



GEWONE ZITTING 2021-2022

3 MEI 2022

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**teneinde het verkeer van motorfietsen in het  
Brussels Gewest te vergemakkelijken en te  
beveiligen**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter.

*Plaatsvervanger:* de heer Jamal Ikazban.

*Andere leden:* mevr. Hilde Sabbe, de heer Sevket Temiz.

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

**A-73/1 – 2019/2020:** Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

3 MAI 2022

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à faciliter et sécuriser la circulation des  
motocyclettes en Région bruxelloise**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs :* Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mme Cieltje Van Achter.

*Membre suppléant :* M. Jamal Ikazban.

*Autres membres :* Mme Hilde Sabbe, M. Sevket Temiz.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

**A-73/1 – 2019/2020 :** Proposition de résolution.

## I. Uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat als 10% van de automobilisten die dagelijks naar Brussel reizen, de auto zouden laten staan en met de motor zouden komen, de files op spectaculaire wijze zouden verminderen, met ongeveer 40%. We moeten het voor motorrijders dus gemakkelijker maken, aangezien zij zwakke weggebruikers zijn die minder plaats innemen dan automobilisten. Bovendien is het algemeen bekend dat de kosten van de verkeersopstoppingen schrikbarend hoog zijn en dat de levenskwaliteit van de inwoners er ernstig door wordt aangetast. De motorfiets lijkt dus een ideaal alternatief voor de auto voor pendelaars uit de rand, voor wie de fiets minder geschikt is, tenzij zij zeer sportief zijn, en waar het aanbod van openbaar vervoer beperkter is.

In 2020 vonden in ons Gewest 355 ongevallen plaats waarbij een motorrijder betrokken was, wat neerkomt op 8 doden per 1000 ongevallen. Toch is de motorfiets een steeds populairder voertuig in België en Brussel: vorig jaar werden er in het land 525.348 verkocht, een stijging van 14% op 10 jaar tijd.

België wordt door andere Europese landen als voorbeeld genoemd voor de maatregelen die het heeft genomen ten gunste van motorrijders, althans op federaal niveau. Sinds 2011 mogen zij bepaalde inhaalmanoeuvres uitvoeren of gebruikmaken van bepaalde busstroken.

Het Brussels Gewest van zijn kant stelt zich niet proactief op ten aanzien van gemotoriseerde tweewielers. In de maatregelen voor de verkeersveiligheid is weinig plaats voor motorfietsen, afgezien van aandacht voor de kwaliteit van het wegdek en enkele acties om motorrijders te sensibiliseren rond veiligheid, op de jaarlijkse dag van de motorrijder.

In het voorstel van resolutie wordt de gewestregering verzocht centrale rijstroken aan te leggen in tunnels om de veiligheid van de motorrijders te verbeteren. Bovendien zouden zij toegang moeten krijgen tot de busstroken, zonder dat zij evenwel mogen inhalen.

De weginfrastructuur moet ook de veiligheid van motorrijders waarborgen. Dit is de belangrijkste eis, aangezien schade aan het wegdek een oorzaak van ongevallen is. Het is ook belangrijk te zorgen voor performante verlichting, vooral in de winter.

Ten slotte moet worden voorzien in beveiligde parkeerplaatsen voor motorrijders op de openbare weg. Voor de parkeerplaatsen buiten de openbare weg moet het mogelijk zijn een gunstig tarief te hanteren.

## I. Exposé de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coautrice de la proposition de résolution

Mme Anne-Charlotte d'Ursel souligne que si 10% des automobilistes se rendant quotidiennement à Bruxelles délaissait la voiture au profit de la moto, les embouteillages diminueraient de façon spectaculaire, d'environ 40%. Il faut donc faciliter la vie des motards, car ce sont des usagers faibles qui occupent moins d'espace que les automobilistes. De plus, chacun sait que la congestion automobile a un coût effarant et qu'elle détériore gravement la qualité de vie des habitants. La moto apparaît donc comme une alternative idéale à la voiture pour les navetteurs de la périphérie, pour lesquels le vélo est moins approprié, à moins d'être très sportif, et où l'offre de transports en commun est plus réduite.

En 2020, 355 accidents impliquant une moto ont eu lieu dans notre Région, qui compte 8 décès pour 1000 accidents. Néanmoins, la moto est un véhicule de plus en plus apprécié en Belgique et à Bruxelles : 525.348 en ont été vendues l'an dernier dans le pays, soit une hausse de 14% en 10 ans.

Il faut savoir que la Belgique est citée en exemple par les autres pays européens pour les mesures qu'elle a prises en faveur des motards, du moins au niveau fédéral. Depuis 2011, ceux-ci sont notamment autorisés à effectuer certains dépassements ou emprunter certaines bandes pour bus.

De son côté, la Région bruxelloise n'est pas proactive à l'égard des deux-roues motorisés. Les mesures consacrées à la sécurité routière n'accordent que peu de places aux motos, hormis une attention apportée à la qualité du revêtement et quelques actions de sensibilisation des motards à leur sécurité, lors de la journée annuelle de la moto.

La proposition de résolution demande au gouvernement régional l'aménagement de bandes de circulation centrales dans les tunnels, pour améliorer la sécurité des motards. Par ailleurs, il conviendrait de leur octroyer l'accès aux bandes réservées aux bus, sans toutefois autoriser les dépassements.

Il convient également que les infrastructures routières assurent la sécurité des motards. C'est la revendication principale, car les dégradations du revêtement sont une cause d'accident. Il faut aussi veiller à un éclairage performant, surtout en hiver.

Enfin, il s'agit d'aménager des places de stationnement sécurisées sur la voirie pour les motards. Les places hors voirie devraient quant à elles pouvoir faire l'objet d'une tarification avantageuse.

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Ingrid Parmentier merkt op dat het voorstel van resolutie, dat van verval werd ontheven, dateert van 2017 en dat de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid sindsdien zijn veranderd. Deze tekst houdt geen rekening met het "Good Move"-plan noch met het gewestelijk verkeersveiligheidsplan 2020-2030. De vlotte doorstroming van het motorverkeer en het parkeren zijn geen prioriteiten voor ons Gewest, in tegenstelling tot de zogenaamde actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer.

Het spreekt echter vanzelf dat rekening moet worden gehouden met de veiligheid van motorrijders, die een kwetsbare groep weggebruikers vormen. Een van de doelstellingen van het gewestelijk verkeersveiligheidsplan is het aantal en de ernst van aanrijdingen waarbij motorrijders betrokken zijn, te verminderen. De lichtheid van deze voertuigen en het ontbreken van een beschermend frame komen tot uiting in de statistieken. Bovendien is het zo dat de aanleg van de openbare weg elke gebruiker in staat moet stellen te begrijpen welk gedrag van hem wordt verwacht.

Sinds 2013 stuurt een verkeersveiligheidsaudit de inrichtingen die door Brussel Mobiliteit worden aangelegd. Bovendien kunnen de gemeenten over een gesubsidieerde medewerker beschikken die zich bezighoudt met de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen.

Bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zijn zeer gevoelig voor de snelheid op het moment van de impact en voor de staat van het wegdek. Vanuit dat oogpunt heeft de regering de maximumsnelheid verlaagd, bewustmakingsacties gevoerd en de handhaving verbeterd. Brussel Mobiliteit organiseert elk jaar een dag van de motorrijder. Bij het onderhoud van de wegen wordt bijzondere aandacht besteed aan spoorvorming. De herasfaltering wordt georganiseerd volgens een meerjarenplanning. Naast de wegeninspecties die door Brussel Mobiliteit worden uitgevoerd, is de app "Fix My Street" een belangrijk instrument. Tot slot worden in de media sensibiliseringsvideo's voor motorrijders uitgezonden, bijvoorbeeld over hoe over verhoogde inrichtingen te rijden.

De parkeertarieven op de openbare weg zijn de helft voor motorfietsen. Mevrouw Parmentier geeft toe dat er meer plaatsen moeten worden gereserveerd voor motorfietsen, net als voor fietsen.

Mevrouw Cieltje Van Achter deelt de wens van mevrouw d'Ursel om de veiligheid van motorrijders te verdedigen, maar zij zal het voorstel van resolutie niet steunen, in de eerste plaats omdat busstroken niet mogen worden gebruikt voor motorrijders. Een dergelijke uitbreiding van het gebruik van deze rijstroken lijkt delicaat vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid en zou de MIVB benadelen. Het delen van deze rijstroken tussen bussen en fietsen kan al gevaarlijk zijn. In feite zou er grondig moeten worden nagedacht over de voertuigen die op deze rijstroken worden

## II. Discussion générale

Mme Ingrid Parmentier relève que la proposition de résolution, relevée de caducité, remonte à 2017 et que les objectifs de la politique régionale de mobilité ont évolué depuis. Ce texte ne tient compte ni du plan « Good Move », ni du plan régional de sécurité routière 2020-2030. La fluidité de la circulation des motards et leur stationnement ne sont pas des priorités pour notre Région, au contraire des modes de déplacement dits actifs et des transports en commun.

Cependant, il faut évidemment veiller à la sécurité des motards, qui sont une catégorie d'usagers vulnérables. Le plan régional de sécurité routière vise entre autres à réduire le nombre et la gravité des collisions impliquant des motards. La légèreté de ces véhicules et leur absence d'armature de protection apparaît dans les statistiques. Par ailleurs, il est vrai que l'aménagement de la voirie doit permettre à chaque usager de comprendre le comportement attendu de sa part.

Depuis 2013, un audit de sécurité routière guide les aménagements réalisés par Bruxelles Mobilité. Par ailleurs, les communes peuvent disposer d'un agent subsidié pour se charger de la sécurité routière sur les voiries communales.

Les usagers des deux-roues motorisés sont très sensibles à la vitesse au moment de l'impact ainsi qu'à l'état de la chaussée. Dans cette perspective, le gouvernement a veillé à réduire les limitations de vitesse, à mener des actions de sensibilisation et à renforcer les contrôles. Bruxelles Mobilité organise chaque année une journée du motard. Dans l'entretien des routes, une attention particulière est réservée aux ornières. Les réasphaltages sont organisés selon un planning pluriannuel. Outre les inspections de la voirie menées par Bruxelles Mobilité, l'application « Fix My Street » est un outil important. Enfin, des vidéos de sensibilisation destinées aux motards sont diffusées dans les médias, par exemple sur la façon de franchir des dispositifs surélevés.

Les tarifs de stationnement en voirie sont de moitié pour les motos. Mme Parmentier admet qu'il faudrait y réserver davantage de places pour les motos, tout comme pour les vélos.

Mme Cieltje Van Achter partage la volonté de Mme d'Ursel de défendre la sécurité des motards, mais elle ne soutiendra pas pour autant la proposition de résolution, d'abord et surtout parce que les bandes pour les bus ne doivent pas accueillir des motards. Un tel élargissement de l'usage de ces bandes semble délicat sous l'angle de la sécurité routière et pénaliserait la STIB. Le partage de ces bandes entre bus et vélos peut déjà s'avérer périlleux. Il faudrait d'ailleurs mener une réflexion approfondie à propos des véhicules admis sur ces bandes de circulation.

toegelaten.

De heer Sevket Temiz wijst erop dat Brussel Mobiliteit reeds werkt aan de verbetering van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers, om zo tot een harmonieus samenleven van de verschillende vervoerswijzen te komen.

Hij staat terughoudend tegenover de invoering van centrale rijstroken in tunnels voor motorrijders, omdat er te weinig motorrijders in Brussel zijn. Het lijkt beter automobilisten bewuster te maken van de risico's die motorrijders lopen. Het gewestelijk verkeersveiligheidsplan verwijst hiernaar.

De heer Arnaud Verstraete is het eens met de doelstelling om de veiligheid van motorrijders te verbeteren, maar niet om de doorstroming van het motorverkeer te verbeteren. Deze tweede doelstelling van het voorstel is in strijd met het "STOP"-principe dat in het gewestelijk mobiliteitsbeleid wordt verdedigd. De motorfiets blijft persoonlijk gemotoriseerd vervoer en is dus een van de verplaatsingswijzen met de laagste prioriteit. Het aanleggen van fietspaden en het voorbehouden van rijstroken voor bussen zijn aanvaardbaar, maar niet voor motorfietsen.

Bovendien blijkt uit een recent rapport van VIAS dat de motorfiets de gevaarlijkste vervoerswijze is. De kans op een levensgevaarlijk ongeval is 57 keer groter dan met een auto. Slechts 1% van alle verkeer in België is verkeer van motors en brommers, maar ze maken wel 20% uit van de ongevallen met doden en zwaargewonden. Vanuit dit oogpunt mag men als beleidsmaker mensen niet aanzetten om zoveel mogelijk met motors en brommers te rijden.

Toch moeten er maatregelen worden genomen om het bestaande verkeer van motors en brommers veiliger te maken. De algemene verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km/u is de belangrijkste preventieve maatregel, aangezien snelheid een bepalende factor is bij ongevallen. Om de stad veiliger te maken, moet tegelijkertijd het gemotoriseerde verkeer, met inbegrip van motorfietsen, rustiger worden gemaakt. De maximumsnelheid van 30 km/u moet worden uitgebreid en er moet prioriteit worden gegeven aan kruispunten waar veel ongevallen gebeuren. De controle-audit van Brussel Mobiliteit bevat punten die betrekking hebben op de veiligheid van motorrijders. Op het vlak van verkeersveiligheid worden de verzoeken in het voorstel dus reeds uitgevoerd.

Wat de doorstroming van het verkeer betreft, zij eraan herinnerd dat de wegcode reeds toestaat dat motorrijders voertuigen inhalen in geval van files. Gezien de schaarse ruimte is het dan ook niet nodig een centrale rijstrook voor motorrijders te voorzien.

Motorfietsen toegang verlenen tot busstroken is voor de heer Verstraete onaanvaardbaar. Een rijdende motorfiets neemt bijna net zoveel plaats in als een auto. Het aantal voertuigen die op deze rijstroken worden toegelaten, moet absoluut zoveel mogelijk worden beperkt. De efficiëntie van deze rijstroken staat op het spel. Fietsers hebben nu al te maken met de aanwezigheid van motorrijders in de

M. Sevket Temiz indique qu'un travail est déjà en cours de la part de Bruxelles Mobilité en vue d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables, pour parvenir à une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement.

L'orateur est réticent à tracer des bandes centrales dans les tunnels destinées aux motards, car il n'y a pas à Bruxelles un nombre suffisant de motards. Il paraît préférable de sensibiliser davantage les automobilistes aux risques encourus par les motards. Le plan régional de sécurité routière y fait référence.

M. Arnaud Verstraete approuve l'objectif d'améliorer la sécurité des motards, mais pas celui d'accroître la fluidité de la circulation des motards. Ce second objectif de la proposition entre en conflit avec le principe « STOP » défendu par la politique régionale de mobilité. La moto reste un véhicule personnel motorisé et constitue donc l'un des modes de déplacement les moins prioritaires. On peut admettre de tracer des pistes cyclables et de réserver des bandes de circulation aux bus, mais pas aux motos.

De plus, un rapport récent VIAS souligne que la moto est le mode de déplacement le plus dangereux qui soit. Le risque d'un accident mortel est 57 fois plus grand qu'en voiture. De même, la moto et le scooter ne constituent qu'1% des déplacements totaux en Belgique, mais ils représentent 20% des accidents causant la mort ou des blessures graves. Dans cette perspective, une autorité publique ne peut mener une politique incitative en faveur des motos et des scooters.

Néanmoins, il faut prendre des mesures visant à sécuriser la circulation existante des motos et des scooters. L'abaissement général de la limitation de vitesse à 30 km/h est la mesure de prévention la plus marquante, car la vitesse est un facteur déterminant dans les accidents. Parallèlement, pour rendre la ville plus sûre, il faut apaiser la circulation motorisée, y compris celle des motos. Il faut étendre les limitations à 30 km/h et aménager en priorité les carrefours à concentration d'accidents. L'audit de contrôle de Bruxelles Mobilité comprend des points relatifs à la sécurité des motards. Les demandes de la proposition ayant trait à la sécurité routière sont donc déjà en cours d'exécution.

Pour ce qui est de la fluidité de la circulation, il faut rappeler que le Code de la route autorise déjà les motos à dépasser les véhicules en cas de files. Dès lors, aménager une bande centrale pour les motards est superflu, quand on sait à quel point l'espace est compté.

Octroyer aux motos l'accès aux bandes pour bus n'est pas acceptable pour M. Verstraete. Une moto en mouvement occupe presque autant de place qu'une voiture. Il faut absolument restreindre le plus possible le nombre de véhicules autorisés sur ces bandes de circulation. Il y va de l'efficacité de ces bandes. Les cyclistes doivent déjà composer avec la présence de motards dans les sas avancés

opstelvakken aan verkeerslichten, wat in principe niet is toegestaan, en worden gedwongen hun uitlaatgassen in te ademen.

Ten slotte moet worden erkend dat motorfietsen niet zoveel parkeerplaatsen krijgen toegewezen als zou moeten. Sinds 2013 wordt in de parkeerplannen voorzien in 1 tot 3 motorplaatsen voor elke 200 parkeerplaatsen voor auto's, maar de wegbeheerders lopen achter met de uitvoering van deze richtsnoeren.

De heer Christophe De Beukelaer is het niet eens met het standpunt van de heer Verstraete over het "STOP"-principe. Het suggereert dat het enige wat gedaan moet worden voor de laatste voertuigen in deze voorrangsvolgorde - individuele motorvoertuigen - het waarborgen van hun veiligheid is. Motorfietsen mogen niet worden gelijkgesteld aan auto's. De motorfiets heeft verschillende voordelen ten opzichte van de auto, zowel wat de benodigde ruimte, het brandstofverbruik als de verkeersveiligheid voor derden betreft. Het is een interessant alternatief voor de auto, waarmee meer kan worden vervoerd dan met een fiets. Iedereen moet vrij zijn om het vervoermiddel te gebruiken dat hem het best past.

Het verzoek om motorfietsen toe te laten op de busstroken is in ieder geval het onderzoeken waard. Aan de andere kant bevat het voorstel van resolutie een ongeschikt verzoek, namelijk om een centrale rijstrook aan te leggen in de tunnels. Dat zorgt voor verwarring, aangezien, zoals de heer Verstraete zei, het inhalen van auto's in de file al is toegestaan voor motorfietsen.

De heer Marc Loewenstein zal tegen het voorstel van resolutie stemmen, maar onderstreept het belang dat hij hecht aan de veiligheid van motorrijders, die kwetsbare weggebruikers zijn. In het gewestelijk verkeersveiligheidsplan 2020-2030 wordt deze kwestie behandeld. Het is duidelijk dat het "STOP"-principe geen invloed heeft op de maatregelen ter bescherming van de weggebruikers. Het redden van levens is een doelstelling die voor alle gebruikers geldt. Elk slachtoffer is er een te veel.

De tekst, die dateert van 2017 en van verval werd ontheven, had een opfrisbeurt verdiend. Hij citeert bijvoorbeeld een gewestelijk verkeersveiligheidsplan voor 2011-2020, terwijl er net een nieuw plan is voorgesteld. Anderzijds verbaast het de heer Loewenstein dat het voorstel van resolutie nog verzoeken bevat die onder de federale bevoegdheid vallen, terwijl de indieners tot de MR behoren, een partij met vertegenwoordigers in de federale regering, en het voorstel werd ingediend in 2017, toen de MR bevoegd was voor het verkeersveiligheidsbeleid. Deze partij had jaren geleden al kunnen proberen deze maatregelen door te voeren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat de motorfiets de vergeten categorie is in het gewestelijk mobiliteitsbeleid en het "Good Move"-plan. Gelukkig bevat het gewestelijk verkeersveiligheidsplan wel verbeteringen voor de veiligheid van motorrijders, maar het moet gezegd worden dat er sinds de oorspronkelijke indiening van dit voorstel in november 2017, weinig is gedaan door onze

aux feux de circulation, ce qui n'est en principe pas autorisé, et sont contraints de respirer leurs gaz d'échappement.

Enfin, il faut reconnaître que les motos ne se voient pas attribuer autant de places de stationnement qu'il le faudrait. Depuis 2013, les plans de stationnement prévoient d'aménager 1 à 3 places pour les motos toutes les 200 places pour voitures, mais les gestionnaires de voirie tardent à mettre ces directives en œuvre.

M. Christophe De Beukelaer conteste le point de vue de M. Verstraete à propos du principe « STOP ». Celui-ci donne à penser que la seule chose à faire pour les derniers véhicules dans cet ordre de priorité – les véhicules motorisés individuels – est d'assurer leur sécurité. Il ne faut pas assimiler moto et voiture. La moto présente plusieurs avantages par rapport à la voiture, en termes d'emprise sur l'espace public, de consommation de carburant et de sécurité routière pour les tiers. C'est une alternative intéressante à la voiture, qui permet d'emporter plus qu'un vélo. Il faut laisser à chacun la liberté d'utiliser le mode de transport qui lui convient le mieux.

La demande d'autoriser les motos sur les bandes réservées aux bus mérite en tout cas d'être étudiée. En revanche, la proposition de résolution contient une demande inadéquate, celle d'une bande centrale dans les tunnels. C'est une source de confusion, puisque, comme le disait M. Verstraete, le dépassement des voitures en file est déjà permis pour les motos.

M. Marc Loewenstein votera contre la proposition de résolution, tout en soulignant l'importance qu'il accorde à la sécurité des motards, qui sont des usagers vulnérables. Le plan régional de sécurité routière 2020-2030 aborde ce point. Il est évident que le principe « STOP » n'a pas d'incidence sur les mesures de protection des usagers. Sauver des vies, c'est un objectif qui vaut pour tous les usagers. Chaque victime est de trop.

Le texte, remontant à 2017 et relevé de caducité, aurait mérité une cure de rafraîchissement. Il cite par exemple un plan régional de sécurité routière 2011-2020, alors qu'un nouveau plan vient d'être présenté. D'autre part, M. Loewenstein s'étonne que la proposition de résolution contienne encore des demandes relevant des compétences fédérales, alors que ses auteurs appartiennent au MR, parti qui compte des représentants au gouvernement fédéral, et que la proposition a été déposée en 2017, moment où le MR était en charge de la politique de sécurité routière. Cela fait des années que ce parti aurait pu tâcher de mettre en œuvre ces mesures.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rétorque que la moto est la grande oubliée de la politique régionale de mobilité et du plan « Good Move ». Heureusement, le plan régional de sécurité routière prévoit d'améliorer la sécurité des motards, mais il faut bien dire que, depuis le dépôt originel de cette proposition, en novembre 2017, peu de choses ont été faites par notre gouvernement. D'autre part, M. Loewenstein

regering. Anderzijds betreurde de heer Loewenstein dat in het voorstel niet wordt verwezen naar het verkeersveiligheidsplan 2020-2030, maar er zij aan herinnerd dat dit voorstel daarvoor werd ingediend: het werd in november 2019 van verval ontheven.

De regering besteedt slechts zeer weinig aandacht aan motorfietsen, ondanks alle voordelen die ze bieden. Er is een gebrek aan gegevens en doelstellingen voor het motorverkeer in Brussel. We weten hoe fataal een kuil in het wegdek kan zijn voor een motorrijder. De schadevergoeding die ons Gewest heeft betaald voor de schade veroorzaakt door de erbarmelijke staat van de wegen, toont de omvang van het probleem aan. Anderzijds heeft de federale regering veel vooruitgang geboekt op het gebied van het verkeer en de veiligheid van motorfietsen.

De leden van de parlementaire meerderheid durven zonder blikken of blozen te stellen dat ze onverschillig staan tegenover de doorstroming van het motorverkeer en motorfietsen gelijkstellen met auto's. Mevrouw d'Ursel betwist dat: motorrijders zijn zwakke weggebruikers. In feite is het een aparte categorie in de "STOP"-onderverdeling, tussen de fiets en de auto.

Waarom wil men het aantal parkeerplaatsen voor motorfietsen uitbreiden, maar niets doen aan het verkeer ervan? Het gebruik van motorfietsen moet in alle opzichten verder worden aangemoedigd.

Het klopt inderdaad dat motorrijders bij het naderen van verkeerslichten soms op de opstelvakken voor fietsers gaan staan. Dat is echter geen frequent verschijnsel. Bovendien zullen motorfietsen vanaf 2028 elektrisch moeten zijn; het probleem van de uitlaatgassen zal zich dan niet meer voordoen.

Het verzoek om een centrale rijstrook in tunnels is bedoeld om de zichtbaarheid van motorrijders te verbeteren. Minister Elke Van den Brandt heeft onlangs in een antwoord op een parlementaire vraag gesuggereerd dat een dergelijke inrichting zou kunnen worden overwogen, geval per geval.

Kortom, de inspanningen van het Gewest voor de fiets zijn toe te juichen, maar de motorfiets is in de kou blijven staan. De toename van de ruimte voor fietsen op de weg heeft een rol gespeeld bij de erkenning ervan en fietsers zijn meer aanwezig. Hetzelfde zou moeten gebeuren voor gemotoriseerde tweewielers, om de verkeersopstopping te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren in Brussel.

De heer Arnaud Verstraete verzekert dat de gelijkstelling van motorfietsen met auto's in de definitie van het "STOP"-principe niet willekeurig is. De motorfiets is wel degelijk persoonlijk gemotoriseerd vervoer. Dit principe beoogt een zo groot mogelijke efficiëntie van de verplaatsingswijzen, rekening houdend met de ingenomen ruimte. Als het goed wordt uitgevoerd, zullen zelfs motorfietsen en auto's vlotter kunnen circuleren. Ten slotte zij eraan herinnerd dat de regering bijzondere aandacht besteedt aan de veiligheid van motorrijders en het parkeren van motorfietsen.

regrettait que la proposition ne se réfère pas au plan de sécurité routière 2020-2030, mais il faut rappeler que cette proposition a été introduite avant : c'est en novembre 2019 que le relevé de caducité a été opéré.

Le gouvernement ne consacre que très peu d'intérêt aux motos, en dépit de tous les avantages qu'elles présentent. On manque de données et d'objectifs relatifs à la circulation des motos à Bruxelles. On sait à quel point un nid de poule peut être fatal à un motard. Les indemnités déboursées par notre Région pour des dommages causés par l'état déplorable de la voirie démontrent l'étendue du problème. Par contre, le gouvernement fédéral a engrangé de nombreuses avancées en faveur de la circulation et de la sécurité des motos.

Les membres de la majorité parlementaire osent affirmer sans ciller que la fluidité de la circulation des motards les indiffère et assimilent les motos et les voitures. Mme d'Ursel le conteste : les motards sont des usagers faibles. A vrai dire, il s'agit d'une catégorie à part dans la subdivision « STOP », entre le vélo et la voiture.

Pourquoi vouloir augmenter le nombre de places de stationnement pour les motos, mais ne rien faire pour leur circulation ? Il faudrait inciter davantage l'usage de la moto, sur tous les plans.

Certes, il arrive que des motards se placent, à l'approche d'un feu de circulation, dans les sas avancés pour cyclistes. Ce n'est néanmoins pas un phénomène fréquent. En outre, les motos devront être électriques à partir de 2028 ; le problème des gaz d'échappement ne se posera plus.

La demande relative à une bande centrale dans les tunnels tend à améliorer la visibilité des motards. La ministre Elke Van den Brandt a récemment laissé entendre, en réponse à une question parlementaire, que cet aménagement serait envisageable, à analyser au cas par cas.

En conclusion, les efforts déployés par la Région pour les vélos doivent être salués, mais les motos sont par contre restées sur le carreau. L'accroissement de la place allouée dans la voirie au vélo a joué un rôle dans sa reconnaissance et les cyclistes se font plus présents. Il faudrait faire de même pour les deux-roues motorisés, afin de décongestionner Bruxelles et d'y améliorer la sécurité routière.

M. Arnaud Verstraete affirme que l'assimilation des motos aux voitures dans la définition du principe « STOP » n'a rien d'arbitraire. La moto est bien un véhicule motorisé personnel. Ce principe tend à l'efficacité la plus haute des modes de déplacement, compte tenu de l'espace occupé. S'il est bien appliqué, même les motos et les voitures circuleront de manière plus aisée. Enfin, il faut rappeler que le gouvernement accorde une attention spécifique à la sécurité des motards et à leur stationnement.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat een dergelijke hiërarchie van vervoerswijzen niet voor de hand ligt. Iedereen verdient onze aandacht en iedereen moet zijn plaats vinden in de stad.

### **III. Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte**

Geen enkele considerans of streepje van het verzoekend gedeelte lokt commentaar uit.

#### **Stemmingen**

De eerste considerans wordt verworpen met 12 stemmen tegen 2.

Ingevolge deze stemming stelt de voorzitter voor meteen over te gaan tot de stemming over de tekst in zijn geheel.

### **IV. Stemming over het voorstel van resolutie in zijn geheel**

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 12 stemmen tegen 2.

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

*De Rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*De Voorzitter,*

David WEYTSMAN

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rétorque qu'une telle hiérarchisation des modes de transport n'a rien d'évident. Chacun mérite notre attention et chacun doit trouver sa place dans la ville.

### **III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif**

Aucun considérant ni aucun tiret du dispositif ne suscite de commentaire.

#### **Votes**

Le premier considérant est rejeté par 12 voix contre 2.

En conséquence de ce vote, le président suggère de passer directement au vote sur l'ensemble du texte.

### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 12 voix contre 2.

*- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Marc LOEWENSTEIN

*Le Président,*

David WEYTSMAN