

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2004-2005

23 MAART 2005

FIETSBELEIDSPAN 2005-2009

VERSLAG

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

door de heer Hervé DOYEN (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, mevr. Michèle Hasquin-Nahum, de heren Hervé Doyen, Denis Grimberghs, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : mevr. Isabelle Emmery, mevr. Nathalie Gilson, mevr. Els Ampe.

Andere leden : mevr. Adelheid Byttebier, mevr. Danielle Caron, de heren Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Bea Diallo, Joël Riguelle, Jacques Simonet.

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2004-2005

23 MARS 2005

PLAN DIRECTEUR VELO 2005-2009

RAPPORT

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

par M. Hervé DOYEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Rachid Madrane, Emin Özkara, Joseph Parmentier, Mahfoudh Romdhani, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Willem Draps, Mme Michèle Hasquin-Nahum, MM. Hervé Doyen, Denis Grimberghs, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : Mmes Isabelle Emmery, Nathalie Gilson, Els Ampe.

Autres membres : Mmes Adelheid Byttebier, Danielle Caron, MM. Mohamed Daïf, Serge de Patoul, Bea Diallo, Joël Riguelle, Jacques Simonet.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Pascal Smet

Brussel heeft niet echt een fietsvriendelijk imago. Koning auto regeert er en bij de aanleg van wegen en pleinen in het verleden werd steevast de fietser uit het oog verloren. De resultaten zijn er dan ook naar : Brussel, goed voor 10 procent van de Belgische bevolking, is slechts goed voor 1 procent van de fietsverplaatsingen in België. 69 procent van de Brusselaars gebruikt bijna nooit de fiets. Ook bij de jonge generatie blijkt de fiets niet populair. Terwijl in Vlaanderen voor 32,8 procent van de kinderen de fiets het verplaatsingsmiddel naar school is, is dit bij Brusselse kinderen nauwelijks 1 procent.

Een ommekeer is dus nodig. Brussel slijt immers dicht door het autoverkeer. En dus zijn er veel maatregelen nodig. Eén van de maatregelen is het promoten van de fiets als vervoermiddel. 37 procent van het woon-werkverkeer wordt veroorzaakt door Brusselaars. 62 procent van deze verplaatsingen is korter dan 5 kilometer. En net voor die korte verplaatsingen is de fiets het snelste vervoermiddel.

De nieuwe minister van Openbare Werken Pascal Smet liet tijdens de gewestelijke begrotingsbesprekingen voor 2005 3 miljoen euro inschrijven voor de versnelde aanleg van fietspaden. Door de desinvesteringen in fietsinfrastructuur van de voorbije jaren is er immers een inhaalbeweging nodig. Smet zal ook beroep doen op een reservepot voor fietsinfrastructuur van 4 miljoen euro niet bestede middelen uit de vorige legislatuur. In totaal zal er in 2005 reeds voor meer dan 11 miljoen euro in fietsbeleid worden geïnvesteerd. Ook in de daaropvolgende jaren wil Pascal Smet blijven investeren in een fietsbeleid voor Brussel. Doel van zijn fietsplan is om tegen 2009 meer fietsers en minder auto's op de baan te krijgen. Het fietsplan 2005-2009 werd in nauw overleg met de Brusselse fietsverenigingen opgesteld. In 2009 wil het Brussels Gewest zich kandidaat stellen voor de organisatie van Vélo-City en zich volop profileren als fietsstad.

Het fietsplan 2005-2009 werd opgebouwd rond 4 E's :

- I. Engineering (of infrastructuur)
- II. Encouragement (of promotie)
- III. Education (of vorming)
- IV. Enforcement (of ondersteuning)

1. ENGINEERING – INFRASTRUCTUUR

Fietspaden en markeringen

Op dit ogenblik is 90 kilometer van de 320 kilometer gewestwegen voorzien van een fietspad. Tegen 2009 wor-

I. Exposé introductif du ministre

Bruxelles n'est pas vraiment une ville agréable pour les cyclistes, c'est le moins que l'on puisse dire. La voiture règne encore presque partout et lors des précédents réaménagements de voiries et de places publiques, le cycliste a souvent été oublié. Les résultats ne sont pas brillants : seulement 1% des déplacements à vélo en Belgique sont effectués à Bruxelles. Et pourtant, la capitale représente 10 % de la population belge. Cependant 69 % des Bruxellois ne font jamais de vélo. La petite reine ne récolte pas beaucoup de suffrages non plus auprès des jeunes générations. Si 32,8 % des jeunes Flamands enfourchent leur vélo pour se rendre à l'école, ce chiffre chute à 1 % pour les élèves bruxellois.

Aujourd'hui, la capitale est saturée par la circulation automobile. Il est donc grand temps d'inverser la vapeur. De nombreuses mesures s'imposent. Parmi celles-ci : la promotion du vélo en tant que moyen de transport. En effet, 37 % des trajets domicile-travail sont effectués par des Bruxellois. Or, 62 % de ceux-ci sont inférieurs à 5 kilomètres. Pour ces courtes distances, le vélo est assurément le mode de déplacement le plus rapide.

Afin d'accélérer l'aménagement des pistes cyclables, le nouveau ministre des travaux publics a fait inscrire trois millions d'euros lors de l'élaboration du budget régional 2005. Le manque d'investissements dans les infrastructures cyclistes de ces dernières années doit rapidement être compensé. Le ministre fera également appel à un fonds de réserve de quatre millions d'euros qui n'a pas été consacré aux infrastructures vélo lors de la précédente législature. Soit un investissement total de plus de onze millions d'euros pour le plan vélo en 2005, un investissement que le ministre entend poursuivre dans les années à venir. L'objectif poursuivi est de voir d'ici 2009 plus de cyclistes et moins de voitures sur les routes bruxelloises. Le plan vélo 2005-2009 a été concocté en étroite collaboration avec les associations cyclistes bruxelloises. La Région bruxelloise souhaite se porter candidate à l'organisation de Velo-City en 2009 et a l'ambition de devenir une ville cycliste.

Le plan vélo 2005-2009 a été élaboré autour des « 4 E » :

- I. Engineering (infrastructure)
- II. Encouragement (promotion)
- III. Education (formation)
- IV. Enforcement (soutien).

1. ENGINEERING – INFRASTRUCTURE

Pistes cyclables et marquages

Actuellement, sur les 320 km de voiries régionales, 90 km sont pourvus d'une piste cyclable. A l'horizon 2009,

den alle gewestwegen voorzien van een fietspad. Waar de breedte van de rijbaan niet toelaat om een vrijliggend fietspad aan te leggen, worden fietssuggestiestroken (zonder de onderbroken witte lijn) of de zogenaamde rode draad (een rode lijn geschilderd tussen 2 fietslogo's), een voorstel van Pascal Smet, gemarkeerd.

De gewestwegen tellen 478 kruispunten met verkeerslichten. Alle kruispunten moeten tegen 2009 voorzien zijn van een fietssluis, een met een fiets gemarkeerde stopplaats aan het verkeerslicht voor de rij wachtende auto's. Voor de fietsmarkeringen (fietspaden, fietssluisen, suggestiestroken en de rode draad) wordt in 2005 2 miljoen euro, exclusief de investeringen in de gewestelijke fietsroutes, voorzien.

Gewestelijke fietsroutes

Tegen 2009 moet het Brussels Gewest beschikken over een fietsroutenetwerk van 19 fietsroutes, goed voor 258 kilometer. In het budget 2005 is hiervoor 4,5 miljoen euro voorzien.

Fiets en openbaar vervoer

De fiets en het openbaar vervoer kunnen elkaar perfect aanvullen. Het is daarom erg belangrijk om een aanbod te ontwikkelen dat de fietser occasioneel toelaat om zijn fiets mee te nemen op metro, tram en de trein. Zo kan de fietser op bepaalde trajecten heel wat tijd winnen. Bij de renovatie van metrostations wordt ervoor gezorgd dat de fietser met zijn fiets van en naar de perrons kan via liften of in de trappen geïntegreerde fietsgoten. Bij de aankoop van nieuw rollend materieel voor de MIVB wordt de mogelijkheid om fietsen te vervoeren een selectiecriteria. Ook met de NMBS wordt onderhandeld om onder bepaalde voorwaarden fietsen op lokale treinen toe te laten. Er wordt in 2005 voor het plaatsen van fietsgoten 30.000 euro vrijgemaakt.

Fietspunten

Een fietspunt is een plaats waar een fiets gehuurd kan worden, waar de fietser zijn fiets op een beveiligde parkeerplaats kan achterlaten en waar een fietsherstellatier aanwezig is. Tegen 2009 moeten er in het Brussels Gewest 8 fietspunten zijn. Deze fietspunten worden aan alle belangrijke Brusselse treinstations en openbaar-vervoerstations voorzien. De pendelaars krijgen zo de kans om, al dan niet betalend, met de fiets vanuit het station naar hun werk te gaan of de stad te verkennen. Ze kunnen er ook hun eigen fiets achter laten om het openbaar vervoer te nemen. Natuurlijk kunnen ook andere gebruikers zo makkelijk en goedkoop aan een fiets raken om de stad te ontdekken. Daarnaast kunnen zulke punten aangelegd worden bij be-

toutes les voiries en auront une. Si la largeur de la chaussée ne permet pas d'aménager une piste cyclable « hors trafic », on procédera au marquage au sol d'une bande cyclable suggérée (sans ligne blanche discontinue) ou d'un fil rouge (peint entre deux logos vélo).

Quatre cent septante-huit carrefours sont équipés de feux de signalisation sur les voiries régionales. D'ici 2009, tous ces carrefours devront disposer d'un sas vélo. Ce dispositif permettra aux deux-roues de venir se positionner devant les voitures à l'arrêt lorsque le feu est rouge. Un budget de deux millions d'euros est prévu cette année pour le marquage au sol de tous ces aménagements (pistes cyclables, sas vélo, bandes cyclables suggérées et fils rouges).

Itinéraires cyclables régionaux

En 2009, la Région bruxelloise disposera d'un réseau de dix-neuf itinéraires cyclables, représentant deux cent cinquante-huit kilomètres. quatre millions et demi d'euros y sont consacrés dans le budget 2005.

Vélo et transport public

Le vélo et le transport public peuvent être parfaitement complémentaires. C'est pourquoi, il est important de faire en sorte que les cyclistes puissent emmener occasionnellement leur vélo à bord du métro, du tram, du train et du bus. De quoi gagner pas mal de temps sur certains trajets. Lors des travaux de rénovation dans les stations de métro, des ascenseurs ou des goulottes intégrées aux escaliers leur permettront d'accéder aisément aux quais. La possibilité de se déplacer à vélo doit donc devenir un critère de sélection essentiel pour la STIB lors de l'achat de nouveau matériel roulant. Des négociations ont également lieu avec la SNCB pour que les vélos puissent être embarqués, sous certaines conditions, à bord des trains locaux. Trente mille euros sont prévus en 2005 pour le placement de goulottes dans deux stations pilote.

Points vélos

Le point vélos est un endroit où l'on peut louer des vélos et les garer en toute sécurité. On y trouve également un atelier de réparation. D'ici 2009, la Région comptera pas moins de 8 points vélos. On les trouvera dans toutes les grandes gares et stations de transport public de la Région. Les navetteurs auront l'occasion de se rendre à vélo, gratuitement ou pas, de la gare / station à leur lieu de travail et ainsi de mieux connaître la ville. Ils pourront aussi, s'ils le souhaitent, y laisser leur vélo pour prendre les transports en commun. D'autres usagers pourront aussi disposer aisément et à peu de frais d'un vélo pour découvrir la ville. Des points vélos seront également aménagés près des grandes écoles, voire même là où se concentrent bon nombre d'en-

langrijke onderwijscentra en bij grote bedrijvencentra. De keuze van de inplanting zal gemaakt worden op basis van een behoefteanalyse. De fietspunten zijn uitstekende ankerpunten om duurzame socio-economische initiatieven te ontwikkelen. Ze kunnen bijvoorbeeld tweedehands fietsen aanbieden die hersteld werden in sociale fietsateliers. Fietsverenigingen zullen uitgenodigd worden om zich bij de fietspunten te vestigen om er zo echte multifunctionele fietspolen van te maken.

Fietsenstallingen

Er is een tekort aan beveiligde overdekte fietsenstallingen in Brussel. Inspelend op de vraag wordt er de komende 5 jaar het netwerk van fietsenstallingen uitgebreid, aangevuld en vervolledigd. De grote evenementen in Brussel worden voorzien van een mobiele fietsenstalling. In 2005 wordt er 165.000 euro vrijgemaakt voor het plaatsen van stallingen.

Beperkt eenrichtingsverkeer

In een eenrichtingsstraat kunnen verkeersborden fietsers toelaten om, op de rechterkant van de rijweg, in tegenrichting te rijden. Deze straten laten een fietsnetwerk toe uit te bouwen waarbij fietsers drukke verkeersassen kunnen mijden. Tegen eind 2005 moeten alle gemeenten hun plannen hiervoor ingediend hebben. Het Gewest wil de gemeenten overtuigen om hun wegen die hiervoor in aanmerking komen om te vormen. Zo wordt in 2005 hiervoor 2.750.000 euro vrijgemaakt voor subsidies aan gemeenten.

Studie zwarte punten

Het onveiligheidsgevoel op de weg weerhoudt heel wat mensen ervan om te fietsen. Omstandigheden veranderen. Wat vandaag veilig lijkt, kan morgen een gevaar inhouden. Een analyse van de ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, levert accurate informatie op over zwarte punten of gevaarlijke punten voor de fietser. De bestaande en toekomstige infrastructuur moet geoptimaliseerd worden, zodat de fietser in de veiligste omstandigheden kan fietsen in de stad. Voor een uitgebreide studie voor de verkeersveiligheid wordt 236.205 euro in de Brusselse begroting vrijgemaakt.

Onderhoud

Het heeft geen zin om fietsinfrastructuur te voorzien als deze achteraf niet onderhouden wordt. Binnen 5 jaar beantwoorden alle gewestelijke fietspaden aan de geldende normen voor veiligheid en comfort en worden zij regelmatig onderhouden en hersteld. Via een concrete planning wor-

treprises. Une analyse des besoins déterminera les lieux d'implantation. En outre, l'aménagement de tels points sera l'occasion de développer des initiatives socio-économiques durables, comme par exemple la location de vélos d'occasion préalablement réparés dans des ateliers sociaux. Les associations cyclistes seront invitées à s'établir dans les points vélos afin d'en faire de véritables pôles multifonctionnels.

Parkings vélos

Bruxelles manque de parkings vélos couverts et sécurisés. Afin de répondre à la demande, le réseau de parkings va être élargi et complété au cours des cinq années à venir. De plus, un grand parking mobile permettra d'accueillir les vélos lors des événements bruxellois de grande envergure. En 2005, cent soixante-cinq mille euros seront consacrés à l'installation de parkings.

Sens uniques limités

Dans les rues à sens unique, des panneaux de signalisation peuvent indiquer que les cyclistes sont autorisés à circuler à contresens sur le côté droit de la chaussée. Ces rues permettent de développer un réseau d'infrastructures cyclistes qui évitent les grands axes encombrés. D'ici fin 2005, toutes les communes devront avoir introduit leur plan « SUL ». La Région entend convaincre les communes d'aménager les voiries concernées en sens uniques limités. En 2005, des subsides aux communes sont prévus pour un montant de deux millions sept cent cinquante mille euros.

Etude des points noirs

Le sentiment d'insécurité sur les routes bruxelloises empêche bon nombre de personnes de circuler à vélo. Les circonstances peuvent évoluer : ce qui apparaît sans danger aujourd'hui peut s'avérer risqué demain. L'analyse des accidents impliquant des cyclistes livre des renseignements précis sur les points critiques en matière de circulation à vélo. Les infrastructures actuelles et futures doivent être optimisées pour que les cyclistes puissent circuler en ville dans des conditions de sécurité maximales. Un montant de deux cent trente-six mille deux cent et cinq euros a été prévu dans le budget bruxellois pour réaliser une vaste étude sur la sécurité routière.

Entretien

Aménager des infrastructures cyclistes n'a pas de sens si elles ne sont pas entretenues. D'ici 5 ans, toutes les pistes cyclables régionales devront répondre aux normes de sécurité et de confort et elles seront régulièrement entretenues et réparées. Grâce à un planning concret, les parkings vélos

den de fietsenstallingen in open lucht goed onderhouden en gevrijwaard van fietswrakken.

2. ENCOURAGEMENT – PROMOTIE

Naast infrastructuurwerken, mag ook de promotie van fietsen niet vergeten worden. Er is duidelijke communicatie over de bestaande infrastructuur nodig en daarnaast moeten alle mogelijke initiatieven die mensen kunnen aanzetten tot fietsen worden ondersteund. Voor de zomer van 2005 zal hiervoor een meerjarig communicatieplan op poten worden gesteld. Ook zal er een website als promotie- en informatiemiddel worden uitgebouwd. Het fietsgebruik zal ook extra gepromoot worden bij het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen. Ook wij geven het goede voorbeeld: het kabinet Smet zal een bedrijfsvervoerplan opstellen, ook de gewestelijke administraties zullen dit doen, uiteraard allemaal met een duidelijk fietsluik. In 2006 zal er een vernieuwde fietskaart worden uitgebracht en komen er campagnes om het gezondheidsaspect van fietsen te promoten. In 2007 zal de fietswebsite kunnen uitpakken met een rouplanner die rekening houdt met de hoogteverschillen.

3. EDUCATION – VORMING

Fietsbrevet

Een opleiding van 10 dagen, verspreid over het schooljaar, bereidt de leerlingen van het 5^{de} en 6^{de} leerjaar voor op het behalen van het fietsbrevet. Deze uitgebreide opleiding bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte waarin onder meer de wegcode (verkeersborden) aan bod komt. De leerlingen worden gevormd op fietsvaardigheid en leren hun fiets te onderhouden en te herstellen. Ze leren ook een route uit te stippelen. Na de opleiding legt elke deelnemer een examen af. Dit examen bestaat uit een theorieproef en het afleggen van een fietstraject met specifieke moeilijkheden in de buurt van de school. Tijdens deze examenrit worden de leerlingen onderweg uitgebreid geobserveerd door de organisatoren, politie, ouders, leerkrachten, schepenen, ... en worden ze beoordeeld op hun fietsvaardigheid en rijgedrag. In 2005 zullen 12 extra klassen deelnemen aan de vorming. Met de 20 klassen die nu al deelnemen brengt dit het totaal op 32.

Fietspooling

Kinderen kunnen onder begeleiding van volwassenen op een veilige manier naar school fietsen. In 2005 zullen er in Brussel reeds 250 leerlingen uit 30 scholen zijn die aan fietspooling doen.

Schoolacties

Scholen zijn de ideale plaats om kinderen en jongeren aan te zetten tot fietsen. Meer scholen moeten aangezet

situés en plein air seront bien entretenus et ne seront plus encombrés d'épaves.

2. ENCOURAGEMENT – PROMOTION

Outre les travaux d'infrastructure, il faut aussi penser à promouvoir le vélo et faire passer une information claire sur les infrastructures existantes. Toute initiative susceptible d'encourager les gens à faire du vélo doit être soutenue. D'ici l'été 2005, un plan de communication pluriannuel sera établi. De même, un site web tenant lieu de moyen d'information et de promotion sera développé. Mais la promotion du vélo s'inscrira aussi dans l'élaboration des plans de déplacements d'entreprise. A titre d'exemple : le cabinet du ministre de la mobilité rédigera son plan de déplacements d'entreprise, de même que l'administration régionale AED. Chaque plan comprendra un volet vélo précis. En 2006, une nouvelle édition de la carte cycliste verra le jour et des campagnes visant à mettre en avant les bienfaits du vélo sur la santé seront mises sur pied. En 2007, le site web sera étoffé d'un planificateur d'itinéraires prenant en considération les dénivelés.

3. EDUCATION – FORMATION

Brevet du cycliste

Une formation de dix jours étalée sur l'année scolaire prépare les élèves d'une classe de 5^e ou 6^e primaires à l'obtention d'un « brevet du cycliste ». Cette vaste formation est à la fois théorique et pratique et porte entre autres sur le code de la route (panneaux de signalisation). Les élèves apprennent à rouler à vélo ainsi qu'à entretenir et réparer un vélo et à déterminer un itinéraire. A l'issue de la formation, les participants passent un examen individuel. Ils doivent d'une part passer un test théorique et, d'autre part, effectuer à proximité de l'école un trajet émaillé de difficultés spécifiques. A plusieurs endroits du parcours, les élèves sont observés par les organisateurs, la police, les parents, les enseignants, les échevins, ... et sont cotés sur leurs aptitudes et leur comportement. Au cours de cette année, douze classes supplémentaires participeront à la formation. En comptant les vingt classes qui en font déjà partie, cela fait un total de trente-deux classes.

Ramassage scolaire à vélo en primaire

Les enfants peuvent se rendre à l'école à vélo en toute sécurité, en étant accompagnés par des adultes. En 2005, ce sont quelque deux cent cinquante élèves issus d'une trentaine d'écoles qui prendront part à ce ramassage scolaire.

Actions centrées sur les écoles

L'école est l'endroit idéal pour inciter les enfants et les adolescents à faire du vélo. Il faut inciter plus d'écoles à

worden tot educatieve acties of campagnes rond de fiets. Ook kunnen ze schoolvervoerplannen uitwerken. Naar analogie met bedrijven kunnen scholen geadviseerd worden over mogelijke alternatieven over het vervoer van hun kinderen.

Mensen leren fietsen

Iedereen kan leren fietsen, als de opleiding goed is. Mensen die door het drukke verkeer afgeschrikt worden of voordien nooit hebben gefietst, kunnen lessen volgen. Het Gewest steunt verschillende verenigingen die actief zijn op het vlak van fietseducatie. Zij leren mensen fietsen en laten ze ervaring opdoen. Daarnaast zijn er specifieke doelgroepen die gestimuleerd kunnen worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor ouders. Fietsende ouders zullen sneller hun kinderen op de fiets zetten. In 2005 zullen 1.000 volwassenen leren fietsen via de verschillende initiatieven. Voor de fietsbrevetten, fietspooling, schoolacties en fietsopleidingen wordt in 2005 800.000 euro voorzien.

Andere weggebruikers sensibiliseren

Per jaar zal er 1 grote campagne worden opgezet om de plaats van de fietser in het verkeer te laten (h)erkennen door de andere weggebruikers. In 2005 wordt 60.000 euro uit de Brusselse begroting geïnvesteerd in een campagne tegen het gevaarlijk parkeren, onder andere op fietspaden.

4. ENFORCEMENT – ONDERSTEUNING

Mensen

Tegen eind 2005 moet er een hervormde fietswerkgroep aan de slag binnen de te vernieuwen gewestelijke mobiliteitscommissie. Ze is verantwoordelijk voor het uitwerken van de projecten. Ook wordt er een « task force fiets » opgericht met vertegenwoordigers van de verschillende gewestelijke overheden, de MIVB en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De task force zorgt ervoor dat alle plannen die vanuit het Gewest bij de aanleg van openbare ruimtes de nodige fietsinfrastructuur bevatten opdat de fietser er een zichtbare plaats zou krijgen. Een nieuwe fietsmanager leidt deze groep.

Fietsvademecum

Het is belangrijk om eenvormige kwaliteitseisen voor de fietsvoorzieningen vast te leggen in een fietsvademecum. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan een terechte vraag van de fietsers om meer duidelijkheid en meer uni-

mener des actions éducatives ou à lancer des campagnes de promotion du vélo. Elles peuvent aussi élaborer des plans de déplacements scolaires. A l'instar des entreprises, les écoles peuvent être assistées dans leurs recherches d'alternatives pour le transport de leurs élèves.

Apprendre aux gens à rouler à vélo

Apprendre à aller à vélo est à la portée de tous, si l'apprentissage est de bonne qualité. Les personnes que la densité du trafic rebute ou qui n'ont jamais fait de vélo peuvent suivre des cours. La Région soutient plusieurs associations dont l'objectif est de promouvoir l'éducation cycliste. Celles-ci apprennent aux gens à rouler à vélo et à devenir des cyclistes chevronnés. Des actions visent également certains groupes spécifiques, comme les parents par exemple. Ceux qui pratiquent le vélo arriveront en effet plus vite à mettre leurs enfants « en selle ». Au cours de cette année, un millier d'adultes apprendront à faire du vélo au travers des différentes initiatives. En 2005, un budget de huit cent mille euros est réservé pour les brevets du cycliste, le ramassage scolaire, les actions dans les écoles et les formations cyclistes.

Sensibilisation des autres usagers

Une fois par an, une vaste campagne visant à sensibiliser les autres usagers à la place réservée aux cyclistes dans la circulation sera mise sur pied. En 2005, un montant de soixante mille euros est prévu dans le budget bruxellois pour diffuser une campagne sur le stationnement dangereux, notamment sur les pistes cyclables.

4. ENFORCEMENT – SOUTIEN

Acteurs

D'ici la fin de l'année, un groupe de travail « vélo » relifté verra le jour au sein de la Commission régionale de mobilité et il sera recomposé. Il aura pour tâche d'élaborer les projets. De même, une Task Force vélo sera mise sur pied. Celle-ci sera constituée des représentants des différentes autorités régionales, de la STIB et du Service public fédéral Mobilité et Transport. La Task Force doit veiller à ce que tous les plans régionaux d'aménagement d'espaces publics prévoient des infrastructures vélo donnant plus de visibilité aux cyclistes. La Task Force sera dirigée par un nouveau manager vélo.

Vade-mecum vélo

Il est important de fixer dans un vade-mecum des critères de qualité uniformes pour les infrastructures vélo. Ceci afin de répondre aux attentes légitimes des cyclistes. Ceux-ci souhaitent que les critères soient précis et partout

forme criteria te hanteren bij de aanleg van fietsinfrastructuur. Het geeft ook een uniform referentiekader voor de verschillende betrokken overheden waardoor de verkeersveiligheid en de leesbaarheid voor alle weggebruikers vergroot worden. Dit alles moet in harmonie gebeuren met de stedenbouwkundige verordening die vernieuwd wordt. Het BIVV vormt een belangrijke actieve partner bij het opstellen van het vademecum. Ook de gemeenten worden bij de opmaak betrokken. Tegen juni 2006 zal een studie bureau klaar moeten zijn met dit vademecum. Hiervoor wordt 50.000 euro voorzien.

Evaluatie door neutrale instanties

Het is belangrijk om op regelmatige tijdstippen het gevoerde beleid te laten evalueren door neutrale instanties die de nodige afstand kunnen nemen van het dagelijkse beleid. De BYPAD (BicYcle Policy AuDit) is een Europees instrument dat in 46 steden uit 15 verschillende landen wordt toegepast. Naast Brussel nemen ook Kortrijk, Gent en Oostende hieraan deel. Het is een zelfevaluatie die door een externe partij begeleid wordt. Door in 2006 de audit te herhalen, zal het duidelijk worden waar vorderingen gemaakt werden. Daarnaast is het leerzaam om de eigen verwezenlijkingen voor te stellen op colloquia om er zo feedback op te krijgen. Op dergelijke colloquia kan geleerd worden van initiatieven in binnen- en buitenlandse steden en gemeenten.

Politiebrigades te fiets

De fietsbrigades zorgen ervoor dat de politie dichter bij de mensen staat en een beter contact met de jongeren heeft. Zij zullen gevoeliger zijn voor de inbreuken die fietsers in gevaar brengen en voor het belang van fietsinfrastructuur in het hele Gewest. De positieve beeldvorming rond de aanwezigheid van fietsers in het straatbeeld wordt nog verhoogd. Bovendien worden de standpunten van de fietsers beter begrepen. Op de koop toe zijn deze fietsbrigades het best geplaatst om de regels in verband met verkeersveiligheid door de fietsers te doen naleven. Tegen 2009 zouden best alle Brusselse gemeenten over een politiebrigade te fiets beschikken. In 2005 worden hiervoor 150.000 euro subsidies voorzien.

Regelgeving

De regelgeving en het verkeersreglement op gewestelijk en federaal niveau moeten ook evolueren om het fietsgebruik te bevorderen. Tegen het einde van deze legislatuur zijn schoolvervoerplannen, met een duidelijk fietsluik, verplicht voor alle onderwijsinstellingen in het hele Gewest. Er zouden mobiliteitsverantwoordelijken in scholen opgeleid moeten worden om deze schoolvervoerplannen op te stellen, toe te passen en op te volgen. Op gewestelijk niveau worden de mogelijkheden onderzocht om fietspar-

les mêmes lors de la mise en place des infrastructures. Les différentes autorités concernées disposeront ainsi d'un cadre de référence uniforme grâce auquel la sécurité routière et la lisibilité pour les usagers seront renforcées. Tout ceci doit être effectué en harmonie avec le règlement d'urbanisme qui va être renouvelé. L'IBSR est à ce niveau un partenaire actif très important, de même que les communes. Le vade-mecum sera rédigé par un bureau d'étude. Un budget de cinquante mille euros y est consacré.

Evaluation par des instances neutres

Il est important que la politique mise en œuvre soit régulièrement évaluée par des instances neutres. Celles-ci peuvent en effet prendre le recul nécessaire par rapport à la politique qui est menée au quotidien. Le BYPAD (BicYcle Policy AuDit) est un programme européen testé dans quarante-six villes réparties sur quinze pays. Bruxelles, Courtrai, Gand et Ostende participent au programme. Il s'agit d'une auto-évaluation effectuée avec le concours d'un tiers. En répétant cet audit en 2006, les progrès réalisés apparaîtront clairement. Le feed-back reçu lors de la présentation de ses propres réalisations en colloques peut être riche en enseignements. Ces colloques permettent de faire connaître les initiatives des villes et communes voisines ou étrangères.

Brigades cyclistes

Les brigades cyclistes permettent à la police de se rapprocher de la population et d'avoir un meilleur contact avec les jeunes. Elles sont en outre davantage sensibilisées aux infractions qui mettent les cyclistes en danger et à l'utilité des infrastructures cyclistes sur l'ensemble de la Région. L'image des cyclistes ne pourra qu'en être améliorée et leurs points de vue pourront être mieux compris. De plus, les brigades vélo sont idéales pour faire respecter les règles de sécurité routière pour les cyclistes. Idéalement, toutes les communes devraient disposer d'une brigade cycliste d'ici 2009. En 2005, cent cinquante mille euros de subventions seront alloués aux communes pour ce projet.

Réglementation

Afin d'encourager la pratique du vélo, il faut faire évoluer la réglementation et le code de la route aux niveaux régional et fédéral. D'ici la fin de cette législature, les plans de déplacements scolaires seront obligatoires pour tous les établissements scolaires et ils devront comporter un volet vélo précis. Il conviendra de former des responsables mobilité dans les écoles pour rédiger, mettre en application et effectuer le suivi de ces plans de déplacements. Au niveau régional, on envisagera la possibilité d'aménager des par-

keerplaatsen te voorzien aan of in bestaande en nieuwe gebouwen. Op federaal niveau wordt gewerkt aan fiscale stimuli voor fietsgebruik.

II. Gedachtewisseling

Mevrouw Brigitte De Pauw heeft het fietsbeleidsplan van de minister aandachtig gelezen. Ze stelt tot haar tevredenheid vast dat er veel aandacht wordt geschonken aan de infrastructuur, waar de minister de nodige middelen voor uitgetrokken heeft. Tegen 2009 zou de minister 320 km nieuwe fietsroutes en fietspaden aangelegd moeten hebben, alsook een fietssluis op 478 kruispunten op de gewestwegen.

Het verheugt de volksvertegenwoordigster dat er ook veel aandacht besteed wordt aan het leren fietsen. Het is van wezenlijk belang lessen te geven aan ouderen, jongeren, allochtonen en autochtonen om opnieuw te leren fietsen.

Aangezien het fietsbeleidsplan deels uitgaat van de actieve medewerking van de leerlingen, studenten en hun ouders, zou de spreekster haar betoog willen toespitsen op de analyse van de infrastructurele en educatieve maatregelen die de minister van plan is te nemen.

Wat de infrastructuur betreft, is het essentieel dat de omgeving van de scholen, de plaats bij uitstek waar de fietser zich veilig moet kunnen voelen, heraangelegd, toegankelijker en fietsvriendelijker gemaakt wordt. Volgens de volksvertegenwoordigster, moet de omgeving van de scholen zo aangelegd worden dat de fiets het vervoermiddel bij uitstek wordt. Wanneer de omgeving van de scholen fietsvriendelijk aangelegd zal zijn, zullen ouders en leerlingen genoeg vertrouwen hebben om het goede voorbeeld te geven en andere doelgroepen tot fietsen aanzetten.

De spreekster vindt evenwel dat de aanleg van de omgeving van de scholen, een programma voor infrastructuurwerken dat de voorganger van de minister tot stand gebracht had, thans in het slop zit. Het moet echter dringend verder uitgevoerd worden en in de omgeving van de scholen moeten er sneller zones 30 aangelegd worden. Mevrouw De Pauw is ervan overtuigd dat de snelheidsbeperking niet nageleefd zal worden als er geen materieel obstakel is dat de automobilisten automatisch doet remmen.

De minister wijst erop dat er andere middelen dan alleen maar verkeersborden zijn om de zones 30 aan te geven : er kunnen ook verkeerstekens op de grond aangebracht worden en hij is van plan camera's te installeren om automobilisten die de snelheidsbeperkingen niet naleven, te flitsen.

Mevrouw De Pauw wijst erop dat het misschien goed zou zijn om de fietslessen die voornamelijk door vereni-

kings vélos aux abords ou à l'intérieur des bâtiments existants et futurs. Au niveau fédéral, on cherchera à améliorer l'attractivité de la fiscalité liée à la pratique du vélo.

II. Echange de vues

Mme Brigitte De Pauw a examiné avec intérêt le Plan directeur Vélo du ministre. Elle constate avec satisfaction qu'il y a un volet important en matière d'infrastructures pour lequel le ministre a le budget nécessaire. Pour 2009, le ministre devrait avoir installé 320 km de nouveaux itinéraires et pistes cyclables et avoir aménagé un sas vélo à 478 carrefours sur les voiries régionales.

La députée se réjouit également de l'importance du volet pour l'apprentissage du vélo. Il est crucial d'octroyer des cours pour les personnes plus âgées, les jeunes, allochtones et autochtones, pour qu'ils réapprennent à rouler à vélo.

Le Plan directeur Vélo misant en partie sur la participation des élèves, des étudiants et leurs parents, elle voudrait cadrer son intervention dans cette perspective d'analyse des mesures infrastructurelles et éducatives que le ministre compte prendre.

En matière d'infrastructures, il est essentiel que les abords des écoles, endroits par excellence où le cycliste doit pouvoir se sentir en sécurité, soient réaménagés et soient plus accessibles et favorables aux cyclistes. Pour la députée, il faut que les abords des écoles soient aménagés de telle sorte que le vélo soit le moyen de transport prioritaire. Lorsque les abords d'écoles auront été aménagés de manière favorable aux cyclistes, les parents et les élèves auront confiance pour donner le bon exemple en matière cycliste et permettre de toucher d'autres groupes cibles.

Il lui semble néanmoins que l'aménagement des abords des écoles, programme d'infrastructures qui avait été mis sur pied par le prédécesseur du ministre, est au point mort actuellement. Il est pourtant urgent de le poursuivre et d'accélérer la mise en zone 30 des abords d'écoles. Mme De Pauw est convaincue que, si on n'apporte pas d'obstacle physique qui freine automatiquement les automobilistes, la limitation de vitesse ne sera pas respectée.

Le ministre signale qu'il y a d'autres moyens d'indiquer les zones 30 que rien que des panneaux : il y a aussi une signalisation au sol et il compte bien placer des caméras pour flasher les automobilistes qui ne respectent pas les limitations de vitesse.

Mme De Pauw signale qu'en ce qui concerne les cours pour apprendre à rouler à vélo principalement organisés par

gingen georganiseerd worden, af te sluiten met een fietsbrevet.

Hoe denkt de minister zoveel mogelijk leerlingen van ouderverenigingen, maar ook van verenigingen van allochtonen en autochtonen ertoe aan te zetten die lessen en opleidingen te volgen ?

Tot besluit, wil mevrouw De Pauw meer toelichtingen over :

- de timing voor de fietsvriendelijke heraanleg van de omgeving van de scholen;
- het betrekken van de leerlingen, studenten en ouders bij de geplande fietsopleidingen;
- het betrekken van de verenigingen.

Zal de minister overleg plegen met de fietsverenigingen om dat fietsbeleidsplan te promoten ?

Mevrouw Céline Delforge is eveneens ingenomen met het fietsbeleidsplan, dat heel wat interessante denksporen bevat. Ze heeft het plan aandachtig gelezen en heeft enkele vragen.

De eerste vraag gaat over de fietspaden. In het fietsbeleidsplan staat het volgende : « Fietspaden zorgen ervoor dat fietsers op de openbare weg een duidelijk afgebakende plaats toegewezen krijgen. Zo wordt het veiligheidsgevoel van de fietser versterkt en is de herkenbaarheid voor de automobilist groter. Het fietspad moet verplicht gebruikt worden ».

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat fietsers vaak zich liever mengen in het verkeer, omdat ze vinden dat ze beter gezien worden op de openbare ruimte dan op een fietspad waarop ze vaak diverse obstakels moeten ontwijken (openslaande portieren, rioolputten, enz.)

Ze benadrukt het belang van de voorstellen en andere mogelijkheden voor de fietsers. Ze verwijst naar de situatie in de Koloniënstraat, waar de fietser er beter aan doet niet op het fietspad te blijven rijden omdat er rioolputten liggen.

Ze kaart de intermodaliteit tussen het openbaar vervoer en de fiets aan. Het verbaast haar dat het fietsbeleidsplan niet spreekt van fietsenstallingen aan de meest gebruikte haltes op de drukste buslijnen. Dat zou echter van doorslaggevend belang zijn om de intermodaliteit te bevorderen.

Het verheugt mevrouw Céline Delforge dat de minister onderhandelingen met de NMBS aanknoopt. Ze wijst erop dat de NMBS niet altijd meewerkt, bijvoorbeeld wanneer ze fietsen die voor het Luxemburgstation gestald waren verwijderd, omdat daar officieel geen fietsenstalling is.

les associations, il serait peut-être opportun de lier cet écolage à l'obtention du brevet vélo.

Comment le ministre compte-t-il toucher le maximum d'élèves, d'associations de parents, mais également d'associations d'allochtones et d'autochtones, pour qu'ils puissent bénéficier des cours et des formations prévues ?

En conclusion, Mme De Pauw souhaite connaître :

- le timing pour l'aménagement des abords d'écoles;
- l'implication des élèves, étudiants et parents dans la réalisation des formations vélo prévues;
- l'implication des associations.

Le ministre va-t-il se concerter avec les associations vélo pour la promotion de ce Plan directeur Vélo ?

Mme Céline Delforge salue également la réalisation de ce Plan directeur Vélo qui comprend pas mal de pistes intéressantes. Elle a lu attentivement le document et a quelques questions.

La première question porte sur les pistes cyclables. Il est stipulé dans le Plan directeur Vélo que « Les pistes cyclables donnent aux cyclistes une place clairement balisée sur la voie publique. Elles leur offrent plus de sécurité et permettent aux automobilistes de les repérer plus facilement. Les cyclistes doivent obligatoirement utiliser les pistes cyclables ».

Et Mme Céline Delforge de rappeler que souvent les cyclistes préfèrent être mêlés au trafic car ils s'estiment plus visibles sur l'espace public que s'ils sont contingentés sur une piste cyclable qui est souvent sujette à des obstacles divers (ouverture de portières, taques d'égouts, ...).

Elle souligne l'importance des pistes suggérées et autres options possibles pour les cyclistes. Elle cite le cas de la rue des Colonies où il est préférable pour le cycliste de ne pas être obligé de demeurer sur la piste cyclable avec des taques d'égouts en plein milieu de la piste.

Elle aborde l'intermodalité transports en commun/vélo. Elle s'étonne que le Plan directeur ne mentionne rien, en matière de stationnement vélos aux arrêts de bus les plus fréquentés sur les lignes les plus importantes. Pourtant pour favoriser l'intermodalité, ce serait essentiel.

Mme Céline Delforge ne peut que se réjouir que le ministre entame des négociations avec la SNCB. Elle ne peut cependant que relever que la SNCB a parfois une attitude rebutante telle que l'enlèvement de vélos qui étaient fixés devant la gare du Luxembourg parce que, officiellement, il ne s'agissait pas d'un stationnement vélo.

Ondanks het bestaan van gidsen die interessante tips voor de aanleg van fietsenstallingen geven, staan die fietsenstallingen soms op onbereikbare plaatsen of in andere gevallen zijn ze niet hoog genoeg, zodat de fietsers hun fiets niet in alle veiligheid kunnen vastmaken. Zou de minister geen overleg met de gemeenten kunnen plegen om de fietsenstallingen beter aan te passen aan de behoeften van de fietsers ?

Mevrouw Céline Delforge kaart de bewustmaking van de andere gebruikers en de politiebrigades te fiets aan. Ze is van mening dat de politiebrigades te fiets ervan bewustgemaakt moeten worden dat ze zich niet mogen blindstaren op fietsers die overtredingen begaan, maar dat ze ook overtredingen van automobilisten, die veel zwaarder zijn, moeten bekeuren. De politiebrigades te fiets mogen geen jacht op de fietsers maken, maar moeten dicht bij de bevolking staan en verkeersovertredingen bekeuren.

In het fietsbeleidsplan wordt niet gesproken van de wegdekking. Er zijn vaak conflicten met de fietsersverenigingen over de kasseien.

De minister wijst erop dat ook hij geen voorstander is van kasseien en mevrouw Céline Delforge zou dat moeten bespreken met « Henri Pavé » (de heer Henri Simons, eerste schepenen van de stad Brussel).

Mevrouw Céline Delforge vindt niet dat zij daarvoor bevoegd is.

In het fietsbeleidsplan, vindt ze niets terug over het promoten van het fietsrijden bij de ambtenaren van het Gewest. Het gaat hier evenwel over een doelgroep die aangeemoedigd zou moeten worden om over te schakelen op die ideale vervoermodus in het Brussels Gewest.

Voorts is er een andere lacune in het Plan, namelijk de fietsenstallingen in kantoor- en woongebouwen. De spreekster wijst erop dat, in Duitsland en Nederland, de bewoners hun fiets in elke wijk op afgesloten en veilige plaatsen kunnen achterlaten.

Ten slotte, stelt ze vast dat de rechterijstrook van de Rooseveltlaan breder is dan de linkerijstrook en dat er met een likje verf gemakkelijk een fietspad zou kunnen worden aangelegd. Zou dat niet snel kunnen gebeuren ?

De minister wijst op een conflict tussen fietsers en fietsersverenigingen over het feit dat de fietspaden naast het trottoir aangelegd moeten worden dan wel op een veilige afstand van de geparkeerde voertuigen, gelet op het gevaar... Het gaat bijna over ideologische twisten tussen de verenigingen.

De minister is zich ervan bewust dat het fietspad aan de Wetstraat, dat afgescheiden is, maar op het trottoir ligt,

Malgré l'existence de guides qui donnent des conseils intéressants pour la mise en place de stationnements vélos, parfois ces stationnements vélos sont prévus à des endroits inaccessibles ou, dans d'autres cas, ils n'ont pas la hauteur nécessaire pour que les cyclistes puissent attacher en toute sécurité leur vélo. Le ministre ne pourrait-il se concerter avec les communes pour une meilleure adaptation des stationnements vélos ?

Mme Céline Delforge en vient à la sensibilisation des autres usagers et aux brigades cyclistes. Elle est d'avis qu'il faudrait sensibiliser les policiers à vélo pour qu'ils ne se braquent pas uniquement en verbalisant le premier cycliste contrevenant de manière intransigeante mais qu'ils fassent également attention aux infractions de la route commises par les automobilistes qui sont bien plus graves. Les brigades cyclistes ne doivent pas devenir les brigades de répression des cyclistes mais sont là pour être plus proches de la population et pour verbaliser en matière d'infractions routières.

Un point qui n'est pas abordé dans le Plan est celui du revêtement des voiries. Il y a souvent conflit avec les associations de cyclistes au sujet des pavés.

Là le ministre intervient directement en signalant que lui non plus n'est pas un grand adhérent des pavés et qu'il faudrait que Mme Céline Delforge en parle à « Henri Pavé » (M. Henri Simons, premier échevin à la Ville de Bruxelles).

Mme Céline Delforge ne pense pas que c'est de sa compétence.

Elle ne trouve rien dans le Plan au sujet de la promotion du vélo auprès des fonctionnaires régionaux. Il s'agit pourtant bien là d'un public captif qu'il faudrait amener progressivement à ce mode de déplacement idoine en Région bruxelloise.

Enfin, une autre lacune du Plan est celle des parkings pour vélos dans les immeubles de bureaux et immeubles d'habitation. Elle informe qu'en Allemagne et aux Pays-Bas les habitants peuvent laisser leur vélo par quartier dans des endroits fermés et sûrs.

Enfin, elle constate qu'avenue Roosevelt la bande voiture à droite étant plus large, il serait aisé d'y aménager une piste cyclable avec quelques pots de peinture, cela ne pourrait-il être effectué rapidement ?

Le ministre signale qu'il existe un conflit entre cyclistes et associations de cyclistes sur les pistes cyclables à placer à côté du trottoir ou non, davantage éloignées du stationnement des voitures étant donné le danger, ... Il s'agit presque de débats idéologiques entre associations.

Le ministre est conscient que, rue de la Loi, la piste cyclable qui est séparée mais intégrée au trottoir peut par-

soms conflicten kan doen rijzen tussen voetgangers en fietsers.

De minister wijst erop dat het Gewest aanpassingen aanbrengt volgens het soort weg. Als er ruimte is, kunnen er ook ideale fietspaden aangelegd worden. Als er niet genoeg ruimte is, moet men zich aanpassen. Als het over gemeentewegen gaat, kan het Gewest niet rechtstreeks ingrijpen.

De minister bevestigt dat het feit dat hij vroeger gewerkt heeft voor de huidige gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding, de heer Jannie Haek, de dialoog met de NMBS zal vergemakkelijken.

Wat de installatie van fietsenstallingen betreft, preciseert de minister dat het fietsvademeccum waarin zijn fietsbeleidsplan voorziet, alle noodzakelijke informatie en aanbevelingen zal bevatten.

De minister heeft de kwestie van de fietsenstallingen in nieuwe woon- en kantoorgebouwen al besproken met zijn collega die bevoegd is voor huisvesting. De regering is daar voorstander van. De kwestie van fietsenstallingen in de bestaande woongebouwen en in de wijken moet besproken worden met de burgemeesters en de mobiliteitsadviseurs.

De minister onthoudt het voorstel van de volksvertegenwoordigster om een fietspad op de Rooseveltlaan aan te leggen : het zal opgenomen worden in het meerjarenplan.

Mevrouw Nathalie Gilson is eveneens ingenomen met het fietsbeleidsplan, dat ertoe strekt het gebruik van de fiets in de stad te bevorderen, op voorwaarde dat zulks op vrijwillige basis gebeurt en men de mensen nooit verplicht om zich met de fiets te verplaatsen. Voor haar fractie, kan er niet getornd worden aan de vrije keuze.

De minister heeft in zijn uiteenzetting de argumenten toegelicht die aangevoerd worden om niet te fietsen in Brussel. De spreekster vindt dat de minister vrij snel over de veiligheidskwestie heengegaan is. Volgens haar, ligt dat probleem de fietsers of degenen die willen fietsen, na aan het hart.

De spreekster is gechoqueerd door de volgende zin in de Franse versie van het fietsbeleidsplan : « Si l'on considère les bénéfices pour la santé d'un exercice quotidien, on constate que le nombre de jours gagnés est plus grand que le nombre de jours perdus dans les accidents ». Die zin is choquerend, want op het leven staat geen prijs.

Mevrouw Nathalie Gilson wijst erop dat de minister de Brusselaars die 37 % van het woon-werkverkeer per auto voor hun rekening nemen, aanraadt om de fiets te gebruiken voor kleine afstanden. Ze stelt vast dat de minister de Brusselaars viseert en blijkbaar de pendelaars niet wil aanzetten tot het gebruik van die vervoermodus. Ze vindt dat

fois engendrer certains conflits entre piétons et cyclistes.

Le ministre rappelle que la Région fait les aménagements selon le type de voirie. S'il y a de la place, on peut faire l'aménagement idéal pour les cyclistes également. S'il y en a moins, on doit s'adapter. Et là où il s'agit de voiries communales, la Région ne peut opérer directement.

Le ministre confirme que le fait qu'il ait travaillé précédemment pour l'actuel président du holding SNCB, M. Jannie Haek, ne fera que faciliter le dialogue avec la SNCB.

En ce qui concerne les installations de stationnements vélos, le ministre précise que le Vade-Mecum vélo qui est prévu dans son Plan directeur donnera toutes les précisions et les recommandations nécessaires.

Le ministre a déjà abordé la question des parkings vélos dans les nouvelles habitations et les nouveaux immeubles à bureaux avec sa collègue compétente pour le logement. Le gouvernement y est favorable. Pour les habitations existantes et pour la meilleure desserte des quartiers, il faudra en discuter avec les bourgmestres et conseillers en mobilité.

Le ministre retient la suggestion de la députée pour l'aménagement d'une piste cyclable avenue Roosevelt : cela sera intégré dans le plan pluriannuel.

Mme Nathalie Gilson se réjouit également de l'existence du Plan directeur Vélo visant à promouvoir le vélo en ville, pourvu que cela demeure sur base volontaire et qu'on n'en arrive jamais à obliger les gens à se déplacer à vélo. Pour son groupe, la question du libre choix demeure non négociable.

Le ministre a évoqué dans son exposé les arguments utilisés pour ne pas circuler à vélo à Bruxelles. Il lui a semblé que le ministre évacuait un peu rapidement la question de la sécurité qui, pour elle, est la plus préoccupante pour les usagers ou ceux qui voudraient se déplacer à vélo.

La phrase reprise dans le Plan directeur Vélo : « Si l'on considère les bénéfices pour la santé d'un exercice quotidien, on constate que le nombre de jours gagnés est plus grand que le nombre de jours perdus dans les accidents ». Cette phrase est choquante car la vie n'a pas de prix.

Mme Nathalie Gilson relève que le ministre conseille aux Bruxellois qui représentent trente-sept pour cent du trafic domicile/travail effectué en voiture de se déplacer pour les petits trajets à vélo. Elle constate que le ministre vise les Bruxellois et ne semble pas vouloir contraindre les navetteurs à utiliser ce mode de déplacement. Mme Nathalie

de pendelaars een groot deel van het autoverkeer voor hun rekening nemen. Ze wil niet dat de minister de afname van het autoverkeer grotendeels van de Brusselaars doet afhangen.

Ze is het evenmin eens met de minister om gratis fietsen ter beschikking te stellen van de pendelaars om van het station naar hun werk te fietsen. Ze heeft zelf een jaar in Gent gewerkt. Ze deed net als iedereen. Ze kon, als ze uit de trein stapte, voor een gering bedrag en in alle veiligheid, een fiets huren en en 's avonds terugbrengen. Ze vindt het beter om veilige fietsenstallingen aan te leggen waar fietsers hun fietsen kunnen stallen en fietsen kunnen huren, zelfs tegen verminderde prijs. Ze ziet niet in waarom de Brusselaars zouden moeten betalen voor fietsen voor de pendelaars.

Mevrouw Nathalie Gilson is van oordeel dat men buitengewone uitgaven, zoals in de Wetstraat, moet vermijden. Daar heeft men een rijstrook gebruikt om het trottoir te verbreden en er een fietspad op aan te leggen. Zij vindt dat zoiets niet kan op een belangrijke invalsweg.

Wat de engineering betreft, vindt de spreekster dat de federale, gewestelijke en Europese overheden het goede voorbeeld zouden moeten geven door, waar mogelijk, fietsenstallingen en aangepaste lokalen met kleedruimten en douches ter beschikking te stellen van de fietsers. De spreekster benadrukt dat men er niet mee kan volstaan in het gedeelte « Encouragement » te zeggen dat die besturen bedrijfsvervoerplannen moeten goedkeuren. Er moeten ook de nodige middelen voor de uitvoering uitgetrokken worden.

Wat de tegen 2009 geplande infrastructuurwerken betreft, namelijk de aanleg van vrijliggende of gemarkeerde fietspaden op alle gewestwegen, wijst mevrouw Nathalie Gilson erop dat haar fractie wenst dat dit plan met de gemeenten besproken wordt. Het zou wenselijk zijn dat het Gewest overweegt om subsidies te verlenen voor de aanleg van fietspaden op de gemeentewegen die breed genoeg zijn en aldus een coherent geheel met de fietspaden op de gewestwegen zouden vormen.

De minister spreekt in zijn fietsplan van financiële middelen voor fietsmarkeringen op het wegdek die ingeschreven zijn op de algemene begroting voor openbare werken. Hoe zullen die middelen besteed worden, gelet op de twee miljoen euro die ingeschreven is op de specifieke begroting voor het fietsplan ?

De minister is van plan om fietssluisen met verkeerslichten aan te leggen op alle gewestelijke kruispunten waar er nog geen zijn. Kan de minister zeggen hoeveel kruispunten geen fietssluis hebben om de volksvertegenwoordigers een idee te geven van de omvang en de kosten van dat project ?

Gilson estime que ceux-ci représentent une part importante du trafic automobile. Elle ne souhaite pas que le ministre fasse porter la responsabilité de la diminution du trafic automobile principalement aux Bruxellois.

Elle ne partage pas non plus l'idée du ministre de proposer des vélos gratuitement aux navetteurs pour se rendre de la gare à leur lieu de travail. Elle a personnellement travaillé un an à Gand. Elle faisait comme tout le monde en sortant du train, elle pouvait louer un vélo et le redéposer le soir pour un prix modique et en toute sécurité. Elle estime qu'il vaut mieux aménager des parkings sécurisés pour que les cyclistes puissent garer leur vélo et leur en louer, même à prix réduit. Elle ne voit pas pourquoi les Bruxellois devraient payer des vélos aux navetteurs.

Mme Nathalie Gilson est d'avis qu'il faut éviter des dépenses extraordinaires comme celles qui ont été effectuées rue de la Loi où on a supprimé une bande de circulation automobile pour y élargir le trottoir et y prévoir une piste cyclable. Pour elle, on ne peut faire une telle chose dans une voie de pénétration importante.

En matière d'engineering, il lui semble que les administrations fédérales, régionales et communautaires devraient montrer l'exemple en installant des parkings vélos et des locaux adéquats pour les cyclistes avec vestiaires et douches là où cela est possible. Et de souligner qu'il ne suffit pas de dire à la rubrique « Encouragements » que ces administrations doivent adopter des plans de déplacements d'entreprise, il faut aussi prévoir les moyens pour les mettre en œuvre.

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure prévus d'ici 2009 : aménagement sur toutes les voiries régionales de pistes cyclables hors trafic ou marquées au sol, Mme Nathalie Gilson signale que son groupe souhaite que ce plan soit concerté avec les communes. Il serait souhaitable que la Région envisage l'octroi de subsidies pour l'aménagement de pistes cyclables sur les voiries communales qui sont suffisamment larges et qui formeraient ainsi un ensemble cohérent avec les pistes cyclables des voiries régionales.

Le ministre mentionne dans son Plan directeur Vélo un financement pour le marquage vélo au sol dans l'enveloppe budgétaire générale des travaux publics. Quelle en sera l'affectation par rapport aux deux millions d'euros du budget spécifique Plan directeur Vélo ?

Le ministre compte équiper tous les carrefours régionaux de sas vélos avec feux de signalisation là où il n'y en pas encore. Le ministre peut-il indiquer le nombre de carrefours sans sas pour que les députés puissent avoir une idée de l'ampleur et du coût de ce projet ?

De minister wijst op het belang van de intermodaliteit tussen de fiets en het openbaar vervoer. Mevrouw Nathalie Gilson heeft evenwel de indruk dat de minister een zekere koudwatervrees heeft. Waarom zouden fietsers slechts af en toe hun fiets mogen meenemen op de metro, tram, bus en trein ? Als voorbeeld, haalt ze aan dat fietsers thans hun fiets op de bussen van de MIVB mogen meenemen op bepaalde tijdstippen en in het weekend. Er is nood aan structurele intermodaliteit, zodat de fietsers zich geen zorgen hoeven te maken of ze wel het juiste tijdstip en de juiste vervoersmodus gekozen hebben. Ze wijst erop dat die doelstelling ambitieuzer is dan wat in het fietsplan zelf staat. Waar ligt de waarheid ?

Mevrouw Nathalie Gilson steunt het plan om fietsenstallingen te bouwen. Ze dringt er evenwel op aan dat de minister overleg pleegt met de ministeries en de bedrijven om samen met hen fietsenstallingen dicht bij hun kantoren te voorzien, in het kader van de bedrijfsvervoerplannen die ze moeten goedkeuren.

Wat het beperkt eenrichtingsverkeer betreft (BEV), wijst mevrouw Nathalie Gilson op het veiligheidsprobleem. Op dit ogenblik, wordt het BEV niet duidelijk genoeg aangegeven. Het fietsplan bevat geen maatregelen in dat verband. Bestaan er statistieken over ongevallen op kruispunten waarop straten met BEV uitmonden ? De automobilisten en de fietsers zouden ervan bewustgemaakt moeten worden dat ze hun snelheid in een straat met BEV moeten aanpassen en het kruispunt voorzichtig moeten naderen.

De minister kaart het probleem van de fietswrakken aan. Mevrouw Nathalie Gilson stelt de minister voor eens een kijkje te komen nemen in Elsene, haar gemeente. Hij zal dan *de visu* kunnen vaststellen dat er heel wat fietswrakken in de gemeente liggen. Ze stelt voor dat de minister van Elsene de eerste gemeente maakt waarmee het Gewest een overeenkomst voor het onderhoud van de fietsenstallingen ondertekent.

In het algemeen, wil mevrouw Nathalie Gilson weten wie verantwoordelijk is voor de financiën en het beheer van het onderhoud van de fietspaden. De gemeenten, het Gewest of het Agentschap Net Brussel ? Als de GFR's aangelegd worden door het Gewest, komt het onderhoud ervan dan ook voor rekening van het Gewest ?

Het fietsplan bevat een hoofdstuk over « encouragement ». Waarin bestaat het meerjarig fietscommunicatieplan dat de minister tegen de zomer 2005 wil uitvoeren ? Men zou het beter « Fietspromotieplan » noemen, anders bestaat het gevaar dat het zich beperkt tot de communicatie van de acties van de minister.

De volksvertegenwoordigster vindt het belangrijk dat niet alleen de semi-overheidsinstellingen en de geweste-

Le ministre relève, de manière opportune, l'importance de l'intermodalité vélo-transport public. Mme Nathalie Gilson a pourtant l'impression que le ministre reste assez frileux. Pourquoi permettre seulement occasionnellement aux cyclistes d'emmener leur vélo à bord des métros, trams, bus et trains ? A titre d'exemple, souligne-t-elle, actuellement les vélos sont autorisés dans les bus de la STIB dans des tranches horaires spécifiques et les week-ends. Il faut une intermodalité structurelle pour que les gens en bénéficient sans devoir réfléchir s'ils sont bien dans la bonne tranche horaire, sur le bon mode de transport, pour pouvoir y accéder. Elle relève que l'objectif est plus volontariste que ce qui est décrit dans le Plan directeur lui-même. Où se situe la vérité ?

Mme Nathalie Gilson soutient le projet d'implantation de parkings vélos mais elle insiste pour que le ministre se concerta avec les ministères et les entreprises afin que ceux-ci participent à la création de parkings vélos près de leurs bureaux dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise qu'ils doivent adopter.

En ce qui concerne les sens uniques limités (SUL), Mme Nathalie Gilson insiste sur le problème de sécurité. Actuellement, la signalisation des SUL est trop peu visible. Rien n'est prévu dans le Plan directeur Vélo pour accentuer leur visibilité. Existe-t-il des statistiques relatives aux accidents à des carrefours où débouchent des SUL ? Il faudrait prévoir une sensibilisation des automobilistes et aussi des cyclistes pour qu'ils ne déboulent pas à toute vitesse d'une rue à SUL mais qu'ils abordent le carrefour prudemment.

Le ministre mentionne le problème des épaves de vélos. Mme Nathalie Gilson invite le ministre à venir faire un tour dans sa commune, Ixelles. Le ministre pourra y constater *de visu* qu'un bon nombre d'épaves jalonnent le territoire de la commune. Elle suggère que le ministre prenne Ixelles comme commune-pilote pour signer une convention avec la Région pour l'entretien des parkings vélos.

De manière générale, Mme Nathalie Gilson souhaiterait connaître la responsabilité financière et de gestion pour l'entretien des pistes cyclables entre les communes, la Région et Bruxelles-Propreté ? Si les ICR sont construits par la Région, l'entretien sera-t-il également à charge de la Région ?

Le Plan directeur contient un chapitre relatif à l'encouragement. En quoi consistera le plan de communication vélo pluriannuel que le ministre compte mettre en œuvre d'ici l'été 2005 ? Il vaudrait mieux l'intituler « Plan de promotion vélo », sinon il risque de se limiter à la communication des actions du ministre.

La députée estime qu'il est important que non seulement les administrations parastatales et régionales adoptent un

lijke besturen, maar ook de federale en Europese overheden een bedrijfsvervoerplan aannemen.

Het verheugt mevrouw Nathalie Gilson dat een hoofdstuk van het fietsbeleidsplan wordt gewijd aan « Education ». Het is van wezenlijk belang dat die acties toegespitst worden op de scholen en dat er een fietsbrevet ingevoerd wordt. Waarom kiest de minister maar één experimenteerschool ? Hoe staat het met de begeleiders van de fietspooling ? Is de minister van plan daartoe middelen uit te trekken ?

De minister spreekt ervan ook de automobilisten bewust te maken van het belang van de fiets in de openbare ruimte. Hoe denkt de minister dat te doen en welk budget heeft hij daartoe uitgetrokken ?

Wat « enforcement » betreft, kondigt de minister aan dat er een fietsmanager zal worden aangeworven. Die fietsmanager zal rechtstreeks aan zijn kabinet verbonden zijn en een task force « Fiets » leiden. Bevestigt de minister dat die task force zal bestaan uit ambtenaren van het BUV die daartoe een andere aanstelling zullen krijgen ? De volksvertegenwoordigster vreest dat de aanwerving van een externe manager om de task force te leiden, de ambtenaren van het bestuur veeleer zal ontmoedigen. Ze heeft ook vragen over de aanwervingsvoorwaarden voor die manager en over zijn gezag over een bestuur waarvan hij geen deel uitmaakt.

Mevrouw Nathalie Gilson stelt vast dat de minister de begrotingsmiddelen bijna verviervoudigd heeft en het aantal acties die hij tegen het einde van de zittingsperiode wil uitvoeren, vertienvoudigd heeft. Ze stelt evenwel vast dat er geen extra personeel is om het fietsplan te kunnen uitvoeren. De minister verbindt er zich niettemin toe dat alle gewestwegen tegen 2009 een fietspad zullen hebben. Als men weet dat tachtig procent van de gewestwegen nog geen fietspad heeft, krijgt men een beeld van de omvang en het prijskaartje van het werk dat nog uitgevoerd moet worden. De spreekster heeft echter vernomen dat het bestuur de handen vol heeft op dit ogenblik. Hoe zal het bestuur al die acties kunnen uitvoeren als er te weinig personeel is ?

Tot besluit, herinnert mevrouw Nathalie Gilson eraan dat de fietsersverenigingen vóór de gewestverkiezingen om een algemeen fietsplan hadden gevraagd. De volksvertegenwoordigster geeft toe dat de minister efficiënt gehandeld heeft door een plan te laten opstellen, maar dat plan omvat alleen acties die uitgevoerd moeten worden door zijn ministerie. Ze vindt dat hij de kans heeft laten liggen om overleg te plegen met zijn collega's : de minister van Leefmilieu, de minister van Ruimtelijke Ordening en de staatssecretaris van Ambtenarenzaken. Het fietsplan stelt bijvoorbeeld niets voor in verband met een lokaal voor wandelwagentjes en fietsen in de nieuwe gebouwen. Er staat evenmin in dat de in het Gewest gelegen besturen het goede voorbeeld moet geven door fietsplannen aan te ne-

plan de déplacement d'entreprise mais également les administrations fédérales et communautaires.

Mme Nathalie Gilson se réjouit qu'un chapitre soit consacré à l'éducation dans le Plan directeur Vélo. Il est essentiel de centrer ces actions sur les écoles et de prévoir l'instauration d'un brevet cycliste. Pourquoi le ministre prévoit-il une seule école-pilote ? Qu'en est-il des accompagnateurs pour le ramassage scolaire ? Le ministre prévoit-il d'y affecter un budget ?

Le ministre parle d'éduquer également les automobilistes à l'importance de la place du vélo dans l'espace public. Comment le ministre compte-t-il s'y prendre et quel budget a-t-il prévu ?

En matière de « enforcement », le ministre annonce l'engagement d'un manager vélo qui serait directement attaché à son cabinet qui supervisera une Task force vélo. Le ministre confirme-t-il que cette Task force sera composée de fonctionnaires de l'AED regroupés à cet effet ? La députée craint que le fait d'avoir un manager extérieur qui chapeaute cette Task force soit plutôt démotivant pour les fonctionnaires de l'administration. Elle s'interroge également sur les conditions de recrutement de cette personne et sur son pouvoir d'action sur une administration dont il ou elle ne fera pas partie.

Mme Nathalie Gilson constate que d'un point de vue budgétaire, le ministre a à peu près quadruplé les moyens et multiplié par dix les actions qu'il souhaite réaliser d'ici la fin de la législature. Elle ne détecte cependant nulle part d'augmentation de personnel pour permettre la concrétisation du Plan directeur Vélo. Pourtant le ministre s'engage à ce que toutes les voiries régionales qui ne sont actuellement pas encore équipées de pistes cyclables le soient d'ici 2009. Lorsqu'on sait qu'il s'agit de quatre-vingts pour cent de voiries de la Région, on mesure toute l'ampleur et le coût du travail qui reste à effectuer. Or, il lui revient que l'administration est loin d'être inoccupée pour le moment. Comment l'administration s'occupera-t-elle d'une telle flopée de réalisations alors qu'elle manque de personnel ?

En conclusion, Mme Nathalie Gilson rappelle qu'avant les élections régionales, les associations de cyclistes avaient demandé un plan global vélo. Dans un souci d'efficacité que la députée veut bien lui reconnaître, le ministre a aujourd'hui fait rédiger un plan, qui ne propose que des actions à mener par le ministère dont il a la charge. Pour elle, il a raté l'occasion de se concerter avec ses collègues : la ministre de l'environnement, le ministre de l'aménagement du territoire et la secrétaire d'Etat à la fonction publique. En effet, le Plan directeur Vélo ne propose par exemple rien quant au fait de prévoir un local pour poussettes et vélos dans les nouveaux immeubles. Rien n'est prévu non plus pour obtenir que les administrations présentes sur le territoire de la Région montrent l'exemple en

men en te zorgen voor aangepaste infrastructuur in en voor hun gebouwen. Het fietsplan lijkt meer op een plan van de minister van Mobiliteit, dat beperkt is tot de aangelegenheden waarvoor hij bevoegd is, dan op een algemeen plan van de hele regering. Mevrouw Nathalie Gilson betreurt de versnipperde aanpak in het plan.

De minister vindt dat mevrouw Nathalie Gilson te streng is. Een plan is natuurlijk altijd voor verbetering vatbaar. De minister van Mobiliteit zou misschien gemakkelijker voor de noodzakelijke aanpassingen voor de fietsers kunnen zorgen als men de OOPS zou wijzigen ... Dat neemt niet weg dat de regering, na grondig werk tussen de kabinetten, het fietsplan officieel goedgekeurd heeft. Ook al is het onvolledig, het plan is interessant en Velo-City is, aldus de minister, al van oordeel dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een voortrekkersrol speelt op het vlak van de mentaliteitswijziging.

Wat de eerste opmerking van mevrouw Nathalie Gilson over de veiligheid betreft, kan de minister alleen maar bevestigen dat het een feit is dat wie fietst, langer leeft.

Hij herinnert eraan dat mevrouw Adelheid Byttebier, toen zij nog minister was, een promotiecampagne op touw heeft gezet over het thema van de gezondheid, met de nadruk daarop.

De minister stelt vast dat de MR eens temeer tracht de Brusselaars en de pendelaars tegen elkaar in het harnas te jagen. Hij vindt dat niet constructief : de fiets moet bij iedereen gepromoot worden. Men moet de Brusselaars eraan herinneren dat ze blij moeten zijn met de pendelaars : zonder hen zouden de economische problemen van het Gewest nog veel schrijnender zijn.

Bovendien moet vastgesteld worden dat de Brusselaars, en niet de pendelaars, verantwoordelijk zijn voor de toename van het wegverkeer de laatste jaren.

Wanneer de minister voorstelt om fietsen toe te kennen aan de pendelaars, zal dat niet gebeuren op de kap van de Brusselaars. Ondernemingen zijn bereid om de terbeschikkingstelling van fietsen te sponsoren als men hun logo op de fietsen aanbrengt.

Wat is de bedoeling daarvan ? Dat de pendelaars die naar Brussel komen werken ook Brusselaar worden. Als zij in Brussel wonen, zullen zij daar ook belastingen betalen. Voor de minister, is elke maatregel om de pendelaars metterwoon naar Brussel te halen welkom.

De minister nodigt mevrouw Nathalie Gilson uit om een fietstochtje te maken in de Wetstraat om er met eigen ogen te zien dat er fietsers zijn en dat het werkt, ook als is er nu en dan een klein probleem in verband met het gebruik van de ruimte.

adoptant des plans vélos et en aménageant les infrastructures idoines dans et devant leurs immeubles. Le Plan directeur Vélo s'apparente davantage au plan du ministre de la mobilité limité uniquement aux matières dont il s'occupe au lieu d'être un plan global de tout le gouvernement. Mme Nathalie Gilson regrette l'état parcellaire du plan.

Le ministre estime que Mme Nathalie Gilson est trop sévère. Bien entendu un plan est toujours améliorable. Le ministre de la mobilité pourrait faire les aménagements cyclistes nécessaires plus aisément peut-être si on modifiait le COBAT ... Toujours est-il que le gouvernement, après un travail en profondeur en inter-cabinets, a approuvé formellement le Plan directeur Vélo. Même s'il n'est pas complet, le plan est intéressant en soi et, souligne le ministre, Velo-City considère d'ores et déjà la Région de Bruxelles-Capitale comme un exemple à suivre pour changer les mentalités.

En ce qui concerne la première remarque de Mme Nathalie Gilson concernant la sécurité, le ministre ne peut que confirmer qu'il s'agit d'une réalité : en faisant du vélo, on prolonge sa vie. Il rappelle d'ailleurs que Mme Adelheid Byttebier quand elle était ministre a lancé une campagne de promotion sur le thème de la santé en se focalisant là-dessus.

Le ministre constate qu'une fois de plus le MR cherche à opposer les Bruxellois et les navetteurs. Cela ne lui semble pas constructif : il faut promouvoir le vélo auprès de tous. Et de rappeler que les Bruxellois doivent être contents d'avoir les navetteurs; sans eux, les problèmes économiques de la Région seraient encore bien plus graves.

De plus, on se doit de constater que l'augmentation du trafic automobile ces dernières années est surtout dû aux Bruxellois et non aux navetteurs.

Lorsque le ministre propose d'octroyer des vélos aux navetteurs, cela ne se fera pas sur le compte des Bruxellois. Des entreprises sont disposées à sponsoriser la mise à disposition de vélos si on appose leur logo sur les bécanes.

Stratégiquement, qu'est-ce qui est sous-jacent à cette volonté ? Que les navetteurs qui viennent travailler à Bruxelles deviennent également des Bruxellois. S'ils habitent à Bruxelles, ils y paieront leurs impôts. Pour le ministre, toute mesure qui vise à ancrer des navetteurs à Bruxelles est la bienvenue.

Le ministre invite Mme Nathalie Gilson à venir se balader à vélo rue de la Loi pour qu'elle se rende compte qu'il y a des cyclistes et que cela fonctionne même si de temps à autre, il y a un conflit mineur d'occupation de l'espace.

Mevrouw Nathalie Gilson zegt dat mevrouw Céline Delforge ook met de problemen van dat soort fietspad voor de pinnen is gekomen.

Mevrouw Céline Delforge herinnert eraan dat zij gewonnen is voor de afschaffing van een vak voor de wagens in de Wetstraat.

Wat de tegemoetkoming van het Gewest in de gemeentewegen voor de aanleg van fietspaden betreft, is de minister er niet van overtuigd dat het aan het Gewest is om bij te dragen, behalve aan de verbindingen met de gewestwegen waar zo'n tegemoetkoming niet moet worden uitgesloten. Bovendien moeten bijdragen niet worden uitgesloten in het kader van mobiliteitsconvenanten.

Mevrouw Nathalie Gilson heeft meer informatie gevraagd over de financiering van markeringen, waarvoor twee miljoen euro is uitgetrokken. De minister zegt dat het bedrag nog niet opgesplitst is. Het bestuur moet een planning voor markeringen opstellen.

In verband met het aantal opstelvakken die reeds bestaan aan de kruispunten van de gewestwegen, heeft de minister dat verzoek gericht aan het Bestuur van de Uitrustingen en de Verplaatsingen. Dat heeft verklaard dat het voor het ogenblik niet bij machte is daarop in te gaan. Het overzicht zal gemaakt worden op verzoek van de minister. Voor hem is dat een zoveelste bewijs dat men het Bestuur voor Uitrustingen en Verplaatsingen moet hervormen.

In verband met de intermodaliteit van fiets en openbaar vervoer, geeft de minister aan mevrouw Nathalie Gilson te kennen dat zij het richtplan niet goed doorploegd heeft. Om de intermodaliteit te verwezenlijken, moet de fietser zijn fiets altijd kunnen meenemen in de metro. In de nieuwe trams zal dat kunnen. Men gaat na of het mogelijk is om de fiets mee te nemen in de bussen. De minister benadrukt evenwel dat dit niet evident is wegens de federale wetgeving. Er zijn op dit ogenblik experimenten aan de gang met de trams 2000 en 3000. De minister stelt verheugd vast dat de volksvertegenwoordiger de fiets genegen is.

Hij herinnert eraan dat het niet alleen aan het Gewest is om het gebruik van de fiets bij de werknemers te promoten. Grote ondernemingen dragen ook een steentje bij voor die vervoermodus. Hij verwijst naar het nieuwe meubelbedrijf dat zich onlangs in het Brussels Gewest heeft gevestigd en een fiets geschonken heeft aan zijn personeel dat van 5 tot 10 km ver komt.

Het beperkt eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd. De gemeenten moesten daarop ingaan tegen 1 juli 2004. De verkeersborden moeten door de gemeenten worden geplaatst op basis van de federale regelgeving.

Voor de acties gericht op scholen, wou de minister werken met een proefschoon om de bewustmaking beter te star-

Mme Nathalie Gilson signale que Mme Céline Delforge aussi a évoqué les problèmes de ce type de piste cyclable.

Mme Céline Delforge rappelle qu'elle est tout à fait favorable à la suppression d'une voie pour les voitures à la rue de la Loi.

En ce qui concerne l'intervention de la Région sur les voiries communales pour l'aménagement de pistes cyclables, le ministre n'est pas convaincu que c'est à la Région à intervenir, sauf aux connexions avec les voiries régionales où une intervention n'est pas à exclure. De plus, des interventions ne sont pas à exclure dans le cadre des conventions de mobilité.

Mme Nathalie Gilson a demandé de plus amples informations concernant le financement d'opérations de marquage pour lesquelles un budget de deux millions d'euros est prévu. Le ministre signale que le montant n'est pas encore ventilé. L'Administration est chargée de faire un planning des travaux de marquage.

En ce qui concerne le nombre de sas déjà installés aux carrefours des voiries régionales, le ministre a introduit cette demande à l'Administration de l'Équipement et des Déplacements. Elle a déclaré qu'elle était actuellement dans l'incapacité d'apporter réponse sur ce point. Le relevé va être fait à la demande du ministre. Pour lui, il s'agit d'une preuve de plus qu'il faut réformer l'Administration de l'Équipement et des Déplacements.

En ce qui concerne l'intermodalité du vélo et du transport public, le ministre signale à Mme Nathalie Gilson qu'elle a mal parcouru le Plan directeur. Pour assurer l'intermodalité, il faut que le cycliste puisse emporter son vélo tout le temps dans le métro; dans les nouveaux trams, ce sera possible. On examine la possibilité d'emporter son vélo dans les bus. Le ministre souligne toutefois que ce n'est pas évident, étant donné la législation fédérale. Des expériences sont actuellement menées sur les trams 2000 et 3000. Le ministre est très heureux de constater que la députée est favorable au vélo.

Il rappelle que ce n'est pas seulement à la Région de promouvoir l'utilisation du vélo auprès des employés. De grandes entreprises apportent également un support réel à ce mode de déplacement. Et de pointer la nouvelle entreprise d'ameublement qui s'est récemment installée en Région bruxelloise et qui a offert un vélo à ses employés qui se déplacent à des distances de 5 à 10 km.

En ce qui concerne les sens uniques limités, ceux-ci sont en train d'être mis en place. Les communes devaient y répondre pour le 1er juillet 2004. Les panneaux de signalisation sont à placer par les communes sur base de la réglementation fédérale.

En ce qui concerne les actions centrées sur les écoles, si le ministre a choisi de travailler avec une école-pilote,

ten. Hij vond het beter om in 2005 de school Clair-Vivre te steunen opdat die school in 2006 over een schoolvervoerplan beschikt. Ondertussen hebben andere scholen de aftrap gegeven voor een soortgelijk project in het najaar van 2005.

De minister stelt de volksvertegenwoordiger gerust dat de fietsmanager er komt. Hij krijgt geen plaats op het kabinet, maar zal werken voor het BUV, met de drie ambtenaren van de fietscel. Volgens hem, is er voor het ogenblik genoeg personeel want als er een fietspad moet worden aangelegd, komen de wegeningenieurs op de proppen, net zoals voor alle andere soorten wegen.

De minister heeft beslist om een fietsmanager aan te stellen om ervoor te zorgen dat de door de regering uitgetrokken middelen, te weten elf miljoen euro voor 2005, echt ten goede komen aan een dynamisch fietsbeleid. Bijgevolg moeten de dossiers op de voet worden gevolgd. De minister zal niet alleen werken met het BUV dat hervormd moet worden, maar ook met studiebureaus.

Mevrouw Adelheid Byttebier vraagt de minister of het wel degelijk zijn collega, mevrouw Brigitte Grouwels is, die bevoegd is voor het BUV.

De minister antwoordt dat het BUV in 2000 is doorgevoerd en dat dit nooit vruchten heeft afgeworpen. De minister is vast van plan om die studie van 2000, die de regering onlangs heeft goedgekeurd, uit te voeren.

De minister stelt de volksvertegenwoordiger gerust. Zijn communicatieplan is een plan om de fiets te promoten met steun van de burgemeesters, andere ministers en prominenten om de mobiliteits- en gezondheidsproblemen in het Brussels Gewest op te lossen. Hij zegt dat hij in het begin van de lente met de fiets naar het parlement gekomen is zonder zich in gevaar te voelen in het stadscentrum.

De heer Hervé Doyen zal minder streng zijn dan zijn collega Nathalie Gilson.

De heer Hervé Doyen heeft niet alleen overtuiging gevonden in de uiteenzetting van de minister maar ook veel geestdrift. Dat is een goed teken. Het fietsplan zou het mogelijk moeten maken om een groot deel van de achterstand in te halen en een duidelijk signaal te geven voor het fietsgebruik.

De heer Hervé Doyen meent dat men echt de strijd moet aanbinden tegen de Brusselse anti-fietscultuur. Hij heeft horen zeggen dat de fiets voor de Vlamingen bestemd is. Zo'n onzin moet de kop ingedrukt worden. Hij geeft evenwel toe dat die mentaliteit diep geworteld zit. Telkens als hij een bijkomende reglement betreffende de invoering van een beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsen op de agenda van de gemeenteraad plaatst, wordt iedereen zenuwachtig.

c'est pour mieux démarrer la sensibilisation. Il lui a paru plus utile de soutenir en 2005 l'école Clair-Vivre afin qu'elle dispose d'un Plan de déplacement scolaire en 2006. Entre-temps, dans la foulée, d'autres écoles démarreront un projet similaire à l'automne 2005.

En ce qui concerne le manager vélo, le ministre rassure la députée. Celui-ci ne va pas être incorporé au Cabinet du ministre mais travaillera pour l'AED avec les trois fonctionnaires de la cellule vélo. Le personnel lui paraît pour l'instant suffisant car lorsqu'il faut faire un aménagement de voirie pour les cyclistes, ce sont les ingénieurs de voirie qui interviennent comme pour tout autre type d'aménagement de voirie.

Si le ministre a décidé d'avoir un manager vélo c'est pour que les moyens dégagés par le gouvernement, onze millions d'euros pour 2005, soient réellement affectés à une politique cycliste dynamique. Il faut, dès lors, suivre les dossiers de très près. Le ministre ne travaillera d'ailleurs pas seulement avec l'AED qu'il faut réformer mais aussi avec des bureaux d'études.

Mme Adelheid Byttebier demande au ministre si c'est bien sa collègue Mme Brigitte Grouwels qui est compétente pour l'AED.

Le ministre répond qu'un audit avait été réalisé sur l'AED en 2000 et qu'il n'a jamais porté ses fruits. Le ministre est bien décidé à exécuter cette étude de 2000, ce qui a récemment été approuvé par le gouvernement.

Le ministre rassure la députée, son plan de communication est un plan de promotion vélo qu'il compte partager avec les bourgmestres, d'autres ministres et d'autres sommités pour résoudre à la fois les problèmes de mobilité et de santé en Région bruxelloise. Et de signaler qu'avec le retour du printemps, il s'est rendu au Parlement en vélo sans se sentir le moins du monde en danger dans le centre ville.

M. Hervé Doyen sera nettement moins sévère que sa collègue Nathalie Gilson.

M. Hervé Doyen a trouvé non seulement de la conviction dans l'exposé du ministre mais également beaucoup d'enthousiasme, ce qui est de bon augure. Ce Plan directeur Vélo devrait permettre de rattraper une grande partie du retard accumulé en donnant un signal fort en faveur du vélo.

M. Hervé Doyen pense qu'il faut réellement combattre la culture bruxelloise anti-vélo. Il a entendu dire que le vélo était pour les Flamands. De tels propos irrationnels doivent être combattus. Il avoue toutefois que ces mentalités sont lourdement ancrées. Chaque fois qu'il met à l'ordre du jour du conseil communal de sa commune un règlement complémentaire relatif à l'instauration de SUL pour les vélos, il y a énervement de manière transversale sur tous les

Dat overstijgt de traditionele politieke tegenstellingen. Men moet er echt in slagen aan te tonen dat het even goed is om in de stad te fietsen als aan zee.

Afgezien van die irrationele houding, moet men ook af van het beeld van de fiets als synoniem van gevaar, vergevend dat het echte gevaar op de weg uitgaat van de wagen. Hervé Doyen wijst erop dat het leven op zich gevaarlijk is. Aangezien de wagen het grootste gevaar vormt in de stad, mag men niet trachten de fietser de schuld te geven. De volksvertegenwoordiger is ingenomen met het feit dat de minister een duidelijk signaal wil geven tegen die fietsonvriendelijke cultuur.

Het verontrust de heer Hervé Doyen dat alle projecten voor de GFR's blijkens de kaart te vinden zijn ten zuiden van het kanaal. Zou men het niet over een andere boeg kunnen gooien en niet meer doen alsof het Gewest eindigt aan het kanaal ?

De volksvertegenwoordiger zegt dat in zijn gemeente alles gedaan is wat betreft de gemeentewegen. Er is echter langs geen enkele gewestweg een fietspad of fietsstrook aangelegd, niet aan de Wereldtentoonstellingslaan, niet aan de Charles Woestelaan en niet aan de Carton de Wiartlaan, ... De minister zou die achterstand moeten inhalen, voornamelijk in het noordwesten van het Gewest.

De volksvertegenwoordiger vindt dat men de gemeenten moeilijk tot een aantal dingen kan verplichten zonder enige steun te verlenen. In zijn gemeente, zijn alle beperkte eenrichtingsstraten en de zones 30 nagenoeg klaar op de gemeentewegen maar er is niets gedaan op de gewestwegen. De fiets wordt door het Gewest te weinig gepromoot.

Hij vraagt zich af of het Bestuur geen stedenbouwkundige vergunning zou moeten geven voor de aanleg van wegen met een bindend advies voor de aanleg van fietspaden, ook op de gemeentewegen. Daarmee zou men blijk geven van goed bestuur.

De heer Hervé Doyen snijdt het probleem aan van de veiligheid : veel fietsen worden gestolen. Er zouden meer fietsrekken moeten worden geplaatst bij de besturen, de stations, de metrostations, de bushaltes en de postkantoren. Nu kunnen de mensen niet lang hun fiets achterlaten uit schrik dat die gestolen wordt. Zou men niet weer de fietsen moeten registreren ?

De minister en de voorzitter herinneren eraan dat fietsen kunnen worden gegraveerd. Dat moet worden gepromoot.

De heer Hervé Doyen vraagt zich af of men ook de scholen en de sportcentra niet moet aanmoedigen om de nodige fietsstallingen te voorzien op hun domein.

bancs. Cet agacement transcende les clivages politiques traditionnels. Il faut réellement réussir à démontrer que le vélo en ville est aussi bien qu'à la mer.

Au-delà de cette attitude irrationnelle, il faut également combattre l'image du vélo synonyme de danger en étant amnésique que le danger réel en voirie provient de la voiture. Et M. Hervé Doyen de rappeler que vivre est également en soi un danger. Le plus grand danger en ville étant l'automobile, il ne faut pas tenter de culpabiliser le cycliste. Le député se réjouit qu'il est dans l'intention du ministre de donner un signal fort contre cette culture anti-vélo.

A l'examen de la carte de réalisation des ICR, M. Hervé Doyen est inquiet car tous les projets sont localisés au sud du canal. Ne pourrait-on inverser cette tendance de l'AED de considérer que la Région de Bruxelles-Capitale s'arrête à la frontière du canal ?

Le député signale que, dans sa commune, tout a été fait au niveau des voiries communales. Parallèlement, pas une seule voirie régionale, que ce soit l'avenue de l'Exposition universelle, l'avenue Charles Woeste, l'avenue Carton de Wiart, ..., n'a connu l'aménagement d'une piste ou d'une bande cyclable. Il faudrait que le ministre rattrape ces retards qui grèvent particulièrement le Nord-Ouest de la Région.

Le député estime qu'il est difficile d'imposer aux communes un certain nombre de choses sans leur octroyer le moindre soutien. Dans sa commune, tous les SUL et zones 30 sont pratiquement prêts sur les voiries communales et rien n'a été fait sur les voiries régionales. Il y a là un manque flagrant de promotion du vélo par la Région.

Il se demande s'il ne faudrait pas que l'Administration octroie le permis d'urbanisme pour l'aménagement des voiries avec un avis contraignant pour les aménagements cyclistes y compris sur les voiries communales. Cela lui semblerait une action de bonne gouvernance.

M. Hervé Doyen aborde la question du problème de sécurité dans le sens où pas mal de vélos sont volés. Il faudrait multiplier les barres-vélos près des administrations, des gares, des stations de métro, des arrêts de bus, ainsi que des bureaux de poste. Actuellement, les gens ne peuvent stationner longtemps leur vélo sous peine de se le faire voler. Il se demande si une solution ne serait pas de retourner à l'immatriculation des vélos.

Le président et le ministre rappellent que les vélos peuvent être tatoués. Il s'agit d'une opération à promouvoir.

M. Hervé Doyen se demande s'il ne faudrait pas également encourager les établissements scolaires et les centres sportifs pour prévoir les sites nécessaires pour le stationnement des vélos à l'intérieur de leur enceinte.

Ten slotte wenst de heer Hervé Doyen iets te zeggen over de bikepooling in Jette, in de gemeenteschool Aurore; dat werkt tot grote genoegdoening van de ouders.

De heer Johan Demol wordt met stomheid geslagen als hij verneemt dat de minister de zichtbaarheid van de fietsers in de stad nog meer wil verhogen. De fietsers zijn volgens hem al veel te zichtbaar zonder wegmarkeringen, wat de automobilisten op de zenuwen zou werken.

Wat zou er gebeuren mochten er veel fietsen zijn in de stad? Hij geeft als voorbeeld een moeder met drie kinderen op de fiets die dicht bij zijn woonplaats in de buurt van een alternatieve school een hellende straat naar beneden rijdt. Wat zou er gebeuren mocht een wagen zijn voorrang nemen aan een kruispunt? Gelukkig is het een redelijk rustige wijk. Die ouders, die kinderen hebben geen besef van het gevaar. Men moet de wagen toch niet verbieden om hen besef te doen krijgen van het gevaar.

In het algemeen, zijn de fietspaden onbruikbaar. Hij geeft het voorbeeld van het fietspad aan het Shumanplein. Wie zou het wagen om daar te rijden, behalve iemand met zelfmoordplannen?

Wil de minister doen zoals in de reclame in de Verenigde Staten voor drinkbaar water « In New York spike is the king » waarin men een fietser sprongen ziet maken boven de wagens. Fietsen in het verkeer is een slecht idee. Er moeten fietspaden worden aangelegd los van de weg, zoals in Nederland en in Antwerpen.

De heer Mohamed Daïf meent dat het goed is dat men de fiets wil promoten in het Brussels Gewest. Er waren belangrijke leemten in het fietsbeleid. Dat beleid moet verstandig worden gevoerd, in overleg met de gemeenten en rekening houdend met de bestaande toestand. Soms kan er op bepaalde wegen geen strook of fietspad worden aangelegd omdat men de voetgangers niet mag benadelen en niet mag beknipten op de breedte van het voetpad. Men moet zorg dragen voor de veiligheid van de voetgangers én de fietsers, in overleg met de gemeentebesturen.

De heer Mohamed Daïf zegt dat het plan voor de zone 30 in zijn gemeente bijna klaar is alsook het gemeentelijk mobiliteitsplan dat binnenkort aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen. Hij vindt dat men vaart moet maken om niet achteraf dingen te moeten verplichten inzake fietspaden.

Er wordt aan herinnerd dat de burgers het verschil niet kennen tussen gemeentewegen en gewestwegen. Derhalve moet de aanleg van fietspaden harmonisch gebeuren.

De GFR's zijn al lang aangekondigd. Net zoals zijn collega, merkt hij dat er voorbij het kanaal niets meer is. Hij

Enfin, M. Hervé Doyen souhaite faire part du vélo-pooling qui a lieu à Jette, à l'école communale Aurore; cela fonctionne bien à l'entière satisfaction des parents.

M. Johan Demol est sidéré d'apprendre que le ministre veut encore augmenter la visibilité des vélos en ville. Pour lui, les vélos sont déjà beaucoup trop visibles sans marquage au sol, opération qui ne ferait qu'embêter les automobilistes.

Que se passerait-il s'il y avait beaucoup de vélos en ville? Il en veut pour preuve l'exemple non loin de son domicile où, autour d'une école alternative, il voit circuler une maman avec trois enfants sur sa bécane qui dévale une rue en pente. Qu'est-ce qui se passerait si une voiture prenait sa priorité perpendiculairement à cette voirie? Heureusement qu'il s'agit d'un quartier relativement tranquille. Ces parents, ces enfants sont inconscients du danger. Il ne faudrait quand même pas en arriver à interdire la voiture pour qu'ils prennent conscience du danger.

De manière générale, les aménagements cyclables sont inutilisables; il en veut pour preuve la piste cyclable au rond-point Schuman. A part quelqu'un de suicidaire, qui s'aventurerait à l'emprunter?

Le ministre souhaiterait-il en venir à la publicité qui est faite au Etats-Unis pour l'eau potable « In New York, spike is the king » dans laquelle on voit un cycliste qui gambade au-dessus des voitures. Inclure les vélos dans le trafic est une très mauvaise idée. Il faut prévoir des pistes cyclables tout à fait à part comme cela se fait aux Pays-Bas et à Anvers.

M. Mohamed Daïf estime que c'est une bonne chose de souhaiter promouvoir le vélo en Région bruxelloise. Il y avait des lacunes importantes dans la politique cycliste auparavant. Cependant, cette politique doit être menée avec intelligence et en concertation avec les communes en tenant compte des réalités existantes. Parfois, dans certaines voiries, il n'y a pas moyen de prévoir soit une bande, soit une piste cyclable car cela ne peut être fait au détriment des piétons, c'est-à-dire de la largeur du trottoir. Il faut veiller à la sécurité à la fois du piéton et du cycliste en se concertant avec les responsables communaux.

M. Mohamed Daïf signale que dans sa commune le plan de zone 30 est sur le point d'être finalisé ainsi que le plan communal de mobilité qui sera sous peu soumis à enquête publique. Il estime qu'il faut aller vite pour ne pas imposer les choses a posteriori en matière d'aménagement cyclable.

Et de rappeler que les citoyens ne connaissent pas la différence entre les voiries communales et régionales. Il faut dès lors que le développement des aménagements cyclables soit fait de manière harmonieuse.

Quant aux ICR, ils ont été annoncés depuis belle lurette. Comme son collègue, il constate le déficit en la matière au-

vindt het absurd dat er in een arme gemeente als de zijne wegen worden vernieuwd maar dat er geen GFR wordt aangelegd. Hij wenst dat er formele beslissingen worden genomen en worden uitgevoerd en dat men de gemeenten inlicht over het tijdspad opdat het niet bij beloften blijft.

Wat de schoolbusdienst betreft, zegt de heer Mohamed Daïf dat er voor de organisatie, de verzekeringen, de parkeerplaatsen in de scholen en openbare besturen, subsidies zouden moeten worden gegeven aan de gemeenten die iets doen. Zo ook zouden de gemeenten die fietspaden aanleggen op de gemeentewegen of andere initiatieven nemen als eerste voor subsidies van het Gewest in aanmerking moeten komen.

Hij wil, net zoals mevrouw De Pauw, weten of de minister doorgaat met de aanleg van de schoolomgevingen waarvoor zijn voorganger de aanzet heeft gegeven.

De heer Mohamed Daïf is verbaasd dat er onder de titel Fietsbrevet te lezen staat dat de fiets moet worden opgenomen in de basisopleiding van alle kinderen (zoals het zwemmen). Hij herinnert eraan dat dit niet tot de bevoegdheid van het Gewest maar van de Gemeenschappen behoort.

Mevrouw Adelheid Byttebier zegt dat Groen ! in het algemeen enthousiast is over het Fietsplan. Zij is ingenomen met het feit dat de commissieleden een gedachtewisseling houden over dat plan. Zij is blij dat de minister eraan denkt Brussel kandidaat te stellen voor Velo-City, in 2009. Het feit alleen al dat wordt meegedongen, toont aan dat men de geesten rijp wil maken voor de zachte mobiliteit. Zij meent dat een delegatie van de commissie dit jaar naar Dublin zou moeten gaan (Velo-City 2005) en er inspiratie opdoen om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest klaar te stomen voor 2009.

Tijdens de vorige zittingsperiode, heeft zij kunnen merken dat de regering de fiets gepromoot heeft maar dat de infrastructuur ontoereikend is gebleven.

Zij heeft goed begrepen dat extreem-rechts niet alleen de moslims wil weren van de lijsten maar ook de fietsers. Zij is anderzijds blij met de geestdrift van de rapporteur, de heer Hervé Doyen.

Zij is het er roerend mee eens dat er een task force voor de fiets uit de grond moet worden gestampt in het Bestuur voor Uitrustingen en Verplaatsingen.

Zij is ook verheugd over de belangrijke rol die de verenigingen hebben gespeeld bij het opstellen van het fietsplan dat een belangrijke bijdrage levert voor een zachtere en veiligere mobiliteit.

delà du canal. Il estime qu'il est absurde que dans sa commune, une commune pauvre, on aille rénover les voiries mais qu'il n'y ait pas d'ICR. Il souhaite que des décisions formelles soient prises et mises en exécution, et qu'on informe les communes du calendrier pour que ce ne soit pas uniquement un effet d'annonce.

En ce qui concerne le ramassage scolaire, M. Mohamed Daïf signale qu'au niveau de l'organisation, des assurances nécessaires, des emplacements de stationnement au sein des écoles et des administrations publiques, il faudrait prévoir les subsides pour encourager les communes qui s'en préoccupent. De même que les communes qui prévoient des pistes cyclables sur les voiries communales ou autres initiatives devraient être les premiers bénéficiaires des subsides de la Région.

Il se joint à Mme De Pauw pour savoir si le ministre va poursuivre l'aménagement des abords d'écoles entamées par son prédécesseur.

M. Mohamed Daïf est étonné de lire sous le titre « Brevet du cycliste » qu'il faut « introduire le vélo dans l'apprentissage de base de tous les enfants (comme la natation) ». Il rappelle que cela ne relève pas de la compétence de la Région mais bien des Communautés.

Mme Adelheid Byttebier signale que Groen ! est globalement enthousiaste au sujet de ce Plan directeur Vélo. Elle ne peut que se réjouir que les commissaires tiennent cet échange de vues au sujet du Plan directeur en ce jour. Elle se félicite que le ministre pense porter la candidature de Bruxelles comme candidat pour Velo-City en 2009, pour elle rien que le fait de l'inscrire est déjà une marque de volonté de changer les mentalités en faveur de la mobilité douce. Elle pense qu'une délégation de la commission devrait se rendre à Dublin cette année (Velo-City 2005) pour pouvoir en prendre de la bonne graine pour préparer la Région de Bruxelles-Capitale pour 2009.

Lors de la précédente législature, elle a pu constater que le gouvernement a promu le vélo en tant que tel mais que les infrastructures sont demeurées déficientes.

Elle a pris bonne note que l'extrême droite ne compte pas seulement exclure les musulmans de ses listes mais également les cyclistes. Elle se réjouit par contre de l'enthousiasme du rapporteur M. Hervé Doyen.

Elle est tout à fait d'accord qu'une Task force vélo soit créée pour renforcer l'équipe au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements.

Elle se réjouit également du rôle important qu'ont joué les associations dans la rédaction de ce Plan directeur Vélo qui est une contribution importante pour une mobilité plus douce et plus sûre.

Na het fietsplan grondig te hebben gelezen, heeft ook zij bepaalde bezwaren, kritiek en vragen.

De minister heeft het in zijn uiteenzetting gehad over het overleg met de burgemeesters van goede wil. Voor haar is dat te weinig. Er moeten meer gemeenten bij betrokken worden en de samenwerking tussen de gemeenten moet sterk verbeterd worden voor de aanleg van gewestelijke fietsroutes en voor de beperkte eenrichtingsstraten.

Inzake het foutparkeren, dat hinderlijk is voor fietsers, had de voorganger van de minister overleg gepleegd met het parket. Zal de minister hetzelfde doen ?

De verenigingen die aan het fietsplan hebben meegeerkt, worden daarin weliswaar voor het voetlicht gebracht, maar mevrouw Adelheid Byttebier merkt in het Plan niets over hun financiering.

Wordt er, met betrekking tot de gewestelijke fietscommissie, rekening gehouden met de beschikbaarheid van de afgevaardigden van de verenigingen ?

De minister geeft in zijn plan te kennen dat heden maar één percent van de mensen fietst. Mevrouw Adelheid Byttebier is verbaasd over dat cijfer want de verenigingen hebben andere tellingen gedaan en zijn tot twee en een half percent gekomen.

De minister preciseert dat hij zich gebaseerd heeft op cijfers van verenigingen.

Mevrouw Adelheid Byttebier is tot de ontdekking gekomen dat men zich in het plan gebaseerd heeft op de cijfers van FEBIAC (referentie 1999).

De minister herhaalt dat hij zich gebaseerd heeft op cijfers van verenigingen.

In verband met de vraag over de timing voor de fietspaden, heeft de minister geantwoord dat het daarvoor te vroeg is. De volksvertegenwoordigster vraagt dan tegen wanneer die kan worden verwacht.

In verband met de opstelvakken voor fietsers, is mevrouw Adelheid Byttebier verbaasd dat het nog tot 2009 zal duren vooraleer die op de grond geschilderd zullen worden terwijl dat van groot belang is voor de fietsers en de automobilisten die de fietsers zo beter zien.

Mevrouw Adelheid Byttebier wacht op de voorgestelde fietspaden en op de rode draad, onder andere in de Vooruitgangstraat. Zij hoopt dat de minister daarover weldra zal praten met de federale overheid.

In verband met de GFR's spoort mevrouw Adelheid Byttebier met de heer Hervé Doyen. Waarom zal de eerste ge-

La lecture approfondie du Plan directeur Vélo l'amène également à émettre certaines réserves, critiques ou questions.

Le ministre a évoqué dans son exposé la concertation avec les bourgmestres de bonne volonté. Pour elle, c'est trop peu. Il faut impliquer beaucoup plus les communes et améliorer fortement la collaboration des communes pour la réalisation des itinéraires cyclables régionaux et pour les SUL.

En matière de stationnement illicite qui peut grever le cycliste sur sa route, le prédécesseur du ministre s'était concerté avec le Parquet. Le ministre va-t-il en faire de même ?

Si les associations sont mises en exergue dans ce Plan directeur Vélo, auquel elles ont largement contribué, Mme Adelheid Byttebier ne voit rien dans le Plan qui prévoit leur financement.

En ce qui concerne la commission régionale vélo, est-il tenu compte de la disponibilité des représentants des associations ?

Le ministre, dans son Plan directeur, signale qu'aujourd'hui un pour cent des personnes se déplacent à vélo. Mme Adelheid Byttebier est étonnée de ce chiffre car des associations ont fait des comptages différents et sont arrivés à deux pour cent et demi.

Le ministre précise qu'il s'est basé sur des chiffres d'associations.

Mme Adelheid Byttebier a quant à elle découvert dans le Plan directeur qu'on s'est basé sur les chiffres de la FEBIAC (référence 1999) pour en arriver à ce chiffre.

Le ministre répète qu'il s'est basé sur des chiffres d'associations.

A la question relative au timing pour les pistes cyclables, le ministre a répondu qu'il était trop tôt pour le définir. Quand peut-on espérer avoir ce timing, demande la députée ?

Au sujet des sas pour vélos, Mme Adelheid Byttebier est étonnée de voir qu'il faudra attendre 2009 pour peindre un peu le sol pour apposer ces sas alors qu'il s'agit d'un paramètre très important pour les cyclistes et les automobilistes qui voient ainsi mieux les cyclistes.

Mme Adelheid Byttebier attend les bandes cyclables suggérées et le fil rouge entre autres rue du Progrès. Elle espère que le ministre s'en entretiendra très prochainement avec le Fédéral.

En ce qui concerne les ICR, Mme Adelheid Byttebier rejoint M. Hervé Doyen : pourquoi doit-on attendre 2009

westelijke fietsroute er pas in 2009 liggen, aan de andere kant van het kanaal ? Volgens haar, popelt iedereen van ongeduld om gebruik te kunnen maken van route nr. 9 naar het AZ VUB dat de minister beter wil bedienen met het openbaar vervoer. Dat moet ook kunnen met een intermodaal middel, te weten de fiets. Waarom nog wachten tot in 2009 terwijl alle gemeentelijke bewindslieden er klaar voor lijken ?

In verband met de fiets en het openbaar vervoer, vraagt mevrouw Adelheid Byttebier zich af waarom er een proefproject nodig is om een fietsgoot te maken in de metrostations aan de Naamse Poort en de Troonstraat ?

Om die intermodaliteit tussen de fiets en het openbaar vervoer te benadrukken, is de minister van plan om vier fietspunten te installeren, waaronder een aan het Zuidstation. Mevrouw Adelheid Byttebier zou willen weten wanneer dat punt er eindelijk zal komen in het Zuidstation en waar de drie andere zullen komen.

Wat de fietsstallingen betreft, heeft de volksvertegenwoordigster de minister horen antwoorden dat daaraan gewerkt wordt. Wat zal hij echter op korte termijn doen ?

De straten met beperkt eenrichtingsverkeer zijn volgens mevrouw Adelheid Byttebier het zwakke punt van het Plan, waaruit blijkt dat er te weinig overleg is met de gemeenten die terzake in overtreding zijn want die straten dienden tegen 1 juli 2004 klaar te zijn.

Mevrouw Adelheid Byttebier wil, wat de verkeersveiligheid betreft, onderstrepen dat het niet alleen om ongevallen gaat maar ook om een gebrekkig onderhoud van de wegen en foutparkeren.

Zij wil ook weten wat de minister denkt over het register van ongevallen met gewonden.

Wat de toekenning van brevetten en de fietspooling voor de scholen betreft, gaat het vandaag over twintig scholen en de minister wil er vijfendertig. Wat is de planning ?

Mevrouw Adelheid Byttebier is het eens met haar collega's : men dient te zorgen voor fietsstallingen binnen de scholen.

De samenwerking met het parket moet ook versterkt worden.

Wat de gewestelijke fietscommissie betreft, wil zij weten wie voorzitter wordt : het gaat over een belangrijke functie.

Zij is verbaasd in het fietsplan te lezen dat na Pasen een colloquium georganiseerd zal worden, hoewel het fietsplan pas vandaag in de parlementaire commissie aan bod komt.

pour voir le premier itinéraire cyclable régional de l'autre côté du canal ? Selon elle, tout le monde est impatient de voir réalisé l'itinéraire n° 9 en lien avec l'AZ-VUB que le ministre veut atteindre mieux en transports en commun. Il faut également pouvoir l'atteindre par un moyen intermodal : le vélo. Pourquoi doit-on attendre 2009 alors que tous les responsables communaux semblent être prêts ?

En ce qui concerne le vélo et le transport public, Mme Adelheid Byttebier se demande pourquoi il faut un projet-pilote pour essayer une goulotte à vélos aux stations de métro Porte de Namur et Trône ?

Pour accentuer cette intermodalité vélo-transport public, le ministre compte installer quatre points vélo en ville dont celui de la gare du Midi. Mme Adelheid Byttebier souhaiterait savoir quand celui de la gare du Midi va enfin voir le jour et où seront localisés les trois autres.

Au niveau des stationnements vélos, la députée a entendu le ministre répondre qu'il y travaillait. Mais que va-t-il faire à court terme ?

Quant aux SUL, pour Mme Adelheid Byttebier c'est le point faible du Plan qui met en exergue le manque de concertation avec les communes qui sont en infraction en la matière car les SUL devaient être instaurés pour le 1^{er} juillet 2004.

Au chapitre sécurité routière, Mme Adelheid Byttebier tient à souligner qu'il ne s'agit pas seulement des accidents mais également du manque d'entretien des routes, des stationnements illicites.

Elle souhaite également savoir comment le ministre apprécie le registre d'accidents avec blessés.

En ce qui concerne l'octroi de brevets et le vélopooling pour les écoles, il touche aujourd'hui vingt écoles et le ministre va vers trente-cinq écoles. Quel est le planning ?

Mme Adelheid Byttebier est d'accord avec ses collègues : il faut prévoir des stationnements pour les vélos au sein des écoles.

Il faut également renforcer la collaboration avec le Parquet.

En ce qui concerne la commission régionale vélo, elle souhaite savoir qui va la présider; il s'agit là d'une fonction importante.

Elle est étonnée d'apprendre dans le Plan directeur Vélo qu'un colloque va être organisé après Pâques, alors que le Plan directeur Vélo est seulement examiné en ce jour en commission parlementaire.

Wat de politiebrigades betreft, waarvoor een subsidie van 150.000 euro uitgetrokken wordt, wil ze weten of dat bedrag naar de politiezones of naar de gemeenten gaat ?

Zij zegt tot slot weer eens dat de referentie van 1999 die de minister gekozen heeft – 1 % van de verplaatsingen met de fiets – haar echt stoort omdat de toestand sindsdien verbeterd is.

Mevrouw Danielle Caron bedankt de minister voor zijn fietsplan. Zij wil vier punten te berde brengen.

Het eerste heeft betrekking op de omgeving van de fietspaden waar tal van verkeersborden geplaatst worden. Zij geeft als voorbeeld de Wetstraat die geen ideale weg is voor een fietspad omdat er tal van verkeersborden staan. Waarom de verkeersborden niet aanbrengen op de gevels ?

Een tweede probleem dat zij wil aansnijden is het grote hoogteverschil tussen de straat en de trottoirs die de fietsers soms moeten overwinnen. Mevrouw Danielle Caron zou verschillende gewestwegen als voorbeeld kunnen geven. Kan men putten uit de elf miljoen euro om die aanpassingen te bevorderen ?

De minister heeft het gehad over de grote onderneming die zich zopas in het Hoofdstedelijk Gewest gevestigd heeft en die gratis fietsen ter beschikking gesteld heeft van haar werknemers die daarom vroegen. Kan men hetzelfde niet doen voor de politieagenten ? Mevrouw Danielle Caron vindt het van essentieel belang dat er politieagenten op de fiets sociale controle zouden uitoefenen. Zij kunnen veel sneller optreden in geval van diefstal van een fiets, niet naleving van het verkeersreglement door autobestuurders en fietsers. De controle is eenvoudiger wanneer men zich op dezelfde wijze verplaatst, men heeft beschikt over een betere observatiepost dan in de wagen.

Wat de intermodaliteit fiets-openbaar vervoer betreft, blijft de volksvertegenwoordigster ervan overtuigd dat de intermodaliteit een heikele kwestie zal blijven zolang de fietsen niet mogen worden meegenomen in alle vormen van openbaar vervoer – of het nu gaat over de bus, de tram, de metro of de trein – en er geen uniformiteit is. Zij meent dat die intermodaliteit steeds gemakkelijker uitvoerbaar wordt, omdat de fietsen alsmaar minder plaats innemen.

Net zoals haar collega's, maakt zij zich zorgen over de fietsstallingen in de nieuwe gebouwen : kan men niet zorgen voor een fietslokaal, zoals aan de Belgische kust ? Men moet zorgen voor private en openbare fietslokalen.

Mevrouw Els Ampe vindt het fietsplan ambitieus, maar er is te weinig overleg met de gemeenten over de aanleg op de gemeentelijke en de gewestwegen.

Volgens haar, mag men het autoverkeer niet hinderen, hoewel men dat toch doet wanneer men de fietsinfrastruc-

Quant aux brigades de policiers pour lesquels un subside de 150.000 euros est prévu, celui-ci va-t-il être versé aux zones de police ou aux communes ?

Elle conclut en réitérant que la référence choisie par le ministre de 1999 – 1 % de déplacements à vélo – la dérange réellement parce que depuis lors, les choses se sont améliorées.

Mme Danielle Caron remercie le ministre pour son Plan directeur Vélo. Elle souhaite aborder quatre points.

Le premier vise les alentours des pistes cyclables qui sont toujours fleuris de moult panneaux de signalisation. Elle cite le cas de la rue de la Loi, lieu qui n'est pas idéal pour avoir placé une piste cyclable, avec ses multiples panneaux. Pourquoi ne pourrait-on envisager d'apposer les panneaux de signalisation aux façades ?

Un second problème qu'elle souhaite évoquer est la grande dénivellation entre la voirie et les trottoirs que les cyclistes doivent parfois franchir. Mme Danielle Caron pourrait citer plusieurs voiries régionales où c'est le cas. Peut-on puiser dans les onze millions d'euros prévus pour encourager ces aménagements ?

Le ministre a évoqué la grande entreprise qui vient de s'implanter en Région bruxelloise et qui a offert des vélos gratuitement à ses employés qui le souhaitaient. Ne pourrait-on en faire de même pour les policiers ? Mme Danielle Caron estime qu'il est essentiel qu'on ait des policiers à vélo qui exercent un contrôle social direct et qui peuvent intervenir beaucoup plus rapidement en cas de vol de vélo, de non respect du Code de la Route par les automobilistes, mais également par les cyclistes. Le contrôle est plus aisé quand on se déplace par le même mode de transport, meilleur poste d'observation du terrain que la voiture.

Enfin, en ce qui concerne l'intermodalité vélo-transports en commun, la députée reste convaincue que tant que les vélos ne pourront rentrer dans tous les modes de transport public – que ce soient les bus, les trams, le métro ou les trains – l'intermodalité sera difficile parce que non uniforme. Elle pense que cette intermodalité est de plus en plus aisée car les vélos sont de plus en plus compacts.

Enfin, comme ses collègues, elle est préoccupée par les stationnements vélo dans les nouvelles constructions; ne pourrait-on prévoir systématiquement un local vélo comme cela se fait à la côte belge ? Il faut prévoir des locaux privés et publics pour les vélos.

Mme Els Ampe estime que le Plan directeur Vélo est très ambitieux mais qu'il y a bien trop peu de concertation avec les communes pour les aménagements dans les voiries communales et régionales.

Selon elle, on ne peut enfreindre le trafic automobile alors que si on multiplie les infrastructures pour les cy-

tuur uitbreidt. Zij stelt vast dat het doorgaand verkeer toeneemt op de plaatsen waar fietsen tegen het eenrichtingsverkeer mogen inrijden. Zou men niet beter fietspaden aanleggen langs meer residentiële en bredere wegen in meer open wijken ?

Zij is er niet van overtuigd dat een fietspad aangelegd moet worden langs de Charles Woestelaan, die niet erg breed is.

Zij is benieuwd naar de telling van het aantal fietsers in de Wetstraat. Zij meent dat het profiel van de Brusselaars anders is dan het profiel van de Vlamingen die een vlakker Gewest hebben. In ieder geval, moet men weten dat in Vlaanderen gezegd wordt dat de fiets iets is voor Hollanders.

Wat de intermodaliteit met het openbaar vervoer betreft, is er een probleem omdat men in bepaalde stations van de NMBS mag afstappen met fietsen maar niet instappen in de trein.

Zij vindt het eigenaardig dat een bedrag van 800.000 euro besteed wordt aan de fietsbrevetten. Gaat het om personeelskosten, de uitgave van een handleiding ?

De fietsbrigades vindt zij een goed idee.

Zij vindt, algemeen gesproken, dat een begroting van elf miljoen euro, te weten ongeveer 500 miljoen oude Belgische frank, voor één jaar te veel is voor de fiets. Wat zal er in het vademecum van de minister staan ?

Zij begrijpt dat de minister ambitieus is op het vlak van de fietsverplaatsingen, maar hij zou veel ambitieuzer moeten zijn op het vlak van het overleg met de gemeenten.

De heer Joseph Parmentier zal het kort houden, gelet op de vorige betogen. Hij is het er helemaal mee eens dat het imago van de fiets veranderd moet worden, omdat de fiets al te vaak als het verplaatsingsmiddel van de armen beschouwd wordt. Hij vindt het goed dat de minister streeft naar 10 % van de verplaatsingen met de fiets in 2010. Zijn fractie steunt dat.

Een punt houdt het lid bezig : de minister voorziet in een meerjarenplan voor de uitbouw van de infrastructuur. Wat zijn de begrotingen voor 2006, 2007 en 2008 ? Wat zijn de garanties voor de uitvoering van het Plan op lange termijn ?

De heer Joseph Parmentier onderstreept het sociale aspect van de uitbreiding van de verplaatsingen met de fiets, omdat die voor een leuke sfeer zorgen en de sociale economie een duwtje in de rug geven (onder andere door de fietspunten).

clistes, ce sera le cas. Elle constate déjà que là où il y a des SUL, le trafic de transit augmente. Ne devrait-on pas prévoir les pistes cyclables le long des voiries plus résidentielles dans les quartiers plus aérés, dans les avenues plus larges ?

Elle n'est pas convaincue qu'il faille introduire une piste cyclable à l'avenue Charles Woeste, qui n'est pas très large.

Elle serait curieuse d'examiner des comptages de cyclistes rue de la Loi. Elle pense que le profil des Bruxellois est différent du profil des Flamands qui ont une région plus plane. De toute manière, il faut savoir qu'en Flandre on raconte que le vélo c'est pour les Hollandais.

En ce qui concerne l'intermodalité avec le transport public, celle qui existe pose problème dans la mesure où dans certaines stations SNCB on peut descendre avec des vélos mais on ne peut pas monter dans le train.

Elle s'étonne de voir une somme de huit cent mille euros allouée pour les brevets de cyclistes. Cela représente-t-il des frais de personnel, la réalisation d'un manuel ?

En ce qui concerne les brigades de police à vélo, elle estime que c'est une bonne idée.

Globalement, elle estime que le budget de onze millions d'euros, c'est-à-dire de plus ou moins 500 millions d'anciens francs belges, pour un an est bien trop important pour le vélo. Quel sera le contenu du Vade-Mecum que le ministre compte élaborer ?

Si elle peut comprendre que le ministre veuille être ambitieux en matière de déplacements cyclistes, il devrait être beaucoup plus ambitieux quant à la concertation avec les communes.

M. Joseph Parmentier sera très succinct étant donné les nombreuses interventions précédentes. Il est tout à fait d'accord qu'il faut changer l'image du vélo qui est perçu trop souvent comme le moyen de déplacement réservé aux pauvres. Il estime que l'ambition du ministre d'arriver à dix pour cent de déplacements mécanisés à vélo en 2010 est une bonne chose. Son groupe le soutient.

Un point l'interpelle : le ministre prévoit un plan pluriannuel pour le développement des infrastructures. Quels sont les budgets prévus en 2006, 2007 et 2008 ? Quelles sont les garanties de réalisation que ce plan apporte à long terme ?

M. Joseph Parmentier souligne l'aspect social du développement des déplacements à vélo dans la mesure où cela augmente la convivialité et que cela favorise le développement de l'économie sociale (entre autres par le biais de points vélos).

Hij heeft goed genoteerd dat 37 % van de Brusselse gezinnen een fiets hebben. Men zou dat echter moeten uitbreiden tot alle leeftijdscategorieën. De fiets is immers niet het voorrecht van jongeren of linkse intellectuelen. Misschien kan de minister een promotiecampagne voeren bij de jonge dynamische kaders. Hij is ervan overtuigd dat men niet alleen aan kust maar ook in Brussel kan fietsen. In zijn wijk, heeft iedereen een fiets, maar meestal staat die ... aan de Belgische kust.

Mevrouw Nathalie Gilson wil een recht van antwoord omdat zij de indruk heeft dat haar collega's en de minister haar bestempelen als iemand die tegen de fiets is.

Zij wil eraan herinneren dat zij, als schepen van Elsene, toch het een en het ander gedaan heeft voor de fiets, met name door de vereniging Pro-Vélo subsidies te geven.

Zij staat versted te horen dat de minister niet kan zeggen hoeveel gewestelijke kruispunten van fietsvakken voorzien zijn. Dat gebrek aan informatie zegt volgens haar genoeg.

De minister wijst erop dat mevrouw Nathalie Gilson vond dat er geen geld genoeg was voor de fiets en dat mevrouw Els Ampe stelt dat de begroting van elf miljoen euro voor 2005 te ruim is. De minister wil de heer Joseph Parmentier geruststellen : er komt een soortgelijke begroting ook voor de volgende jaren.

De minister geeft toe dat een likje verf voor de fietsvakken aan de kruispunten geen moeite kost, maar het moet buiten de spits gebeuren. In het Plan, wou hij voorzichtig zijn, maar hij vindt ook dat tegen 2005 alle gewestelijke kruispunten daarvan voorzien zouden moeten zijn.

Wat de veiligheid betreft, is de minister het eens met de heer Hervé Doyen. Het gebeurt dat fietsers de verkeersregels aan hun laars lappen, maar hij heeft toch nog nooit een fiets gezien die een wagen omverrijdt. Men moet dus de stommiteiten van de fietsers met een korreltje zout nemen.

Mevrouw Nathalie Gilson herinnert eraan dat enkel de fietsers zelf gevaar lopen ...

Mevrouw Danielle Caron wijst erop dat ook de voetgangers gevaar lopen ...

Wat diefstal van fietsen betreft, meent de minister dat men het graveren van de fietsen moet aanmoedigen. De verzekeringsmaatschappijen geven sneller een vergoeding wanneer de fiets gegraveerd is.

Wat de fietsstallingen in de scholen betreft, is de minister overtuigd van het belang ervan ; men moet eens kijken of dat subsidieerbaar is, aangezien dat een gemeenschapsbevoegdheid is.

Il a bien enregistré que trente-sept pour cent des ménages bruxellois ont un vélo. Cependant, il faudrait étendre cela à toutes les catégories d'âge. Le vélo n'est en effet pas l'apanage des jeunes ou des intellectuels de gauche. Peut-être que le ministre pourrait mener une campagne de promotion auprès des jeunes cadres dynamiques. Il est convaincu que, si on peut faire du vélo à la côte, on peut en faire à Bruxelles. Dans son quartier, tout le monde a un vélo mais en général il est stationné ... à la côte belge.

Mme Nathalie Gilson demande un droit de réponse parce qu'elle a eu l'impression d'avoir été qualifiée d'anti-vélo par ses collègues et par le ministre.

Elle tient à rappeler que quand elle était échevine à Ixelles, elle a pas mal œuvré pour le vélo, notamment en subsidiant l'association Pro-Vélo.

Elle est sidérée d'apprendre que le ministre ne peut communiquer le nombre de sas vélo installés aux carrefours des voiries régionales. Pour elle, cette lacune est significative.

Le ministre relève que Mme Nathalie Gilson avait estimé qu'il n'y avait pas assez d'argent pour le vélo et que Mme Els Ampe qualifie le budget de onze millions d'euros pour 2005 de plantureux. Le ministre tient à rassurer M. Joseph Parmentier : un budget similaire sera prévu dans les années à venir.

Le ministre reconnaît que donner un coup de peinture pour installer des sas aux carrefours n'est pas difficile en soi mais doit être fait en dehors des heures de pointe et de la densité du trafic. Dans le Plan directeur, il a souhaité être prudent mais il lui semble, en effet, qu'en 2005, tous les carrefours régionaux devraient pouvoir être aménagés en ce sens.

Au niveau sécurité, le ministre partage l'avis de M. Hervé Doyen. Même si parfois des cyclistes roulent de manière anarchique, il n'a pas encore rencontré un vélo qui a renversé une automobile. Il faut dès lors relativiser les impairs commis par les cyclistes.

Mme Nathalie Gilson rappelle que le danger est pour les cyclistes eux-mêmes ...

Mme Danielle Caron, quant à elle, relève que l'insécurité touche aussi les piétons ...

En ce qui concerne le vol des bécanes, le ministre pense qu'il faut promouvoir le tatouage des vélos qui permet un remboursement plus facile par les compagnies d'assurance lorsqu'on a une immatriculation du vélo.

En ce qui concerne le stationnement des vélos dans les écoles, le ministre en mesure toute l'importance; il faut cependant voir si c'est subsidiable étant donné la compétence communautaire.

De minister onthoudt zich van een antwoord aan de heer Johan Demol. Zijn hersenspinsels slaan nergens op, maar dat is natuurlijk het handelsmerk van het Vlaams Belang ...

Inzake veiligheid, geven Pro-Vélo en Gracq reeds lessen in de scholen. Iedereen moet uitkijken.

De heer Daïf heeft gelijk als hij ijvert voor een beter overleg met de gemeenten. Dat is de reden waarom de minister het BUV wil hervormen en een fietsmanager wil aanstellen die de doorgevoerde of door te voeren aanpassingen in de gemeenten volgt.

Hij herinnert eraan dat het verkrijgen van een fietsbrevet geen verplichting is.

De minister erkent dat hij vaart wou zetten achter zijn fietsplan zonder te overdrijven met het overleg met de gemeenten. Hij zal zeker niet alleen met de enthousiaste burgemeesters samenwerken.

Wat de gewestelijke fietsroutes betreft, herinnert de minister eraan dat slechts weinig routes door een enkele gemeente gaan en dat het overleg altijd lang en moeizaam is. Ook op dat vlak moet de manager de zaken vergemakkelijken.

Wat het parket betreft, herinnert de minister aan de scheiding der machten. Er wordt evenwel overlegd met het parket over de plaatsing van camera's.

De minister stelt mevrouw Adelheid Byttebier gerust : de verenigingen blijven dezelfde financiering krijgen.

Wat de verwezenlijking van fietsroute nr. 9 betreft, zullen er stukken uitgevoerd worden, maar voor andere stukken moet een planning opgemaakt worden.

Mevrouw Adelheid Byttebier vraagt of dat betekent dat de minister in 2005 zal beginnen.

De minister antwoordt de komende maanden, misschien zelfs in het begin van volgend jaar.

De plaatsing van fietsgoten in de stations van het openbaar vervoer moet concreet gestalte krijgen en er moet proefgedraaid worden.

Wat de tegenkanting van de MIVB betreft om de fiets op het openbaar vervoer toe te laten, meent de minister dat de fietspas van 15 euro inderdaad ontradend werkt.

De fietspunten zijn gepland in het Noordstation, het Zuidstation, het Centraal Station, het Leopoldstation of Schuman, alsook bij verschillende grote verkeersknooppunten van het openbaar vervoer, zoals Simonis.

A M. Johan Demol, le ministre s'abstiendra de répondre. Ses élucubrations étaient un non-sens, ce à quoi le Vlaams Belang est accoutumé.

En matière de sécurité, Pro-Vélo et le Gracq donnent déjà des cours au sein des écoles. Tout le monde doit être vigilant.

M. Daïf a raison de mettre l'accent sur la meilleure concertation avec les communes. C'est bien la raison pour laquelle le ministre veut réformer l'AED et introduire un manager vélo qui suivra les aménagements apportés ou à apporter dans les communes.

Il rappelle que l'obtention du brevet cycliste n'est pas une obligation.

Le ministre reconnaît qu'il a souhaité aller de l'avant avec son Plan directeur Vélo sans pousser au-delà la concertation avec les communes. Certes, il ne se bornera pas à travailler uniquement avec les bourgmestres enthousiastes.

En ce qui concerne la réalisation des ICR, le ministre rappelle que peu d'ICR passent dans une seule commune et que les concertations sont toujours longues et difficiles. Là aussi, le manager devrait rendre les choses plus aisées.

En ce qui concerne le Parquet, le ministre rappelle la séparation des pouvoirs; une concertation est néanmoins entreprise avec le Parquet pour le placement de caméras.

Le ministre rassure Mme Adelheid Byttebier : les associations recevront le même financement qu'auparavant.

En ce qui concerne la réalisation de l'ICR 9; des parties seront réalisées très prochainement, mais certaines parties doivent être planifiées.

Mme Adelheid Byttebier demande si cela veut dire que le ministre va commencer en 2005.

Le ministre répond dans les mois à venir, peut-être en début de l'année prochaine.

Le placement de goulottes dans les stations de transports en commun doit être concrétisé et des essais doivent en effet être effectués.

Quant à l'élément dissuasif introduit par la STIB pour emprunter les transports en commun avec le vélo, le ministre estime que le pass vélo à quinze euros est dissuasif.

Les points vélos sont envisagés à la gare du Nord, du Midi, à la gare centrale et à Léopold ou à Schuman, ainsi que dans plusieurs grands noeuds de transport en commun, comme par exemple à Simonis..

De fietsen zullen voor een prijsje gehuurd kunnen worden of zelfs gratis zijn. De minister zal onderhandelen met sponsors die bereid zijn fietsen ter beschikking te stellen als de gewenste reclame op de tweewielers aangebracht wordt.

De minister herinnert eraan dat gemeenten niet gestraft worden als het beperkt eenrichtingsverkeer er niet komt.

De minister is het ermee eens dat de fietscommissie dynamischer moet worden. Dat punt zal aan bod komen samen met de hervorming van het BUV. Daar is niet veel geld voor nodig.

Het colloquium na Pasen is gericht tot de gemeentelijke ambtenaren en de mobiliteitsadviseurs, die zullen onderzoeken hoe het fietsplan zo soepel mogelijk op lokaal vlak uitgevoerd kan worden.

De 150.000 euro voor de fietsbrigades zullen via de gemeenten aan de politiezones toegekend worden.

Aangezien er 4.500 politieagenten in Brussel zijn, is het niet mogelijk om elke agent een fiets te geven.

Mevrouw Danielle Caron denkt dat sommige agenten met hun eigen fiets rijden.

Als zij dat willen doen, kan niemand zich daartegen verzetten, meent de minister.

De plaatsing van verkeersborden om fietspaden aan te geven op de gevels van de huizen is volgens de minister verboden.

De borden van de trottoirs zullen aangepast worden in het kader van het voetgangersplan.

De minister wenst alle commissieleden gerust te stellen: een ruimer overleg met de gemeenten zal tot stand komen. Wat de doortocht van fietsen in enge straten betreft, is de minister het eens met wat gezegd is, maar hij meent dat, om de zichtbaarheid van de fietsen in de stad te verbeteren, men ze ook moeten laten rijden op de grote gewestwegen en verbindingswegen tussen de wijken. Op de grote gewestwegen, kan men overwegen om de fietsen op de busstroken te laten rijden. Brussel is geen vlakke stad, maar de fiets kan overal ingezet worden, behalve door de grootouders.

Het vademecum zal een aantal praktische aanbevelingen bevatten, zoals over de wegbedekking, om bepaalde gemeenten van het idee af te brengen om kasseien te leggen, enzovoort.

Mevrouw Els Ampe vraagt of men niet kan overwegen om het vademecum op de website van het BUV te plaatsen om besparingen te doen.

Les vélos seront loués à un prix faible ou seront gratuits. Le ministre va entamer les négociations avec les sponsors qui acceptent de s'impliquer en mettant des vélos à disposition si ceux-ci ont les publicités souhaitées apposées sur les cycles.

Le ministre rappelle qu'il n'y a pas de sanction envers les pouvoirs communaux si les SUL ne sont pas réalisés.

Le ministre est d'accord que la commission vélo doit être dynamisée; ce point sera abordé en même temps que la réforme de l'AED. Pour cela, il ne faut pas beaucoup d'argent.

Le colloque organisé après Pâques vise les fonctionnaires communaux et les conseillers en mobilité qui examineront comment le Plan directeur Vélo peut être mis en œuvre de la manière la plus souple au niveau local.

Quant aux cent cinquante mille euros pour les brigades cyclistes, elles sont octroyées aux zones de police via les communes.

Etant donné qu'il y a quatre mille cinq cents policiers à Bruxelles, il ne serait pas envisageable d'octroyer un vélo à chaque policier.

Mme Danielle Caron pense que des policiers utilisent leur propre vélo.

Si tel est leur choix, personne ne peut s'y opposer, estime le ministre.

En ce qui concerne le placement des signalisations de pistes cyclables sur les façades des maisons, selon le ministre, cela est interdit.

Quant aux bordures de trottoirs, celles-ci seront aménagées dans le cadre de l'élaboration du Plan Piétons.

Le ministre tient à rassurer tous les commissaires: une plus grande concertation avec les communes verra le jour. Quant au passage des vélos dans les petites rues, le ministre n'a aucun problème, mais il pense que pour augmenter la visibilité du vélo en ville, il faut aussi les laisser circuler sur les grandes voiries régionales et inter-quartiers. Sur les grandes voiries régionales, on pourrait envisager de laisser passer les cyclistes sur les bandes bus. Bruxelles n'est pas une ville plane mais le vélo est tout à fait empruntable partout sauf par les grands-parents.

Le Vade-Mecum contiendra une série de conseils pratiques tels que le revêtement des voiries pour dissuader certaines communes d'utiliser des pavés, etc.

Mme Els Ampe demande si on ne pourrait pas envisager de distribuer le Vade-Mecum via le site internet de l'Administration en vue de réaliser des économies.

De minister kan zich niet beperken tot die vorm van communicatie, die niet voor iedereen toegankelijk is.

De subsidiëring voor de verenigingen hebben betrekking op de pooling georganiseerd in de scholen, de opleidingen verstrekt door de verenigingen ..., in grote lijnen de steun aan de verenigingen om het fietsgebruik in de stad te bevorderen.

Mevrouw Els Ampe verzoekt de minister om het geld niet te verkwisten.

De minister bedankt de volksvertegenwoordigers voor hun steun en hun diepgaand onderzoek van het fietsplan. Hij blijft ervan overtuigd dat, om het mobiliteitsprobleem in Brussel op te lossen, het aandeel van de fiets in de verplaatsingen van 5 tot 10 km fors verhoogd moet worden.

Mevrouw Céline Delforge wijst erop dat inzake sensibilisering van politieagenten op de fiets, de minister niet erg spraakzaam geweest is. Hij heeft niks gezegd over de fietsstallingen in de gebouwen en in de nieuwe constructies, en ook niet in de bestaande gebouwen. Ze herinnert eraan dat het van fundamenteel belang is om over die pistes na te denken, ook met haar collega's.

De minister verwijst naar wat hij eerder gezegd heeft over de agenten op de fiets en de fietsstallingen in de nieuwe woningen.

De Rapporteur,

Hervé DOYEN

De Voorzitter,

Willem DRAPS

Le ministre ne peut se borner à ce type de communication non accessible à tous.

En ce qui concerne les subventions aux associations, celles-ci visent le pooling organisé au sein des écoles, les formations organisées par les associations, ..., en gros le soutien aux associations pour promouvoir le vélo en ville.

Mme Els Ampe invite le ministre à ne pas jeter l'argent par les fenêtres.

Enfin, le ministre remercie les députés pour leur soutien, pour l'examen approfondi du Plan directeur Vélo. Il demeure persuadé que pour résoudre le problème de mobilité à Bruxelles, on doit fortement augmenter la part du vélo dans les déplacements de 5 à 10 km.

Mme Céline Delforge tient à relever qu'en matière de sensibilisation des policiers à vélo, le ministre n'a pas été volubile. Il ne s'est pas non plus prononcé sur les parkings vélos dans les immeubles et nouvelles constructions ainsi que dans les bâtiments existants. Elle rappelle qu'il est fondamental de réfléchir à ces pistes-là également avec ses collègues.

Le ministre renvoie à ce qu'il a dit précédemment concernant les policiers à vélo et les parkings vélos dans les nouvelles habitations.

Le Rapporteur,

Hervé DOYEN

Le Président,

Willem DRAPS

