

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Face à une situation insatisfaisante, l'amélioration apportée n'a pas, à son tour, donné pleine satisfaction. On en revient donc à la situation insatisfaisante, moyennant quelques changements aux phases de feux. Je doute que ces seuls changements améliorent significativement la sécurité des différents usagers, en tout cas dans une même proportion, et en particulier celle des usagers les plus faibles.

J'entends que vous allez poursuivre la discussion et je le salue. Je souhaite cependant qu'elle soit poursuivie avec l'ensemble des parties prenantes, c'est-à-dire pas uniquement avec les communes, qui ont parfois des intérêts très locaux - ce qui n'est pas forcément mauvais en soi -, mais aussi avec les associations cyclistes, les usagers cyclistes ou les usagers des transports en commun qui empruntent régulièrement cette portion de voirie.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les propositions visant à modifier le code de la route en faveur du cycliste".

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (in het Frans).- De aanpassing van de verkeerslichten heeft geen soelaas gebracht. Ik betwijfel ook ten zeerste of dergelijke ingrepen de veiligheid van de zwakke weggebruikers verhogen.

U zegt het debat niet te hebben afgesloten. Bij uw denkwerk moet u evenwel niet alleen de gemeenten betrekken, maar ook de fietsersverenigingen, de fietsers en de gebruikers van het openbaar vervoer.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de voorstellen om het verkeersreglement te wijzigen in het voordeel van de fietser".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

M. Jef Van Damme (*en néerlandais*).- *Le 20 juillet 2011, la Chambre a approuvé un projet de loi modifiant le code de la route de telle sorte que dans certaines circonstances, il soit permis aux cyclistes de passer au feu rouge. Un autre projet de loi adopté ancre la rue cycliste dans le code de la route a été adopté simultanément.*

Deux jours plus tard, vous avez annoncé que vous utiliseriez le nouveau panneau de signalisation, mais vous n'avez pas évoqué les rues cyclistes.

Les Régions doivent rendre un avis à propos de ces modifications du code. Le 1er décembre 2011, le ministre flamand de la Mobilité a remis un avis négatif quant à la modification concernant les feux de circulation, estimant les panneaux peu clairs.

Quel avis le gouvernement bruxellois a-t-il remis à propos des modifications du code de la route ? Votre communication du 22 juillet me laisse penser qu'il est positif.

Quelles seront les conséquences de ces modifications à Bruxelles ? Avez-vous déjà pris des mesures pour mettre ces modifications en oeuvre ? Quelles sont les conséquences de l'avis négatif du gouvernement flamand ? Pouvons-nous malgré tout poursuivre la mise en oeuvre des modifications ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren.- Cette réforme en cours d'élaboration semble déjà assez avancée. Il est intéressant de se poser la question de son impact potentiel sur la vie des cyclistes à Bruxelles.

De heer Jef Van Damme.- Tijdens de periode zonder federale regering, werd de federale Kamer plots zeer assertief. Op 20 juli 2011 keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp goed dat het verkeersreglement wijzigt, zodat fietsers in bepaalde gevallen wordt toegestaan de verkeerslichten voorbij te rijden, bijvoorbeeld wanneer ze afslaan naar rechts. Tegelijkertijd werd ook een wetsontwerp aangenomen dat de fietsstraat wil verankeren in het verkeersreglement.

Twee dagen later deelde u zelf mee dat u het nieuwe bord zult gebruiken. Over de invoering van de fietsstraat hebt u nog niet gesproken. In elk geval is het zo dat de gewesten een advies moeten geven over deze wijzigingen van het verkeersreglement.

Op 1 december 2011 gaf de Vlaamse minister van Mobiliteit een negatief advies met betrekking tot de verkeerslichten. De bijhorende verkeersborden zouden onduidelijk en verwarrend zijn.

Naast Nederland en Duitsland, heeft ook Gent overigens reeds een fietsstraat: de Visserij.

Welk advies heeft de Brusselse regering gegeven over de wijzigingen aan het verkeersreglement? Afgaand op uw mededeling van 22 juli 2011, verwacht ik een positief advies.

Welke gevolgen zal deze wetswijziging hebben in Brussel?

Hebt u al maatregelen genomen om de veranderingen uit te voeren?

Welke gevolgen heeft het negatieve advies van de Vlaamse regering? Kunnen we ondertussen verdergaan met het uitvoeren van de veranderingen?

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (*in het Frans*).- *De Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) heeft naast een paar punten van vooruitgang, kanttekeningen geplaatst bij een*

Dans ce cadre, le GRACQ avait fait une analyse du texte proposé, pointant une série d'avancées, mais aussi de reculs. Certaines remarques me semblent préoccupantes :

- l'obligation maintenue pour les cyclistes de serrer à droite malgré le risque bien connu d'ouverture de portière ;

- dans un rond-point, les cyclistes ne peuvent emprunter que la bande de droite alors que l'on sait que c'est un facteur d'accident ;

- l'absence dans le texte d'un tourne-à-droite au feu rouge pour les cyclistes.

Avez-vous également identifié ces problèmes dans l'analyse que vous aviez faite de ce projet de réforme de code de la route ? Avez-vous pu, à cette occasion, évaluer l'impact de ces réformes sur le quotidien des cyclistes bruxellois ?

Mme la présidente.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *La Flandre serait réticente à l'idée d'autoriser les cyclistes à franchir un feu rouge pour tourner à droite, à cause d'un soi-disant flou de la signalisation. Il serait pourtant parfaitement possible d'éviter cette imprécision en s'inspirant, par exemple, du feu clignotant utilisé aux Pays-Bas et en Allemagne. Une période de transition sera certes nécessaire pour intégrer cette règle, comme ce fut le cas avec le sens unique limité. Bruxelles ne doit pas se laisser intimider par la frilosité de la Flandre, mais au contraire jouer un rôle de pionnier dans la mise en oeuvre de ce type de mesures.*

L'usage de plus en plus fréquent du panneau F 99 pour signaler les voies partagées par les cyclistes et les piétons risque de substituer un conflit entre cyclistes et piétons au conflit entre cyclistes et automobilistes. Ce panneau est, à l'origine, destiné aux routes de campagne partagées par les cyclistes, les promeneurs et les cavaliers. Il vaudrait mieux prévoir un panneau de signalisation adapté à la ville.

Enfin, le nouveau règlement risque de priver les cyclistes de la possibilité de dépassement par la droite, à cause de l'obligation de maintenir une

aantal bepalingen in de nieuwe wegcode. Hij vindt het veeleer een achteruitgang dat fietsers verplicht worden om uiterst rechts te rijden, gelet op het gevaar van openslaande portieren. Vooris mogen fietsers op een rotonde enkel de rechterrijstrook gebruiken en wordt er geen werk gemaakt van een aanpassing van het verkeerslicht, zodat fietsers veilig naar rechts kunnen afslaan wanneer het rood is voor de auto's.

U hebt de wegcode laten doorlichten. Zijn er nog andere problemen?

Wat is de impact van de hervorming op de fietsers in Brussel?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Er liggen een aantal maatregelen op de tafel, waaronder het principe dat je naar rechts mag afslaan als het rood is. In de Verenigde Staten bestaat dat al, zelfs voor auto's. In Europa is het meestal beperkt tot fietsers. Ik vernam dat Vlaanderen niet warm loopt voor de maatregel wegens de zogezegd onduidelijke signalisatie. Het is nochtans perfect mogelijk om de voorbeelden van Nederland of Duitsland over te nemen. Daar gebruiken ze een specifiek knipperlicht. Men vreest voor onduidelijkheid, wat onveiligheid schept. Ik denk echter dat er oplossingen mogelijk zijn om die onduidelijkheid te vermijden. Zoals met het beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers zal het een bepaalde overgangperiode vergen om die regel te leren kennen. Het zou zeer jammer zijn als Brussel zich zou laten afschrikken door de koudwatervrees van Vlaanderen. Brussel zou door haar stedelijke context net een pionier moeten zijn voor dit soort maatregelen en de goede praktijken van andere steden moeten volgen.

Er zijn mogelijk nogal wat veranderingen voor fietsers. Ik maak me zorgen over verkeersbord F 99. Dat is een blauw bord waarop zowel een fietser, een voetganger als een paard staan afgebeeld. Oorspronkelijk was het vooral bedoeld

distance suffisante.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Durant l'été, M. Schouppe, secrétaire d'État fédéral à la Mobilité de l'époque, a remis une demande d'avis à la Région de Bruxelles-Capitale concernant une adaptation et une simplification du Code de la route. Toutes les modifications décidées depuis la publication du Code de la route ont été incorporées dans un nouveau texte.*

(poursuivant en français)

J'ai soumis une proposition d'avis volumineuse au gouvernement. Dans son avis, le contenu du projet de loi du 20 juillet 2011 visant à autoriser les cyclistes à franchir, dans certains cas, les feux de

pour landwegen waar je mag fietsen, wandelen en paardrijden. Ik merk dat het bord steeds vaker in steden wordt gebruikt om aan te geven dat er op een voetpad ook mag worden gefietst. In Brussel zullen er allicht situaties zijn waar er geen andere mogelijkheid is. We moeten echter vermijden dat voetpaden ook als fietspad worden gebruikt omdat de overheid niet in staat is om een deel van de weg voor fietsers voor te behouden. De Brusselse administratie zal snel geneigd zijn om het gemakkelijker te maken voor zichzelf en een F 99-bord te plaatsen. In feite wordt het conflict tussen fietsers en auto's vervangen door een conflict tussen fietsers en voetgangers. Volgens mij komt er best, naar aanleiding van de wijziging van het verkeersreglement, een verkeersbord dat de voornoemde maatregel makkelijker mogelijk maakt in de steden.

Tot slot wil ik het hebben over een risico die de nieuwe regeling met zich mee kan brengen. Fietsers zouden niet meer rechts mogen inhalen omdat men volgens het verkeersreglement altijd voldoende afstand moet houden. Het zou echter kunnen dat ik me vergis.

Als we verplicht worden een bepaalde afstand te bewaren, betekent dat concreet dat een fietser stilstaande auto's niet meer mag voorbijfietsen. Misschien is dat wel een verkeerde interpretatie van wat nu op tafel ligt. We moeten waakzaam blijven, maar in Brussel kunnen we nog altijd een pioniersrol vervullen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Tijdens de zomermaanden heeft de toenmalige federale staatssecretaris Schouppe, bevoegd voor mobiliteit, inderdaad een advies gevraagd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een grondige aanpassing van de Wegcode, waarbij alle wijzigingen sinds de publicatie van de Wegcode verwerkt werden in een nieuwe tekst. De bedoeling was vooral om de Wegcode te vereenvoudigen.

(verder in het Frans)

Het advies herneemt de volledige passage uit het wetsontwerp die fietsers toelaat om in sommige gevallen verkeerslichten te negeren, evenals de passage betreffende de creatie van fietsbanen.

signalisation, ainsi que le contenu du projet de loi de la même date visant à inscrire la piste cyclable dans le code de la route, ont été repris intégralement.

Personnellement, je suis totalement favorable à cette introduction. Le projet d'avis que j'ai soumis au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale reprenait une série des points mis en avant par le GRACQ. Hélas, je ne peux vous donner de détails pour le moment.

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement a finalement estimé qu'il était préférable d'attendre qu'un membre d'un gouvernement de plein pouvoir introduise cette demande d'avis.

L'actuel secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, M. Melchior Wathelet, n'a malheureusement pas effectué de démarche en ce sens. Un projet de loi aurait été soumis au Roi et devrait être publié au Moniteur belge dans les prochaines semaines, qui intégrera probablement la signalisation des pistes cyclables.

(poursuivant en français)

J'ai demandé à l'administration de se préparer à cette possibilité.

En ce qui concerne les routes régionales, l'administration effectue une analyse des carrefours où les nouveaux panneaux de signalisation pourraient être placés. L'exécution proprement dite ressort de la compétence de ma collègue, Mme Grouwels.

(poursuivant en néerlandais)

Je ne comprends pas bien votre remarque, Mme Maes, sur le risque pour les cyclistes d'entrer en conflit avec les automobilistes et la nécessité d'un feu clignotant pour tourner à droite. Le panneau devrait justement permettre de bifurquer à droite là où il n'est pas possible d'entrer en conflit avec des véhicules. Cela n'empêche qu'il faut évidemment rester attentif aux piétons qui traversent au feu vert.

Overigens waren in mijn tekst een aantal opmerkingen van de GRACQ opgenomen. Op dit moment kan ik evenwel nog geen details geven.

(verder in het Nederlands)

De regering heeft uiteindelijk beslist om geen advies uit te brengen. Ze stelde immers vast dat het initiatief om de Wegcode te vereenvoudigen afkomstig was van een staatssecretaris in een regering in lopende zaken, die dat wettelijk gezien niet kan. Daarom heeft de regering geoordeeld dat het beter was te wachten tot een lid van een regering met volle bevoegdheden opnieuw een advies zou vragen.

Helaas heeft de huidige staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Melchior Wathelet, geen advies gevraagd om een wetsontwerp op te stellen. Hij zou het op dit ogenblik aan de koning voorleggen of voorgelegd hebben en het zou dus de komende weken in het Belgisch Staatsblad verschijnen.

Ik vind dat hij wel een advies had moeten vragen. Ik weet ook niet precies wat er in het wetsontwerp staat, maar ik meen dat de voorgestelde verkeersborden er wel instaan, ook de verkeersborden in verband met de fietspaden.

(verder in het Frans)

Ik heb de administratie gevraagd om zich op die mogelijkheid voor te bereiden.

Voorts moet de doorlichting van de kruispunten op de gewestwegen toelaten de plaats van de nieuwe signalisatie te bepalen. Voor de weginrichting is minister Grouwels bevoegd.

(verder in het Nederlands)

Ik begrijp de opmerkingen niet goed dat men in conflict kan komen met auto's en dat er op dergelijke plaatsen een knipperlicht nodig is wanneer fietsers rechts afslaan. De bedoeling van het bord was net om rechts afslaan te voorzien op plaatsen waar men niet in conflict kon komen met wagens. Het enige conflict dat mogelijk is, is met overstekende voetgangers. Als fietsers groen licht hebben, komen ze achter de bocht in contact met voetgangers. Als ze de bocht willen nemen bij rood licht, komen ze in contact met voetgangers die de straat loodrecht oversteken en zien ze die zelfs

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *À certains endroits, l'obligation pour les automobilistes de libérer le carrefour pourrait générer des conflits.*

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Là où la sécurité des cyclistes n'est pas garantie, nous pourrions effectivement interdire de tourner à droite.*

Je ne rejoins pas vos objections à propos du panneau F 99. Celui-ci ne peut certes pas être utilisé comme solution de facilité là où, par manque de place, on ferait circuler les cyclistes et les piétons sur la même voie. À Bruxelles, où 30% des déplacements s'effectuent à pied, nous devons garantir le confort et la sécurité des piétons.

Je vérifierai l'information à propos de l'interdiction de dépasser les véhicules par la droite. Je ne suis en tout cas pas favorable à l'option qui consisterait à dépasser les voitures par la gauche, ce qui obligerait les cyclistes à rouler au milieu de la route et serait particulièrement dangereux !

Les voitures sont de toute façon obligées de maintenir une distance avec la bordure du trottoir et les véhicules stationnés, qui est en général suffisante pour laisser passer un vélo.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne les carrefours sur les routes communales, j'espère que les communes analysent également les lieux où les nouveaux panneaux pourraient être appliqués. En tant que secrétaire d'État à la mobilité, en charge notamment des plans de mobilité communaux et du code de la route, je suis prêt à soutenir les communes dans l'exécution et l'application des nouveaux panneaux.

beter.

Mevrouw Annemie Maes.- Op heel ingewikkelde en grote kruispunten is dat wel mogelijk. Zodra er zich een auto op het kruispunt bevindt, is die verplicht om dat vrij te maken. Dat kan een conflictsituatie zijn. Het gaat om uitzonderlijke gevallen.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Als het gaat om uitzonderingen, stel ik voor dat we dat bekijken en in dergelijke gevallen niet toestaan dat men rechtsaf slaat. De eerste bekommernis moet nog altijd de veiligheid van de fietser zijn. In gevallen waar er een conflict mogelijk is met auto's, is het immers de fietser die de rekening betaalt.

Ik ben het eens met de opmerking over het bord F 99. Ik moet dat laten bekijken want ik weet dat niet uit het hoofd. Ik kan me moeilijk voorstellen dat men een paard op een te smal voetpad toelaat. Dat lijkt me geen goed idee. Het mag geen gemakkelijksoplossing worden om bij plaatsgebrek fietsers bij voetgangers te stoppen. Ook voor voetgangers moet er een groot comfort zijn. In Brussel gebeurt 30% van de verplaatsingen te voet. Dat is heel erg veel. We moeten dat niet gaan bemoeilijken en mogen mensen ook niet in gevaar brengen.

Ook over de vraag over het feit dat het niet meer toegelaten is om rechts voorbij te steken moet ik me verder informeren, mevrouw Maes. Ik vind het heel erg vreemd dat men dat zou invoeren. Dat men zich veel sneller verplaatst met de fiets dan met de auto is net een pluspunt. Als men auto's links voorbij moet steken, moet men bijna constant in het midden van de weg rijden. Men gaat ze bijna altijd rechts voorbij. Links voorbijsteken levert juist extra gevaarlijke situaties op!

De auto's zijn sowieso verplicht om een bepaalde afstand te bewaren tot de stoeprand en de geparkeerde wagens. Die moet in principe voldoende zijn om een fietser veilig te laten doorrijden. Ik ben het er wel mee eens dat dit niet altijd gebeurt, maar dan komt het er veeleer op aan om dat te laten afdwingen in plaats van fietsers te verplichten om tussen de auto's links voorbij te steken. Daar is op veel plaatsen in Brussel sowieso geen plaats voor. Ik ben in elk geval geen vragende partij om dat toe te passen.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE MME DANIELLE CARON

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "les véhicules électriques".

Mme la présidente.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Il me revient que le nombre de voitures fonctionnant exclusivement à l'électricité en Belgique arrive péniblement à 156 unités. C'est très peu. En outre, ces voitures électriques auraient pour la plupart été achetées par des entreprises ou par des collectivités, non par des particuliers. Le prix élevé et l'autonomie limitée expliqueraient cet échec en grande partie.

Lors d'une précédente discussion à ce sujet, vous nous aviez informés que la Commission européenne, dans le cadre de la directive 98/34EC, préconisait la mise sur pied d'un organisme de standardisation afin de développer un standard pour 2011.

Par ailleurs, l'Europe avait annoncé qu'elle allait jouer un véritable rôle de leader pour travailler avec les États et les régions à la mise en place d'infrastructures de recharge.

Il y a un peu plus d'un an, vous annonciez que Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité réaliseraient une étude sur les voitures électriques, tant sur les aspects environnementaux que sur celui des infrastructures de rechargement.

(verder in het Frans)

Hopelijk zorgen de gemeenten ervoor dat zulks ook op de gemeentewegen wordt afgedwongen. Ik ben als staatssecretaris bevoegd voor het toezicht op de gemeentelijke mobiliteitsplannen en voor de wegcode alvast bereid hen daarin bij te staan.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN MEVROUW DANIELLE CARON

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de elektrische voertuigen".

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron *(in het Frans).*- *In België rijden er amper 156 elektrische auto's, die vooral door ondernemingen en verenigingen aangekocht zijn. Dat is grotendeels te wijten aan de hoge kostprijs en de beperkte autonomie van de wagens.*

De Europese Commissie werkt in het kader van richtlijn 98/34/EG aan een standaard voor 2011. Bovendien wil Europa met de lidstaten en de regio's samenwerken om oplaadpunten in te richten.

Leefmilieu Brussel en Mobiel Brussel zouden een studie uitvoeren over de elektrische wagens, toegespitst op onder meer het leefmilieu en de oplaadpunten. Is die analyse intussen afgerond? Wat waren de conclusies en aanbevelingen? Hoe worden die in uw beleid geïntegreerd?

Hebt u hierover contact opgenomen met de Europese Commissie?

Hoeveel oplaadpunten zijn er in Brussel? Zijn die voldoende bekend? Moet elke privépersoon of elk bedrijf een eigen oplaadsysteem hebben? Hoe