

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1999-2000

10 JULI 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ter actualisering van de resolutie van 7 maart 1997 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 mevr. Adelheid BYTTEBIER) (N.)

Toelichting

1.1. Inleiding

De resolutie van 7 maart 1997, ook wel de «fietsresolutie» genoemd is intussen een paar jaar oud. Een aantal vragen en voornemens zijn verwezenlijkt, veel meer bleven echter voorlopig zonder gevolg. Het lijkt ons dan ook nodig, in het eerste jaar van de nieuwe legislatuur, de vragen van de Brusselse fietsers opnieuw aan bod te laten komen in de Raad en de fietsresolutie van 7 maart 1997 te actualiseren. Dit was trouwens ook een van de aandachtspunten van de Werkgroep Fiets die voor het eerst samen gekomen is op 25 oktober 1999 en waarbij parlementsleden en vertegenwoordigers van de fietsbewegingen elkaar ontmoeten.

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

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

10 JUILLET 2000

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

tendant à actualiser la résolution du 7 mars 1997 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 Mme Adelheid BYTTEBIER) (N.)

Développements

1.1 Introduction

La résolution du 7 mars 1997, aussi appelée "résolution vélo", date d'il y a quelques années déjà. Quelques-unes des demandes et des objectifs qui y figurent ont été réalisés mais bien plus nombreux sont ceux qui sont restés provisoirement sans suite. Il nous semble dès lors nécessaire, en cette première année de la nouvelle législature, de reformuler les demandes des cyclistes bruxellois au Conseil et d'actualiser la résolution vélo du 7 mars 1997. Il s'agissait d'ailleurs aussi d'un des points qui ont retenu l'attention du groupe de travail vélo qui s'est réuni pour la première fois le 25 octobre 1999, et où se rencontrent parlementaires et représentants des associations de défense des cyclistes.

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

L'analyse scientifique a montré que la priorité excessive

Wetenschappelijk onderzoek heeft uitgewezen dat de moeilijke situatie van vandaag haar oorsprong vindt in de overdreven voorrang die men in de jaren '50 en '60 aan individueel gemotoriseerd vervoer gegeven heeft. Vandaag zoeken we in de grote steden naar een nieuw evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen. Wil men zoveel mogelijk mensen in staat stellen zich te verplaatsen, dan moet het gebruik van het hinderlijkste vervoermiddel, namelijk de wagen, ontmoedigd worden, en moeten vervoersmodi die per vervoerde persoon minder plaats innemen, zoals het openbaar vervoer, de fiets en het lopen, aangemoedigd worden.

Deze resolutie handelt echter enkel over de fiets. Onze hoofdstad kent op dit vlak immers een enorme achterstand ten opzichte van andere grote steden. De resultaten van het Fietsobservatorium van Pro Vélo zijn ronduit bedroevend. De fietser halen nog geen 2% van de verplaatsingen. Dit is zeer weinig in vergelijking met een aantal andere grote steden (Straatsburg, 13%, Keulen 16%, Graz 15%, Bazel 23%, Ferrara 31%, Amsterdam 40%) ⁽¹⁾. De optie van het GewOP ter zake is duidelijk: «10% is zeker een realistische doelstelling qua aandeel van de gemechaniseerde verplaatsingen die in 2005 met de fiets zullen worden afgelegd». Intussen zijn we echter zoveel jaar later en het doel is nog lang niet in zicht. Reden hiervoor: de traagheid en halfslachtigheid waarmee tot nog toe maatregelen werden getroffen.

Het is dan ook meer dan ooit tijd voor actie. Niet alleen omdat we ons morgen nog in de stad moeten kunnen verplaatsen, maar ook omwille van het milieu. België heeft de verdragen van Rio en Kyoto ondertekend. Onze Assemblée heeft ze bekrachtigd. Indien we deze verbintenis willen naleven, is een progressieve beperking van de CO²-uitstoot als gevolg van het autoverkeer absoluut noodzakelijk. Het aanmoedigen van de fiets als alternatief past in dit kader. Op 25 maart 1999 werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de ordonnantie betreffende de beoordeling en verbetering van de luchtkwaliteit van kracht, ter uitvoering van de Europese Richtlijn 96/62/EG ⁽²⁾. De regering neemt zich hier voor om de luchtverontreiniging te verminderen door middel van structurele maatregelen. Waar wachten we op?

1.2. De fiets in de stad. Een goede keuze

De fiets is, om verschillende redenen, het ideale vervoermiddel in de stad.

donnée aux déplacements motorisés individuels dans les années 50 et 60 est à la source de l'impasse qu'on connaît aujourd'hui. Dans les grandes villes, nous cherchons actuellement à trouver un nouvel équilibre entre les différents moyens de transport. Pour permettre au maximum de gens de se déplacer, il faut décourager l'usage du moyen le plus encombrant, à savoir la voiture, et favoriser ceux qui prennent moins de place par personne transportée, comme les transports en commun, le vélo et la marche.

La présente résolution se limite cependant au vélo. En effet, notre capitale connaît en ce domaine un retard énorme par rapport aux autres grandes villes. Les résultats de l'Observatoire du vélo de l'asbl Pro Vélo sont franchement navrants. Les cyclistes ne représentent même pas 2% des déplacements. Ce chiffre est bien faible face à ceux d'autres grandes villes (Strasbourg 13%, Cologne 16%, Graz 15%, Bâle 23%, Ferrare 31%, Amsterdam 40%) ⁽¹⁾. Le PRD définit clairement l'option en la matière : "Un objectif de 10% de parts des déplacements mécanisés réalisés à vélo devrait être atteint pour 2005". Aujourd'hui, plusieurs années se sont écoulées et l'objectif est loin d'être atteint. La raison en est la suivante : la lenteur et le manque de conviction avec lesquels des mesures ont été prises à ce jour.

Dès lors, il est grand temps de passer à l'action non seulement parce que demain nous devons encore arriver à nous déplacer en ville mais également pour des raisons environnementales. La Belgique a signé les traités de Rio et de Kyoto. Notre Assemblée les a ratifiés. Si nous voulons respecter cet engagement, nous devons limiter progressivement les émissions de CO² générées par le trafic automobile. La promotion du vélo comme moyen de locomotion de remplacement s'inscrit dans ce cadre. Le 25 mars 1999, l'ordonnance relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant est entrée en vigueur en Région de Bruxelles-Capitale en exécution de la directive européenne 96/62/CE ⁽²⁾. Le gouvernement s'y engage à réduire la pollution de l'air par des mesures structurelles. Qu'attendons-nous?

1.2 Le vélo dans la ville. Un bon choix

Le vélo est, pour diverses raisons, le moyen de transport idéal en ville.

(1) Cycling: the way ahead of towns and cities. European Commission, Brussel, 1999.

(2) Europese Commissie. Schone lucht voor de steden in Europa. De kaderrichtlijn inzake de luchtkwaliteit. Europese Gemeenschappen, 1998.

(1) Cycling: the way ahead of towns and cities. Commission européenne; Bruxelles, 1999.

(2) Commission européenne. De l'air pur pour les villes en Europe. La directive-cadre relative à la qualité de l'air. Communautés européennes, 1988.

1.2.1. om ecologische redenen

België heeft de verdragen van Rio en Kyoto inzake klimaatverandering ondertekend. Om te voldoen aan de verbintenissen die België in 1997 in Kyoto heeft getekend, moet vooral op het vlak van vervoer dringend verandering komen. De vervoerssector is immers verantwoordelijk voor 15% van de uitstoot van broeikasgassen (CO²), 54% van de NO_x-uitstoot (stikstofoxide), 58% van de CO-uitstoot (kooloxide) en 47% van de VOS (vluchtige organische stoffen) ⁽³⁾.

1.2.2. om sociale redenen

De wagen neemt een groot deel van de openbare weg in beslag. Nochtans beschikken heel wat Brusselse gezinnen niet over een auto, terwijl daarnaast een aantal bevolkingsgroepen zoals kinderen of bejaarden geen rijbewijs hebben. De fiets is een veel democratischer vervoermiddel. Niet alleen omwille van de lagere kostprijs, maar ook omwille van de betere verdeling van de ruimte waardoor er meer plaats blijft voor de zwakkeren in de samenleving.

1.2.3. om economische redenen

Wanneer de wegen dichtslibben en werknemers in de file staan, zijn ook de bedrijven hiervan de dupe. Heel wat kostbare uren gaan dagelijks verloren in de file, werknemers komen gestresseerd aan op het werk. Wat vroeger of later vertrekken lost het probleem niet meer op. Voor korte afstanden in de stad is de fiets het snelste vervoermiddel. Tijdens de spits geldt dat zelfs voor afstanden van 10 km. Ongeveer de helft van de verplaatsingen met de wagen in Europa gaat over een afstand korter dan 5 km ⁽⁴⁾. Hier ligt dus nog heel wat potentieel.

1.2.4. om gezondheidsredenen

Een korte fietstocht tweemaal daags is een ideale remedie tegen hartziekten, één van de kwalen van onze moderne welvaarsstaat. Ook in de stad blijft fietsen gezond.

1.2.1 pour des raisons écologiques

La Belgique a signé les traités de Rio et de Kyoto sur les changements climatiques. Afin de respecter l'engagement que la Belgique a signé en 1997 à Kyoto, il faut des changements urgents, principalement dans le domaine des transports. En effet, le secteur des transports est responsable de 15% des émissions de gaz à effet de serre (CO₂), de 54% des émissions d'oxyde d'azote (NO), de 58% des émissions d'oxyde de carbone (CO) et de 47% des composants organiques volatils (COV) ⁽³⁾.

1.2.2 pour des raisons sociales

La voiture occupe une grande partie de la voie publique alors que de nombreuses familles bruxelloises ne disposent pas d'un véhicule et que plusieurs groupes de population, comme les enfants et les personnes âgées, n'ont pas de permis de conduire. Le vélo est un moyen de transport beaucoup plus démocratique, non seulement en raison de son faible coût mais aussi parce qu'il permet une meilleure distribution de l'espace et laisse davantage d'espace aux usagers les plus faibles.

1.2.3 pour des raisons économiques

Lorsque les routes sont encombrées et que les travailleurs sont bloqués dans les embouteillages, les entreprises paient également les pots cassés. De nombreuses heures précieuses sont perdues chaque jour dans les embouteillages, et les travailleurs arrivent stressés au travail. Partir un peu plus tôt ou un peu plus tard ne résoud plus le problème. Pour de courtes distances en ville, le vélo est le moyen de transport le plus rapide. Pendant les heures de pointe, il l'est même pour des distances de 10 km. La moitié environ des déplacements effectués en voiture en Europe portent sur une distance inférieure à 5 km ⁽⁴⁾. Le potentiel est donc énorme.

1.2.4 pour des raisons de santé

Un bref déplacement en vélo deux fois par jour est un remède idéal contre les maladies cardiovasculaires qui constituent un des fléaux de l'Etat-providence moderne. Même en ville, rouler en vélo reste bon pour la santé.

(3) Voorontwerp van Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2000-2003. ICDO, Brussel, januari 2000.

(4) Walcyng, Research project under the Fourth Framework Programme of the EU, DG VII, 1997.

(3) Avant-projet de plan fédéral pour un développement durable 2000-2003. CIDD, Bruxelles, janvier 2000.

(4) Walcyng, Research project under the Fourth Framework Programme of the EU, DG VII, 1997.

Wetenschappelijke studies tonen aan dat, in tegenstelling tot wat velen denken, de lucht die de fietsers inademen ondanks alles zuiverder is dan de lucht ingeademd door de autobestuurders ⁽⁵⁾. De fietser ademt immers op ongeveer 1,5 m hoogte, terwijl de uitlaat van de wagen, waar de giftigste gassen blijven hangen, zich op 50 cm hoogte bevindt. De grootste slachtoffers van de uitlaatgassen zijn kinderen in hun buggy.

1.3. De fiets in de stad. Enkele rechtzettingen

Over het gebruik van de fiets als dagelijks vervoermiddel bestaan heel wat hardnekkige vooroordelen. Het lijkt ons nuttig kort een aantal van deze wijdverspreide vooroordelen te weerleggen.

1.3.1. Fietsvoorzieningen kosten vaak weinig geld en nemen weinig ruimte in beslag

De deskundigen van het fietsverkeer en de fietsers zelf wensen niet noodzakelijke grote investeringen. In het stadscentrum, waar de snelheid laag ligt en de wegen vaak smal zijn; heeft men in de meeste gevallen voldoende aan fietsstroken, opstelvakken voor fietsers en beperkt eenrichtingsverkeer (wel voor auto's, niet voor fietsers). Deze investeringen liggen belachelijk laag in vergelijking met de enorme kosten voor de andere vervoerswijzen. Enkel op de grote lanen is het veiliger wanneer de gemotoriseerde weggebruikers en de fietsers duidelijk van elkaar gescheiden zijn.

1.3.2. Fietsen in de stad is niet erg gevaarlijk

Een van de grote gevaren voor fietsers is het verschil in snelheid met de gemotoriseerde weggebruikers. Doordat de gemiddelde snelheid in de stad vrij laag ligt, lopen de fietsers minder gevaar in de stad zelf dan op grote invalswegen of op het platteland. Fietsen in de stad lijkt gevaarlijker dan het is. Toch moet de veiligheid maximaal gegarandeerd worden.

Verschillende maatregelen in deze resolutie hebben trouwens tot doel de ongevallen met fietsers te verminderen. De beste en eenvoudigste manier om fietsers te beschermen, bestaat er echter in het verkeersreglement te doen naleven, in het bijzonder de snelheidsbeperkingen en het verbod op dubbelparkeren. Ook een goed onderhouden wegdek zonder oneffenheden en putten zou de veiligheid van de fietsers sterk verbeteren. Tot slot zijn op de grote

Des études scientifiques montrent que, contrairement à ce que de nombreuses personnes pensent, l'air que respirent les cyclistes est malgré tout plus pur que l'air inhalé par les automobilistes ⁽⁵⁾. En effet, le cycliste respire à 1,5 m de hauteur alors que le pot d'échappement de la voiture, où se concentrent les gaz les plus nocifs, se trouve à 50 cm du sol. Les enfants dans leur poussette sont les principales victimes des gaz d'échappement.

1.3 Le vélo dans la ville. Quelques mises au point

Il existe de nombreux préjugés tenaces sur l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien. Il nous paraît utile de réfuter brièvement quelques préjugés trop communément répandus.

1.3.1 Les aménagements cyclistes sont peu coûteux et occupent peu d'espace

Les experts en circulation cycliste et les usagers du vélo ne souhaitent pas nécessairement des aménagements lourds. Dans le centre-ville, où la vitesse est réduite et les voiries souvent étroites, il suffit dans la plupart des cas de prévoir des bandes réservées aux cyclistes, des avancées aux carrefours et des sens interdits restrictifs (uniquement pour les voitures, pas pour les cyclistes). Ces investissements sont ridiculement faibles au regard des coûts exorbitants des autres modes de déplacement. C'est seulement sur les axes plus importants qu'il vaut mieux, du point de vue de la sécurité, que les usagers motorisés et les cyclistes soient clairement séparés.

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

Le grand danger pour les cyclistes réside dans la différence de vitesse avec le trafic motorisé. Comme la vitesse moyenne en ville est relativement faible, les cyclistes courent beaucoup moins de risques en ville que sur les grands axes de pénétration ou à la campagne. Rouler en vélo en ville semble plus dangereux que ce ne l'est en réalité. Il faut toutefois garantir au maximum la sécurité.

Plusieurs mesures prônées par la présente résolution ont d'ailleurs pour but de réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes. Mais le meilleur moyen pour protéger les cyclistes est simplement de faire respecter le code de la route et, en particulier, les limitations de vitesse et l'interdiction du stationnement en double file. Un entretien correct du revêtement des voiries, sans irrégularités ni nids de poule, améliorerait aussi grandement la sécurité des

(5) Van Wijnen e.a., The exposure of cyclists, cars drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutions. In: Int. Arch. Occup. Environ. Health nr 67, 1995, p. 187-193.

(5) Van Wijnen e.a., The exposure of cyclists, cars drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutions. In: Int. Arch. Occup. Environ. Health nr 67, 1995, p. 187-193.

lanen wel afgescheiden fietspaden nodig opdat de fietsers zich veilig zouden kunnen verplaatsen. Het is dan ook belangrijk het aantal zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit te breiden. Eigenlijk zijn op alle wegen waar de wagens meer dan 30 km/u rijden fietspaden wenselijk.

1.3.3. Fietsen in de stad is niet ongezond

Wie in het verkeer rijdt met de fiets ademt, op 1,5 m hoogte minder uitlaatgassen in dan de autochauffeurs of kinderen in een buggy. Bovendien zijn regelmatige fysieke inspanning en minder stress een ideaal middel tegen de typische ziektes van de welvaartstaat, zoals hart- en vaatziekten (België heeft het grootste aantal hartpatiënten van Europa).

1.3.4. Het Brusselse reliëf maakt fietsverkeer niet onmogelijk

In Zürich zijn de hoogteverschillen groter dan in Brussel. Toch wordt daar tien maal meer met de fiets gereden. Vandaag vindt men op de markt moderne en lichte fietsen waar het overgrote deel van de bevolking probleemloos mee kan rijden. De overheid kan op enkele zeer stijl hellingen ook fietsliften aanleggen zoals in het Noorse Trondheim.

1.3.5. In het Belgische klimaat kan dagelijks worden gefietst

In tegenstelling tot wat sommigen denken, is ons klimaat ideaal om te fietsen: niet te warm en niet te koud. Een studie van GRACQ, een vijftal jaar geleden, toont aan dat de fietser die zich dagelijks met de fiets naar het werk verplaatst slechts uitzonderlijk gehinderd wordt door regen.

1.4. Hinderpalen die moeten worden weggenomen

De belangrijkste reden waarom in Brussel zo weinig gefietst wordt, is ongetwijfeld het gebrek aan infrastructuur. Het fietsroutenetwerk vordert tergend traag. Tijdens de vorige legislatuur werd slechts één enkele fietsroute afgewerkt en deze bevat teveel zwakke schakels om echt uitnodigend te zijn voor beginners. De fietsroutes moeten zo veilig, comfortabel, direct en aangenaam mogelijk zijn. Op bepaalde plaatsen zijn meer dan een paar kleine ingrepen nodig om dit te verwezenlijken.

Er zijn echter nog een aantal andere factoren die mensen ervan weerhouden de fiets te gebruiken. Ook hier moet aan gewerkt worden.

cyclistes. Enfin, il est indispensable d'aménager des pistes cyclables séparées dans les grandes artères afin que les cyclistes puissent se déplacer en toute sécurité. Il est aussi important d'augmenter le nombre des zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale. En fait, des pistes cyclables sont souhaitables dans toutes les voiries où les véhicules roulent à plus de 30 km/heure.

1.3.3 Rouler en vélo en ville ne nuit pas à la santé

Le cycliste qui se déplace dans la circulation respire à 1,5 m du sol moins de gaz d'échappement que les automobilistes ou les enfants dans une poussette. En outre, la pratique régulière d'un exercice physique et la réduction du stress luttent efficacement contre les maladies typiques de l'Etat-providence telles que les maladies cardiovasculaires (La Belgique est le pays qui compte le plus grand nombre de patients cardiaques en Europe).

1.3.4 Le relief de Bruxelles n'empêche pas la pratique du vélo

Le relief de Zurich est beaucoup plus accidenté que celui de Bruxelles et pourtant les déplacements en vélo y sont dix fois plus fréquents. On trouve aujourd'hui sur le marché des vélos modernes et légers qui permettent à la majorité de la population de pratiquer le cyclisme sans inconvénient. Les pouvoirs publics pourraient aussi aménager des ascenseurs à vélos pour quelques pentes très raides comme c'est le cas à Trondheim en Norvège.

1.3.5 Le climat belge permet la pratique quotidienne du cyclisme

Contrairement à ce que certains pensent, notre climat est idéal pour rouler en vélo : ni trop chaud ni trop froid. Une étude réalisée il y a environ cinq ans par le GRACQ montre que lors de déplacements quotidiens domicile/travail, le cycliste n'est qu'exceptionnellement gêné par la pluie.

1.4 Les obstacles à lever

Le manque d'infrastructures est sans nul doute la raison principale pour laquelle il y a si peu de cyclistes à Bruxelles. Le réseau des itinéraires cyclables se développe avec une lenteur exaspérante. Au cours de la législature précédente, un seul itinéraire cyclable a été terminé et il comporte trop de maillons faibles pour attirer vraiment les cyclistes débutants. Les itinéraires cyclables doivent être aussi sûrs, confortables, directs et agréables que possible. A certains endroits, il faudra bien davantage que quelques petites interventions pour y parvenir.

Toutefois, il existe encore d'autres raisons qui retiennent les gens de rouler en vélo. Il faut aussi lever ces obstacles.

1.4.1. Strijd tegen diefstal

Diefstal is een van de belangrijkste redenen waarom er in de stad niet meer gefietst wordt. Om het gebruik van de fiets als vervoermiddel aan te moedigen, moet men dus de diefstal bestrijden. Dit kan door een aantal maatregelen te nemen, zoals veilige en handige fietsenstallingen op openbare plaatsen en op het werk. Een veralgemening van het merken maakt de doorverkoop van een gestolen fiets moeilijker. Ook een ander houding van politie en gerecht is nodig opdat de diefstal van een fiets als een echt strafbaar feit zou worden beschouwd. Fietsdiefstal krijgt onvoldoende (vaak geen) opsporingsprioriteit.

1.4.2. Complementariteit met andere vervoersmodi

In de stad is de fiets een ideaal vervoermiddel voor afstanden van minder dan 10 km. Voor afstanden van meer dan 15 km is het sneller de fiets met andere vervoersmodi te combineren. Vooral de complementariteit met het openbaar vervoer schept heel wat mogelijkheden. De MIVB heeft dit al enigszins begrepen. In het weekend en tijdens de week buiten de piekuren, mag de fiets op de metro. De bestaande MIVB-fietspasjes vragen echter om meer promotie. Aan enkele haltes staan al fietsenstallingen. Alle stations en alle belangrijke haltes zouden echter handige en veilige fietsenstallingen moeten krijgen, waarvan de grootte afhankelijk is van het aantal personen dat daar opstapt ⁽⁶⁾. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de metrostations zijn maatregelen nodig die ook ten bate komen aan al wie anders mobiel is (rolstoelgebruikers, kindwagens,...).

1.4.3. Een goede voorlichting van alle weggebruikers

Samen met het verbeteren van de infrastructuur is ook een betere voorlichting nodig. De fietsverenigingen doen wat ze kunnen met hun te beperkte middelen, daar waar dit in feite een taak van de overheid is. De veiligheid van de fietsers zou immers heel wat kunnen verbeteren indien de automobilisten meer rekening leerden houden met de fietser. Hoeveel bestuurders kijken of er geen fietser aankomt, alvorens het portier te openen? Hoeveel weten dat men volgens het verkeersreglement, wanneer men een fietser inhaalt, meer dan een meter afstand moet houden? Beseften automobilisten welke gevaren ze creëren bij het dubbelparkeren? Het gewest zou het initiatief moeten nemen voor een grootscheepse voorlichtingscampagne waarbij de mogelijkheden van de fiets in de stad in de kijker worden gezet, terwijl de vooroordelen worden ontkracht.

(6) De Bicycle Council organiseerde op 17 januari 2000, in het kader van de Europese Dag van de Fiets, een colloquium over de relatie fiets-openbaar vervoer.

1.4.1 La lutte contre le vol

Le vol est une des premières causes de l'abandon des déplacements cyclistes en ville. Pour encourager l'usage du vélo comme moyen de transport, il faut donc lutter contre le vol. Ceci peut se faire en prenant une série de mesures: installation de râteliers à vélos sûrs et pratiques dans les lieux publics et sur les lieux de travail. La généralisation du marquage des vélos complique la revente d'un vélo volé. Il faut aussi que la police et la justice changent d'attitude et considèrent le vol d'une bicyclette comme un véritable délit. Le vol d'un vélo ne bénéficie pas assez (souvent jamais d'ailleurs) d'un avis de recherche prioritaire.

1.4.2 Une complémentarité avec d'autres modes de transport

En ville, le vélo est un mode de déplacement idéal pour les distances inférieures à 10 km. Au-delà de 15 km, il est plus rapide de le combiner avec d'autres modes de déplacement. C'est surtout la complémentarité avec les transports en commun qui offre de nombreuses possibilités. La STIB commence d'ailleurs à le comprendre. Les week-ends et la semaine, en-dehors des heures de pointe, on peut embarquer le vélo dans le métro. Mais, il faut intensifier la publicité en faveur des laissez-passer pour vélos qui existent. A quelques arrêts, il existe déjà des râteliers à vélos. Or, toutes les stations et tous les arrêts importants devraient être équipés de râteliers à vélos pratiques et sûrs, dont la taille dépendrait du nombre de personnes qui descendent à cet endroit ⁽⁶⁾. Pour l'accessibilité des stations de métro, des mesures qui bénéficient également aux usagers à mobilité différente (personnes en chaises roulantes, avec poussettes,...) sont indispensables.

1.4.3 Une bonne information de tous les usagers de la route

Parallèlement à l'amélioration des infrastructures, une meilleure information est également indispensable. Les associations de défense des cyclistes font leur possible dans la limite de leurs moyens alors que c'est une mission qui incombe en fait aux pouvoirs publics. D'ailleurs la sécurité des cyclistes y gagnerait si les automobilistes apprenaient à mieux tenir compte du cycliste. Combien d'automobilistes vérifient si un vélo arrive avant d'ouvrir leur portière? Combien savent que le code de la route leur interdit de dépasser un cycliste à moins d'un mètre? Les automobilistes se rendent-ils compte des dangers qu'ils font courir en se garant en double file? La Région devrait lancer une campagne d'information de grande envergure vantant les possibilités du vélo en ville tout en combattant les préjugés.

(6) Le 17 janvier 2000, le Bicycle Council a organisé, dans le cadre de la journée européenne du vélo, un colloque sur la relation entre le vélo et les transports en commun.

1.4.4. De ondernemingen en scholen motiveren

Het dagelijks woon-werk en woon-school verkeer bepaalt het straatbeeld. Om over te stappen op de fiets is dan ook de medewerking van de bedrijven en van de scholen noodzakelijk. Sinds 1997 is de fietsvergoeding voor werknemers tot 6 frank per km vrij van belasting. Er zijn echter nog te weinig bedrijven die effectief een fietsvergoeding geven aan hun werknemers. Ze hebben er nochtans alle belang bij om de personeelsleden die zich met de fiets verplaatsen, te steunen. Andere stimulerende maatregelen zijn veilige en overdekte fietsstallingen in de onderneming, douches en kleedkamers of, voor grote bedrijven, een dienstfietsenpark.

Onze gewestelijke overheid kan de bedrijven aanmoedigen dergelijke maatregelen te treffen. Dit houdt natuurlijk in dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf deze maatregelen neemt voor het personeel van haar eigen besturen.

Ook scholen kunnen een stimulerende rol spelen: verkeersopvoeding, deelname aan Dring Dring van Pro Velo, fietspooling,...

1.5 Besluit

Er zijn heel wat objectieve redenen waarom men zou kunnen kiezen voor de fiets in de stad. Maar de keuze voor een bepaald vervoermiddel hangt ook af van subjectieve factoren, zoals imago of veiligheidsgevoel. Wil men mensen overtuigen die tot nog toe de stap niet durfden zetten, dan moet men visueel duidelijk maken dat fietsen in Brussel vanzelfsprekend en veilig is.

Hier ligt misschien wel de grootste uitdaging voor de komende jaren. De tijd dat de fietsers blij waren met elke kleine geste is voorbij. Als men wil dat aanzienlijk meer mensen kiezen voor de fiets, zal men ze daar op een duidelijker manier moeten toe uitnodigen. Dat betekent dat, naast de kleinere aanpassingen, op de grote lanen aparte fietspaden komen. Dat betekent dus ook dat de auto terrein moet inleveren. Het is niet meer dan logisch dat men voor een verplaatsingsmiddel met zoveel voordelen als de fiets evenveel inspanningen doet als voor wagen. De historisch scheefgegroeide situatie maakt een inhaalbeweging ten voordele van de dagelijkse fietsers meer dan noodzakelijk.

Het sleutelwoord is kwaliteit: van het milieu, van de leefomgeving, kortom van het leven zelf.

1.4.4 La motivation des entreprises et des écoles

Ce sont les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-école qui rythment l'aspect de la rue. Pour que les gens passent au vélo, la collaboration des entreprises et des écoles est donc indispensable. Depuis 1997, l'indemnité vélo pour les travailleurs est exonérée d'impôt jusqu'à 6 francs du kilomètre. Mais les entreprises sont encore trop peu nombreuses à accorder effectivement une indemnité vélo à leurs travailleurs. Elles ont pourtant tout intérêt à soutenir les membres du personnel qui se déplacent en vélo. L'existence de râteliers sûrs et couverts à l'intérieur de l'entreprise, de douches et de vestiaires ou, pour les grandes entreprises, d'un parc de vélos de service constitue une autre mesure d'encouragement.

Les autorités régionales peuvent inciter les entreprises à prendre de telles mesures. Cela implique naturellement que la Région de Bruxelles-Capitale prenne elle-même ces mesures pour le personnel de ses administrations.

Les écoles aussi peuvent jouer un rôle d'incitant : éducation à la circulation, participation à l'opération Dring Dring de Pro Velo, vélo-ramassage,...

1.5 Conclusion

Il y a de nombreuses raisons objectives qui pourraient nous faire opter pour le vélo en ville. Mais le choix d'un moyen de transport précis dépend aussi de facteurs subjectifs, tels que l'image ou le sentiment de sécurité. Si on veut convaincre les gens qui n'ont pas encore osé franchir le pas, il faut qu'ils puissent se rendre compte visuellement qu'il est aisé de se déplacer en vélo à Bruxelles et qu'il s'agit d'un moyen de transport sûr.

Tel est peut-être le principal défi à relever dans les années à venir. L'époque où les cyclistes se contentaient d'un geste, si minime fût-il, est révolue. Si on veut que les gens soient de plus en plus nombreux à opter pour le vélo, il va falloir les y encourager de manière claire. Il faudra donc, en plus de dispositifs plus légers, aménager des pistes cyclables séparées sur les grands axes. Cela signifie également que la voiture va devoir céder du terrain. Il est logique de consentir autant d'efforts pour le vélo, qui est un moyen de transport dont les avantages sont innombrables, que pour la voiture. La situation de déséquilibre historique nécessite plus que jamais une opération de rattrapage au bénéfice des cyclistes quotidiens.

Le maître-mot est la qualité : de l'environnement, du cadre de vie, en bref de la vie en elle-même.

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE
ter actualisering van de resolutie
van 7 maart 1997 waarbij
wordt gepreciseerd welke maatregelen
noodzakelijk zijn om het doel van
het GewOP dat erin bestaat
10% van het gemechaniseerd vervoer
tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren,
concreet te verwezenlijken**

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- overwegende dat, indien men het voor iedereen gemakkelijker maakt om zich met de fiets te verplaatsen, het verkeer hierdoor voor alle burgers in ons stadsgewest vlotter zal kunnen verlopen en dat dit ertoe zal bijdragen allerlei vormen van vervuiling die door het autoverkeer worden veroorzaakt te verminderen;
- overwegende dat de fiets niet alleen bijdraagt tot een betere volksgezondheid, maar als vervoermiddel ook uiterst geschikt is voor steden, gelet op de eigenschappen ervan, te weten:
 - niet vervuilend;
 - stil;
 - energie- en ruimtebesparend;
 - weinig hinderend noch gevaarlijk voor de andere weggebruikers;
- aansluitend op de keuze van 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 voormelde doel feitelijk te bereiken, en vraagt in het bijzonder:

aan de regeringen van het Brussels Hoofdstedelijke, het Vlaamse en het Waalse Gewest
- om respectievelijk met de MIVB, De Lijn en de TEC 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 net zorgen voor fietstentstallingen die veilig, beschermd en handig zijn. Daar waar fietsen voor langere tijd geplaatst worden is het aangewezen een aantal gesloten boxen te voorzien.
- om meer overleg te plegen tussen de verschillende regio's, o.a. in een interregionale Adviescommissie Fiets, en zo werk te maken van een aantal grensoverschrijdende zaken zoals Interregionale Fietsroutes. aan de federale regering

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION
tendant à actualiser la résolution
du 7 mars 1997
précisant les mesures nécessaires
à la concrétisation de l'objectif du PRD
prévoyant que 10% des
déplacements mécanisés
en Région de Bruxelles-Capitale
devront se faire à vélo en 2005**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- considérant que faciliter les déplacements cyclistes pour tous est un moyen adéquat pour améliorer la fluidité des déplacements de tous les citoyens dans notre ville-région et contribuer à y réduire diverses pollutions provenant du trafic automobile;
- considérant que le vélo - outre ses qualités pour l'amélioration de la santé publique - est un mode de déplacement particulièrement adapté aux réalités urbaines vu ses caractéristiques :
 - non polluant;
 - silencieux;
 - économe en énergie et en espace;
 - présentant peu de gêne et aucun danger pour les autres usagers de la route;
- approuvant l'option reprise au plan régional de développement qui prévoit que d'ici 2005, 10% des déplacements mécanisés devraient se faire en vélo;
- invite toutes les autorités responsables à prendre des dispositions pour traduire dans les faits l'objectif précité et plus précisément, demande :

aux gouvernements de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Région wallonne et de la Région flamande
- de se concerter respectivement avec la STIB, les TEC et De Lijn afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celles-ci installent des râteliers à vélos sûrs, abrités et pratiques à proximité immédiate des principaux arrêts de leur réseau. Aux endroits où des vélos sont entreposés pour une période plus longue, il conviendrait de prévoir une série de boîtes fermées;
- de se concerter davantage entre les différentes régions, notamment dans le cadre d'une commission consultative vélo interrégionale, et de travailler ainsi à une série de matières transfrontalières telles que les itinéraires cyclables interrégionaux.

- om overleg te plegen met de NMBS opdat deze op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
 - in de onmiddellijke nabijheid van de haltes op haar net zou zorgen voor stallingen die veilig, beschut en handig zijn;
 - in de voornaamste Brusselse stations zou zorgen voor fietsverhuurdiensten ofwel door deze zelf uit te baten, ofwel door in het station ruimte te reserveren voor de uitbating van een fietsverhuurdienst;
 - het vervoer van fietsen op haar lijnen gebruiksvriendelijker zou maken, inclusief op internationale treinen;
 - zou zorgen voor de creatie van een Fietsenstation Brussel-Zuid, waar ruimte is voor fietsenstallingen, een fietsverhuurdienst, een reparatiecentrum en een informatiepunt over de mogelijkheden van de fiets in de stad en over de combinatie fiets-trein.
 - om het publiek over deze maatregelen voor te lichten;
 - om deze vragen in het beheerscontract met de NMBS op te nemen;
 - om het verkeersreglement zo te wijzigen dat het fietsverkeer wordt vergemakkelijkt, en om, waar dat niet mogelijk is op federaal niveau, deze vraag op Europees niveau te stellen;
 - om in samenwerking met de rijkswacht en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid voorlichtingscampagnes op te zetten waarbij de diverse weggebruikers worden bewust gemaakt van de voordelen van de fiets en waarbij de bestuurders ertoe uitgenodigd worden de fietsers en de voetgangers te leren kennen en te respecteren;
 - erop toe te zien dat alle infrastructuur die in Brussel dank zij federaal geld verwezenlijkt wordt maximaal rekening houdt met de fietsers;
 - om de wet in die zin te wijzigen dat bepaalde overtredingen die het leven van de zachte weggebruiker in gevaar brengen (vb. parkeren op voet- of fietspad) dienovereenkomstig worden bestraft en om erop toe te zien dat de parketten effectief werk maken van de bestraffing;
 - om het goede voorbeeld te geven en de federale ambtenaren die zich met de fiets naar het werk begeven een fietsvergoeding toe te kennen;
- aan de 19 Brusselse gemeenten:
- om investeringen te doen om het fietsen op gemeentewegen te vergemakkelijken, evenals het stallen van fietsen langs gemeentewegen, en om bij elke fietsvoorziening maximale veiligheid te beogen;
 - om rekening te houden met de fiets in hun gemeente-

au gouvernement fédéral

- de se concerter avec la SNCB afin que, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, celle-ci
 - installe des râteliers sûrs, abrités et pratiques à proximité immédiate des arrêts de son réseau;
 - développe des services de location de vélos dans les principales gares bruxelloises soit en les exploitant elle-même, soit en réservant dans la gare un endroit pour l'exploitation d'un service de location de vélos;
 - encourage le transport des vélos sur ses lignes, y compris dans les trains internationaux;
 - crée une gare à vélos à la gare du Midi avec un espace réservé aux râteliers à vélos, un service de location de vélos, un centre de réparations et un service d'information sur les possibilités du vélo dans la ville et de la combinaison train-vélo;
 - d'informer le public sur les mesures qui précèdent;
 - d'insérer ces points dans le contrat de gestion avec la SNCB;
 - de modifier le code de la route en vue de faciliter les déplacements cyclistes et, lorsque ce n'est pas possible au niveau fédéral, de formuler cette demande au niveau européen;
 - d'organiser, en collaboration avec la gendarmerie et l'Institut belge de la Sécurité routière, des campagnes d'information sensibilisant les divers usagers de la route aux avantages des déplacements cyclistes et incitant les conducteurs à connaître et respecter les cyclistes et piétons;
 - de veiller à ce que toutes les infrastructures réalisées avec de l'argent fédéral à Bruxelles tiennent compte au maximum des cyclistes;
 - de modifier la loi de sorte que certaines infractions qui menacent la vie des usagers de la route les plus faibles (par ex. se garer sur un passage clouté ou une piste cyclable) soient punies en conséquence et de veiller à ce que les parquets appliquent effectivement ces peines;
 - de donner le bon exemple et d'accorder une indemnité vélo aux fonctionnaires fédéraux qui se rendent en vélo au travail;
- aux 19 communes bruxelloises :
- de consentir des investissements pour faciliter la circulation et le stationnement des vélos sur les voiries communales et de veiller à la sécurité maximale de chaque infrastructure destinée aux vélos ;

- lijke ontwikkelings- en verkeersplannen en in hun ontwerpen van BBP's en hierbij prioritair in te spelen op de uitgevoerde routes van het gewestelijk fietsenroetennetwerk (bvb door het invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer);
- om de nodige politionele maatregelen te treffen om de verplaatsing met de fiets te vergemakkelijken, met name het beperkt eenrichtingsverkeer en de opstelvakken voor fietsers aan kruispunten en om het toezicht op het respect voor de bestaande voorzieningen te versterken;
 - om voor appartementsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te leveren indien er collectieve voorzieningen zijn voor het stallen van fietsen (en tevens ook kinderwagens) en om ook bij renovaties zoveel mogelijk fietsenstallingen te voorzien;
 - om voor kantoor- en bedrijfsgebouwen nog enkel stedenbouwkundige vergunningen af te geven indien er wordt voorzien in één fietsenstalling per tien parkeerplaatsen voor wagens;
 - om, wat de twee vorige punten betreft, stedenbouwkundige reglementen goed te keuren met inachtneming van voormelde regels;
 - om meer straten om te vormen tot zone 30;
 - om de nodige maatregelen te treffen om schoolomgevingen verkeersarm te maken;
 - om het gebruik van de fiets als dienstvoertuig in een aantal administraties te stimuleren alsook de fiets als verplaatsingsmiddel voor de wijkpolitie aan te moedigen;
 - om gemeentelijke omkadering te voorzien door o.m. een fietscommissie, een fietsambtenaar en een fietscel;
 - om de gewestelijke stedenbouwkundige verordening te respecteren en het gebruik van fietsinfrastructuur voor bouwerven niet toe te staan indien geen omleiding of waarschuwing is voorzien en om erop toe te zien dat de infrastructuur, na het verdwijnen van de werf, tijdig en degelijk opgeruimd wordt;
 - om een fietsconvenant af te sluiten tussen het Gewest, gemeenten en representatieve fietsverenigingen;
- aan de Bruselse Hoofdstedelijke regering
- de tenir compte du vélo dans leurs plans communaux de développement et de circulation et dans leurs projets de PPAS, et d'utiliser au maximum, dans ce cadre, le réseau d'itinéraires cyclables régionaux existant (par ex en instaurant des sens interdits restrictifs);
 - de prendre les mesures politiques nécessaires pour faciliter les déplacements cyclistes, notamment les sens interdits restrictifs et les avancées aux carrefours pour cyclistes, et de renforcer le contrôle du respect des infrastructures existantes;
 - de ne plus accorder de permis d'urbanisme pour 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) et de prévoir autant que possible des râteliers à vélos lors de rénovations;
 - de ne plus accorder de permis d'urbanisme pour des immeubles à bureaux ou industriels que si un râtelier à vélos est prévu pour dix emplacements pour véhicules automobiles;
 - d'adopter, pour les deux points qui précèdent, des règlements d'urbanisme consacrant les règles énoncées ci-dessus;
 - de mettre un plus grand nombre de rues en zone 30;
 - de prendre les mesures nécessaires afin de réduire au maximum le trafic à proximité des écoles;
 - d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport de service dans une série d'administrations et de promouvoir le vélo comme moyen de transport pour la police de proximité;
 - de prévoir un encadrement communal, notamment une commission vélo, un fonctionnaire vélo et une cellule vélo;
 - de respecter le règlement régional d'urbanisme et de ne pas autoriser que les chantiers occupent une piste cyclable s'il n'est pas prévu de déviation ou d'avertissement et si la piste cyclable n'est pas nettoyée correctement et à temps après la fin du chantier;
 - de conclure une convention vélo entre la Région, les communes et les associations représentatives de défense du vélo;
- au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
- om in de afdeling 12, programma 3, activiteit 2 van haar begroting een artikel op te nemen waarin de uitgaven voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd en om geen
 - de créer dans le budget, à la division 12, programme 3, activité 2, un article précisant les dépenses consacrées aux infrastructures cyclistes et de ne pas affecter

- financiële middelen, bestemd voor de fiets, aan te wenden voor andere doeleinden;
- om in afdeling 14, programma 4, activiteit 1 van haar begroting een artikel op te nemen waarin de subsidies aan de gemeenten voor fietsinfrastructuur worden gepreciseerd;
 - om, dank zij die kredieten, tegen het jaar 2005 alle in het gewestelijk vervoersplan opgenomen fietsroutes aan te leggen;
 - om, dank zij die kredieten, de fietsroutes regelmatig te onderhouden zodat ze in goede staat blijven;
 - om er als overheid die subsidies verleent aan de gemeente, in geval van vernieuwing van gemeentewegen waarlangs een gewestelijke fietsroute loopt, voor te zorgen dat de nodige voorzieningen getroffen worden voor fietsers;
 - om de nodige initiatieven te nemen, o.a. in het kader van de bedrijfsvervoerplannen, opdat de bedrijven hun personeel zouden aanmoedigen zich met de fiets naar het werk te begeven;
 - om een beleid te voeren dat het personeel van de gewestelijke administratieve diensten aanmoedigt de fiets te gebruiken, o.a. door het toekennen van de fietsvergoeding;
 - Om er, als ondertekenaar van het beheercontract met de MIVB, voor te zorgen dat in dit contact voldoende aandacht is voor de complementariteit tussen openbaar vervoer en fiets, o.a. door het voorzien van veilige en handige fietsstallingen in de onmiddellijke nabijheid van de grote haltes en door het beter promoten van de fietspasjes en het beter toegankelijk maken van de infrastructuur voor al wie anders mobiel is;
 - om, ter ondersteuning van de gewestelijk fietsenambtenaar, een voldoende uitgeruste fietscel op te richten, met vertegenwoordigers van de verschillende administraties, en een volwaardige fietscommissie met, voor hun deskundig advies betaalde, vertegenwoordigers van de representatieve gebruikersverenigingen. Indien de overheid afwijkt van het advies van deze commissie, moet ze dit omstandig motiveren;
 - om bij de heraanleg van pleinen, kruispunten en wegen maximaal rekening te houden met de fietsers;
 - met meer straten om te vormen tot zone 30;
 - om de gewestelijke stedenbouwkundige verordening te respecteren en het gebruik van fietsinfrastructuur voor bouwerven niet toe te staan indien geen omleiding of waarschuwing is voorzien en om erop toe te zien dat de infrastructuur, na het verdwijnen van de werf, tijdig en degelijk opgekuist wordt;
- à d'autres fins les moyens financiers destinés au vélo ;
 - de créer dans le budget, à la division 14, programme 4, activité 1, un article précisant les subventions aux communes pour les infrastructures cyclistes ;
 - de réaliser d'ici l'an 2005, grâce à ces crédits, tous les itinéraires cyclables régionaux repris aux PRD ;
 - d'entretenir régulièrement, grâce à ces crédits, les itinéraires cyclables afin qu'ils restent en bon état;
 - de veiller, en tant que pouvoir subsidiant des communes, à ce qu'en cas de rénovation de voiries communales longées par un itinéraire cyclable régional, soient prévues les infrastructures nécessaires pour les cyclistes;
 - de prendre les initiatives nécessaires, notamment dans le cadre des plans de transport des sociétés, afin que les entreprises encouragent leur personnel à venir au travail en vélo;
 - de mener une politique encourageant l'usage du vélo au sein du personnel des services de l'administration régionale, notamment par l'octroi de l'indemnité vélo;
 - de veiller, en tant que signataire du contrat de gestion avec la STIB, à ce que ce contrat soit suffisamment attentif à la complémentarité entre les transports en commun et le vélo, notamment en prévoyant des râteliers à vélos sûrs et pratiques à proximité immédiate des arrêts importants, en assurant mieux la promotion des laissez-passer vélos et en rendant les infrastructures mieux accessibles aux personnes à mobilité différente;
 - de créer, afin de soutenir le fonctionnaire vélo régional, une cellule vélo suffisamment équipée avec des fonctionnaires des différentes administrations et une commission vélo à part entière avec des représentants des associations représentatives de cyclistes qui seront rémunérés pour leur avis d'expert. Si les pouvoirs publics dérogent à l'avis de cette commission, leur décision devra être dûment motivée;
 - de tenir compte au mieux des cyclistes lors du réaménagement des places, ronds-points et voiries;
 - de mettre un plus grand nombre de rues en zone 30;
 - de respecter le règlement régional d'urbanisme et de ne pas autoriser que les chantiers occupent une piste cyclable s'il n'est pas prévu de déviation ou d'avertissement, et si la piste cyclable n'est pas nettoyée correctement et à temps après la fin du chantier;

- om een fietsconvenant af te sluiten tussen gewest, gemeenten en representatieve fietsverenigingen;
- om jaarlijks in een openbare zitting van de Commissie Infrastructuur een verplichte evaluatie te houden van het fietsbeleid».

22 mei 2000

Adelheid Byttebier (N)
Jean-Pierre Cornelissen (F)
Alain Adriaens (F)
Isabelle Emmerly (F)
Joël Riguelle (F)
Brigitte Grouwels (N)
Sven Gatz (N)

- de conclure une convention vélo entre la Région, les communes et les associations représentatives de défense du vélo;
- d'évaluer obligatoirement chaque année la politique vélo au cours d'une réunion publique de la commission de l'Infrastructure.»

Le 22 mai 2000