

## CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

7 FEVRIER 2001

### PROPOSITION DE RESOLUTION

**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)

### RAPPORT

fait au nom de la Commission  
de l'Infrastructure, chargée des Travaux  
publics et des Communications

**par Mme Geneviève MEUNIER (F)**

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. *Membres effectifs* : Mme Danielle Caron, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Claude Michel, Mme Françoise Schepmans, MM. Didier van Eyll, Alain Adriaens, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Mahfoudh Romdhani, Michel Mook, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Membres suppléants* : Mme Evelyne Huytebroeck, M. Joël Riguelle.
3. *Autre membre* : Mme Adelheid Byttebier.

Voir :

**Document du Conseil :**  
A-119/1 – 99/2000 : Proposition de résolution.

## BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2000-2001

7 FEBRUARI 2001

### 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)

### VERSLAG

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

**door mevrouw Geneviève MEUNIER (F)**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. *Vaste leden* : Mevr. Danielle Caron, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, de heren Didier van Eyll, Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Mahfoudh Romdhani, Michel Mook, Denis Grimberghs, Johan Demol, Jan Béghin.
2. *Plaatsvervangers* : Mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Joël Riguelle.
3. *Ander lid* : Mevr. Adelheid Byttebier.

Zie :

**Stuk van de Raad :**  
A-119/1 – 99/2000 : Voorstel van resolutie.

**I. Exposé de  
Mme Adelheid Byttebier,  
auteur principal de la proposition  
de résolution**

Mme Adelheid Byttebier se réjouit d'être la primo-signataire d'une proposition de résolution qui a été rédigée avec des parlementaires de tous les partis démocratiques.

La résolution vélo date d'il y a quelques années déjà (du 7 mars 1997). Il s'agissait de l'actualiser en reformulant les demandes des cyclistes bruxellois. Cette reformulation s'est d'ailleurs réalisée en étroite collaboration avec le groupe de travail vélo qui s'est réuni pour la première fois en octobre 1999 et où se rencontrent parlementaires et représentants des associations de défense des cyclistes. Les associations représentées sont : Fietsersbond ; le GRACQ, Pro-Vélo, Place aux vélos, Cyclo, EU-Cyclist.

Le texte a été examiné à plusieurs reprises au sein de ce groupe de travail ; et tant les observations des parlementaires que des associations ont été prises en compte. De là, la portée importante de cette proposition de résolution.

Le présent texte aborde uniquement la question des déplacements à vélo mais elle le fait dans le cadre général du droit à la mobilité pour tous.

Toutes les grandes villes européennes sont confrontées au défi de la mobilité. 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 qui engendre une diminution de la qualité de la vie dans les zones urbaines.

Il est urgent de focaliser la mobilité non plus sur un mode unique de déplacement : la voiture qui roule, mais sur l'intermodalité.

Un autre mode est le déplacement à vélo. La Région de Bruxelles-Capitale connaît en ce domaine un retard flagrant par rapport aux autres grandes villes. A Bruxelles, les cyclistes ne représentent même pas 2% des déplacements alors qu'à Strasbourg ils représentent 13% et à Amsterdam 40%.

Le Plan régional de développement prévoyait que 10% des déplacements mécanisés en Région de Bruxelles-Capitale devrait se faire à vélo en 2005. Il reste encore quatre ans pour passer de même pas 2% à 10%. Si on réalise ce défi, ce sera une excellente chose pour la Région bruxelloise.

Mme Adelheid Byttebier résume les raisons pour lesquelles les cosignataires prônent le vélo dans la ville.

**I. Uiteenzetting van  
mevr. Adelheid Byttebier,  
hoofdindieners van het voorstel  
van resolutie**

Het verheugt mevr. Adelheid Byttebier dat zij de initiatiefneemster is van een voorstel van resolutie dat samen met parlementsleden van alle democratische fracties opgesteld is.

De fietsresolutie is reeds enkele jaren oud (van 7 maart 1997). De resolutie diende bijgewerkt te worden en de vragen van de Brusselse fietsers dienden opnieuw aan bod te komen. Daarbij is nauw samengewerkt met de Werkgroep Fiets die voor de eerste maal in oktober 1999 bijeengekomen is en waar parlementsleden en vertegenwoordigers van de fietsbewegingen elkaar ontmoeten. De vertegenwoordigde verenigingen zijn : de Fietsersbond, GRACQ, Pro-Vélo, Place aux vélos, Cyclo, EU-Cyclist.

Deze werkgroep heeft de tekst meermaals besproken en er is zowel met de opmerkingen van de parlementsleden als met die van de verenigingen rekening gehouden. Vandaar het belang van dit voorstel van resolutie.

In deze tekst gaat het alleen over de verplaatsingen met de fiets, maar die kwestie wordt wel in het ruimere kader geplaatst van het recht op mobiliteit voor iedereen.

Alle grote Europese steden staan voor de uitdaging van de mobiliteit. De gestage toename van het wegverkeer heeft het verkeer langzamer doen 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.

Het is hoog tijd dat de nadruk in verband met de mobiliteit wordt verlegd van het autoverkeer naar de intermodaliteit.

Een van die andere vervoermiddelen is de fiets. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kent op dit vlak een enorme achterstand ten opzichte van de andere grootsteden. De fietsers halen bij ons nog geen 2% van de verplaatsingen, terwijl in Straatsburg 13% en in Amsterdam 40% gehaald wordt.

Het GewOP bepaalde dat in 2005 10% van de gemechaniseerde verplaatsingen met de fiets zouden moeten gebeuren. Er blijft nog vier jaar over om dit aandeel van amper 2% naar 10% te verhogen. Indien wij daar in slagen, zou het Hoofdstedelijk Gewest daar goed bij varen.

Mevr. Adelheid Byttebier vat de redenen samen waarom de medeondertekenaars voorstander zijn van de fiets in de stad.

Le vélo est un excellent moyen de transport en ville pour des raisons :

- écologiques :  
augmenter la part du vélo permettra d'aider la Belgique à respecter ses engagements quant au protocole de Kyoto étant donné que le secteur des transports est responsable de la majeure partie des gaz polluants, dont les gaz à effet de serre ;
- sociales :  
le vélo est un excellent moyen de transport démocratique non seulement en raison de son faible coût mais également parce qu'il permet une meilleure distribution de l'espace sur la voirie en octroyant un espace plus important aux usagers les plus faibles ;
- économiques :  
les embouteillages coûtent des milliards aux entreprises et provoquent également l'exode des entreprises en dehors de la Région bruxelloise. Pour de courtes distances en ville, le vélo est le moyen de transport le plus rapide ;
- de santé :  
un déplacement à vélo sur une distance inférieure à cinq kilomètres est un remède idéal contre les maladies cardio-vasculaires qui sont un fléau dans un pays comme la Belgique.

L'auteur principal de la proposition de résolution souhaite casser quelques préjugés tenaces sur l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien en ville.

Contrairement à des affirmations trop communément répandues, les aménagements cyclistes sont peu coûteux et occupent peu d'espace.

Le Plan Iris des déplacements prévoit un haut pourcentage de voiries à 30 km/h. Sur ces voiries-là les aménagements spécifiques aux vélos sont légers. Pour ce qui est des voiries où le trafic automobile circule à plus de 50 km/h, des pistes cyclables sont souhaitables du point de vue de la sécurité pour séparer clairement les usagers motorisés et les cyclistes.

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, c'est-à-dire qu'ils peuvent être empruntés à contresens par les cyclistes.

La pratique du vélo en ville est moins dangereuse qu'en dehors car la vitesse moyenne en ville est relativement faible.

Le préjugé quant à la nuisance pour la santé de rouler à vélo en ville peut être contredit également par le fait que s'il est vrai que les cyclistes sont confrontés aux gaz d'é-

De fiets is een uitstekend vervoermiddel in de stad om de volgende redenen :

- Om ecologische redenen :  
indien de verplaatsingen met de fiets toenemen zal België gemakkelijker zijn verbintenissen in het kader van het Kyoto-protocol kunnen naleven, aangezien het verkeer verantwoordelijk is voor de meeste vervuilende gassen, waaronder de broeikasgassen ;
- Om sociale redenen :  
de fiets is een zeer democratisch vervoermiddel, niet alleen omdat de kostprijs lager is, maar ook omdat de ruimte beter verdeeld wordt waardoor er meer plaats overblijft voor de zwakkeren in de samenleving.
- Om economische redenen :  
de files kosten de bedrijven miljarden en hebben als gevolg dat die bedrijven het Gewest verlaten. Voor de korte afstanden in de stad is de fiets het snelste vervoermiddel ;
- Om gezondheidsredenen :  
een verplaatsing met de fiets over een afstand van minder dan vijf kilometer is een ideale remedie tegen hart- en vaatziekten, die een kwaal zijn in een land als België.

De hoofdindieners van het voorstel van resolutie wil enkele hardnekkige vooroordelen over het gebruik van de fiets als dagelijks vervoermiddel weerleggen.

In tegenstelling tot wat al te vaak beweerd wordt, kosten de fietsvoorzieningen weinig geld en nemen ze weinig ruimte in beslag.

Het Iris-vervoerplan voorziet in een hoog percentage van wegen waar een snelheidsbeperking van 30 km per uur geldt. Op die wegen zijn maar beperkte voorzieningen voor de fietsers nodig. Op de wegen waar het verkeer sneller dan 50 km per uur rijdt zijn er om veiligheidsredenen fietspaden nodig ; de gemotoriseerde weggebruikers en de fietsers moeten er duidelijk van elkaar gescheiden worden.

In het stadscentrum waar de snelheid lager ligt en de wegen vaak smal zijn, kan men in de meeste gevallen volstaan met de aanleg van fietsstroken, opstelvakken voor fietsers en beperkt eenrichtingsverkeer (behalve voor fietsers die in tegengestelde richting mogen rijden).

Fietsen in de stad is minder gevaarlijk dan erbuiten want de gemiddelde snelheid in de stad is tamelijk laag.

Het vooroordeel dat het niet gezond is om in de stad te fietsen klopt ook niet. De fietsers ontsnappen natuurlijk niet helemaal aan de uitlaatgassen van de gemotoriseerde

chappement du trafic motorisé, les automobilistes respirent encore plus les gaz d'échappement étant donné la hauteur des émissions. En outre, la pratique régulière d'un exercice physique et la réduction du stress luttent efficacement contre les maladies cardio-vasculaires.

Le relief de Bruxelles ne peut empêcher la pratique du vélo. Le relief de Zurich est bien plus accidenté que celui de Bruxelles et pourtant la part du vélo dans les déplacements y est de 20%. De plus, il existe des moyens de faciliter certains parcours plus difficiles par l'aménagement d'ascenseurs à vélos pour quelques pentes très raides. Cela s'est fait à Trondheim en Norvège. Mme Adelheid Byttebier se demande si cela ne pourrait se faire du Parlement bruxellois vers le Parlement fédéral.

Le climat belge permet parfaitement la pratique quotidienne du cyclisme. Il ne fait ni trop chaud, ni trop froid, ni trop pluvieux en Belgique.

Mme Adelheid Byttebier en conclut que le principal obstacle à lever est de l'ordre du manque d'infrastructures. C'est la raison pour laquelle il y a si peu de cyclistes quotidiens à Bruxelles. Le réseau des itinéraires cyclables se développe avec une lenteur exaspérante. Au cours de la précédente législature, un seul itinéraire cyclable a été achevé et encore, il comporte tellement de maillons faibles qu'on ne peut affirmer qu'il est continu.

Mme Adelheid Byttebier affirme que le vol est également une cause importante de l'abandon du vélo en ville. Il faut généraliser les systèmes antivol et le marquage des vélos.

Une complémentarité avec d'autres modes de transport doit être assurée de manière correcte. Si le vélo est un mode de déplacement idéal pour les distances intérieures à 10 km, au-delà, il doit être possible de le combiner avec d'autres modes de déplacement et, particulièrement, avec le transport public. Les auteurs de la proposition de résolution demandent à la STIB, ainsi qu'à la SNCB, De Lijn et aux TEC de prévoir des râteliers à vélos, des emplacements pour les chaises roulantes et les poussettes. La formule vélo sur le métro est trop restreinte à la fois pour les périodes où on peut l'utiliser mais également au niveau du nombre de vélos qui peuvent être embarqués sur une rame de métro.

L'évolution du vélo occasionnel au vélo quotidien passe inmanquablement par une bonne information de tous les usagers de la route. Toutes les autorités concernées doivent mener une vaste campagne de prévention avec rappel du code de la route à la clé. Le nombre d'automobilistes qui ouvrent les portières de leur véhicule sans regarder si un cycliste s'approche est énorme. Les automobilistes qui ne respectent pas les avancées aux feux pour les vélos sont également légions.

weggebruikers, maar deze laatste ademen toch meer uitlaatgassen in omdat die op lagere hoogte uitgestoten worden. Bovendien zijn regelmatige fysieke inspanning en minder stress een ideaal middel tegen hart- en vaatziekten.

Het Brusselse reliëf maakt fietsverkeer niet onmogelijk. In Zürich zijn de hoogteverschillen groter dan in Brussel. Toch bedraagt het aandeel van de fiets in het totale aantal verplaatsingen daar 20%. Bovendien kan men fietsliften plaatsen langs zeer steile hellingen, zoals in het Noorse Trondheim. Mevr. Adelheid Byttebier vraagt zich af dat niet mogelijk zou zijn van het Hoofdstedelijk Parlement naar het federale Parlement.

In het Belgische klimaat kan zeker dagelijks worden gefietst. Het is hier niet te warm of te koud, of te regenachtig.

Mevr. Adelheid Byttebier besluit dus dat de grootste hinderpaal het gebrek aan infrastructuur is. Dat is de reden waarom er zo weinig mensen dagelijks de fiets gebruiken in Brussel. Het netwerk van de fietsroutes komt tergend langzaam tot stand. Tijdens de vorige zittingsperiode is slechts een fietsroute afgewerkt, maar die telt zoveel zwakke schakels dat men niet kan zeggen dat het om een ononderbroken route gaat.

Mevr. Adelheid Byttebier zegt dat diefstal ook een belangrijke reden is waarom er in de stad niet meer gefietst wordt. Het merken van fietsen en het gebruik van anti-diefstalsystemen moeten worden uitgebreid.

Er moet gemakkelijk overstapt kunnen worden op de andere vervoermiddelen. In de stad is de fiets een ideaal vervoermiddel voor afstanden van minder dan 10 km. Voor langere afstanden moet de fiets gecombineerd kunnen worden met andere vervoermiddelen, in het bijzonder het openbaar vervoer. De indieners van het voorstel van resolutie vragen aan de MIVB, de NMBS, De Lijn en TEC om te zorgen voor fietsstallingen en plaatsen voor rolstoelen en kinderwagens. De formule van de fiets in de metro is te beperkt, zowel wat de toelatingsuren als het aantal fietsen betreft.

De stap van het occasionele naar het dagelijkse gebruik van de fiets kan niet gezet worden zonder dat alle weggebruikers goed ingelicht worden. Alle betrokken overheden moeten een ruime voorlichtingscampagne voeren, waarbij het verkeersreglement in herinnering gebracht wordt. Een zeer groot aantal automobilisten opent het portier zonder te kijken of er een fietser aankomt. Heel wat automobilisten negeren ook de opstelvakken voor de fietsers aan de verkeerslichten.

Les auteurs de la proposition suggèrent de viser des publics spécifiques pour mener des campagnes en faveur du vélo : à la fois les entreprises et les écoles.

Mme Adelheid Byttebier reconnaît qu'il y a de nouvelles tendances. De plus en plus de personnes semblent intéressées par le mode de déplacement cycliste en ville. Elle en veut pour preuve les expériences de ramassage à vélo d'élèves ; les parents sont demandeurs. Certaines entreprises soignent leurs cyclistes (par exemple Dexia). Il revient aux responsables politiques de favoriser et d'étendre ces expériences.

Le temps est révolu où le cycliste était considéré comme quelqu'un de sympathique, se bornant à participer à des opérations du genre dring-dring. Les cyclistes revendiquent leur place : leur mode de transport doit être considéré comme un mode de transport quotidien. Ils ont le droit à une mobilité durable en ville.

L'auteur principal en vient au corps même de la proposition de résolution.

Mme Adelheid Byttebier rappelle que les cyclistes ne s'arrêtent pas à la frontière de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est pourquoi il faut se concerter à la fois avec les sociétés de transport public – la STIB, les TEC, De Lijn – mais également avec les autorités publiques de ces régions, dans le cadre d'une commission consultative des vélos à l'échelle interrégionale pour prendre une série de mesures transfrontalières telles que les itinéraires cyclables interrégionaux.

Au gouvernement fédéral, les auteurs de la proposition de résolution demandent de se concerter avec la SNCB pour que celle-ci installe des râteliers sûrs abrités et pratiques à proximité des gares. Que la SNCB développe des services de location de vélos dans les principales gares bruxelloises et qu'elle crée enfin la gare à vélos prévue depuis longue date à la gare du Midi où on peut à la fois louer des vélos, les réparer et obtenir des informations concernant les itinéraires cyclables, etc. Cela doit être repris dans le contrat de gestion de l'Etat fédéral avec la SNCB.

Il faut également que le niveau fédéral œuvre pour que les cyclistes puissent emprunter les sens uniques à contresens sauf exception. Une proposition de loi a été déposée en ce sens.

Les auteurs de la proposition demandent également qu'il y ait collaboration avec la police fédérale et l'Institut belge de la sécurité routière pour organiser des campagnes d'information qui sensibilisent les différents usagers de la route aux avantages des déplacements à vélo et incitent les automobilistes à connaître et à respecter les personnes qui se déplacent à vélo ou à pied.

Mme Adelheid Byttebier ne peut que saluer le fait que dans l'accord de coopération Etat fédéral/Région de

De indiens van het voorstel van resolutie stellen voor doelgroepen aan te spreken wanneer er campagne gevoerd wordt om het fietsgebruik aan te moedigen, te weten de scholen en de bedrijven.

Mevr. Adelheid Byttebier geeft toe dat er een evolutie merkbaar is. Steeds meer mensen lijken geïnteresseerd in fiets als verplaatsingsmiddel in de stad. Zij geeft als voorbeeld het ophalen van leerlingen met de fiets. De ouders zijn vragende partij. Bepaalde bedrijven hebben bijzondere aandacht voor hun fietsend personeel (bijvoorbeeld Dexia). Het is de taak van de politici om deze experimenten aan te moedigen en uit te breiden.

De tijd is voorbij dat de fietser als een sympathieke jongen beschouwd werd, die af en toe aan een actie zoals 'Dring Dring' deelnam. Vandaag eisen de fietsers hun plaats op : hun vervoermiddel moet als een dagelijks vervoermiddel erkend worden. Zij hebben recht op duurzame mobiliteit in de stad.

De hoofdindieners komt bij de tekst zelf van het voorstel van resolutie.

Mevr. Adelheid Byttebier herinnert eraan dat de fietsers de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overschrijden. Er is dan ook overleg nodig met de openbaarvervoermaatschappijen – de MIVB, TEC, De Lijn – en met de overheid van deze Gewesten, binnen een intergewestelijk 'Adviescommissie Fiets'. Zo kan er werk gemaakt worden van een aantal grensoverschrijdende zaken zoals intergewestelijke fietsroutes.

De indiens van het voorstel van resolutie vragen aan de federale regering overleg te plegen met de NMBS opdat deze in de nabijheid van de stations zou zorgen voor stallingen die veilig, beschut en handig zijn, voor fietsverhuurdiensten in de voornaamste Brusselse stations, en voor de inrichting van het al lang geplande fietsstation Brussel-Zuid waar men fietsen kan huren en laten herstellen en informatie kan krijgen over de fietsroutes enz. Een en ander moet in het beheerscontract tussen de federale Staat en de NMBS geregeld worden.

De federale overheid moet er ook voor zorgen dat de fietsers in principe in tegengestelde zin eenrichtingsstraten mogen inrijden (tenzij anders bepaald wordt). Een wetsvoorstel is in die zin ingediend.

De indiens van het voorstel van resolutie vragen ook om in samenwerking met de federale politie 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 aangezet worden de fietsers en de voetgangers te leren kennen en te respecteren.

Mevr. Adelheid Byttebier apprecieert ten eerste dat in het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het



Bruxelles-Capitale une attention particulière ait été portée aux cyclistes.

Il est temps que les parquets poursuivent les infractions au Code de la route et qu'on cesse de classer verticalement les procès-verbaux.

Mme Adelheid Byttebier cite le cas de la piste cyclable de Louise à la Porte de Namur ; la piste cyclable a été transformée en parking sans qu'il n'y ait jamais de poursuite.

Les auteurs de la proposition demandent aux dix-neuf communes bruxelloises de consentir une place au vélo lorsqu'elles réalisent des travaux sur leurs voiries, à la fois pour faciliter la circulation et le stationnement des vélos sur les voiries communales et veiller à la sécurité des personnes qui optent pour ce mode de déplacement. Les communes doivent impérativement tenir compte des cyclistes dans leurs plans communaux de développement et leurs plans communaux de circulation.

Elles doivent notamment prendre les mesures pour autoriser les contresens cyclables dans les rues à sens unique et les avancées aux carrefours pour cyclistes tout en renforçant le contrôle du respect du Code de la route et en poursuivant les infractions à cet égard.

Les auteurs de la proposition de résolution demandent également de ne plus accorder de permis d'urbanisme pour des immeubles à bureaux ou des entreprises au cas où il n'y a pas un râtelier à vélos pour dix emplacements de parking pour véhicules automobiles.

De plus, pour assurer la sécurité maximale des cyclistes, il faut introduire un maximum de rues en zone 30 et prendre les mesures nécessaires aux abords des écoles pour réduire le trafic automobile.

Certaines communes ont déjà instauré le ramassage scolaire à vélo – les enfants se rendent à bicyclette à l'école accompagnés d'un ou de plusieurs agents de quartier utilisant le même mode de déplacement –. Le vélo doit également être un transport de service pour la police de proximité et pour une série d'administrations. Dans chaque commune, il faut prévoir une commission vélo, un fonctionnaire responsable, ainsi qu'une cellule vélos.

Les auteurs de la proposition demandent que le Règlement régional d'urbanisme soit respecté et qu'il ne soit pas permis que des chantiers occupent une piste cyclable en l'absence de déviation correcte et/ou si la piste cyclable n'est pas nettoyée correctement et à temps avant la fin du chantier.

Au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les auteurs de la proposition de résolution demandent qu'on explicite à la fois à la division 12, programme 3, acti-

Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijzondere aandacht besteed wordt aan de fietsers.

Het wordt tijd dat de parketten de overtredingen van het verkeersreglement vervolgen en dat men ophoudt met de processen-verbaal te seponeren.

Mevr. Adelheid Byttebier geeft het voorbeeld van het fietspad van Louisa naar de Naamsepoort. In de plaats van het fietspad zijn er parkeerplaatsen gekomen : deze inbreuk is nooit vervolgd.

De indieners van het voorstel van resolutie vragen aan de negentien Brusselse gemeenten ruimte vrij te maken voor de fietsers wanneer zij werken uitvoeren op hun wegen, om het fietsen op gemeentewegen en het stallen van fietsen langs die wegen te vergemakkelijken, en te zorgen voor de veiligheid van de mensen die van dit vervoermiddel gebruik maken. De gemeenten moeten absoluut rekening houden met de fietsers in hun gemeentelijke ontwikkelings- en verkeersplannen.

De gemeenten moeten de nodige maatregelen nemen om het beperkt eenrichtingsverkeer mogelijk te maken, zorgen voor opstelvakken voor fietsers, de controle op de naleving van het verkeersreglement versterken en de inbreuken daarop bestraffen.

De indieners van het voorstel van resolutie vragen ook om voor kantoor- en bedrijfsgebouwen nog alleen dan stedenbouwkundige vergunningen af te geven indien er wordt voorzien in één fietsenstalling per tien parkeerplaatsen voor wagens.

Bovendien moeten er zoveel mogelijk straten tot een zone 30 omgevormd worden en moeten de nodige maatregelen genomen worden om schoolomgevingen verkeersarm te maken, om de veiligheid van de fietsers zoveel mogelijk te verhogen.

Bepaalde gemeenten zorgen er reeds voor dat de leerlingen met de fiets opgehaald worden. De kinderen gaan met de fiets naar school onder begeleiding van een of meer wijkagenten die ook met de fiets zijn. De fiets moet ook het 'dienstvoertuig' worden voor de wijkpolitie en een aantal besturen. In elke gemeente moeten er een fietscommissie, een bevoegde ambtenaar en een afdeling 'fietsen' komen.

De indieners van het voorstel van resolutie vragen dat de gewestelijke stedenbouwkundige verordening nageleefd wordt en het gebruik van fietspaden voor bouwerven niet toe te staan indien er in geen omleiding voorzien is en/of indien het fietspad, na het verdwijnen van de bouwplaats, tijdig en goed opgekuist wordt.

De indieners van het voorstel van resolutie vragen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om in afdeling 12, programma 3, activiteit 2, en in afdeling 14, programma 4,

vité 2, et à la division 14, programme 4, activité 1, l'article reprenant les dépenses consacrées aux infrastructures cyclistes et d'autre part les subventions aux communes pour ces infrastructures cyclistes. Il ne faut plus que ces moyens soient affectés à d'autres destinations que le vélo.

Mme Adelheid Byttebier espère que la volonté du ministre Chabert, réitérée dans son Plan d'action 2000-2004, de réaliser plus rapidement les dix-neuf itinéraires cyclables, se concrétisera prochainement. Elle demande également que la Région assure réellement l'entretien des routes, ainsi que des pistes cyclables. Pour ne citer qu'un exemple, la piste cyclable rue des Colonies n'est pas entretenue du tout.

Elle souhaite qu'il y ait une évaluation annuelle de la politique menée par le gouvernement régional.

activiteit 1, duidelijk de inhoud te bepalen enerzijds van het artikel met de uitgaven voor de fietsinfrastructuur en anderzijds van het artikel betreffende de subsidies aan de gemeenten voor de fietsinfrastructuur. Deze middelen mogen geen andere bestemming meer krijgen dan de fiets.

Mevr. Adelheid Byttebier hoopt dat de intentie van minister Chabert om de negentien fietsroutes sneller af te werken, zoals hij zegt in zijn actieplan 2000-2004, binnenkort concreet gestalte zal krijgen. Zij vraagt ook dat het Gewest werkelijk de wegen en de fietspaden zou onderhouden. Om maar een voorbeeld te geven : het fietspad in de Koloniënstraat wordt helemaal niet onderhouden.

Zij wenst dat er een jaarlijkse evaluatie gemaakt wordt van het beleid van de gewestregering.

## II. Discussion générale

M. Mahfoudh Romdhani tient à féliciter Mme Adelheid Byttebier qui a pris la relève d'Alain Adriaens.

Cette proposition de résolution tourne autour de trois paramètres cruciaux :

- les infrastructures nécessaires pour les cyclistes ;
- la concertation avec les sociétés de transport public et tous les niveaux de pouvoir ;
- l'objectif à atteindre qui consiste à concrétiser les 10% de déplacements mécanisés à vélo en 2005 qui se retrouvent au Plan régional de développement.

Le député constate qu'au niveau des infrastructures et de la concertation il y a progrès. Des solutions sont en vue ou à envisager.

Il met l'accent sur un axe majeur de la promotion du vélo selon lui : l'éducation des enfants. Il faut que ces derniers puissent prendre le vélo d'une manière sécurisée pour se déplacer de leur domicile à l'école. Pour réaliser au maximum les déplacements maison-école à vélo il faut prévoir des espaces vélos dans les écoles et les accompagnements nécessaires, ainsi que le respect du Code de la route par les automobilistes notamment. Un travail de longue haleine doit être entrepris pour sensibiliser les pouvoirs organisateurs des écoles. De vastes campagnes pédagogiques devront être mises en route pour promouvoir réellement le vélo auprès des jeunes et de leurs parents pour que le vélo devienne un mode de déplacement alternatif et sûr.

M. Joël Riguelle estime que Mme Adelheid Byttebier a bien décrit la problématique. Pour convaincre à la fois les politiques et les citoyens de l'opportunité de favoriser ce mode de déplacement, il faut entreprendre un lent et long travail d'éducation permanente. Ce n'est qu'ainsi qu'on changera les mentalités de manière durable.

Depuis 1997, on constate un certain retard par rapport aux volontés politiques en faveur du vélo, affichées dans différentes déclarations. Il faut cependant reconnaître que les ressources humaines à l'Administration de l'équipement et des déplacements sont très limitées. A peine le fonctionnaire responsable était-il renforcé d'un second homme que celui-ci a donné sa démission.

Au niveau des dix-neuf communes, il y a encore des réticences. Pour n'en citer qu'une : l'ancien bourgmestre de Bruxelles-Ville s'est opposé violemment à la mise en œuvre d'une piste cyclable rue de la Loi sur le territoire de Bruxelles-Ville. Il est important d'établir un échéancier pour la réalisation des itinéraires cyclables dans le Plan Iris des déplacements. Ce message doit d'ailleurs être relayé au niveau des communes. Parallèlement à l'adoption de cette

## II. Algemene bespreking

De heer Mahfoudh Romdhani feliciteert mevrouw Adelheid Byttebier met het feit dat zij de fakkel heeft overgenomen van de heer Alain Adriaens.

Dit voorstel van resolutie heeft betrekking op drie belangrijke aspecten, namelijk:

- de noodzakelijke fietsinfrastructuur;
- het overleg met de maatschappijen voor openbaar vervoer en met alle gezagsniveaus;
- het doel dat erin bestaat te zorgen dat 10% van de gemechaniseerde verplaatsingen in 2005 met de fiets gebeuren, zoals gesteld in het gewestelijk ontwikkelingsplan.

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat er vooruitgang is wat de infrastructuur en het overleg betreft.

Hij legt de nadruk op een belangrijk aspect dat ertoe bijdraagt om de fiets te promoten namelijk de opvoeding van de kinderen. Zij moeten veilig van thuis naar school kunnen fietsen. Om ervoor te zorgen dat er zoveel mogelijk kinderen van thuis naar school zouden fietsen moet er gezorgd worden voor fietsstallingen in de scholen en voor de noodzakelijke begeleidingsmaatregelen en moet het verkeersreglement worden nageleefd, onder meer door de automobilisten. De instanties die onderwijs organiseren moeten worden bewustgemaakt van de problematiek. Er moeten uitgebreide campagnes worden opgezet om het fietsgebruik bij de jongeren en hun ouders echt te promoten als een alternatief en veilig vervoermiddel.

Volgens de heer Joël Riguelle heeft mevrouw Adelheid Byttebier de problematiek goed beschreven. Zowel de politici als de burgers moeten ervan overtuigd worden dat het gebruik van deze vervoermodus moet worden aangemoedigd. Dit zal veel tijd vergen. Alleen op die manier zal men de mentaliteit duurzaam kunnen veranderen.

Sedert 1997 stelt men enige vertraging vast in de uitvoering van de in verschillende verklaringen kenbaar gemaakte beleidsvoornemens in verband met de fiets. Men moet echter toegeven dat het Bestuur voor de Uitrusting en het Vervoer over weinig personeel beschikt. Kort nadat er een personeelslid in dienst opgetreden was heeft de verantwoordelijke ambtenaar zelf ontslag genomen.

Ook de negentien gemeenten staan terughoudend. Een voorbeeld: de voormalige burgemeester van Brussel Stad heeft zich heftig verzet tegen de aanleg van een fietspad in de Wetstraat op het grondgebied van Brussel Stad. Het is van belang dat er een tijdschema wordt vastgesteld voor de aanleg van de in het Irisplan vastgestelde fietsroutes. Dit moet ook aan de gemeenten duidelijk worden gemaakt. Het is van belang dat dit voorstel van resolutie wordt goedge-



proposition de résolution, il faut continuer à faire pression sur le gouvernement régional pour que les réalisations d'itinéraires s'accélèrent.

M. Alain Adriaens ne reviendra pas sur le fond de la proposition de résolution, sa collègue Mme Adelheid Byttebier ayant exposé de manière exhaustive la proposition.

Dans cette intervention, il se bornera à s'adresser à ses collègues pour qu'il y ait un réel débat autour du vélo comme mode de déplacement quotidien en Région bruxelloise. Il faut que le texte qui en découle soit représentatif de l'opinion de l'ensemble des partis démocratiques du Parlement. Il ne souhaite pas qu'il y ait une approbation de façade de la proposition de résolution sans débat.

Si d'aucuns souhaitent rejeter ou améliorer certains tirets de la proposition de résolution, qu'ils l'amendent et que le texte représente vraiment l'ensemble des préoccupations en la matière. Au gouvernement régional, il demandera de répondre réellement aux demandes. Il se souvient que dans la première mouture de la " résolution vélo " il y avait un tiret similaire à celui repris dans la nouvelle proposition qui consistait à demander au gouvernement de prévoir un article budgétaire relatif aux investissements et aménagements pour cyclistes. Il l'attend toujours.

A l'époque, la proposition de résolution avait été adoptée à l'unanimité à l'exception du secrétaire d'Etat, M. Eric André, qui avait estimé ne pas pouvoir adopter une proposition de résolution qui lui était adressée. Le député espère un débat fécond et non une approbation factice.

M. Michel Moock ne peut que marquer son approbation quant au fond de la proposition de résolution.

Il souhaite revenir sur la politique régionale d'aménagement des voiries. La chaussée de Ninove a été refaite récemment à grands frais. La qualité d'exécution des travaux laisse à désirer. De plus, la piste cyclable n'a pas été prévue en continu (celle-ci n'existe que sur le territoire d'Anderlecht et de la Région flamande).

Le député suggère qu'on incorpore dans la proposition de résolution l'installation de râteliers à vélos non pas seulement pour les nouvelles constructions mais également devant les maisons communales et les bâtiments administratifs. Le personnel communal pourra ainsi montrer l'exemple.

M. Michel Moock estime que ce débat est très important car Bruxelles est réellement à la traîne. Même si d'aucuns auraient difficile à grimper la côte du Botanique, aux Etats-Unis, à Salt Lake City, on peut emprunter un bus, muni d'un porte-vélos qui emmène votre bicyclette quelques kilomètres plus loin. Il faut réellement avoir un

keurd maar daarnaast moet er bij gewestregering op aanvedrongen worden dat de aanleg van fietsroutes zou worden bespoedigd.

De heer Alain Adriaens komt niet terug komen op de inhoud van het voorstel van resolutie aangezien zijn collega mevrouw Adelheid Byttebier het voorstel al uitvoerig heeft toegelicht.

Hij zal er zich toe bepalen zijn collega's op te roepen om een echt debat te houden over de fiets als dagelijks vervoermiddel in het Brussel Gewest. De tekst waartoe dat moet leiden, moet de mening van alle democratische partijen van het Parlement vertolken. Hij wil niet dat het voorstel van resolutie pro forma wordt goedgekeurd, dus zonder dat er een debat gehouden is.

Wie streepjes van het voorstel van resolutie wil verwerpen of wijzigen, kan amendementen indienen. In de tekst moeten echter alle doelstellingen aan bod komen. Aan de Hoofdstedelijke Regering zal worden gevraagd echt met de eisen rekening te houden. De spreker herinnert zich dat er in het eerste gedeelte van de fietsresolutie een streepje was opgenomen dat vergelijkbaar is met een streepje in het nieuwe voorstel. Het strekte ertoe de Regering te vragen in de begroting een artikel op te nemen betreffende de investeringen in fietsinfrastructuur. Hij wacht daar nog altijd op.

Toentertijd was het voorstel van resolutie bij eenparigheid aangenomen, behalve door de staatssecretaris Eric André, die vond dat hij een voorstel van resolutie dat tot hem gericht was niet kon aannemen. De volksvertegenwoordiger hoopt dat er een vruchtbaar debat kan worden gehouden en dat het voorstel niet pro forma aangenomen wordt.

De heer Michel Moock zegt dat hij zich kan verenigen met de inhoud van het voorstel van resolutie.

Hij wenst terug te komen op het gewestelijke beleid inzake de aanleg van de wegen. De Ninoofsesteenweg is onlangs heraangelegd, wat heel veel geld heeft gekost. De werken zijn echter slecht uitgevoerd. Bovendien is er niet overal een fietspad (er is alleen een fietspad op het grondgebied van Anderlecht en van het Vlaams Gewest).

De volksvertegenwoordiger stelt voor dat men in het voorstel van resolutie een punt opneemt betreffende de plaatsing van fietsstallingen, niet alleen bij nieuwbouw maar ook voor de gemeentehuizen en de administratieve gebouwen. Het gemeentepersoneel zou aldus het voorbeeld kunnen geven.

Volgens de heer Michel Moock is het debat heel belangrijk omdat Brussel echt achterop hinkt. Sommigen zullen het allicht moeilijk hebben om de helling van de Kruidtuin op te rijden. In de Verenigde Staten, en meer bepaald in Salt Lake City, kan men in zo'n geval echter een bus te nemen. Die is voorzien van een fietsdrager en voert de fiets

large débat incluant l'intermodalité des déplacements pour avancer concrètement en la matière.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que de nombreux députés veulent œuvrer en faveur de la promotion de ce type de déplacement non polluant.

A Amsterdam, 40% des déplacements se font à vélo. Pourquoi n'est-ce pas possible à Bruxelles alors que cela l'est dans un grand nombre de villes flamandes ? Ce n'est pas le climat qu'il faut invoquer, ni le relief. M. Jean-Pierre Cornelissen a pu constater de visu une utilisation massive du vélo à Zurich, dont le relief est bien plus accidenté que celui de Bruxelles. Dans cette ville, les personnes versent une caution et reçoivent un vélo pour faire leurs courses.

Selon lui, la frilosité en matière de vélos à Bruxelles est due à des facteurs de sécurité.

Les itinéraires cyclables prévus au PRD doivent être mis en œuvre très rapidement par le biais du Plan d'action 2000-2004 du ministre Chabert. Même si le député est un peu sceptique par rapport à l'échéancier prévu dans le Plan d'action du ministre, il faut agir. Il ne suffit pas de faire des effets d'annonces ; il faut également disposer des ressources humaines. Il faut dès lors renforcer la cellule vélos de l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED).

La politique en matière de vélos requiert également une bonne concertation et coopération entre la Région et les communes. Lorsque les dix-neuf itinéraires auront été réalisés, il faut pouvoir les prolonger dans les communes pour assurer correctement la sécurité des cyclistes. Les vélos doivent dès lors être abordés très clairement dans les plans de mobilité communaux. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il faut prévoir des équipements lourds. A certains endroits, la piste cyclable ne sécurise pas les gens étant donné qu'elle s'arrête de manière abrupte (cf. piste cyclable devant la Basilique qui renvoie les cyclistes ensuite dans le flot de voitures).

Comme son collègue M. Alain Adriaens, le député espère une approbation spontanée et sincère.

M. Michel Van Roye approuve la proposition d'un râtelier vélos pour dix emplacements de véhicules automobiles. De manière concomitante, il faudrait prévoir l'installation de douches. Cela s'est réalisé au centre administratif de la Ville de Bruxelles ; ces infrastructures sont largement utilisées.

Un autre besoin en ville est la nécessité de disposer d'un endroit sûr pour ranger son vélo lorsque l'on ne jouit pas

aldus enkele kilometers mee. Er moet echt een brede discussie worden gevoerd en men moet ook aandacht besteden aan de complementariteit van de vervoersmodi ten einde terzake vooruitgang te boeken.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat heel wat volksvertegenwoordigers voorstander zijn van dit soort van schoon vervoermiddel.

In Amsterdam gebeurt 40% van de verplaatsingen met de fiets. Waarom is dit niet mogelijk in Brussel terwijl dit wel mogelijk is in een groot aantal Vlaamse steden? Men mag het klimaat of het reliëf niet als argument aanvoeren. De heer Jean-Pierre Cornelissen heeft met eigen ogen kunnen zien hoe de fiets in Zurich massaal wordt gebruikt, waar het terrein veel heuvelachtiger is dan in Brussel. In die stad betalen de mensen een waarborg en krijgen ze een fiets om hun boodschappen te doen.

Volgens hem is men in Brussel om veiligheidsredenen niet zo geneigd om de fiets te gebruiken.

De in het gewestelijk ontwikkelingsplan vastgestelde fietsroutes moeten op grond van het actieplan 2000-2004 van minister Chabert zo spoedig mogelijk worden aangelegd. Ofschoon de volksvertegenwoordiger enigszins sceptisch staat tegenover het tijdschema dat in het plan van de minister is vastgesteld, toch vindt hij dat men moet handelen. Het is niet voldoende om dingen aan te kondigen; men moet ook over het nodige personeel beschikken om plannen uit te voeren. De "Fietscel" van het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer (BUV) moet worden uitgebreid.

Het fietsbeleid vergt eveneens goed overleg en samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten. Als de 19 fietsroutes zullen zijn aangelegd, moet men ook iets in de gemeenten doen om de veiligheid van de fietsers optimaal te waarborgen. Het fietsgebruik moet dus heel duidelijk aan bod komen in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Dit wil echter niet zeggen dat men voor zware ingrepen moet zorgen. Op sommige plaatsen is het fietspad gevaarlijk voor de fietsers omdat het plotseling stopt (bijv. het fietspad vóór de Basiliek, waar de fietsers in de verkeersstroom terecht komen).

Net zoals zijn collega, de heer Alain Adriaens, hoopt de volksvertegenwoordiger dat het voorstel van resolutie spontaan en oprecht zal worden aangenomen.

De heer Michel Van Roy steunt het voorstel dat erin bestaat een fietsstalling te voorzien per tien parkeerplaatsen voor wagens. Tegelijk zou men moeten zorgen voor douches, zoals dit het geval is in het administratief centrum van Brussel Stad, waar deze infrastructuur ruim wordt benut.

Een andere nood in de stad is het feit dat men moet kunnen beschikken over een mogelijkheid om zijn fiets te stal-

d'une habitation spacieuse. Cela concerne à la fois les appartements et les petites habitations. Dans ces cas, il serait utile de prévoir des boxes fermés pour ranger des vélos dans le quartier.

M. Jan Béghin ne doute pas un instant que le ministre Chabert mettra son Plan d'action 2000-2004 en œuvre et que des réalisations très concrètes verront le jour également pour les vélos. Il est certain qu'il réussira son entreprise ambitieuse.

En matière de vélos, M. Jan Béghin se bornera à mettre l'accent sur la nécessité d'une plus grande sécurité pour ce type de déplacement.

M. Jan Béghin rappelle que des subsides existent pour l'instauration de zones 30 et d'itinéraires cyclables. Il est convaincu qu'il faut opérer de manière concomitante en faveur des zones 30 et des itinéraires cyclables en vue d'assurer une plus grande sécurité pour les cyclistes.

Enfin, il est d'avis qu'il faut arrêter de déforcer le pouvoir législatif en déposant des propositions de résolution qui n'ont pas de poids législatif.

M. Françoise Schepmans constate que tous les partis démocratiques se sont prononcés en faveur de la pratique du vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Selon elle, la demande d'un itinéraire cyclable passant par la rue de la Loi était un peu caricaturale et peut-être pas le meilleur moyen de prôner un moyen de déplacement sécurisant.

La députée constate que pour promouvoir le vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale on fait beaucoup de suggestions aux communes. Les moyens ne suivent cependant pas.

Elle accueille favorablement la suggestion que les fonctionnaires se déplacent à vélo.

Elle informe que le ministre Chabert a tenté de prévoir une formation des fonctionnaires au vélo. Il a eu les plus grandes difficultés car cela exige une disponibilité du personnel communal, qu'il n'a pas. Il faut que les moyens financiers suivent. Le même problème s'était posé pour l'ordonnance relative aux logements meublés ; les communes ont manqué de moyens pour faire respecter l'ordonnance. Le Parlement a intérêt à adopter des ordonnances et des résolutions qui peuvent s'appliquer et se concrétiser.

Mme Geneviève Meunier ne partage pas la préoccupation de Mme Françoise Schepmans. Les budgets régionaux et de subsides aux communes prévus pour la politique cycliste sont en augmentation chaque année. Ce budget est

len wanneer men geen ruime woning heeft, zoals een appartement en een kleine woning. In dergelijke gevallen zou het goed zijn te beschikken over afgesloten boxen om fietsen in de wijk te stallen.

De heer Jan Béghin twijfelt er geen ogenblik aan dat minister Jos Chabert zijn actieplan 2000-2004 ten uitvoer zal brengen en dat er heel concrete maatregelen zullen worden genomen voor de fietsers. De spreker is ervan overtuigd dat de minister zijn ambitieus plan zal kunnen uitvoeren.

Wat het fietsgebruik betreft, bepaalt de heer Jan Béghin er zich toe de nadruk te leggen op de noodzaak om het fietsen veiliger te maken.

De heer Jan Béghin herinnert eraan dat er subsidies bestaan voor de invoering van zones 30 en voor fietsroutes. De spreker is ervan overtuigd dat men tegelijk aandacht moet besteden aan de zones 30 en de fietsroutes om meer veiligheid te bieden voor de fietsers.

Ten slotte vindt hij dat men ermee moet ophouden het wetgevende werk uit te hollen door voorstellen van resolutie in te dienen die geen wetgevende waarde hebben.

Mevrouw Françoise Schepmans stelt vast dat alle democratische partijen voorstander zijn van meer fietsgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Volgens haar was de vraag om een fietsroute in de Wetstraat een beetje overdreven en misschien niet de beste manier om een veilig vervoermiddel te promoten.

De volksvertegenwoordigster stelt vast dat men de gemeenten heel wat voorstellen doet om de fiets in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te promoten, maar dat de nodige middelen echter achterwege blijven.

Ook zij is ingenomen met het voorstel om de ambtenaren ertoe aan te zetten zich met de fiets te verplaatsen.

Zij wijst erop dat minister Chabert getracht heeft om de ambtenaren ertoe aan te zetten om met de fiets naar het werk te komen. Dat was heel moeilijk want het gemeentepersoneel moet immers bereid zijn de fiets te gebruiken, wat niet het geval is. Men moet zorgen voor de nodige financiële middelen. Hetzelfde probleem is gerezen met de ordonnantie betreffende de gemeubileerde woningen. De gemeenten beschikten niet over de nodige middelen om de ordonnantie te doen naleven. Het Parlement heeft er alle belang bij om ordonnaties en resoluties goed te keuren die in de praktijk kunnen worden toegepast en uitgevoerd.

Mevrouw Geneviève Meunier is het niet eens met mevrouw Schepmans. De gewestelijke kredieten en de subsidies aan de gemeenten voor een fietsbeleid stijgen elk jaar. Voor 2001 gaat het om 100 miljoen. Het fundamen-

de 100 millions en 2001. Le problème essentiel est que chaque année ces montants demeurent non dépensés. C'est une question de volonté politique à la fois du gouvernement et des autorités communales.

Mme Françoise Schepmans apporte une précision : Mme Geneviève Meunier fait allusion aux infrastructures. Elle se bornait, quant à elle, à aborder la disponibilité en temps du personnel communal, qui doit pouvoir être remplacé lorsqu'il est en formation.

M. Joël Riguelle souhaite également aborder le point de la concertation entre la Région et les communes. Si quelques communes ont mis sur pied une commission vélos et ont mis en œuvre des recommandations prônées par des associations et autres en matière de vélos en s'adjoignant les services de consultants ad hoc, il faut reconnaître que la Région est le parent pauvre. Si la Région disposait d'un bon staff vélo qui pourrait assurer l'accompagnement lorsqu'il le faut, les choses évolueraient plus rapidement.

M. Joël Riguelle invite ses collègues à relire un certain nombre d'accords de majorité, signés au lendemain du 8 octobre 2000 : il y a une évolution marquée en faveur du vélo.

M. Michel Van Roye est également d'avis qu'il faut avoir la volonté politique pour promouvoir le vélo. La commune d'Etterbeek est la première à avoir mis sur pied une commission vélos sans beaucoup de moyens.

Le député est convaincu qu'on peut dégager un fonctionnaire des travaux publics qui se focaliserait plus sur la problématique vélos. Il cite le cas de la ville de Gand où le "fietsambtenaar" est responsable de la politique menée en faveur des cyclistes.

Le député est persuadé qu'on peut profiter des zones inter-polices pour que chaque commune ait un fonctionnaire vélo, coordonné par le fonctionnaire régional de l'Administration de l'équipement et des déplacements.

Mme Françoise Schepmans répète que son constat visait le passé. Elle ose espérer que les choses évoluent.

M. Alain Adriaens souhaiterait que le secrétaire d'Etat dise clairement les postes budgétaires qui sont utilisables en faveur des cyclistes. S'il n'y a pas d'article budgétaire prévu au budget 2001, il faut que ce soit le cas pour le budget 2002.

M. Claude Michel reconnaît que les subsides en faveur des vélos ne sont pas entièrement consommés. On pourrait déplacer un certain nombre de subsides prévus pour des

teel probleem is dat deze kredieten telkenjare niet volledig worden opgebruikt. Dat heeft dan weer te maken met politieke wil zowel bij de Regering als bij de gemeentebesturen.

Mevrouw Françoise Schepmans preciseert dat mevrouw Geneviève Meunier het heeft over de infrastructuur. Zijzelf heeft het gehad over de beschikbare tijd van het gemeentepersoneel, dat moet vervangen worden als het een opleiding volgt.

De heer Joël Riguelle wenst het eveneens te hebben over het overleg tussen het Gewest en de gemeenten. Sommige gemeenten hebben weliswaar een fietscommissie opgericht en hebben de aanbevelingen van de vele verenigingen inzake het fietsgebruik concreet gestalte gegeven door een beroep te doen op consultants. Toch moeten we toegeven dat het Gewest in gebreke blijft. Mocht het Gewest beschikken over een goede "Fietscel" die zou zorgen voor begeleiding waar nodig, dan zouden de zaken er sneller op vooruitgaan.

De heer Joël Riguelle vraagt zijn collega's dat ze een aantal meerderheidsakkoorden, die na 8 oktober 2000 zijn ondertekend, zouden herlezen. Daaruit blijkt dat er een duidelijke evolutie is ten gunste van de fiets.

Ook de heer Michel Van Roye vindt dat de nodige politieke wil aanwezig moet zijn om het fietsgebruik te promoten. De gemeente Etterbeek heeft als eerste, zij het zonder veel middelen, een fietscommissie opgericht.

De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat men een ambtenaar van openbare werken zou kunnen opdragen om zich meer bezig te houden met de fietsproblematiek. Hij neemt de stad Gent als voorbeeld, waar er een fietsambtenaar is, die verantwoordelijk is voor het fietsbeleid.

De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat men bij de invoering van de interpolitiezones van de gelegenheid gebruik zou kunnen maken om ervoor te zorgen dat elke gemeente een fietsambtenaar heeft. De acties van al die fietsambtenaren zouden door een gewestelijk ambtenaar van het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer kunnen worden gecoördineerd.

Mevrouw Françoise Schepmans herhaalt dat haar vaststelling betrekking had op het verleden. Ze durft te hopen dat de zaken evolueren.

De heer Alain Adriaens wil dat de staatssecretaris duidelijk zegt op welke begrotingsposten geld kan worden uitgetrokken voor het fietsbeleid. Als er in de begroting 2001 geen begrotingsartikel is opgenomen, dan moet dit zeker gebeuren voor de begroting 2002.

De heer Claude Michel geeft toe dat de subsidies te gunste van het fietsgebruik niet volledig zijn opgebruikt. Men zou een aantal van de subsidies die uitgetrokken waren

pistes cyclables pour la subsidiation d'équipements. A la Ville de Bruxelles, des espaces ont été transformés en douches et vestiaires au sous-sol du centre administratif. Cet investissement a représenté un coût de 1,5 - 2 millions.

M. Alain Adriaens souhaiterait que la résolution parvienne effectivement aux interpellés. Il n'est pas convaincu que ces textes parviennent toujours aux échevins responsables pour la mobilité, aux sociétés de transport public – TEC et De Lijn – , ...

La présidente signale que les textes de recommandations ou de résolution sont systématiquement envoyés aux niveaux de pouvoir concernés dès leur adoption en séance plénière.

Mme Adelheid Byttebier souhaite faire remarquer que M. Jan Béghin a raison lorsqu'il affirme que les parlementaires doivent prendre leur travail législatif à cœur. Cependant, une proposition de résolution a également sa place pour maintenir la pression sur le gouvernement pour qu'il agisse rapidement et qu'on puisse vérifier sur le terrain les principes qu'on a approuvés en cénacle fermé.

**Intervention de M. Jos Chabert, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente**

Le ministre estime qu'il est apparu que la norme arrêtée dans la résolution du 7 mars 1997, conforme aux dispositions du Plan Iris des déplacements, n'est pas réalisable pour l'année 2005.

Un tel transfert modal requiert d'ailleurs une approche très volontariste ainsi qu'un consensus entre toutes les parties concernées.

Dès l'installation du nouveau gouvernement et l'attribution de ses compétences actuelles, le ministre a bien dû constater que seul pour l'itinéraire cyclable n° 13 un permis d'urbanisme avait été délivré et que les travaux dans le cadre de cet itinéraire n'avaient pas encore été finalisés.

Par conséquent, le ministre a fait du développement du réseau d'itinéraires cyclables une des priorités de son action. Il a également chargé l'administration régionale d'accélérer le rythme de leur réalisation.

Cela commence à porter ses fruits. La finalisation et l'aménagement accéléré des itinéraires, pour lesquels un permis a été délivré (le 13 et le 1) démontre bien que les choses changent.

voor fietsroutes kunnen gebruiken voor het subsidiëren van de uitrusting. Brussel Stad heeft in de kelders van het administratief centrum een aantal ruimtes verbouwd tot douches en kleedkamers. Dat heeft tussen 1,5 en 2 miljoen gekost.

De heer Alain Adriaens vraagt dat de resolutie werkelijk wordt bezorgd aan degenen tot wie ze gericht is. Hij is er niet van overtuigd dat deze teksten altijd bezorgd worden aan de schepenen voor mobiliteit, aan de maatschappijen voor openbaar vervoer – de TEC en De Lijn – , ...

De voorzitter wijst er op dat de aanbevelingen of resoluties, zodra ze in plenaire vergadering zijn aangenomen, stelselmatig aan het desbetreffende gezagsniveau worden bezorgd.

Mevrouw Adelheid Byttebier wijst erop dat de heer Jan Béghin gelijk heeft als hij zegt dat de parlementsleden hun wetgevend werk ter harte moeten nemen. Niettemin vindt zij dat een voorstel van resolutie ook een middel is om persie te blijven uitoefenen op de Regering en haar ertoe aan te sporen snel te handelen, alsook om na te gaan of de beginselen die zijn vastgesteld op het terrein concreet gestalte krijgen.

**Uiteenzetting van de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp**

Volgens de minister is het duidelijk dat de norm die in de resolutie van 7 maart 1997 gesteld is overeenkomstig de bepalingen van het Iris-vervoersplan, niet kan worden gehaald tegen 2005.

Als men wil dat er in zo'n grote mate op de fiets wordt overgeschakeld, is er bovendien een zeer krachtige aanpak en een consensus tussen alle betrokken partijen vereist.

Na het aantreden van de nieuwe regering en nadat de minister zijn huidige bevoegdheden toegewezen kreeg, heeft hij moeten vaststellen dat er alleen voor fietsroute nr. 13 een stedenbouwkundige vergunning was afgegeven en dat de werken om die fietsroute aan te leggen nog niet klaar waren.

De minister heeft bijgevolg van de ontwikkeling van het netwerk van fietsroutes één van de prioriteiten van zijn beleid gemaakt. Hij heeft de gewestelijke administratie ermee belast vaart te zetten achter de aanleg van de fietsroutes.

Dat begint resultaten op te leveren. Er komt blijkbaar schot in de zaak, want de fietsroutes waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is afgegeven, namelijk 13 en 1, worden in een hoger tempo aangelegd en zijn zo goed als klaar.



Le ministre fait également remarquer qu'il a introduit au cours de cette législature plus de demandes de permis de bâtir que cela ne fut le cas lors des deux législatures précédentes (le permis de bâtir pour l'itinéraire cyclable n° 15 a été demandé et obtenu ; la demande pour l'itinéraire n° 12 vient d'être introduite ; la demande de permis pour l'itinéraire n° 16 suivra au printemps). A cela s'ajoute que les plans de l'itinéraire n° 9 ont été réalisés. Cet itinéraire peut faire l'objet d'un nombre considérable de modifications sans que l'on doive solliciter un permis de bâtir.

Pour chaque projet de réaménagement d'une voirie régionale qui lui est soumis, le ministre examine en outre si l'on tient compte des intérêts spécifiques des cyclistes.

Le ministre ne peut que défendre le principe de la promotion de ce transfert modal, mais les 10% qui avaient été projetés pour 2005 lui paraissent tout à fait irréalistes.

Comme il l'avait indiqué lors de la présentation de son Plan d'action 2000-2004, un objectif de 5% constitue une approche plus réaliste. La plupart des membres de la commission qui étaient présents ont d'ailleurs souscrit à ce point de vue à l'époque.

Pour réaliser cet objectif, le ministre veillera à prévoir les moyens financiers nécessaires dans les années à venir.

Le ministre signale qu'en 2001 120 millions sont prévus pour l'exécution de pistes cyclables et 15 millions pour des aménagements vélos en voirie dans le cadre des chantiers Quai Demets et Quai de Biestebroek.

Il y a également 120 millions pour des adaptations locales aux carrefours (avancées vélos) qui peuvent éventuellement être reportées pour les itinéraires cyclables si la première tranche a été engloutie.

Comme les commissaires peuvent le constater, le ministre et son secrétaire d'Etat mènent une politique cycliste plus que dynamique.

**Intervention de M. Robert Delathouwer, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente**

Les demandes concernées dans la proposition de résolution s'adressent à la fois :

- aux gouvernements des Régions de Bruxelles-Capitale, wallonne et flamande ;
- au gouvernement fédéral ;

De minister merkt eveneens op dat hij tijdens deze zittingsperiode meer aanvragen om bouwvergunningen heeft ingediend dan tijdens de twee vorige zittingsperiodes (de bouwvergunning voor fietsroute nr. 15 is aangevraagd en verkregen; de aanvraag voor fietsroute nr. 12 is zopas ingediend; de vergunning voor fietsroute nr. 16 zal in het voorjaar worden aangevraagd). Daarbij komt nog dat de plannen voor fietsroute nr. 9 klaar zijn. Deze fietsroute kan nog een groot aantal wijzigingen ondergaan, waarvoor er geen bouwvergunning hoeft te worden aangevraagd.

Bij elk plan voor de heraanleg van een gewestweg gaat de minister bovendien na of er rekening wordt gehouden met de specifieke belangen van de fietsers.

De minister is het er volledig mee eens dat de overschakeling op andere vervoersmodi bevorderd moet worden, maar hij vindt de 10% die tegen het jaar 2005 is vooropgesteld helemaal niet realistisch.

Zoals hij erop gewezen had tijdens de voorstelling van zijn actieplan 2000-2004, is 5 % een realistischer doel. Bovendien was het merendeel van de aanwezige commissieleden het daar toen volkomen mee eens.

Om dat doel te bereiken zal de minister in de komende jaren de nodige financiële middelen uittrekken.

De minister wijst erop dat in 2001 120 miljoen wordt uitgetrokken voor het aanleggen van fietspaden en 15 miljoen voor voorzieningen voor fietsers op de weg in het kader van de werken aan de Demetskaai en de Biestebroekkaai.

Er wordt nog eens 120 miljoen uitgetrokken voor aanpassingen van de kruispunten (opstelvakken voor fietsers). Dit bedrag kan eventueel gebruikt worden voor de fietsroutes als de eerste schijf opgebruikt is.

Zoals de commissieleden kunnen vaststellen, voeren de minister en zijn staatssecretaris een zeer dynamisch fietsbeleid.

**Uiteenzetting van de heer Robert Delathouwer, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp**

De verzoeken in het voorstel van resolutie zijn tegelijk gericht aan:

- de regeringen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van het Vlaams Gewest en van het Waals Gewest;
- de federale regering;

- aux 19 communes bruxelloises ;
- à la Région de Bruxelles-Capitale en particulier.

Le secrétaire d'Etat tient à préciser qu'il partage les grandes lignes d'action décrites dans la proposition de résolution. Il signale par ailleurs que beaucoup d'entre elles sont couvertes par des initiatives en cours ou programmées par le gouvernement.

En ce qui concerne les râteliers à vélo à mettre en place aux abords et dans les principales stations de métro et de pré-métro de la SNCB, l'installation de ceux-ci sera réalisée dans le courant du premier semestre 2001. Le dossier est en phase d'adjudication : trois cents arceaux sont commandés – deux vélos par arceau – et quarante abris seront destinés aux stations qui n'en possèdent pas. Le positionnement et le nombre de dispositifs requis ont été définis sur base d'une étude de faisabilité effectuée en 1998 par l'asbl Pro-vélo.

La cohérence des itinéraires cyclables interrégionaux sera examinée par la sous-commission vélo de la Commission régionale de la mobilité. La Commission régionale doit encore être mise en place, la sous-commission vélo continue à fonctionner. Elle traitera le dossier en temps utile en veillant à assurer la cohérence des itinéraires régionaux avec ceux des deux autres Régions. La commission vélos a déjà pris connaissance de la carte des itinéraires cyclables régionaux de Flandre.

Ces dossiers d'itinéraires transrégionaux sont également examinés à un niveau plus politique par le Comité d'accompagnement de l'accord de principe, qui avait été signé à l'époque par les ministres Hasquin et Baldewijns entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande.

Au niveau du gouvernement fédéral, une des demandes des auteurs de la proposition est la location vélos dans les principales gares. Une station vélos est en effet prévue à la gare du Midi. La convention à passer entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB est sur le point d'être conclue. La SNCB devrait marquer prochainement son accord pour la location des lieux pour un euro symbolique, la rénovation des locaux et un investissement "one shot" qui portera sur la moitié des équipements (range-vélos et vélos).

La Région, quant à elle, supportera l'autre moitié de l'équipement et subventionnera l'asbl Pro-vélo pour le déficit d'exploitation. L'ouverture de la station est prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2001, sauf retards de chantier, qui ne dépendent pas directement de la Région.

Le secrétaire d'Etat informe que différentes propositions de modifications du code de la route ont été soumises à la

- de 19 Brusselse gemeenten;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het bijzonder.

De staatssecretaris preciseert dat hij de acties in het voorstel van resolutie grotendeels onderschrijft. Voorts wijst hij erop dat de regering al initiatieven genomen heeft of op stapel gezet heeft om een groot aantal van die acties te realiseren.

De fietsenstallingen in en rond de belangrijkste (pre)metrostations van de NMBS zullen in de loop van het eerste semester 2001 worden geïnstalleerd. Thans wordt beslist aan wie deze opdracht wordt gegund: er worden driehonderd aanbindsystemen – twee fietsen per aanbindsysteem – besteld en veertig fietshokjes worden geïnstalleerd in de stations die er geen hebben. Het aantal vereiste voorzieningen en de plaats ervan zijn vastgesteld op basis van een haalbaarheidsstudie die de vzw Pro Vélo in 1998 heeft uitgevoerd.

De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit zal onderzoeken of het netwerk van de interregionale fietsroutes coherent is. De gewestelijke commissie moet nog opgericht worden en de subcommissie voor de fiets blijft bijeenkomen. Ze zal het dossier te zijner tijd behandelen en er daarbij op toezien dat de gewestelijke fietsroutes aansluiten op die van de overige twee Gewesten. De subcommissie Fiets heeft reeds kennis genomen van de kaart van de gewestelijke fietsroutes in Vlaanderen.

De interregionale fietsroutes worden eveneens onderzocht op een meer politiek niveau door het Comité ter begeleiding van het principeakkoord dat destijds ondertekend werd door minister Hasquin van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en minister Baldewijns van het Vlaams Gewest.

De indieners van het voorstel van resolutie vragen de federale regering onder meer om te zorgen voor fietsverhuurdiensten in de belangrijkste stations. Zo is er inderdaad een Fietsenstation in Brussel-Zuid gepland. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS staan op het punt hierover een overeenkomst te sluiten. De NMBS zou er binnenkort mee moeten instemmen dat de benodigde ruimte voor een symbolische euro wordt verhuurd, dat de lokalen gerenoveerd worden en dat een "one shot"-investering wordt gedaan om de helft van de kosten van de voorzieningen (fietsenstallingen en fietsen) te financieren.

Het Gewest zal de andere helft van de voorzieningen financieren en het exploitatietekort van de vzw Pro Vélo met subsidies bijpassen. Volgens de planning zou het station op 1 juli 2001 geopend worden, tenzij de werken die niet rechtstreeks door het Gewest geleid worden, vertraagd oplopen.

De staatssecretaris deelt mee dat de federale regering verschillende voorstellen tot wijziging van het verkeersregle-

Région par le Gouvernement fédéral ; elles visent à modifier les lois existantes moyennant l'avis des Régions et du Conseil d'Etat. Ces différentes propositions au nombre de sept concernent la simplification des règles restrictives permettant la mise en place des zones avancées pour cyclistes aux carrefours et l'autorisation des cyclistes dans les rues à sens unique, l'autorisation des cyclistes sur les sites propres des transports en commun, le caractère prioritaire des cyclistes des passages traversants, la possibilité de tourner à droite au feu ou de continuer tout droit au carrefour en T pendant la phase rouge des feux. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a rendu un avis positif pour trois de ces propositions. Il se prononcera le 15 février sur les quatre autres.

Les trois propositions qui ont eu le feu vert de la Région de Bruxelles-Capitale sont :

- zones avancées : la piste cyclable de 25 mètres qui amène le cycliste sur une zone avancée n'est plus obligatoire, mais recommandée dans le Code du gestionnaire. Celui-ci doit se justifier quand il n'en met pas. L'effet serait que quand la voirie est trop étroite pour construire la piste cyclable, on n'hypothèque plus la zone avancée et pour être sûr que le gestionnaire ne l'oublie pas systématiquement, on lui demande de se justifier. Le cabinet du ministre Chabert a proposé de réduire la longueur de l'avancée à 20 mètres pour uniformiser les longueurs déjà en vigueur aux abords des feux. La sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a également marqué son accord sur ce point ;
- sites franchissables : l'effet visé est de donner un outil supplémentaire au gestionnaire des voiries pour combiner les différents modes de déplacement en ville. La STIB craint d'être en conflit au niveau de son programme de VICOM, mais le gestionnaire sera le seul décideur. La proposition encourage le gestionnaire à prévoir des sites propres plus larges quand il est impossible de réaliser à la fois un site propre et une piste cyclable. Là aussi, la sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a marqué son accord ;
- sens uniques limités (SUL) : l'effet visé est que tous les sens uniques deviennent accessibles aux cyclistes. Trois restrictions : quand les vitesses dépassent 50 km/heure, dans les voiries d'une largeur inférieure à 3 mètres et que la vitesse maximale est inférieure à 50 km/heure, dans les voiries d'une largeur inférieure à 3,5 mètres et que les vitesses autorisées sont égales à 50 km/h. Là aussi, la sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a marqué son accord.

Le 15 février, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale examinera les quatre autres propositions faites au niveau fédéral :

ment aan het Gewest heeft voorgelegd. Ze hebben ten doel de bestaande wetten na advies van de Gewesten en de Raad van State te wijzigen. Deze zeven verschillende voorstellen strekken ertoe de strikte regels voor de aanleg van opstelvakken voor fietsers aan kruispunten en voor de invoering van eenrichtingsverkeer waarbij fietsers in tegengestelde richting mogen rijden te vereenvoudigen, fietsers toe te staan gebruik te maken van de eigen banen van het openbaar vervoer, fietsers voorrang te geven op oversteekplaatsen, fietsers toe te staan om rechts af te slaan aan verkeerslichten of om bij rood licht rechtdoor te rijden op kruispunten in T-vorm. Over drie van die voorstellen heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een positief advies uitgebracht. Ze zal zich op 15 februari over de overige vier voorstellen uitspreken.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft het licht op groen gezet voor de volgende drie voorstellen:

- opstelvakken : het fietspad van 25 meter waarlangs de fietser een opstelvak bereikt is niet meer verplicht, maar wordt aanbevolen in de Code van de Wegbeheerder. Deze laatste moet zich verantwoorden als hij zo'n fietspad niet aanlegt. Beoogd wordt dat wanneer de weg te smal is om een fietspad aan te leggen, dit niet meer ten koste gaat van het opstelvak. Om er zeker van te zijn dat de beheerder dat niet systematisch vergeet, dient hij zich te verantwoorden. Het kabinet van minister Chabert heeft voorgesteld om de lengte van het opstelvak tot 20 meter te verminderen om de lengtes die reeds in de omgeving van de verkeerslichten gelden te standaardiseren. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft hier eveneens mee ingestemd;
- overschrijdbare beddingen: beoogd wordt om de wegbeheerder een extra middel te geven om de verschillende vervoersmodi in de stad te combineren. De MIVB vreest dat haar programma ter verhoging van de reïssnelheid hierdoor in het gedrang komt, maar deze beslissing ligt alleen bij de wegbeheerder. Het voorstel moedigt de wegbeheerder ertoe aan om bredere eigen banen aan te leggen wanneer het niet mogelijk is om tegelijk een eigen baan en een fietspad aan te leggen. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft hier ook mee ingestemd.
- Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV): fietsers mogen in alle eenrichtingswegen ook in tegengestelde richting rijden. Er zijn evenwel drie beperkingen : wanneer er sneller dan 50 km/u wordt gereden, op wegen met een breedte van minder dan 3 meter en met een toegelaten maximumsnelheid van minder dan 50 km/u en op wegen met breedte van minder dan 3,5 meter en een toegelaten maximumsnelheid van 50 km/u. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit ging ook hier mee akkoord.

Op 15 februari zal de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de vier andere federale voorstellen onderzoeken:

- passages piétons et cyclistes : la proposition confère le même caractère prioritaire au cycliste qu'au piéton, qu'il se trouve sur le passage traversant ou qu'il s'apprête à s'y engager, pour autant que le cycliste réduise sa vitesse à celle d'un piéton. Cela permet à l'automobiliste d'avoir le temps d'anticiper la traversée du cycliste. La sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a déjà remis un avis positif. Le secrétaire d'Etat ne manquera pas de faire de même et il espère que le gouvernement régional adoptera cette proposition très prochainement ;
- accotement : la proposition consiste à définir dans le code de la route que la piste cyclable ne fait pas partie de l'accotement. Or, par définition, elle n'en fait pas partie, donc, est-ce bien nécessaire ? La sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a rendu un avis négatif. Le secrétaire d'Etat suppose que la plupart de ses collègues suivront cet avis négatif ;
- passage aux feux : la proposition vise à légaliser le fait que les cyclistes tournent à droite pendant le feu rouge ou continuent tout droit dans un carrefour en T pour autant qu'ils réduisent leur vitesse et ne gênent pas les piétons pour lesquels la phase est verte. L'appréciation de faisabilité est laissée au gestionnaire. Le secrétaire d'Etat informe que la Région wallonne et la Région flamande disent non en vertu de la convention internationale de Vienne, que la Belgique a signée. Un autre argument en faveur d'un avis négatif est qu'il n'existe pas de feux de signalisation qui excluent les cyclomoteurs de type B (il existe seulement un sigle deux-roues qui ne différencie pas les types A des types B, lesquels ont une vitesse supérieure et mettraient en danger les autres usagers). Le secrétaire d'Etat estime qu'un tel argumentaire ne doit pas interférer avec le principe, il y a toujours moyen de trouver des solutions pour remédier à des problèmes d'ordre purement technique. La sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité a rendu un avis positif. Le secrétaire d'Etat espère que le gouvernement régional suivra cet avis ;
- promotion de l'usage de la bicyclette : certaines des propositions se retrouvent déjà dans les points repris ci-dessus. Cette proposition contient néanmoins quelques précisions :
  - normes de qualité des pistes : la sous-commission vélos de la Commission régionale de mobilité estime que la définition des normes de qualité n'a pas sa place dans le code de la route et elle a remis un avis négatif ;
  - obligation pour les cyclomoteurs de type B de rouler sur la chaussée en agglomération ;
  - quitter une piste cyclable qui se termine n'est plus considéré comme une manœuvre quand le cycliste continue tout droit ; mais bien quand il s'agit de tourner à gauche ou à droite ;
- oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers: volgens het voorstel krijgt de fietser net als de voetganger voorrang wanneer hij zich op de oversteekplaats bevindt of aanstalten maakt om over te steken, op voorwaarde dat hij zijn snelheid mindert tot die van een voetganger. Dan heeft de automobilist genoeg tijd om te reageren. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft al een gunstig advies uitgebracht. De staatssecretaris zal dat ook doen en hij hoopt dat de gewestregering dit voorstel zeer binnenkort zal aannemen.
- berm: het voorstel bestaat erin in het verkeersreglement te bepalen dat fietspaden geen deel uitmaken van de berm. Dat is reeds per definitie het geval. Is dat dan wel nodig? De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft een negatief advies gegeven. De staatssecretaris veronderstelt dat de meeste van zijn collega's dit negatieve advies zullen volgen.
- oversteken aan verkeerslichten: het voorstel strekt ertoe fietsers toe te staan om bij rood licht rechts af te slaan of rechtdoor te rijden op een kruispunt in T-vorm op voorwaarde dat ze vertragen en de voetgangers voor wie het licht op groen staat niet hinderen. Of dat haalbaar is wordt aan het oordeel van de wegbeheerder overgelaten. De staatssecretaris deelt mee dat het Vlaams Gewest en het Waals Gewest dit voorstel verwerpen omdat België de internationale overeenkomst van Wenen ondertekend heeft. Een ander argument om een negatief advies uit te brengen is het feit dat er geen verkeerslichten bestaan die bromfietsen van het type B uitsluiten (er bestaat alleen een verkeerssteken voor bromfietsen dat geen onderscheid maakt tussen type A en type B, dat hogere snelheden kan halen en de andere weggebruikers in gevaar kan brengen). De staatssecretaris vindt dat dergelijke argumenten geen afbreuk doen aan het beginsel op zich en dat er altijd oplossingen kunnen worden gevonden om louter technische problemen op te lossen. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft een positief advies uitgebracht. De staatssecretaris hoopt dat de gewestregering dit advies zal volgen;
- bevordering van het gebruik van de fiets: sommige voorstellen worden reeds hierboven vermeld. Dit voorstel bevat echter enkele verduidelijkingen:
  - kwaliteitsnormen voor de fietspaden: de subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit vindt dat de definitie van kwaliteitsnormen niet thuishoort in het verkeersreglement en heeft een negatief advies uitgebracht;
  - verplichting voor de bromfietsen van het type B om in de agglomeratie op de weg te rijden.
  - wanneer een fietser een fietspad dat ten einde loopt verlaat, voert hij geen manoeuvre meer uit, maar wel wanneer hij links of rechts afslaat;



- proposition d'une phase de "feu vert intégral" pour cyclistes ou piétons pour certains carrefours. Ce concept propose une phase de feu vert dans toutes les directions et simultanément pour les cyclistes. L'avantage est d'arrêter la circulation automobile dans tous les sens, ce qui permet de libérer le carrefour complètement et de laisser passer les piétons et les cyclistes, de les laisser traverser dans le sens qu'ils souhaitent. Cette proposition est copiée sur le modèle hollandais et constituerait un outil supplémentaire pour le gestionnaire. Ces trois dernières propositions ont reçu un avis positif de la sous-commission vélo de la Commission régionale de mobilité.

Lors de la discussion relative à l'accord de coopération Fédéral-Région de Bruxelles-Capitale, les membres de la commission des finances et de l'infrastructure du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale ont pu constater les préoccupations grandissantes de la ministre fédérale de la mobilité pour tenir compte des vélos dans le cadre de l'accord de coopération. Vont être notamment financées par le biais de cet accord, la vélo-route Nord-Sud, la pose de passerelles au carrefour de Trooz, l'amélioration des conditions des piétons et cyclistes rue de la Loi et rue Belliard.

Le gouvernement fédéral a entamé un dialogue avec le Parquet pour élaborer un volet du code de la route, qui vise à augmenter la sécurité des usagers faibles de la route.

Le troisième volet du corps de la proposition de résolution s'adresse aux dix-neuf communes et à la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier. Le premier point de ce volet concerne la réalisation des itinéraires cyclables. Le ministre Chabert a fourni les informations nécessaires sur les itinéraires qui vont être prochainement réalisés.

L'entretien des itinéraires a été demandé par la commission vélo à la direction des voiries. Cette demande consistait à prévoir un programme manuel de nettoyage, à réaliser en concertation avec Bruxelles-Propreté et ceci, particulièrement pour les pistes et les bandes cyclables sous les arbres. Les travaux d'entretien devront s'opérer en même temps que les campagnes de marquage et il est demandé de corriger les endroits dangereux et d'assurer des liaisons avec les rues adjacentes.

Le secrétaire d'Etat informe que, lorsque le Plan régional d'affectation du sol approuvé par le gouvernement, aura reçu l'avis du Conseil d'Etat vers mars-avril 2001, tout réaménagement de voiries principales devra prévoir des aménagements cyclistes, tels que pistes cyclables ou des sas aux carrefours à feux.

Le secrétaire d'Etat informe que le plan de transport de l'administration bruxelloise est à l'étude (bureau Traject).

- voorstel om te voorzien in een fase "alle richtingen groen" voor fietsers of voetgangers aan bepaalde kruispunten. Het licht is dan groen voor alle richtingen en voor alle fietsers. Dit systeem biedt het voordeel dat het autoverkeer in alle richtingen stopt, waardoor het kruispunt helemaal ontruimd wordt en de voetgangers en de fietsers kunnen oversteken in de richting van hun keuze. Dit voorstel is gebaseerd op het Nederlandse model en zou een extra middel voor de wegbeheerder zijn. De subcommissie Fiets van de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit heeft een positief advies over deze laatste drie voorstellen uitgebracht.

Tijdens de bespreking van de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de leden van de respectieve commissies voor de financiën en voor de infrastructuur vastgesteld dat de federale minister van Mobiliteit in de samenwerkingsovereenkomst meer rekening wil houden met de fietsen. In het raam van deze overeenkomst zullen onder meer de noord-zuidfietsroute, de aanleg van oversteekplaatsen aan het de Troozkruispunt en de verbetering van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers in de Wet- en de Belliardstraat gefinancierd worden.

De federale regering voert gesprekken met het Parket om in het verkeersreglement een gedeelte in te voegen dat ertoe strekt de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verhogen.

Het derde deel van de tekst van het voorstel van resolutie is gericht aan de negentien gemeenten en aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het bijzonder. Het eerste punt van dat deel heeft betrekking op de aanleg van fietsroutes. Minister Chabert verstrekt de nodige informatie over de fietsroutes die binnenkort aangelegd zullen worden.

De fietscommissie heeft de directie Wegen gevraagd om de fietsroutes te onderhouden, met name om een schoonmaakprogramma op te stellen in overleg met Net Brussel, in het bijzonder voor de fietspaden en de voor fietsen gereserveerde stroken die zich onder bomen bevinden. Ter gelegenheid van het onderhoud moeten de markeringen aangebracht worden. Er wordt gevraagd om de gevaarlijke plaatsen veiliger te maken en te zorgen voor verbindingen met de aangrenzende straten.

De staatssecretaris deelt mee dat, wanneer de Raad van State omstreeks maart-april 2001 zijn advies over het door de regering goedgekeurde gewestelijk bestemmingsplan zal hebben uitgebracht, bij de heraanleg van hoofdwegen voorzieningen voor fietsers, zoals fietspaden of "sassen" aan kruispunten met verkeerslichten, tot stand moeten worden gebracht.

De staatssecretaris deelt mee dat het vervoerplan van de Brusselse administratie bestudeerd wordt (bureau Traject).



L'avis officiel des Comités de concertation est attendu. Les propositions concernant le vélo visent à aménager des douches et des vestiaires à proximité du parking vélo.

Le contrat de gestion de la STIB devra également inclure l'intermodalité vélos-transports en commun et l'accessibilité des vélos en heures creuses sur le matériel roulant de la STIB. Cela fera l'objet d'un chapitre particulier du projet de contrat de gestion dans le cadre des "bouquets de mobilité", qui visent à améliorer l'attractivité globale de l'offre pour provoquer le report modal de la voiture vers des modes alternatifs.

La commission vélo existe déjà et s'est réunie une fois par mois. Son rôle est de donner son avis non seulement sur les itinéraires cyclables régionaux, mais sur toutes les initiatives possibles à développer pour améliorer la condition du cycliste dans la Région. Elle est composée des représentants des associations vélos de la Région, des membres du personnel de l'AED affectés à la politique vélo, des membres du cabinet du ministre en charge des travaux publics et des membres du cabinet du secrétaire d'Etat.

En ce qui concerne les "zones 30", le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a octroyé une subvention aux communes de plus de vingt millions pour les aider à financer l'établissement de leur plan directeur, premier pas vers la mise en œuvre des "zones 30". Le projet d'arrêté est en cours d'examen par le Conseil d'Etat.

Le secrétaire d'Etat informe par ailleurs que le volet information en matière de vélos ne sera pas négligé cette année non plus. Outre, l'opération "Dring Dring", Pro-vélo propose une variante de l'opération "Un mois à vélo", qui sera menée au sein des administrations communales. Par ailleurs, le vélo aura également sa part de promotion dans la semaine de mobilité qui sera lancée à partir du 22 septembre 2001. Cet événement est d'ores et déjà en préparation au niveau de la Région bruxelloise. Le secrétaire d'Etat et le ministre Chabert ont convié les bourgmestres des 19 communes à une première réunion le 22 février.

Le secrétaire d'Etat compte encore proposer au gouvernement d'octroyer une subvention aux communes pour contribuer au financement de l'installation de brigades de police cyclistes dans le cadre global des conventions de mobilité, prévues au Plan Iris des déplacements. Il pense néanmoins, qu'il y a lieu de réorienter cette note en fonction de l'installation prochaines des zones de police.

Une formation de conseillers en mobilité destinée aux fonctionnaires communaux débute en mars cette année. Cette formation comporte huit modules de deux jours et demi, dont un module consacré aux modes doux et aux usagers à mobilité réduite. Il ne faut cependant pas demander à la Région de tout financer tout en revendiquant l'autonomie communale. Pour le secrétaire d'Etat, on pourrait

Het officiële advies van de overlegcomités wordt verwacht. De voorstellen in verband met de fiets voorzien in douches en kleedkamers in de buurt van de fietsenstallingen.

De beheersovereenkomst met de MIVB moet eveneens voorzien in de intermodaliteit tussen de fiets en het openbaar vervoer en in de mogelijkheid om tijdens de daluren de fiets mee te nemen op de metro. Daaraan zal in de beheersovereenkomst een apart hoofdstuk worden gewijd in het kader van de "mobiliteitsaanbiedingen" die het vervoersaanbod aantrekkelijker moeten maken en de reizigers op andere vervoersmodi dan de wagen moeten doen overschakelen.

De fietscommissie is reeds opgericht en komt eenmaal per maand bijeen. Ze moet niet alleen advies geven over de gewestelijke fietsroutes, maar over alle initiatieven die genomen kunnen worden om de verkeerssituatie voor de fietsers in het Gewest te verbeteren. Ze bestaat uit de vertegenwoordigers van de fietsverenigingen van het Gewest, de personeelsleden van het BUV belast met het fietsbeleid, de kabinetsmedewerkers van de minister belast met de openbare werken en de kabinetsmedewerkers van de staatssecretaris.

Wat de "zones 30" betreft, heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een subsidie van meer dan twintig miljoen aan de gemeenten verleend om hen te helpen bij de financiering van het opstellen van hun stuurplan, de eerste stap naar de invoering van "zones 30". Het ontwerp van besluit wordt thans door de Raad van State onderzocht.

Voorts deelt de staatssecretaris mee dat er dit jaar ook aandacht zal zijn voor informatieve fietscampagnes. Naast de actie "Dring Dring" stelt Pro Vélo een variant voor van de actie "Een maand per fiets" die bij de gemeentebesturen zal worden gevoerd. Het gebruik van de fiets zal eveneens bevorderd worden tijdens de week van de mobiliteit die op 22 september 2001 van start gaat. Dit evenement wordt nu al voorbereid door het Brussels Gewest. De staatssecretaris en minister Chabert hebben de burgemeesters van de 19 gemeenten uitgenodigd op een eerste vergadering die op 22 februari zal plaatshebben.

De staatssecretaris is nog van plan om de regering voor te stellen een subsidie aan de gemeenten te verlenen voor de financiering van de politiebrigades per fiets in het algemene kader van de mobiliteitsconvenanten waarin het Irisvervoerplan voorziet. Hij vindt echter dat zijn nota gewijzigd moet worden om rekening te houden met de politiezones die binnenkort ingevoerd zullen worden.

In maart van dit jaar beginnen de gemeentelijke ambtenaren met een opleiding tot mobiliteitsadviseur. Deze opleiding bestaat uit acht blokken van twee en een halve dag. Een van de blokken is gewijd aan de zwakke weggebruikers en aan de weggebruikers met beperkte mobiliteit. Men mag echter het Gewest niet vragen om alle kosten te dragen en tegelijk autonomie voor de gemeenten eisen.

régionaliser la mobilité ; la coordination n'en serait que plus aisée et efficace.

Le secrétaire d'Etat conçoit aisément que l'ensemble de ces décisions n'est pas encore suffisamment visible à l'heure actuelle. Cependant, la concrétisation de certaines d'entre elles devrait se faire dans les tous prochains mois.

En ce qui concerne des questions plus spécifiques qui ont été posées lors du premier échange de vues, le secrétaire d'Etat informe qu'un budget est prévu en 2001 pour l'étude des itinéraires cyclables régionaux encore à réaliser. Ils seront étudiés au cas par cas pour l'élaboration des demandes de permis d'urbanisme.

M. Alain Adriaens avait demandé de préciser clairement dans les divisions 12 et 14, les articles budgétaires spécifiquement consacrés au vélo.

Le secrétaire d'Etat répond qu'en matière d'investissements des budgets sont prévus pour la réalisation des itinéraires cyclables régionaux et au niveau du matériel d'intermodalité – ranges-vélos et abris-vélos – le ministre Chabert y a répondu et le secrétaire d'Etat également (300 arceaux commandés).

Le secrétaire d'Etat a également informé que l'entretien des itinéraires cyclables régionaux est prévu.

Il y a également une campagne de promotion du vélo, qui est prévue en 2001. D'une part, une subvention générale à Pro-vélo a été accordée sur la base de son programme d'activités. Cependant, le budget n'a pas encore clairement été déterminé. Une subvention à d'autres associations promouvant le vélo est également prévue et sera définie selon leur demande et la qualité de leurs projets.

Un budget sera défini suivant les choix de la sous-commission vélo de la Commission régionale de la mobilité pour produire une carte des itinéraires cyclables.

Au niveau des communes, un budget est prévu en 2001 pour inciter les communes à installer une brigade de police à vélo.

Les dépenses en matière d'études générales concernent toutes les études pour les itinéraires cyclables régionaux et leur demande de permis d'urbanisme.

Il y aura aussi des dépenses en matière de gestion et d'exploitation pour la prise en charge du déficit d'exploitation de la station vélo au Midi, qui nécessitera une rallonge en 2002. Un appel d'offres sera lancé pour la concession fin 2002.

Volgens de staatssecretaris zou de bevoegdheid inzake mobiliteit geregionaliseerd kunnen worden. Dat zou de coördinatie er alleen maar gemakkelijker op maken.

De staatssecretaris kan zich makkelijk voorstellen dat al deze beslissingen nog niet genoeg tastbare resultaten hebben opgeleverd. Sommige beslissingen zou in de eerstkomende maanden vruchten moeten afwerpen.

In verband met de specifieke vragen die tijdens de eerste gedachtewisseling werden gesteld, deelt de staatssecretaris mee dat er in 2001 een begroting is uitgetrokken voor een studie over de gewestelijke fietsroutes die nog aangelegd moeten worden. Ze zullen geval per geval bestudeerd worden om de aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen te kunnen opstellen.

De heer Alain Adriaens had gevraagd om te preciseren welke begrotingsartikelen van de afdelingen 12 en 14 betrekking hebben op de fiets.

De staatssecretaris antwoordt dat er bij de investeringen begrotingen zijn uitgetrokken voor de aanleg van gewestelijke fietsroutes. In verband met het materiaal om de intermodaliteit te bevorderen, zoals fietsstallingen en fietshokjes, hebben minister Chabert en de staatssecretaris geantwoord dat er 300 aanbindsystemen besteld zijn.

De staatssecretaris heeft eveneens meegedeeld dat de gewestelijke fietsroutes onderhouden zullen worden.

In 2001 is er een campagne gepland om het gebruik van de fiets te bevorderen. Enerzijds is er een algemene subsidie toegekend aan Pro Vélo op basis van haar activiteitenprogramma. De begroting is echter nog niet duidelijk vastgesteld. Er wordt eveneens voorzien in een subsidie voor andere fietsverenigingen die vastgesteld zal worden op basis van hun aanvraag en de kwaliteit van hun projecten.

Er zal een begroting vastgesteld worden volgens de keuzes van de subcommissie Fiets van de gewestelijke commissie voor de mobiliteit om een kaart van de fietsroutes te maken.

In 2001 is een begroting uitgetrokken voor de gemeenten om ze ertoe aan te zetten in het politiekorps een fietsbrigade op te starten.

De uitgaven voor algemene studies hebben betrekking op alle studies over de gewestelijke fietsroutes en de bijbehorende aanvragen om een stedenbouwkundige vergunning.

Er zullen ook uitgaven zijn voor het beheer en de exploitatie van het Fietsenstation in Brussel-Zuid, meer bepaald om het exploitatietekort te financieren, waarvoor er ook in 2002 geld uitgetrokken zal moeten worden. Eind 2002 zal er een offerteaanvraag voor de concessie worden gedaan.

M. Alain Adriaens clarifie sa demande : il souhaite que le gouvernement régional inscrive clairement les postes spécifiques aux vélos au budget de 2002.

M. Jean-Pierre Cornelissen aurait souhaité que le ministre Chabert soit présent pour l'échange de vues après son intervention ; il remercie le secrétaire d'Etat de bien vouloir répondre aux éventuelles questions des parlementaires.

En ce qui concerne les brigades de police à vélo, M. Jean-Pierre Cornelissen estime qu'il s'agit-là d'une excellente idée dont la commune de Schaerbeek a été la pionnière. Le succès y a été tel que l'ancien bourgmestre a souhaité augmenter le volume de ces brigades. Il faut savoir que non seulement ces brigades permettent de faire respecter la place des cyclistes en ville, mais elles assurent de plus une plus grande visibilité de la police et augmentent le sentiment de sécurité. La Région devra cependant revoir ses interlocuteurs à ce niveau, étant donné l'entrée en fonction graduelle des zones inter-polices.

Les membres de la commission de l'infrastructure étant très intéressés par la semaine de mobilité, le député se demande si les commissaires ne peuvent pas être invités à la journée de préparation du 22 février prochain.

M. Joël Riguelle constate en effet que les choses se mettent en branle en faveur des cyclistes. Il était temps! Même si on n'atteint pas l'objectif des 10%, il faut tendre vers cet objectif et le maintenir pour faire le maximum. Les moyens financiers existent ; l'Administration de l'équipement et des déplacements devrait être capable de suivre.

Enfin, le député se doit de rappeler au ministre Chabert (dont il regrette également le départ à ce stade-ci de la discussion) que les itinéraires cyclables régionaux 7 et 8 existent aussi. Il souhaite que l'autre côté du canal ne soit pas toujours le parent pauvre des investissements régionaux. C'est le cas dans tous les domaines. Lors d'une discussion relative à l'évaluation de Bruxelles 2000, le refrain était le même : on a négligé l'autre côté du canal.

M. Michel Van Roye ne regrette, quant à lui, pas l'absence du ministre Chabert, étant donné que le secrétaire d'Etat est sur la même longueur d'ondes que le ministre. Il faut accélérer le tempo en matière de déplacements à vélo dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le commissaire a l'impression que dans les modifications du code de la route ou du code du gestionnaire, le secrétaire d'Etat a oublié de préciser que les contresens cyclables dans les rues à sens unique deviendraient la règle générale, sous réserve de dérogation.

De heer Alain Adriaens verduidelijkt zijn vraag: hij wenst dat de gewestregering in de begroting 2002 duidelijk aangeeft welke begrotingsposten betrekking hebben op het fietsbeleid.

De heer Jean-Pierre Cornelissen had graag gehad dat minister Chabert had deelgenomen aan de bespreking na zijn uiteenzetting. Hij dankt de staatssecretaris dat hij eventuele vragen van de parlementsliden wil beantwoorden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt fietsbrigades een uitstekend idee. De gemeente Schaerbeek heeft op dit vlak het voortouw genomen. Het initiatief had zoveel succes dat de vorige burgemeester die brigades wenste uit te breiden. Deze brigades dwingen niet alleen respect af voor de fietsers in de stad, maar vestigen de aandacht op de aanwezigheid van de politie en versterken het veiligheidsgevoel. Het Gewest zal echter opnieuw moeten samenkomen met de bevoegde gesprekspartners, omdat de meergemeentepolitiezones geleidelijk ingevoerd zullen worden.

Aangezien de leden van de commissie voor de infrastructuur sterk geïnteresseerd zijn in de week van de mobiliteit, vraagt de volksvertegenwoordiger of de commissieleden niet uitgenodigd kunnen worden op de vergadering van 22 februari.

De heer Joël Riguelle stelt inderdaad vast dat er schot in de zaak komt voor de fietsers. Het werd tijd! Zelfs al wordt de 10% niet gehaald, moet dit toch het streefdoel blijven. De financiële middelen zijn voorhanden. Het Bestuur Uitrusting en Vervoer zou moeten kunnen volgen.

Ten slotte herinnert de volksvertegenwoordiger minister Chabert (wiens vertrek na de uiteenzetting hij eveneens betreurt) eraan dat de gewestelijke fietsroutes 7 en 8 ook bestaan. Hij wenst dat de overzijde van het kanaal niet altijd stiefmoederlijk behandeld wordt wanneer het om investeringen in het Gewest gaat. Dat is het geval op alle gebieden. Tijdens een bespreking van de evaluatie van Brussel 2000 was het hetzelfde liedje. Er werd geen aandacht besteed aan de overzijde van het kanaal.

De heer Michel Van Roye vindt het niet erg dat minister Chabert al vertrokken is. De staatssecretaris zit immers op dezelfde golflengte als de minister. Het fietsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet sneller uitgevoerd worden.

Het commissielid heeft de indruk dat de staatssecretaris bij de wijzigingen van het verkeersreglement of van de code voor de wegbeheerder niet gepreciseerd heeft dat fietsers altijd eenrichtingswegen in tegengestelde richting mogen gebruiken. Dit zou, behoudens afwijkingen, de algemene regel worden.

Le député est d'avis que l'infrastructure vélos à la gare du Midi pourrait se répéter au niveau de la gare Centrale. On pourrait aisément placer des boxes à vélos dans les couloirs inutilisés. A sa connaissance, la SNCB était prête à mettre ces couloirs inutilisés par les piétons à la disposition des cyclistes. Ainsi les navetteurs qui prennent le train pour se rendre à Bruxelles pourraient enfourcher leur vélo à un endroit plus central que la gare du Midi.

M. Michel Van Roye revient également à la nécessité de placer des boxes à vélos dans les quartiers où les habitations sont exiguës.

Les majorités ayant changé, il se demande si on ne pourrait pas chercher une alternative à la passerelle au Pont de Trooz. On pourrait aisément soustraire de chaque côté des bandes réservées à la voiture quelques centimètres pour libérer deux passages pour les vélos.

Le secrétaire d'Etat est également en faveur des brigades de policiers à vélo. Il s'agit d'un mode de déplacement plus rapide que la marche à pied ou la voiture (souvent) et plus convivial. Partout en Belgique ou à l'étranger où on a instauré ce type de brigades, la population et les autorités sont satisfaites. Cela permet également aux policiers de mieux connaître les problèmes rencontrés par les cyclistes.

En ce qui concerne la réunion préparatoire du 22 février, le secrétaire d'Etat ne peut inviter la commission de l'infrastructure, étant donné que les invitations ont déjà été envoyées. Il informe d'ores et déjà les commissaires que cette année il sera mieux épaulé que l'année dernière. Différents membres du gouvernement ont souhaité appuyer cette initiative. Il ne sera pas seul pour accueillir les différents bourgmestres le 22 février.

L'année dernière, le secrétaire d'Etat était seul pour lancer la semaine de la mobilité. Il avait bien compris que le démarrage serait lent mais il avait promis que la deuxième année le cru serait meilleur. Tout porte à croire que ce sera le cas. Le secrétaire d'Etat ne manquera pas de faire part à la commission de l'infrastructure de l'état de l'avancement des travaux préparatoires, après la rencontre du 22 février.

En ce qui concerne le tempo de la mise en route d'une meilleure politique de promotion du vélo à Bruxelles, le secrétaire d'Etat rappelle qu'il est le garant du Plan Iris des déplacements, qui est en voie d'actualisation. Il souhaite s'en tenir aux 10%. Personnellement, il est convaincu que si on avoue qu'on n'atteindra pas le chiffre, on retourne en arrière alors qu'il faut aller rapidement de l'avant et mettre tout le dynamisme nécessaire pour atteindre cet objectif.

De volksvertegenwoordiger is van oordeel dat de fietsinfrastructuur in Brussel-Zuid ook in het Centraal-Station tot stand zou kunnen worden gebracht. In de gangen die niet gebruikt worden zouden gemakkelijk fietsboxen geplaatst kunnen worden. Voor zover hij weet, is de NMBS bereid om de gangen die niet door de voetgangers worden gebruikt, ter beschikking van de fietsers te stellen. Zo zouden de pendelaars die de trein naar Brussel nemen hun fiets kunnen stallen op een plaats die centraler ligt dan Brussel-Zuid.

De heer Michel Van Roye wijst er nogmaals op dat in de wijken met kleine woningen fietsboxen moeten worden geplaatst.

Nu er na de gemeenteraadsverkiezingen andere meerderheden aan de macht zijn, vraagt hij zich af of men geen alternatief zou kunnen vinden voor de voetgangersbrug aan de de Troozbrug. Men zou gemakkelijk de rijstroken voor de wagens aan weerskanten met enkele centimeters kunnen inkrimpen om twee oversteekplaatsen voor de fietsers aan te leggen.

De staatssecretaris is eveneens voorstander van politiebrigades per fiets. De agenten kunnen zich dan (vaak) sneller verplaatsen dan wanneer ze te voet gaan of de wagen gebruiken. Het is bovendien milieuvriendelijker. Overal in België of in het buitenland waar deze brigades opgericht werden, zijn de bevolking en de overheden daar tevreden over. De politieagenten krijgen dan ook meer begrip voor de problemen van de fietsers.

De staatssecretaris kan de leden van de commissie voor de infrastructuur niet uitnodigen op de voorbereidende vergadering van 22 februari, omdat de uitnodigingen al verstuurd zijn. Hij deelt de commissieleden mee dat hij dit jaar meer steun zal krijgen dan vorig jaar. Verschillende leden van de regering wensen dit initiatief te ondersteunen. Hij staat er niet alleen voor tijdens de vergadering met de verschillende burgermeesters van 22 februari.

Vorig jaar stond de staatssecretaris er alleen voor om de week van de mobiliteit op te starten. Hij was tot het besef gekomen dat die week traag op gang zou komen, maar hij had voor het tweede jaar betere resultaten beloofd. Alles wijst erop zulks het geval zal zijn. De staatssecretaris zal de commissie voor de infrastructuur op de hoogte houden van de vordering van de voorbereidende werkzaamheden na de ontmoeting van 22 februari.

Wat de snellere uitvoering van het fietsbeleid in Brussel betreft, herinnert de staatssecretaris eraan dat hij het Irisvervoerplan, dat thans bijgewerkt wordt, wil uitvoeren. Hij wenst de vooropgezette 10 % te halen. Zelf is hij ervan overtuigd dat als men toegeeft dat men dat cijfer niet zal halen, het er niet op vooruit zal gaan, terwijl men alles in het werk moet stellen om die doelstelling te bereiken.



En ce qui concerne l'appui qui pourrait être fourni par l'Administration de l'équipement et des déplacements à la politique cycliste du gouvernement, le secrétaire d'Etat tient à informer les commissaires qu'en 1999 trente nouveaux fonctionnaires ont été engagés, dont vingt pour l'AED. En 2000 sur les deux cents demandes d'engagement, le gouvernement régional en a retenu cinquante dont un total de trente pour l'AED. Au total, cela fait cinquante nouveaux fonctionnaires pour l'AED.

Le secrétaire d'Etat reconnaît cependant qu'au sein de l'Administration de l'équipement et des déplacements, le barème des nouveaux ingénieurs pose problème, leur salaire laisse à désirer par rapport au salaire d'ingénieur dans le secteur privé.

Le secrétaire d'Etat se doit néanmoins de constater qu'au niveau des responsables politiques, il y a une prise de conscience grandissante de la nécessité d'instaurer une politique cycliste dynamique. Cependant cette volonté n'est pas toujours comprise correctement au sein même de l'administration. Peut-être faudra-t-il en venir à désigner d'autorité les fonctionnaires à des fonctions choisies par le gouvernement.

Le secrétaire d'Etat ne manquera pas de faire part au ministre Chabert de la demande de M. Riguelle en ce qui concerne les itinéraires cyclables régionaux 7 et 8.

Quant aux sens uniques qui pourraient être empruntés à contresens par les cyclistes, le secrétaire d'Etat rappelle qu'il a clairement dit qu'ils seraient tous accessibles aux cyclistes, sauf si la vitesse est exagérée.

En ce qui concerne l'aménagement d'un local pour vélo à la gare Centrale de manière concomitante à celui qui est lentement mis en route à la gare du Midi, le secrétaire d'Etat préfère ne pas engranger deux chantiers en même temps pour permettre au premier d'aboutir le plus rapidement possible. Il tient à rappeler que ni la SNCB, ni la Poste ne sont des pionniers du vélo et que les choses ne sont déjà pas tellement aisées au Midi.

Le secrétaire d'Etat reconnaît que le problème des vélos en ville ne se réduit pas à l'aménagement de pistes cyclables mais comprend également les moyens de stocker les vélos de manière sûre. Il reconnaît que dans beaucoup d'immeubles, il n'y a pas moyen de garer des bicyclettes.

Le secrétaire d'Etat informe les commissaires qu'à Oeroe en Finlande 40% des déplacements s'effectuent à vélo. D'une part les autorités ont largement investi dans les infrastructures nécessaires - des pistes cyclables, mieux entretenues que les routes pour les voitures - et il y a plus de quatre mille emplacements pour garder son vélo dans cette ville.

In antwoord op de vraag hoe het Bestuur Uitrusting en Vervoer het fietsbeleid van de regering eventueel zou kunnen ondersteunen, deelt de staatssecretaris de commissieleden mee dat er in 1999 dertig ambtenaren in dienst zijn genomen, van wie twintig voor het BUV. In 2000 heeft de gewestregering uit tweehonderd sollicitanten er vijftig aangeworven, van wie dertig voor het BUV. In totaal zijn dat vijftig nieuwe ambtenaren voor het BUV.

De staatssecretaris geeft echter toe dat er in het BUV problemen zijn met de weddeschaal van de nieuwe ingenieurs. Hun wedde kan de vergelijking met het loon van een ingenieur in de privé-sector niet doorstaan.

De staatssecretaris stelt echter vast dat de politici er zich steeds meer van bewust worden dat er een dynamisch fietsbeleid moet worden gevoerd. Dit wordt echter niet altijd goed begrepen door de administratie. Misschien moet het zover komen dat de regering zelf bepaalde functies creëert en ambtenaren in die functies aanstelt.

De staatssecretaris zal minister Chabert inlichten over de vraag van de heer Riguelle in verband met de gewestelijke fietsroutes 7 en 8.

In verband met het beperkt eenrichtingsverkeer waarbij fietsers eenrichtingswegen zouden mogen gebruiken, herinnert de staatssecretaris eraan dat hij duidelijk gezegd heeft dat de fietsers alle eenrichtingswegen mogen gebruiken, tenzij de snelheid er te hoog ligt.

In antwoord op de vraag in verband met de inrichting van een fietsenbergplaats in het Centraal-Station naar het voorbeeld van de bergplaats die geleidelijk in Brussel-Zuid wordt aangelegd, zegt de staatssecretaris dat hij liever geen twee bouwplaatsen tegelijk wil en eerst het eerste project wil afronden. Hij herinnert eraan dat het fietsbeleid geen prioriteit is voor de NMBS en De Post en dat de zaken al niet vlot verlopen in Brussel-Zuid.

De staatssecretaris geeft toe dat de problemen van de fietsers in de stad niet alleen te maken hebben met fietspaden, maar ook met veilige fietsstallingen. In veel gebouwen kunnen er geen fietsen gestald worden.

De staatssecretaris deelt de commissieleden mee dat in de Finse stad Oeroe 40 % van het vervoer met de fiets gebeurt. De autoriteiten hebben er veel geïnvesteerd in de noodzakelijke infrastructuur, zoals fietspaden, die er beter onderhouden worden dan de autowegen. Er kunnen meer dan vierduizend fietsen gestald worden.



M. Joël Riguelle signale que le secrétaire d'Etat, compétent pour l'urbanisme, a la faculté de prévoir le nécessaire au niveau des permis d'urbanisme pour les emplacements vélos.

Après les interventions du ministre et du secrétaire d'Etat, Mme Adelheid Byttebier constate que sa proposition de résolution est portée par tous ; non seulement par les parlementaires des partis démocratiques, mais également par le ministre et le secrétaire d'Etat.

### III. Discussion des tirets et votes

Les tirets ne suscitent pas de commentaires.

#### Votes

Tous les tirets, ainsi que l'ensemble de la proposition de résolution, sont adoptés à l'unanimité des 11 membres présents.

Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

*La Rapporteuse,*

Geneviève MEUNIER.

*La Présidente,*

Françoise SCHEPMANS.

De heer Joël Riguelle wijst erop dat de staatssecretaris belast met stedenbouw de nodige stedenbouwkundige vergunningen voor de aanleg van fietsenstallingen kan afgeven.

Na de uiteenzettingen van de minister en de staatssecretaris stelt mevrouw Adelheid Byttebier vast dat iedereen haar voorstel van resolutie steunt: niet alleen de parlementsleden van de democratische partijen, maar ook de minister en de staatssecretaris.

### III. Bespreking van de streepjes en stemmingen

De streepjes behoeven geen commentaar.

#### Stemmingen

Alle streepjes en het voorstel van resolutie in zijn geheel worden aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De Rapporteur,*

Geneviève MEUNIER.

*De Voorzitter,*

Françoise SCHEPMANS.