le volet indicatif du PRD;

- 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 administratie ertoe aanmoedigt de fiets te gebruiken;
 - om als ondertekenaar van het beheercontract met de MIVB, rekening te houden met de wensen van de reizigers die ook de fiets gebruiken, in het bijzonder met betrekking tot het stallen en vervoeren van de fietsen;
- 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 de tenir compte des préoccupations de la clientèle cycliste de celle-ci, en particulier dans les domaines du parcage et du transport de vélos.

Bijlagen**Bijlage 1****AMENDEMENTEN**

Nr. 1

Het derde streepje van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te vervangen door:

«– om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal van de in het GewOP vermelde gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen;».

VERANTWOORDING

De Regering heeft ons gezegd dat zij, vóór het jaar 2000, elk jaar het thans vastgestelde bedrag van ongeveer 40 miljoen zou kunnen besteden aan de gewestelijke fietsroutes. Ervan afgezien dat dit bedrag volgens ons onvoldoende is, menen wij te weten dat de Regering in 3 begrotingsjaren niet de nodige bedragen zal kunnen vinden om 19 goede gewestelijke fietsroutes aan te leggen. Teneinde in de resolutie geen verzoeken op te nemen die onrealistisch zijn, stellen we een licht gewijzigde tekst voor, die niet tornt aan de oorspronkelijke doelstellingen:

- als men wil dat een groot aantal personen tegen 2005 de fiets als vervoermiddel gebruikt, moeten ze, vóór die datum, over aantrekkelijke fietsroutes beschikken;
- het in de motie geformuleerde verzoek is niet alleen tot de huidige regering gericht, maar ook tot de volgende regeringen;
- het terzake gevoerde beleid moet continuïteit vertonen.

Sedert de indiening van de resolutie, heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vele verklaringen afgelegd waarin ze te kennen geeft inzake fietsvervoer een dynamisch beleid te willen voeren. Ofschoon er in concreto nog niets is verwezenlijkt, willen we de Regering toch de tijd gunnen om haar woorden in daden om te zetten.

Nr. 2 (subamendement op amendement nr. 1)

In amendement nr. 1, het woord «vermelde» tussen de woorden «in het GewOP» en «gewestelijke fietsroutes» te vervangen door de woorden «principeel vastgelegde».

Nr. 3

a) De twee eerste streepjes van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te vervangen door:

«– erop toe te zien dat de uitgaven van het Gewest voor fietsinfrastructuur worden vastgesteld, zowel voor de gemeente- als voor de gewestwegen».

Annexes**Annexe I****AMENDEMENTS**

N° 1

Remplacer le troisième tiret des demandes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par la formulation qui suit:

“– grâce aux budgets précités, de réaliser d’ici l’an 2002 un nombre significatif des itinéraires cyclistes régionaux repris au PRD;”

JUSTIFICATION

Le gouvernement nous a dit que, d’ici l’an 2000, il pourrait consacrer chaque année la somme actuellement prévue d’environ 40 millions pour les ICR. Sans considérer cette somme comme suffisante, nous pouvons comprendre qu’en trois années budgétaires, il ne pourra réunir les sommes nécessaires à la réalisation de 19 itinéraires régionaux soignés. Afin de ne pas inscrire dans la résolution des demandes jugées irréalistes, nous pouvons proposer une formulation légèrement modifiée qui préserve les objectifs de départ:

- si l’on veut qu’un nombre significatif d’usagers adopte le mode de déplacement cycliste pour 2005, il faut qu’il dispose, **avant cette date** d’un réseau d’itinéraires attractif;
- la demande précisée dans la motion ne s’adresse pas uniquement au présent exécutif mais aussi à ses successeurs;
- la politique menée en la matière doit s’inscrire dans la continuité;

Depuis le dépôt de la résolution, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a multiplié les déclarations dans lesquelles il affirme sa volonté de mener une politique dynamique en matière de déplacements cyclistes. Même si des réalisations concrètes ne sont pas encore constatées, nous souhaitons laisser au gouvernement le temps de traduire ses intentions.

N° 2 (sous-amendement à l'amendement n° 1)

A l’amendement n° 1, insérer entre les mots “cyclistes régionaux” et les mots “repris au PRD” les mots “dont le principe est”.

N° 3

a) Remplacer les deux premiers tirets des demandes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par la formulation qui suit:

“– de veiller à identifier les dépenses régionales relatives aux investissements cyclistes, tant en voiries communales que régionales”;

b) Het derde streepje van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te vervangen door:

«- om met de eerder genoemde budgetten vóór het jaar 2002 een groot aantal gewestelijke fietsroutes tot stand te brengen naar het voorbeeld van die vermeld in het GewOP».

c) Het zevende streepje van de verzoeken aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te vervangen door:

«- als ondertekenaar van het beheerscontract met de MIVB rekening te houden met de wensen van de reizigers die ook de fiets gebruiken in het kader van de vernieuwingen, in het bijzonder met betrekking tot het stallen en vervoeren van de fietsen».

b) Remplacer le 3e tiret des demandes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par la formulation qui suit:

“- grâce aux budgets précités, de réaliser d’ici l’an 2002 un nombre significatif d’itinéraires cyclistes régionaux s’inspirant de ceux repris dans le volet indicatif du PRD”.

c) Remplacer le 7e tiret des demandes au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale par la formulation qui suit:

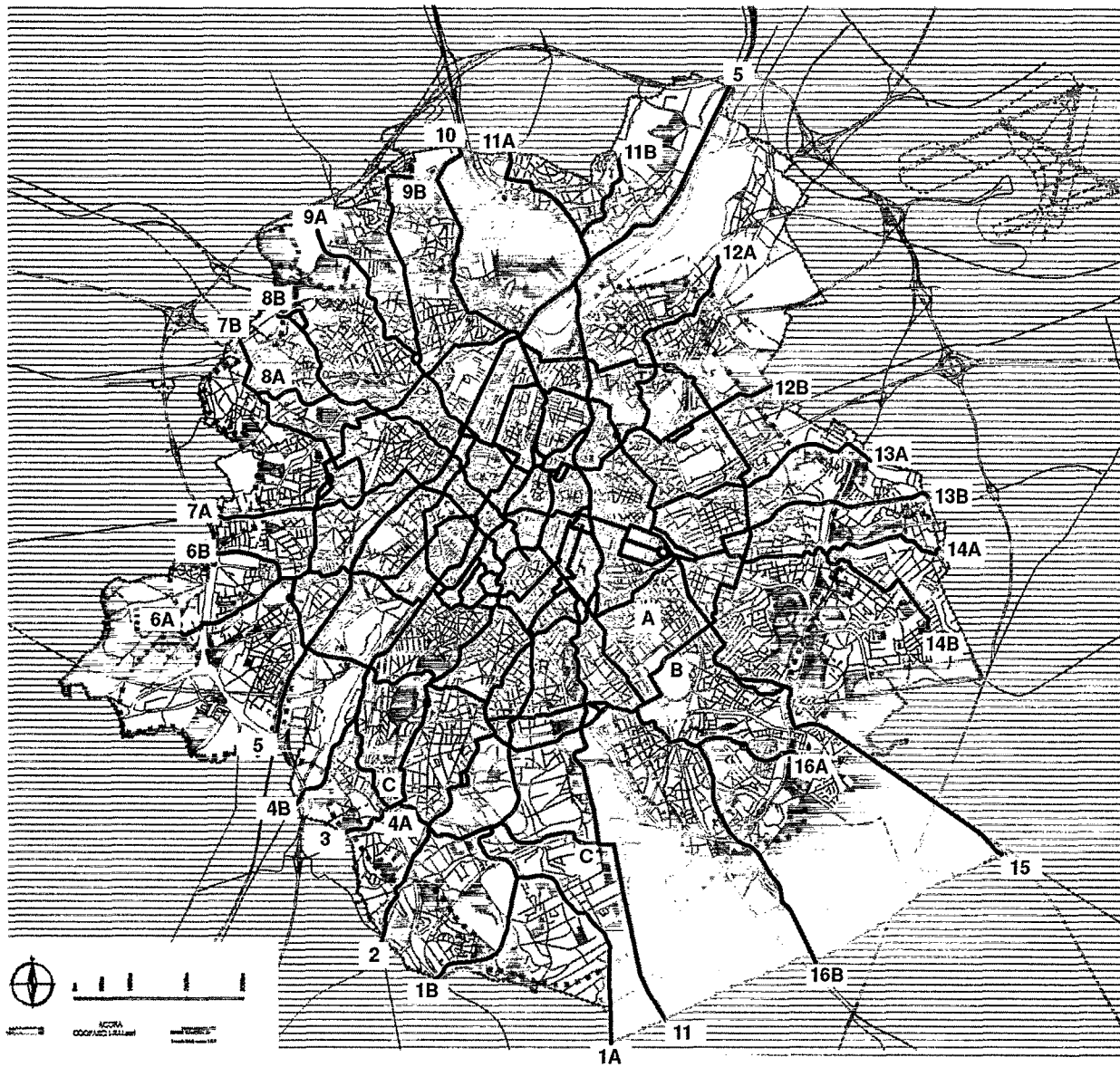
“- en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB de tenir compte des préoccupations de sa clientèle cycliste, en particulier dans les domaines du parcage et du transport des vélos”.

Bijlage 2

Annexe 2

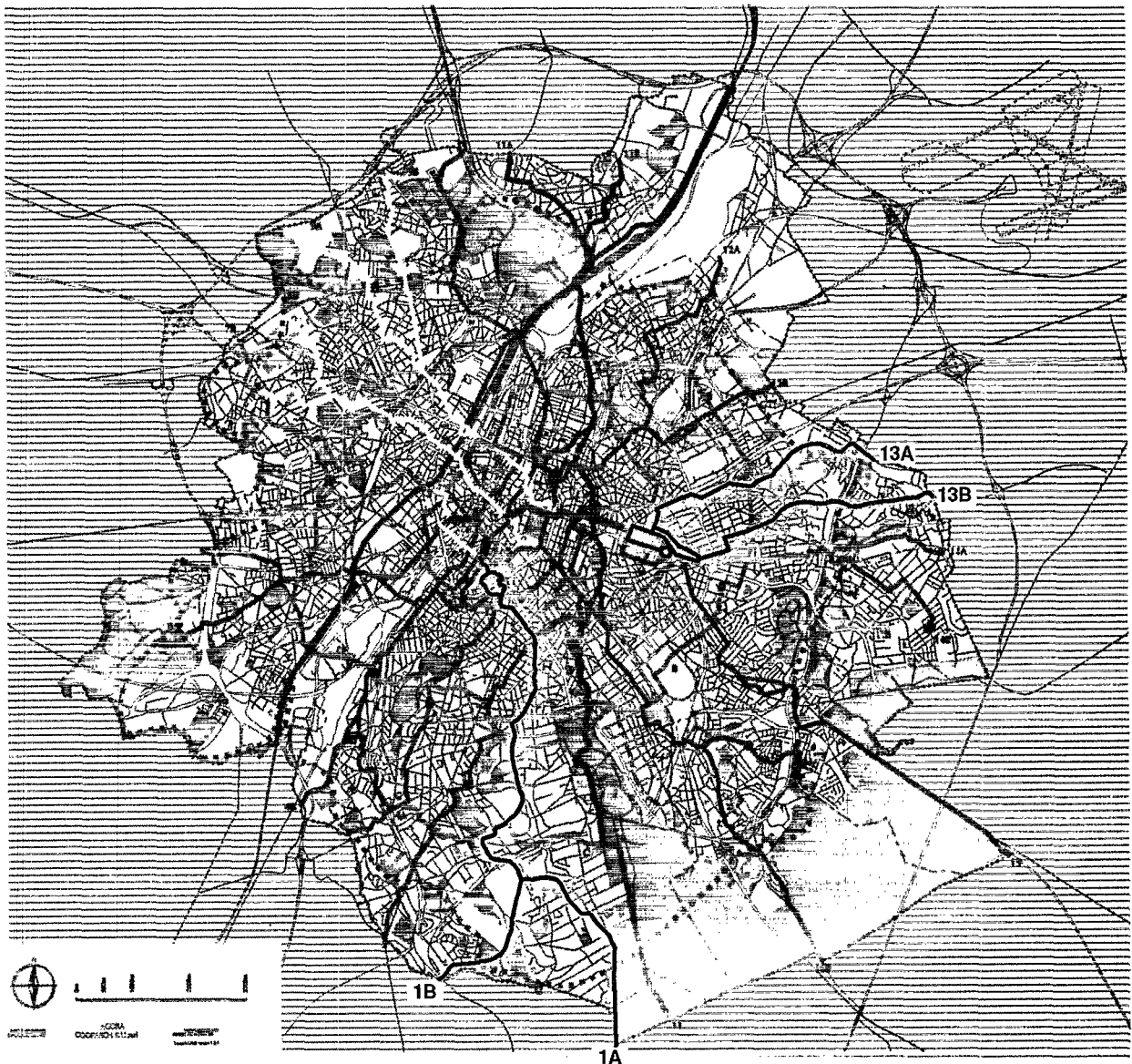
Kaart van de 19 fietsroutes

Carte des 19 itinéraires cyclables



**Kaart van de bij voorrang
te verwezenlijken fietsroutes
(1, 13)**

**Carte des itinéraires retenus
à réaliser prioritairement
(1, 13)**



**Kaart van de zes bij voorrang
te bestuderen fietsroutes
(1, 11, 12, 13, 15, 16)**

**Carte des six itinéraires
à étudier prioritairement
(1, 11, 12, 13, 15, 16)**

