

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

10 JUNI 2008

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'aménagement
d'un réseau express régional pour cyclistes
entre les communes de la périphérie et
Bruxelles**

(déposée par Mme Adelheid BYTTEBIER (N))

Développements

La mobilité est un des enjeux majeurs de la prochaine décennie à Bruxelles en raison de l'engorgement progressif des artères de la ville, de l'augmentation continue du nombre de voitures personnelles et des files quasi structurelles aux entrées et sorties de la ville dues aux navetteurs. Il devient dès lors évident que la voiture n'est plus le meilleur moyen pour se rendre en ville et s'y déplacer. Malgré cela, de nombreuses personnes peuvent difficilement s'en passer, ce cocon protecteur est devenu une partie intégrante de leur vie.

Bruxelles Mobilité (l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale) prévoit une écrasante domination de la voiture dans la zone RER d'ici 2015 :

« En 2015, un véritable anneau de congestion entoure la Région. En dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, la congestion est généralisée sur la Zone RER. Tous les accès ainsi que le « ring est » sont saturés. (...) La congestion du trafic incitera les automobilistes à utiliser les voiries locales. Mais le report du trafic y sera très pénalisant :

- les distances parcourues y augmenteront de 14 % en moyenne;
- les temps de parcours de 131 %;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

10 JUNI 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de aanleg van
een gewestelijk expresnet voor de fietser
tussen de gemeenten uit de rand en
Brussel**

(ingediend door mevrouw Adelheid BYTTEBIER (N))

Toelichting

Het komende decennium wordt mobiliteit één van de grote uitdagingen van Brussel. Steeds meer slibben de wegen dicht, het aantal personenwagens blijft groeien, pendelaars veroorzaken structurele files op de in- en uitvalswegen van de stad. Daardoor groeit het besef dat de wagen niet langer het ideale middel is om zich naar en in de stad te verplaatsen. Ondanks alles kunnen veel mensen zich moeilijk losmaken van de wagen, die veilige kooi die in het leven van velen essentieel geworden is.

Mobiel Brussel (het Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) voorziet een verpletterende overheersing van de wagen in de GEN-zone tegen 2015 :

« In 2015 wordt het Gewest ingesloten door een echte ring van files. Buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verspreidt het fileprobleem zich over de hele GEN-zone. Alle toegangswegen alsook de oostelijke Ring zijn verzadigd. (...) De files zullen de automobilisten ertoe aanzetten om meer lokale wegen te gebruiken. Maar deze verkeersverschuiving zal erg gunstig zijn :

- de afgelegde afstand zal hierdoor met gemiddeld 14 % toenemen,
- de reisduur zal met 131 % toenemen,

- la vitesse moyenne sera réduite de moitié, passant de 21 à 10 km/h;
- la consommation de carburant augmentera de 33 %. » ⁽¹⁾.

Des dizaines de milliers de navetteurs circulent quotidiennement entre Bruxelles et leur domicile en périphérie. Dans le meilleur des cas, ils utilisent les transports en commun mais très souvent ils effectuent ces déplacements domicile-travail en voiture.

Tous les jours, 135.000 habitants ⁽²⁾ des communes du Brabant flamand et 48.500 habitants ⁽³⁾ du Brabant wallon font la navette entre leur domicile et leur lieu de travail à Bruxelles.

Il suffit d'un coup d'oeil sur les embouteillages de la rue de la Loi vers le centre-ville pour remarquer que l'immense majorité des voitures ne compte qu'un ou deux passagers.

Cela provoque une perte de temps précieuse, du stress chez les travailleurs, un grand gaspillage d'essence et de diesel, un trafic urbain insupportable, le besoin d'un grand nombre d'emplacements de stationnement, des émissions de CO₂ élevées, des pics d'ozone nocifs, un smog dangereux et des concentrations de particules fines. Une recherche fédérale effectuée récemment par le VITO, l'UCL et de la VUB ⁽⁴⁾ a démontré que la concentration en particules fines nocives dans une voiture sur l'autoroute est supérieure à celle respirée par un cycliste rue de la Loi. Dans ce cas, les cyclistes sont donc mieux lotis que les automobilistes.

Au vu des distances parcourues, la voiture n'est pas l'unique solution. La distance moyenne entre la plupart des centres des communes de la périphérie – comme Beersel, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek, Asse, Meise et Grimbergen, Vilvorde, Machelen, Zaventem, Tervuren, Overijse, Hoeilaart,... – et le centre de Bruxelles oscille entre 8 et 15 kilomètres. Les distances ne sont pas non plus tellement grandes au départ du Brabant wallon : Waterloo, La Hulpe, Rixensart et Braine-l'Alleud, par exemple, se situent à moins de 20 km de Bruxelles.

Si on aménageait des couloirs cyclables fonctionnels, confortables et sécurisés entre une série de ces communes et la capitale, une grande partie de ces déplacements domicile-travail pourraient être effectués à vélo. Ces couloirs cyclables doivent être des voies rapides dépourvues d'obstacles et de points de conflits avec les voitures. Ainsi de nombreux navetteurs pourraient rejoindre quotidiennement

- de gemiddelde snelheid zal halveren van 21 tot 10 km/u,
- en het brandstofverbruik zal toenemen met 33 %. ⁽¹⁾ ».

Tienduizenden pendelaars verplaatsen zich iedere dag van hun woonplaats in de periferie naar Brussel. In het beste geval gebeurt dit met het openbaar vervoer maar veelal gebeuren deze dagelijkse woon-werkverplaatsingen met de wagen.

Dagelijks pendelen 135.000 ⁽²⁾ inwoners vanuit hun woonplaats in de gemeenten uit de Vlaams-Brabantse rand over en weer naar hun werkstek in Brussel. Tegelijk reizen 48.500 pendelaars vanuit Waals-Brabant naar Brussel. ⁽³⁾

Een blik op de autofile die 's morgens via de Wetstraat het centrum van de hoofdstad binnentuft, leert ons dat het overgrote deel van de wagens slechts één of twee passagiers telt.

Dit zorgt voor kostbaar tijdverlies, gestresseerde werknemers, overmatig verbruik van benzine en diesel, verkeersonleefbaarheid in de stad, nood aan veel parkeerplaatsen, hoge CO₂-uitstoot, ongezonde ozonpieken, gevaarlijke smog en concentraties fijn stof. Recent federaal onderzoek – uitgevoerd door het VITO, de UCL en VUB ⁽⁴⁾ – toonde aan dat de concentratie van schadelijk fijn stof in een auto op de autosnelweg groter is dan bij een fiets in de Wetstraat. Fietsers zijn in dit geval dus beter af dan automobilisten.

Wanneer wij de afgelegde afstanden bekijken, kunnen wij vaststellen dat er alternatieven zijn voor de auto. De gemiddelde afstand tussen de meeste centra van de gemeenten uit de rand – zoals Beersel, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek, Asse, Meise en Grimbergen, Vilvorde, Machelen, Zaventem, Tervuren, Overijse, Hoeilaart, ... –, en het centrum van Brussel situeert zich tussen 8 en 15 km. Ook vanuit Waals-Brabant zijn de afstanden niet zo groot. Waterloo, La Hulpe, Rixensart en Braine l'Alleud bijvoorbeeld liggen op minder dan 20 km van Brussel.

Indien tussen een aantal van deze gemeenten en de hoofdstad functionele, comfortabele en veilige fietscorridors worden aangelegd dan kan een belangrijk deel van deze woon-werkverplaatsingen per fiets gebeuren. Deze fietscorridors moeten fietssnelwegen worden waarbij obstakels en conflictpunten met het autoverkeer worden vermeden. Zo zouden dagelijks veel pendelaars bijna even

(1) État des lieux de la mobilité à Bruxelles, 2006.

(2) Ibid.

(3) SPF Economie – Direction générale Statistique et Information économique, chiffres pour 2006.

(4) Shapes, projet en cours de la Politique Scientifique Fédérale (VITO, UCL, VUB): www.shapes-ssd.be.

(1) Stand van Zaken van de mobiliteit in Brussel, uitgave van het BHG, 2006.

(2) Ibid.

(3) FOD Economie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, cijfers 2006.

(4) Shapes, een lopend project voor Federaal Wetenschapsbeleid (VITO, VUB, UCL): www.shapes-ssd.be.

leur lieu de travail presque aussi rapidement que les chauffeurs coincés dans les embouteillages, d'une façon à la fois plus saine et plus respectueuse de l'environnement. Pour l'infrastructure nécessaire, on pourrait s'inspirer des itinéraires cyclables de longue distance, comme le RAVeL n° 3 qui s'étend jusqu'à Tubize.

Inversément, de nombreux travailleurs bruxellois pourraient aussi, grâce aux voies rapides pour cyclistes, rejoindre aisément les zones industrielles autour de Bruxelles, à proximité de l'aéroport ou à Anderlecht (zone Erasme) par exemple.

Lors de la bourse de l'emploi récemment organisée par les entreprises liées à l'aéroport, on a pu constater que de nombreux postes sont restés vacants. Outre la connaissance des langues et les horaires difficiles, l'accessibilité de la zone industrielle est un obstacle pour les travailleurs bruxellois. Beaucoup d'entre eux ne disposent pas d'une voiture et les transports en commun n'offrent pas un service optimal aux travailleurs dont les horaires sont irréguliers.

Outre l'aménagement d'un réseau express régional de couloirs cyclables, il est important qu'on prévoie une politique d'accompagnement pour inciter les employeurs à prévoir des facilités pour leurs employés cyclistes. Nous pensons, par exemple, à des emplacements vélos sécurisés, des vestiaires et des douches.

À proximité des lieux publics et aux principaux arrêts de transports en commun, les autorités pourraient prévoir des « points vélos » offrant la possibilité de faire effectuer l'entretien et des réparations. L'itinéraire des voies rapides pour cyclistes doit coïncider avec les arrêts des transports en commun (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) afin que les utilisateurs puissent facilement changer de mode de transport. Ces deux types de mobilité, le vélo et les transports en commun, sont complémentaires.

Plusieurs entreprises, des administrations et la Région de Bruxelles-Capitale ont déjà pris des initiatives pour encourager les déplacements à vélo. Ainsi, la Région de Bruxelles-Capitale a lancé la campagne « Friday Bikeday ». Cette initiative invite les employés à se rendre au travail à vélo une fois par semaine. En même temps, les employeurs sont encouragés à prendre des mesures en faveur du vélo ; une boîte à outils leur propose des idées pour soutenir leurs employés cyclistes. Ce type de campagne mérite de se développer.

Les avantages d'un réseau express régional pour les cyclistes sont les suivants :

- La qualité de la vie à Bruxelles ne peut que s'améliorer si le nombre des automobilistes diminue et celui des cyclistes augmente : une meilleure qualité de l'air, moins d'embouteillages, moins de bruit lié au trafic.
- Les travailleurs qui se rendent à vélo au travail sont en meilleure santé. Ils sont moins stressés, et on peut

snels als chauffeurs in de file- maar bovendien op gezondere en milieuvriendelijkere wijze per fiets hun werk bereiken. Voor de nodige infrastructuur zou men zich kunnen inspireren op de bestaande lange afstandstrajecten voor fietsers, zoals de RAVeL nr. 3 die loopt tot in Tubize.

Omgekeerd kunnen ook vele werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dankzij de fietssnelwegen vlot de bedrijvzones rond Brussel, bvb. in de luchthavenregio of in Anderlecht (Erasmuszone), bereiken.

Tijdens de recente jobbeurs van luchthavengebonden bedrijven blijkt dat heel wat vacatures niet ingevuld geraken. Naast talenkennis en moeilijke werkuren, vormt ook de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen een reden waarom werkzoekenden uit Brussel afhaken. Velen beschikken niet over een wagen; de bediening met het openbaar vervoer is niet optimaal voor mensen met onregelmatige werkuren.

Het is belangrijk dat naast de aanleg van een gewestelijk expresnetwerk van fietscorridors er ook een flankerend beleid gevoerd wordt om de werkgevers ertoe aan te zetten faciliteiten te voorzien voor hun fietsende werknemers. We denken bijvoorbeeld aan veilige fietsstallingen, omkleedruimtes en douches.

De overheid kan voor fietsservicepunten zorgen, waar herstellingen en onderhoud kunnen gebeuren, en voor fietsstallingen vlakbij openbare plaatsen en belangrijke halteplaatsen van het openbaar vervoer. Het parcours van de fietssnelwegen moet afgestemd worden op halteplaatsen van het openbaar vervoer (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS), zodat mensen vlot op een ander vervoersmiddel kunnen overstappen. Beide types van mobiliteit, de fiets en het openbaar vervoer, zijn complementair.

Verschillende ondernemingen, administraties en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben al initiatieven ontwikkeld om de verplaatsing per fiets aan te moedigen. Zo heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de campagne « Friday Bikeday » geïnitieerd. Dit initiatief nodigt werknemers uit om éénmaal per week per fiets naar het werk te komen. Tegelijk worden werkgevers aangemoedigd zich voor de fiets te engageren; een gereedschapskist biedt hen ideeën om hun fietsende werknemers te ondersteunen. Dit type van campagnes verdient uitbreiding.

De voordelen van een gewestelijk expresnet voor de zachte weggebruiker zijn :

- De leefbaarheid van Brussel kan alleen maar verbeteren wanneer er minder automobilisten zijn en meer zachte weggebruikers : een betere luchtkwaliteit, minder files, minder verkeerslawaaai.
- Een betere gezondheid van de werknemers die met de fiets naar het werk komen. Ze zijn minder gestresseerd

- s'attendre à une diminution des absences pour cause de maladie.
- La vitesse moyenne sur une voie rapide pour cyclistes peut concurrencer la vitesse d'autres moyens de transport. Aux heures de pointes, une voiture roule en moyenne entre 20 et 35 km/h entre une commune de la périphérie et le centre de Bruxelles. Une voie rapide confortable pour cyclistes est donc bel et bien compétitive.
 - L'utilisation du vélo réduira la consommation d'essence et de diesel, ce qui est non seulement bénéfique pour l'environnement et la santé publique mais également pour la bourse du citoyen.
 - L'objectif de réduction des gaz à effet de serre prescrit par la Commission européenne oblige notre pays à fortement réduire les émissions CO₂ causées par le trafic. L'aménagement d'un réseau express régional entre les communes de la périphérie et le centre de Bruxelles peut réellement y contribuer.
- en er kan verwacht worden dat er minder werkverzuim wegens ziekte zal zijn.
- De gemiddelde snelheid die men bereikt op een snelle fietsverbinding kan concurrentieel zijn met andere vervoersmiddelen. De gemiddelde snelheid van een wagen in de spits tussen een randgemeente en Brussel-centrum ligt tussen 20 en 35 km/u. Een comfortabele fietssnelweg is dus wel degelijk concurrentieel.
 - Het gebruik van de fiets zal het gebruik van benzine en diesel verminderen, wat niet alleen het milieu en de volksgezondheid ten goede komt, maar ook de portemonnee van de burger.
 - De broeikasreductiedoelstelling die de Europese Commissie voorschrijft, maakt dat ons land fors moet investeren in de reductie van de CO₂-uitstoot in het verkeer. De aanleg van een gewestelijk expresnet tussen de rand en Brussel-centrum kan hier een wezenlijke bijdrage toe leveren.

Adelheid BYTTEBIER (N)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes entre les communes de la périphérie et Bruxelles

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- considérant que de nombreux navetteurs utilisent quotidiennement la voiture pour rejoindre leur travail à Bruxelles;
- considérant que les chercheurs d'emploi bruxellois éprouvent des difficultés à accéder aisément aux zones industrielles de la périphérie;
- considérant qu'il est possible d'effectuer à vélo la distance qui sépare les communes de la périphérie et le centre de Bruxelles à condition qu'il existe un réseau de couloirs cyclables fonctionnels, confortables et sécurisés;

reconnaît qu'un transfert modal d'une partie des navettes quotidiennes domicile-travail effectuées en voiture vers le vélo comporte des avantages tant pour les possibilités d'emploi que pour la productivité du travail, la lutte contre les embouteillages, la qualité de la vie en ville, la santé publique, les économies d'énergie et la politique environnementale et climatique;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale :

1. de travailler, ensemble avec les autorités compétentes de la Région flamande et de la Région wallonne, à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes, composé de couloirs cyclables fonctionnels, confortables et sécurisés reliant les communes situées dans un rayon de 20 km à partir du centre de Bruxelles et auquel s'ajouteraient des mesures de facilitation (emplacements sécurisés, coordination avec les transports en commun,...);
2. d'entamer des discussions à ce sujet avec la Région flamande et la Région wallonne en 2008;
3. de demander à la Région flamande et la Région wallonne de promouvoir l'initiative du « Friday Bikeday ».

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

over de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietser tussen de gemeenten uit de rand en Brussel

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

- overwegende dat vele pendelaars uit de periferie dagelijks de wagen gebruiken om in Brussel te komen werken;
- overwegende dat de Brusselse werkzoekenden vaak moeilijkheden ondervinden om vlot de bedrijvzones rond Brussel te bereiken;
- overwegende dat de afstand tussen de centra van de gemeenten rond Brussel en het stadscentrum overbrugbaar is per fiets, op voorwaarde dat er een netwerk bestaat van functionele, comfortabele en veilige fietscorridors;

erkent dat een « modal shift » van een deel van het dagelijkse autopendelverkeer naar de fiets voordelen biedt op het vlak van tewerkstellingskansen, arbeidsproductiviteit, filebestrijding, leefbaarheid in de stad, volksgezondheid, energiebesparing en milieu- en klimaatbeleid,

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om

1. samen met de bevoegde instanties uit het Vlaams en het Waals Gewest werk te maken van de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de fietser, bestaande uit functionele, comfortabele en veilige fietscorridors tussen de gemeenten die binnen een straal van 20 km liggen van Brussel-centrum, aangevuld met faciliterende maatregelen (fietsstallingen, afstemming op openbaar vervoer,...);
2. hierover gesprekken te starten met het Vlaams en het Waals Gewest in 2008;
3. aan het Vlaams en het Waals Gewest te vragen om « Friday Bikeday » te promoten.

Adelheid BYTTEBIER (N)
Willy DECOURTY (F)
Olivier de CLIPPELE (F)
Danielle CARON (F)
Céline DELFORGE (F)
Carla DEJONGHE (N)
Marie-Paule QUIX (N)
Brigitte DE PAUW (N)

