

Moeten zij systematisch opgeven wanneer ze er zullen parkeren? Kunnen er, naast die 220 geregistreerden, ook al andere mensen van de parking gebruikmaken? Hebben die 220 mensen een gereserveerde plaats?

De heer Pascal Smet, minister.- Op dit moment hebben enkel de geregistreerden toegang tot de parking.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- U zegt dat de omwonenden de parking 's avonds zullen kunnen gebruiken. Ik vermoed dat dat na de werkuren zal zijn maar dat dat nu nog niet kan?

De heer Pascal Smet, minister.- Dat klopt.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Het tarief moet lager liggen dan 50 euro per maand voor regelmatige gebruikers of 4 tot 5 euro per dag voor occasionele gebruikers. Voor de omwonenden ligt er nog niets vast. Ik neem aan dat het slechts om richtcijfers gaat?

De heer Pascal Smet, minister.- Inderdaad.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FATOUMATA SIDIBÉ

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "vrouwen op de fiets".

De voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) (*in het Frans*).- *In 2016 telde Brussel 30% meer fietsers dan een jaar voordien. Vooral tussen mei en september steeg het aantal fietsers fors. Volgens de vzw Pro Velo is dat een gevolg van de aanslagen.*

Andere factoren die het fietsen waarschijnlijk stimuleerden zijn de sluiting van de autotunnels, de invoering van de voetgangerszone en uiteraard het

elles comptent le faire ? Outre ces 220 personnes, d'autres peuvent-elles aussi utiliser le parking ? Ces 220 personnes ont-elles un emplacement réservé ?

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *Actuellement, seules les personnes enregistrées ont accès au parking.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Quand vous dites que les riverains pourront utiliser le parking le soir, ce sera après les heures de travail, mais ils ne peuvent pas encore le faire actuellement ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *C'est exact.*

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je suppose que les tarifs annoncés ne le sont encore qu'à titre indicatif ?*

M. Pascal Smet, ministre (*en néerlandais*).- *En effet.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FATOUMATA SIDIBÉ

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,

concernant "le vélo au féminin".

M. le président.- La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Il n'y a jamais eu autant de cyclistes à Bruxelles. Ainsi, l'Observatoire bruxellois du vélo vient de révéler qu'en 2016, les cyclistes étaient 30% plus nombreux dans les rues de Bruxelles que l'année précédente. C'est surtout entre mai et septembre derniers que cette augmentation a été significative, selon les comptages réalisés par l'asbl Pro Velo. Elle y voit une conséquence des attentats. Ainsi,

mooie zomerweer. De meeste fietsers werden geteld aan Merode, waar er gemiddeld 760 per uur langskomen. Daarna volgen de Wetstraat met 692 fietsers en de Kroonlaan met 555 fietsers.

U wilt nog meer mensen op de fiets krijgen. Daarbij mag u vrouwen niet uit het oog verliezen. Vrouwen hebben aan het einde van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw moeten knokken om te mogen fietsen. In sommige landen is het nog steeds niet maatschappelijk aanvaardbaar voor vrouwen om te fietsen, terwijl de fiets als vervoermiddel een belangrijk rol kan spelen om zelfstandigheid en vrijheid te verwerven.

Vrouwen spelen een belangrijke rol in de mobiliteit van een gezin. Producenten en marketeers hebben dat begrepen. Teneinde vrouwen te stimuleren om vaker de fiets te nemen voor hun verplaatsingen, zou u stedenbouwkundige projecten ook moeten laten bestuderen op het gebied van gender.

Het doel is om al vanaf de fase van de stedenbouwkundige planning naar een stad te streven waar plaats is voor vrouwen, met voetgangers- en fietserszones die aan hun verwachtingen voldoen. Een stad waar rekening wordt gehouden met de manier waarop vrouwen zich verplaatsen, is een stad die voor iedereen toegankelijk is.

In Wenen bleek uit studies dat mannen zich vooral met de auto verplaatsen, terwijl vrouwen meer voor het openbaar vervoer kiezen of te voet gaan. Een vergelijkbare studie werd in Brussel gevoerd.

Welke verkeersassen worden het meest door fietsers gebruikt? Bij hoeveel ongevallen waren fietsers betrokken? In hoeveel gevallen waren de slachtoffers vrouwen?

Welke acties ondernam u om fietsen in de stad aangenamer te maken? Welke voorzieningen werden recent aangelegd voor fietsers? Hoeveel staat u met de beveiliging van de fietspaden?

Vrouwen maken 34,2% uit van de groep die dagelijks fietst. Welke specifiek op hen gerichte acties ondernam u om dat aandeel nog te doen toenemen?

après le 22 mars, la hausse a surtout été remarquée sur les axes correspondant aux lignes de métro passant par la station Maelbeek, l'une des cibles des attentats.

D'autres facteurs probables sont la fermeture des tunnels, la création du piétonnier et, bien sûr, la clémence du temps estival. Selon les constats, le carrefour Mérode est sans conteste le point de passage le plus important, avec 760 cyclistes par heure en moyenne. La rue de la Loi (692 cyclistes) et l'avenue de la Couronne (555) complètent le trio de tête des moyennes annuelles. Vous avez annoncé votre volonté de faire encore grossir ce peloton.

Au-delà de ces constats, qui montrent que la pratique du vélo peut constituer une réelle solution alternative en termes de mobilité, je voudrais discuter du vélo au féminin. Des statistiques sur la pratique et les ventes montrent qu'il ne cesse de progresser depuis quelques années. Si le vélo peut encore conquérir des utilisateurs, c'est donc aussi du côté des femmes qu'il faut agir.

Un regard sur le passé nous rappelle que les femmes ont dû conquérir de haute lutte le droit de pédaler, à la fin du 19e siècle et au début du 20e siècle. Dans certains pays, le vélo reste mal perçu quand il est utilisé par les femmes. Comme tout outil de mobilité, il est en effet un instrument important sur la voie de l'autonomie et de la liberté.

Les femmes ont, en outre, un rôle prédictif important en matière de mobilité au sein des foyers. Les fabricants et les experts en marketing l'ont bien compris. En vue d'inciter les femmes à recourir davantage au vélo pour leurs déplacements quotidiens, il serait bon d'intégrer les "études de genre" dans les conceptions et les projets d'urbanisme. En effet, avant de concevoir l'espace physique, l'espace social doit être analysé sous le prisme du genre.

L'objectif ultime est de concevoir, dès la phase de réflexion urbanistique, une ville dans laquelle les femmes trouvent leur place et où les aménagements piétonniers et cyclables correspondent à leurs attentes. Une ville interrogeant les femmes et portant donc une attention particulière à leurs déplacements, serait, in fine, une ville conçue pour tous et accessible à tous.

Depuis 1991, la ville de Vienne, par exemple, étudie la répartition des activités et des déplacements entre les genres à l'échelle de la capitale autrichienne. Il s'avère que la circulation automobile est surtout masculine et que les transports en commun et les déplacements à pied sont surtout féminins. Une étude semblable a été menée sur notre territoire.

Aujourd'hui, les constats sont d'une grande importance en vue de mener des politiques adaptées. Hormis ceux que j'ai cités et qui figurent dans l'étude, quels sont les axes les plus fréquentés par les cyclistes ? Pouvez-vous nous rappeler les chiffres des accidents impliquant des cyclistes ? Combien de ces accidents concernent des femmes ?

Pourriez-vous nous dresser le bilan des actions entreprises pour rendre la ville plus cyclable ? Quels sont les aménagements cyclistes récents ? Qu'en est-il de la sécurisation des pistes cyclables ?

Enfin, les femmes représenteraient désormais 34,2% des cyclistes quotidiens. Pouvez-vous nous donner un état des lieux des actions spécifiques menées en leur faveur pour augmenter leur potentiel d'utilisation ?

De voorzitter. - De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Het meest wordt er gefietst op de Tervurenlaan tot aan Merode, in de Wetstraat, in de Kroonlaan tot aan de Mouterijbrug, de kanaalroute ter hoogte van de Vlaamsepoort en in de Louizalaan ter hoogte van de Baljuwstraat.*

De cijfers over ongevallen met fietsers in 2016 zijn nog niet volledig. Ik maak ze bekend zodra ik alle gegevens heb. Er was sprake van een dodelijk ongeluk met een fietser in Vorst, maar dat was eigenlijk een skater.

Uit de voorlopige cijfers blijkt dat het aantal gewonde fietsers met 18,5% steeg. Daar staat wel tegenover dat in dezelfde periode het aantal fietsers met 39% toenam. We hebben dus niet te maken met een spectaculaire stijging, al blijft elk ongeval er wel een te veel.

In de statistieken wordt geen onderscheid gemaakt

M. le président. - La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre. - Les axes les plus fréquentés sont l'avenue de Tervuren jusqu'au carrefour Mérode, la rue de la Loi, l'avenue de la Couronne à la hauteur du pont du Gerموir, la route du canal à la hauteur de la porte de Flandre et l'avenue Louise à la hauteur de la rue du Bailli.

Les chiffres des accidents ne sont pas encore disponibles pour toute l'année 2016. Nous les communiquerons le moment venu. On a effectivement parlé d'un accident mortel avec un cycliste survenu à Forest au mois de mars, mais la victime était en réalité un utilisateur de skateboard. Cet accident s'est retrouvé par erreur dans les statistiques concernant le vélo.

Un bilan provisoire fait état d'une augmentation de 18,5% du nombre de cyclistes blessés. Il faut toutefois noter que, dans le même temps, le nombre de cyclistes a augmenté de 39%. Même si chaque accident est un accident de trop, on ne peut donc

tussen mannen en vrouwen. Wat we wel weten is dat tussen 2010 en 2013 in 27% van de gevallen de verkeersslachtoffers vrouwen waren, terwijl 30% van de fietsers vrouwen zijn. In andere grote steden zijn fietsende vrouwen veel sterker vertegenwoordigd in de ongevalstatistieken.

Het Brussels Gewest bouwt een fietsnetwerk van 80 km uit dat gescheiden is van het andere verkeer. Tegelijkertijd werkt het voort aan de gewestelijke fietsroutes (GFR), waar al een groot deel van klaar is. Daarnaast is het belangrijk dat er meer zones 30 komen, maar daarover beslissen de gemeenten.

De voorbije maanden werden er heel wat fietspaden aangelegd en de volgende maanden starten de werken aan de GFR in Sint-Gillis, Vorst en Elsene.

Daarnaast investeert het Brussels Gewest in campagnes rond verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsen. Ook de politiebrigades op de fiets kunnen op onze steun rekenen. Ik werk bovendien aan een verbetering van het verkeersreglement ten gunste van fietsers en samen met de minister-president probeer ik het aantal fietsdiefstallen terug te dringen.

Er loopt een studie om het profiel te bepalen van Brusselaars die nog niet fietsen. Ik wil weten waarom bepaalde groepen Brusselaars minder fietsen dan andere, wat hen ervan weerhoudt om te fietsen en hoe ze gestimuleerd kunnen worden om het wel te doen. Ik verwacht de resultaten van die studie tegen het einde van dit halfjaar.

pas parler d'augmentation spectaculaire.

Le baromètre de la sécurité routière ne nous fournit pas de statistiques par genre. Par contre, nous savons que, pour la période entre 2010 et 2013, les femmes représentaient 27% des victimes, pour 30% des usagers du vélo. Cette constatation contredit celles faites dans d'autres grandes villes, comme Londres ou Paris, où les femmes sont surreprésentées dans les statistiques d'accidents impliquant des vélos.

La Région a notamment pour ambition de réaliser un réseau cyclable de 80 kilomètres, séparé de la circulation, que nous sommes en train d'aménager. Parallèlement, elle poursuit la mise en place du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR), aujourd'hui en grande partie balisé et réalisé. Des aménagements complémentaires sont en cours. Quant aux zones 30, elles sont également importantes, mais nous dépendons des communes pour leur réalisation.

Voici quelques exemples d'aménagement récents : la piste cyclable sur l'Allée Verte, l'avenue de l'Exposition universelle, l'avenue Van Praet, le quai de Veeweyde, le boulevard de la Deuxième Armée britannique, l'avenue Charles Woeste, l'avenue Roosevelt, la Petite ceinture, le boulevard Albert II et le boulevard Général Jacques. Dans les mois qui viennent commenceront aussi les travaux des itinéraires cyclables régionaux (ICR) à Saint-Gilles, Forest et Ixelles.

Nous investissons également dans des campagnes de sécurité routière et de mise en selle, telle que la Bike Experience, la Journée sans voitures, l'éducation au vélo dans les écoles primaires, le soutien aux associations de cyclistes et la consultation des usagers dans les commissions vélo. Nous soutenons également les brigades de police à vélo, les améliorations du Code de la route en faveur des cyclistes et, en collaboration avec le ministre-président, la lutte contre les vols de vélo.

Une étude est en cours à Bruxelles pour déterminer le profil des non-cyclistes. Nous voulons savoir pourquoi certaines catégories de Bruxellois font moins de vélo que d'autres, et connaître les obstacles et les incitants qui interviennent dans leur choix. Les conclusions de cette étude, qui nous permettra de mieux cibler les différentes catégories - et notamment les femmes -, sont attendues pour la

De voorzitter.- Mevrouw Sidibé heeft het woord.

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- Een op de tien fietsen zou een elektrische fiets zijn en twaalf op de honderd van die fietsen zouden door vrouwen worden gebruikt. Dat zijn interessante cijfers. Ik kijk reikhalzend uit naar die van uw studie. Misschien begrijp ik dan wel waarom ik zelf nog niet fiets. U moet het fietsen in elk geval blijven promoten.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- U kunt eens samen met mij gaan fietsen!

Mevrouw Fatoumata Sidibé (DéFI) *(in het Frans).*- Afgesproken!

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW JACQUELINE ROUSSEAUX

AAN DE HEER PASCAL SMET,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET MOBILITEIT EN
OPENBARE WERKEN,

betreffende "de bereikbaarheid van de treinstations in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Rousseaux heeft het woord.

Mevrouw Jacqueline Rousseaux (MR) *(in het Frans).*- Er is een probleem met de toegankelijkheid van de Brusselse treinstations. Trams, bussen en taxi's kunnen weliswaar bij de ingang stoppen, maar meestal zijn er geen voorzieningen voor auto's van particulieren.

Niet alleen de signalisatie schiet tekort, er zijn ook geen parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving waar automobilisten even kunnen parkeren om iemand tot op het perron te

fin de ce semestre.

M. le président.- La parole est à Mme Sidibé.

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Je vous remercie pour ce bilan rapide des projets en cours. J'ai lu récemment dans la presse qu'un vélo sur dix était électrique, et que douze vélos électriques sur cent sont utilisés par des femmes. Ces chiffres sont intéressants et nous attendons avec impatience les conclusions de l'étude que vous évoquez.

J'y apprendrai peut-être pourquoi je ne suis pas encore cycliste ! En tous les cas, il est intéressant de continuer à promouvoir ce moyen de locomotion et de liberté.

M. Pascal Smet, ministre.- Je vous invite à partager une expérience cycliste avec moi !

Mme Fatoumata Sidibé (DéFI).- Avec plaisir ! Le rendez-vous est donc pris.

- L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME JACQUELINE ROUSSEAUX

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE
LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX
PUBLICS,

concernant "l'accessibilité aux abords des gares en Région bruxelloise".

M. le président.- La parole est à Mme Rousseaux.

Mme Jacqueline Rousseaux (MR).- L'accessibilité aux gares bruxelloises pose problème. Si les trams, bus et taxis arrivent devant l'entrée ou les entrées, dans la plupart des cas, rien n'est prévu pour les véhicules particuliers.

Non seulement, la signalétique est déficiente, mais il n'y a, en outre, pas d'emplacements en surface à proximité immédiate des gares où un véhicule particulier pourrait se garer, le temps de déposer un passager et, le cas échéant, de l'accompagner