

- 1974 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

9 FÉVRIER 1999

PROPOSITION DE LOI

relative à la politique fédérale de la bicyclette

(Déposée par M. Hugo Van Dienderen et
Mme Martine Schüttringer)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Introduction

Le fonctionnement de notre société est intrinsèquement lié à son degré de mobilité. Au cours des dernières décennies, cette mobilité est essentiellement devenue une automobilité. C'est ainsi qu'à partir des années soixante, des centaines de milliards ont été investis dans notre réseau routier, qui est devenu un des plus denses du monde. Pour le modèle, nos ingénieurs n'ont eu qu'à s'inspirer de ce qui se faisait aux Etats-Unis. Quant au confortable éclairage nocturne dont bénéficient nos autoroutes, il sert par ailleurs de balise aux astronautes.

En l'absence d'une politique rigoureuse en matière d'aménagement du territoire, l'automobile s'est mise à dicter sa loi. Grâce à la multiplication des fonctions et équipements qui s'en est suivie sur tout le territoire, l'automobile a ainsi réussi à institutionnaliser la position d'indispensabilité qu'elle avait elle-même créée. Il est dès lors devenu difficile, pour l'individu,

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1974 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

9 FEBRUARI 1999

WETSVOORSTEL

betreffende het federale fietsbeleid

(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen
en mevrouw Martine Schüttringer)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Inleiding

Het functioneren van onze samenleving is wezenlijk verbonden met de graad van onze mobiliteit. De afgelopen decennia werd deze mobiliteit hoofdzakelijk vertaald in automobilité. Zo werden vanaf de jaren 60 honderden miljarden geïnvesteerd in weginfrastructuur. Het leverde ons zowat het dichtste wegennet ter wereld op. Voor de vormgeving haalden onze ingenieurs inspiratie in de Verenigde Staten. De comfortabele nachtelijke snelwegverlichting liet ons landje tevens fungeren als verlicht baken voor ruimtevaarders.

Bij afwezigheid van een stringent beleid inzake ruimtelijke ordening werd de auto maatgevend. Een uitzaaiing van functies en voorzieningen was het gevolg. De auto institutionaliseerde daarmee zijn zelf gecreëerde positie van onmisbaarheid. Voor het individu werd het zonder auto moeilijk maatschappelijk te functioneren.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

d'avoir une vie sociale sans disposer d'une automobile. Deux mécanismes étroitement imbriqués ont favorisé la poursuite de cette évolution:

— l'accroissement de l'insécurité routière, la réduction de l'offre de transports publics et l'invivabilité croissante des villes et villages ont poussé nos concitoyens à délaisser la bicyclette et les transports en commun et à désertir progressivement les centres urbains;

— le marketing astucieux dont bénéficie l'automobile («mon auto, c'est ma liberté»), la construction de nouvelles routes et de parkings («place à l'automobile»), l'essaimage géographique des fonctions et l'exode urbain ont créé un cercle vicieux qui a eu pour effet de stimuler l'utilisation de la voiture et l'expansion du parc automobile.

Notre mobilité est aujourd'hui menacée. Jamais nous n'avons disposé d'un réseau routier et d'un parc automobile aussi importants, et pourtant jamais les encombrements n'ont été aussi graves et jamais il n'a été aussi difficile d'arriver à l'heure à destination. Le paradoxe de l'automobilité se traduit, plus que jamais, par une insécurité croissante, une invivabilité des villes et villages, un isolement des non-motorisés, un stress et une agressivité de la part des automobilistes, une congestion du trafic et un impact sur l'environnement au niveau de l'occupation de l'espace, du morcellement du paysage, de la pollution de l'air et du sol, des nuisances sonores, du taux d'ozone dans l'atmosphère et même de l'évolution du climat. On peut dire que l'automobile tue la mobilité.

Si nous ne faisons rien pour enrayer cette évolution, l'avenir s'annonce particulièrement difficile. Les experts prévoient en effet que, par rapport à l'année de référence 1990, la circulation automobile augmentera de 40% d'ici 2005. Et nous allons tout droit vers cette catastrophe.

2. S'attaquer à la problématique de la mobilité

On connaît la portée de cette problématique. Un consensus s'est dégagé ces derniers temps sur la thèse selon laquelle l'automobilité a connu une croissance explosive, parce qu'elle ne supporte pas tous les frais qu'elle entraîne. C'est également l'avis des professeurs G. Blauwens, G. Allaert, M. Beuthe et C. Delepierre-Dramais qui ont rédigé, en 1993, un rapport à l'intention du vice-premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques de l'époque, G. Coëme (*Propositions pour une politique de mobilité*), rapport qui n'a, jusqu'ici retenu que trop peu l'attention du gouvernement fédéral.

«Au cours des cent dernières années, tous les pays occidentaux ont laissé se développer une mobilité qui ne supporte pas les coûts qu'elle entraîne. Dans tous ces pays, les moyens de circulation et de transport ont été proposés aux usagers à des prix largement

Twee in elkaar hakende mechanismen dreven deze evolutie verder aan:

— een negatieve spiraal van meer verkeersonveiligheid, minder openbaar vervoer en toenemende onleefbaarheid van stad en dorp had een afkalving van het fietsen, het openbaar vervoergebruik en het stedelijk wonen tot gevolg;

— een vicieuze cirkel van uitgekiende marketing voor de auto («mijn auto, mijn vrijheid»), de aanleg van nieuwe wegen en parkeervoorzieningen («ruim baan voor de auto»), de uitzwerming van functies over het landschap en de stedelijke vlucht naar het groen zwengelden het autogebruik en autobezit verder aan.

Vandaag wordt onze mobiliteit bedreigd. Nog nooit beschikten we over een uitgebreider wegennet en autopark. En toch, nog nooit stonden we meer in de file en was het moeilijker onze bestemming tijdig te bereiken. De paradox van de automobilité toont zich duidelijker dan ooit tevoren in de toenemende onveiligheid, de onleefbaarheid van stad en dorp, de vervoersarmoede van de autolozers, de stress en de verkeersagressie bij autobezitters, de verkeerscongestie en de milieuconsequenties inzake ruimtebeslag, landschapsversnippering, lucht- en bodembezoedeling, lawaaihinder, ozonalarm en zelfs klimaatverandering. Hoe auto-mobieler we werden hoe minder mobiel we zijn.

De toekomst dient zich, indien we deze evolutie verder laten escaleren, evenmin rooskleurig aan. Ten opzichte van het referentiejaar 1990 verwachten deskundigen tegen 2005 een groei van het autogebruik met 40 %. We zijn aardig op weg dit perspectief te halen.

2. Werken aan de mobiliteitsproblematiek

De draagwijdte van de problematiek is bekend. De laatste tijd is er een consensus gegroeid dat de automobilité een explosieve groei heeft gekend, omdat ze niet alle kosten betaalt die ze veroorzaakt. Dat is ook het standpunt van de professoren G. Blauwens, G. Allaert, M. Beuthe en C. Delepierre-Dramais die in 1993 voor de toenmalige vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven G. Coëme een rapport hebben geschreven (*Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid*) dat tot nog toe te weinig aandacht heeft gekregen van de federale Regering.

«In de voorbije honderd jaar hebben alle Westerse landen een mobiliteit laten ontstaan die haar kosten niet betaalt. Verkeer en vervoer werden in alle landen aan de gebruikers aangeboden tegen prijzen die de maatschappelijke kostprijs zwaar onderschatten.

inférieurs au coût social. [...] C'est l'erreur grave qui a fait déraiper l'évolution. [...] La cause fondamentale réside dans l'existence des 'coûts externes', à savoir les coûts que l'usager des transports, sans les assumer lui-même, engendre pour autrui. Les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, l'insécurité pour les riverains en sont des exemples frappants. Ces coûts ne sont pas intégrés dans le prix des transports. [...] Les coûts que les usagers pouvaient répercuter sur les autres ont explosé.» (p. 13-16)

La thématique de la mobilité ne quitte pratiquement jamais l'agenda politique, des solutions sont proposées par diverses composantes sociales, on analyse, on expérimente, on exécute et on réalise. C'est ainsi que les villes et des communes s'efforcent depuis plusieurs années de rendre leurs centres plus vivables. Les centres commerciaux sont interdits aux voitures, les quartiers historiques sont rénovés et mis en valeur, des projets de rénovation urbaine rendent la vie en ville à nouveau plus attrayante, des quartiers résidentiels sont transformés «zones 30», plus sûres...

Un vent de fraîcheur souffle également sur les ministères régionaux des Travaux publics et de l'Infrastructure. On s'intéresse à nouveau aux pistes cyclables, les croisements dangereux sont transformés en ronds-points et les voies régionales traversant une agglomération sont traitées selon la philosophie du trafic de transit.

La construction d'autoroutes fait également l'objet d'une nouvelle prise de conscience, imposée sans doute par l'insuffisance des budgets. On constate en tout cas que divers tracés envisagés sont, à juste titre, supprimés dans les plans de secteur.

La SNCB a redécouvert l'importance de la gare comme point de correspondance, mais continue à accorder une priorité absolue au développement du train à grande vitesse. De Lijn, la STIB et les TEC remplacent la SNCV devenue désuète et mènent une politique plus orientée vers le client et la communication. Ils proposent des initiatives nouvelles telles que les bus de proximité, les bus à la demande, les bus express, les bus de nuit et de marchés et des projets tvr (taxi + transport urbain et régional).

Une attention nouvelle est également accordée au vélo. Et il la mérite, car un recours accru à la bicyclette peut aider à résoudre, dans une large mesure, nos problèmes de mobilité.

A la demande de la Chambre (résolution du 110 juillet 1997, Doc. n° 1090), le principe de la «complémentarité du train avec les déplacements en vélo» a été inscrit dans le contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'Etat. Le contrat prévoit que :

«La SNCB s'inscrira dans une politique de développement de l'usage du vélo pour les déplacements

[...] Dat is de grote fout die de evolutie heeft doen ontsporen. [...] De fundamentele oorzaak is het bestaan van zogenaamde 'externe kosten'. Dat zijn kosten die de vervoergebruiker veroorzaakt voor derden, zonder er zelf voor te betalen. Geluidshinder, luchtverontreiniging, onveiligheid voor omwonenden, zijn opvallende voorbeelden. Zulke kosten zijn in de vervoersprijs niet opgenomen. [...] De kosten die de gebruikers op anderen mochten afwentelen, zijn geëxplodeerd.» (p. 13-16)

De mobiliteitsthematiek staat nagenoeg permanent op de politieke agenda en vanuit verschillende maatschappelijke geledingen worden oplossingen geformuleerd en wordt er onderzocht, geëxperimenteerd, uitgevoerd en gerealiseerd. Zo leveren steden en gemeenten al verschillende jaren inspanningen om de leefbaarheid van hun centra te verhogen. Handelscentra worden autovrij, historische binnensteden worden gerenoveerd en verfraaid, stadvernieuwingprojecten maken wonen in de stad weer aantrekkelijker, woonwijken worden omgevormd tot veilige «zone 30»-wijken...

Ook bij de gewestelijke ministeries van Openbare Werken en Infrastructuur waait een frisse wind. Fietspaden krijgen opnieuw aandacht, gevaarlijke kruispunten worden omgevormd tot rotondes en gewestwegen in een bebouwde kom worden aangepakt volgens de doortochtenfilosofie.

Ook over de aanleg van snelwegen groeit een nieuw bewustzijn, wellicht noodgedwongen omdat de nodige budgetten ontbreken. Het is een feit dat diverse geplande tracés terecht geschrapt worden uit de gewestplannen.

De NMBS herontdekte het belang van het station als transferpunt, maar blijft vóór alles prioriteit geven aan de uitbouw van de hogesnelheidstrein. De Lijn, MIVB en TEC vervangen de oubollige NMVB en voeren een meer klantgerichte en communicatieve politiek. Ze zetten vernieuwende initiatieven op zoals buurt-, bel-, snel-, nacht- en marktbusen en toverprojecten (taxi + stads- en streekvervoer).

Ook voor de fiets is er een vernieuwde aandacht. En de fiets verdient die aandacht, want meer fietsen kan onze mobiliteitsproblemen in belangrijke mate oplossen.

Op vraag van de Kamer (resolutie van 10 juli 1997, Stuk nr. 1090) werd in het tweede beheerscontract tussen de NMBS en de Staat het principe van de «complementariteit van de trein met de verplaatsingen per fiets» opgenomen. Het contract bepaalt :

«De NMBS sluit zich aan bij een beleid ter bevordering van het fietsgebruik, zowel voor de vrijetijds-

de loisirs comme ceux vers les lieux de travail ou l'école.

Dans ce cadre, elle mènera des types d'actions dans les domaines suivants :

- l'accès aisé aux gares et la mise à disposition d'abris à vélos fiables;

- le transport des vélos dans les fourgons adaptés à cet effet;

- la mise à disposition de vélos de location dans les gares situées dans des régions à vocation touristique».

Il est aisé de transporter un vélo pliant en train, en tram et en autobus. Le voyageur emprunte le transport public pour accomplir son déplacement principal, il utilise le vélo pliant pour les déplacements en amont et en aval. Il est aussi possible d'emporter un vélo pliant à bord d'une voiture. L'automobiliste qui laisse son véhicule dans un parking situé en zone périurbaine peut ensuite effectuer ses déplacements en ville avec son vélo pliant qui, comme en vélo ordinaire, peut être équipé de vitesses.

3. Notre règle, c'est la bicyclette

Les résultats d'une enquête portant sur le comportement des Flamands en matière de déplacements (*Hoe het vooruitgaat: de Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*, cellule Mobilité de la Communauté flamande, 1996), ont été publiés récemment. Il ressort de ces résultats que plus de la moitié de l'ensemble des déplacements s'effectuent dans un rayon de cinq kilomètres, distance que la plupart d'entre nous pourraient aisément parcourir à bicyclette. Or, à l'heure actuelle, ces déplacements s'effectuent essentiellement en voiture.

Cette même étude, réalisée à la demande du ministre flamand des Travaux publics, des Transports et de l'Aménagement du territoire, M. Baldewijns, constate que malgré tout, un tiers de l'ensemble des déplacements s'effectue encore à pied ou à bicyclette. En ce qui concerne le nombre moyen de déplacements par personne et par jour, la bicyclette est le moyen de transport le plus utilisé après la voiture, précédant ainsi les déplacements à pied et l'usage des transports publics. «L'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail a régressé systématiquement pendant des années. Cette régression était due à l'augmentation du nombre de voitures, à l'intensification de l'utilisation de celles-ci et à l'accroissement des distances entre le domicile et le lieu de travail. On a toutefois constaté récemment que l'utilisation fonctionnelle de la bicyclette ne diminue plus, à l'inverse des déplacements à pied et de l'utilisation des transports publics. Les premiers signes d'un revirement sont perceptibles. Les données de l'INS basées sur le recensement de 1991 font apparaître le résultat suivant:

verplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar school.

In dat kader voert ze acties op de volgende gebieden :

- een gemakkelijke toegang tot de stations en het ter beschikking stellen van betrouwbare fietsstallingen;

- het vervoer van fietsen in daartoe aangepaste bagagerijtuigen;

- het ter beschikking stellen van huurfietsen in de stations die gelegen zijn in toeristische streken.».

De plooi- en vouwfiets kan gemakkelijk mee op trein, tram en bus. De hoofdverplaatsing doe je met het openbaar vervoer. De voor- en naverplaatsing met de plooi-fiets. Die fiets kan je ook in de auto meenemen. Als je je auto aan de rand van de stad parkeert, kan je de verplaatsingen in de stad zelf met de plooi-fiets doen. Net zoals de gewone fiets, kan die worden uitgerust met versnellingen.

3. Fietsen is onze regel wel

Onlangs werden de resultaten van een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen bekend gemaakt (*Hoe het vooruitgaat: de Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*, Mobiliteitscel van de Vlaamse Gemeenschap, 1996). Daaruit blijkt dat meer dan de helft van alle verplaatsingen binnen een straat van vijf kilometer gebeuren, een afstand die voor de meesten onder ons zeer goed haalbaar is per fiets. Toch worden deze verplaatsingen vandaag hoofdzakelijk met de auto ingevuld.

Daartegenover stelt dezelfde studie, die uitgevoerd werd in opdracht van de Vlaamse minister voor Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, Baldewijns, vast dat toch nog een derde van al onze verplaatsingen te voet of per fiets gemaakt worden. Inzake het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag is de fiets, na de auto, het belangrijkste vervoermiddel, vóór het te voet gaan en vóór het openbaar vervoer. «Het gebruik van de fiets in de woonwerkverplaatsing nam jarenlang stelselmatig af. Oorzaken daarvoor waren de toename van het autobezit en autogebruik en de grotere afstanden tussen woonplaats en werklokatie. Zeer recent werd echter vastgesteld dat het functionele fietsgebruik niet langer meer daalt, in tegenstelling tot de verplaatsingen te voet en met het openbaar vervoer. De eerste tekenen van een kentering zijn merkbaar. De gegevens van het NIS op basis van de volkstelling van 1991 geven het volgende resultaat:

— déplacements sur le chemin du travail:

Région flamande: 12,2%;

Région wallonne: 2,8%;

Région bruxelloise: 0,7%;

— déplacements sur le chemin de l'école:

Région flamande: 29,8%;

Région wallonne: 3,2%;

Région bruxelloise: 1%.» (*Verkeersspecialist*, mars 1997, 12).

C'est surtout dans le domaine récréatif que le nombre d'adeptes de la bicyclette est en hausse, ainsi que tout le monde peut le constater lors du belles journées ensoleillées. La situation à Bruxelles mérite également d'être épinglée. Jusqu'il y a quelques années, on aurait vainement cherché le moindre cycliste dans cette ville, alors qu'aujourd'hui, sous l'impulsion d'un mouvement prônant activement l'usage de la bicyclette, les cyclistes deviennent de plus en plus nombreux dans les rues de Bruxelles et les autorités ont amorcé la mise en oeuvre d'une politique structurée pour promouvoir l'utilisation de ce moyen de locomotion.

«Bien que la bicyclette soit moins utilisée, elle est, même dans la capitale de l'Europe, un moyen de transport plus rapide que la voiture. Une course organisée à l'heure de pointe entre différents moyens de transport, sur un parcours reliant plusieurs maisons communales au rond-point Schuman, a donné le résultat suivant:

Point de départ	voiture	transport public	bicyclette
Anderlecht	37'	36'	26'
Evere	29'	25'	09'
Laken	32'	35'	25'
Uccle	50'	36'	34'
Watermael-Boitsfort	45'	43'	26'

Malheureusement, des cyclistes sont aussi impliqués dans un nombre élevé d'accidents. En 1994, des cyclistes ont été impliqués dans 7.392 accidents ayant causé des lésions corporelles (données INS) ... Ces accidents ont fait 150 morts (jusqu'à 30 jours après l'accident), 1.467 blessés graves et 5.810 blessés légers parmi les cyclistes. Compte tenu des 90 victimes parmi les passagers, les cyclistes représentent 10% de l'ensemble des accidentés de la route. Il ressort de la ventilation des victimes [...] que ce sont surtout les 10-19 ans qui sont vulnérables. La ventilation d'après la gravité montre, quant à elle, que les cyclistes de plus de 60 ans sont proportionnellement plus nombreux parmi les morts et les blessés graves : la proportion de personnes âgées parmi les cyclistes victimes d'accidents de la route s'élève à 26%; si l'on ne

— woonwerkverplaatsingen:

Vlaams Gewest : 12,2 %;

Waals Gewest : 2,8 %;

Brussels Gewest : 0,7 %;

— woonschoolverplaatsingen:

Vlaams Gewest : 29,8 %;

Waals Gewest : 3,2 %;

Brussels Gewest : 1 %.» (*Verkeersspecialist*, maart 1997, 12).

Het aantal fietsers neemt vooral in het recreatieve verkeer toe; dat stelt iedereen op zonnige dagen vast. Opmerkelijk is ook de situatie in Brussel. In deze stad was tot voor enkele jaren geen fietser te bekennen. Onder impuls van een actieve fietsbeweging duiken steeds meer fietsers in het straatbeeld op en werd een aanzet tot een onderbouwd fietsbeleid gegeven.

«Hoewel er minder gefietst wordt, is de fiets zelfs in de hoofdstad van Europa een sneller vervoermiddel dan de auto. Een wedstrijd tussen verschillende vervoermiddelen, van verschillende gemeentehuizen naar het Schumanplein tijdens het spitsuur, gaf het volgende resultaat:

Vertrekpunt	auto	openbaar vervoer	fiets
Anderlecht	37'	36'	26'
Evere	29'	25'	09'
Laken	32'	35'	25'
Ukkel	50'	36'	34'
Watermaal-Bosvoorde	45'	43'	26'

Jammer genoeg gebeurt ook een heel aantal ongevallen met fietsers. In 1994 vonden in totaal 7.392 letselongevallen plaats waarbij fietsers betrokken waren (gegevens NIS) [...] Bij deze ongevallen vielen bij de bestuurders van fietsen 150 doden (tot 30 dagen na het ongeval), 1.467 zwaargewonden en 5.810 lichtgewonden. Met 90 slachtoffers onder de fietspassagiers erbij, staan de fietsers voor 10 % van de verkeersslachtoffers. De verdeling van de slachtoffers [...] toont aan dat vooral de leeftijdscategorie van 10 tot 19 jaar kwetsbaar is. Uitgesplitst naar ernst blijken 60-plussers sterker vertegenwoordigd onder de doden en zwaargewonden: het percentage ouderen onder de fietsers-verkeersslachtoffers bedraagt 26 %; beschouwen we enkel de doden en zwaargewonden dan is dit aandeel 49 % [...] Ongeveer een

prend en considération que les morts et les blessés graves, ce taux passe à 49% [...] Un tiers environ des accidents impliquant des cyclistes se produit sur la piste cyclable ou au moment de quitter celle-ci.» (Verkeersspecialist, mars 1997, 12).

N'était ce problème d'insécurité, il est indéniable que le vélo dispose d'un potentiel de développement énorme. C'est surtout sur les courtes distances que la bicyclette dispose de certains atouts la rendant très compétitive. Ainsi, la bicyclette présente de nombreux avantages pour son utilisateur: elle est bon marché, elle constitue le moyen de transport le plus rapide en ville, elle ne pose pas de problèmes de parking, elle permet d'entretenir la condition physique et de préserver la liberté individuelle ... Mais l'utilisation de la bicyclette doit aussi être encouragée pour des raisons sociales: elle n'entraîne aucune pollution atmosphérique ou sonore, elle est peu encombrante, elle consomme très peu d'énergie et n'est guère génératrice d'insécurité routière.

4. Vers un plan global pour la bicyclette

Dans leur rapport *Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid* (Propositions pour une politique de mobilité), les professeurs G. Blauwens, G. Allaert, M. Beuthe et C. Delepiere-Dramais préconisent l'utilisation des deux-roues pour résoudre la crise de mobilité: «Les deux-roues constituent le moyen de transport le plus économique, tant en termes d'infrastructure, de pollution et de congestion du trafic, qu'en ce qui concerne les frais à supporter par l'utilisateur lui-même.» (p. 200). Les professeurs formulent par ailleurs un certain nombre de propositions qui doivent absolument figurer dans un plan global pour la bicyclette.

Les pouvoirs publics ont déjà consenti des efforts ces dernières années pour rendre l'environnement routier plus accueillant pour les cyclistes. Des pistes cyclables ont été aménagées, le code de la route a été adapté en fonction des cyclistes ... L'actuel gouvernement s'est engagé, dans son programme, à prendre «des mesures en faveur des cyclistes (introduction de la notion de «route cyclable») et des piétons, rendant le trafic lent plus sûr et plus attrayant». Une approche coordonnée, impliquant les différents niveaux de pouvoir et domaines concernés, fait toutefois défaut. Les mesures prises sont trop fragmentaires et trop dispersées. C'est dès lors à juste titre que les associations de cyclistes, les cyclistes, les experts en mobilité ainsi que les villes et les communes insistent aujourd'hui auprès des autorités supérieures pour qu'elles mettent en oeuvre un plan global pour la bicyclette.

Un tel plan global pour la bicyclette doit être le gage d'une politique intégrale et coordonnée en fa-

derde van de ongevallen met fietsers gebeurt op of bij het verlaten van een fietspad» (Verkeersspecialist, maart 1997, 12).

Als er iets aan de onveiligheid kan worden gedaan, beschikt de fiets onmiskenbaar over veel groeipotentie. Vooral op de korte afstanden heeft de fiets een aantal bijzondere troeven die hem een erg concurrentiële uitgangspositie meegeven. Zo biedt de fiets zijn individuele gebruiker heel wat voordelen: goedkoop, het snelste vervoermiddel in de stad, geen parkeerproblemen, goed voor de conditie, individuele vrijheid... Maar ook maatschappelijk dient het gebruik van de fiets aangemoedigd: de fiets veroorzaakt luchtvervuiling noch lawaaihinder, springt zuinig om met ruimte, verbruikt amper energie en veroorzaakt nauwelijks verkeersonveiligheid.

4. Naar een «Totaalplan fiets»

De professoren G. Blauwens, G. Allaert, M. Beuthe en C. Delepiere-Dramais vermelden in hun rapport *Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid* het gebruik van de tweewielers bij de oplossingen voor de mobiliteitscrisis: «De tweewieler is het meest spaarzame vervoermiddel, zowel in infrastructuur-, milieu- en congestiekosten als in uitgaven voor de gebruiker zelf.» (p. 200). De professoren formuleren verder een aantal voorstellen die zeker moeten worden opgenomen in een Totaalplan fiets.

De overheid heeft de afgelopen jaren al inspanningen geleverd om het verkeersmilieu fietsvriendelijker te maken. Fietspaden werden aangelegd, de verkeersreglementering werd aangepast ten behoeve van fietsers... De huidige regering heeft zich in haar programma voorgenomen in «een pakket maatregelen ten gunste van de fietsers (invoering van het begrip 'fietsroute') en de voetgangers te voorzien die het langzaam verkeer veiliger en aantrekkelijker maken». Een gecoördineerde aanpak, verweven door de verschillende beleidsniveaus en beleidsterreinen, ontbreekt evenwel. De maatregelen worden te fragmentarisch en in verspreide slagorde genomen. Het is dan ook naar recht en rede dat fietsbewegingen, fietsgebruikers, mobiliteitsdeskundigen en ook steden en gemeenten de hogere overheid vandaag met aandrang verzoeken werk te maken van een Totaalplan fiets.

Zo'n Totaalplan fiets moet borg staan voor een integraal en gecoördineerd fietsbeleid, zodat in versneld

veur de la bicyclette, afin qu'un environnement routier attrayant pour les cyclistes puisse être aménagé rapidement. Dans la pratique, le plan global pour la bicyclette prévoira des réseaux cyclables sûrs, confortables et denses, un code de la route à la mesure des cyclistes, de grands parcs à vélos, une approche ciblée du problème des vols de vélos et des facilités pour les cyclistes voyageant en train, tram et bus. Et pourquoi les cyclistes ne pourraient-ils pas bénéficier d'une indemnité kilométrique?

5. Objectifs

Le plan global pour la bicyclette vise à définir, à lancer et à concrétiser une politique «performante» en matière de bicyclette en vue de promouvoir l'utilisation de ce moyen de locomotion et de rendre l'environnement routier le plus sûr et le plus attrayant possible pour les cyclistes. Les principaux objectifs des associations de cyclistes sont les suivants:

- d'ici 2010, réduire de 60 % le nombre de cyclistes qui meurent chaque année sur les routes;
- d'ici 2010, réduire de 50 % le nombre de cyclistes blessés;
- d'ici 2010, faire baisser de 60 % le nombre des vols de bicyclettes;
- d'ici 2010, augmenter de 30 % le nombre de kilomètres/voyageur accomplir à bicyclette;
- d'ici 2010, grâce à l'amélioration de l'infrastructure (cycliste) et à l'adaptation d'un régime de priorité pour les cyclistes, réduire de 20 % le temps nécessaire pour se rendre à bicyclette aux établissements à finalité économique ou constituant un pôle d'attraction pour le public;
- dans les agglomérations urbaines, la durée du parcours à bicyclette pour des distances de moins de 5 km devra être inférieure ou égale à la durée du parcours en auto;
- d'ici 2002, toutes les villes et communes devront disposer d'un plan directeur pour la bicyclette qui fera partie intégrante des plans communaux en matière de mobilité, de circulation et de transport; ce plan directeur devra en outre toujours s'inscrire dans un plan d'aménagement du territoire;
- d'ici 2005, chaque agglomération urbaine de plus de 50.000 habitants devra posséder une piste cyclable d'excellente qualité traversant l'agglomération selon les axes nord-sud et est-ouest;
- d'ici 2010, toutes les villes et communes devront posséder un réseau de pistes cyclables d'excellente qualité, dense et cohérent, qui permettra d'utiliser la bicyclette quotidiennement et dans un but récréatif; ces réseaux communaux de pistes cyclables feront partie d'un réseau national et transfrontalier de voies réservées aux cyclistes;
- d'ici 2002, une vaste campagne d'information sera organisée afin d'éclairer le grand public sur les

tempo werk gemaakt wordt van een voor fietsers aantrekkelijk verkeersmilieu. Op het terrein zal het Totaalplan fiets voorzien in veilige, comfortabele en fijnmazige fietsnetwerken, in een verkeerswetgeving op maat van de fietser, in ruime stallingsmogelijkheden, in een gerichte aanpak van het fietsdiefstalprobleem en in faciliteiten voor fietsers die reizen met trein, tram en bus. En waarom zouden fietsers geen kilometervergoeding verdienen?

5. Doelstellingen

Het Totaalplan fiets beoogt het uitstippelen, het opzetten en het realiseren van een «performant» fietsbeleid met als doel het fietsgebruik te bevorderen en het verkeersmilieu af te stemmen op een maximale veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers. De belangrijkste doelstellingen die bij de fietsersbeweging leven zijn:

- tegen 2010 sneuvelen er jaarlijks 60 % minder fietsers op de weg;
- tegen 2010 vallen er 50 % minder fiets-gewonden;
- tegen 2010 neemt het aantal fietsdiefstallen af met 60 %;
- tegen 2010 neemt het aantal reizigerskilometers per fiets toe met 30 %;
- tegen 2010 neemt de reistijd voor fietsers naar economische en publiektrekkende voorzieningen, dankzij de betere (fiets)infrastructuur en een voorrangregeling voor fietsers, met 20 % af;
- in de stedelijke agglomeraties is de reistijd per fiets voor afstanden tot 5 km kleiner dan of gelijk aan de reistijd per auto;
- tegen 2002 beschikken alle steden en gemeenten over een fietsbeleidsplan dat integraal deel uitmaakt van de gemeentelijke mobiliteits-, verkeers- en vervoersplannen; het fietsbeleidsplan zal daarenboven steeds gekaderd zijn in een ruimtelijk beleidsplan;
- tegen 2005 beschikt elke stedelijke agglomeratie met meer dan 50.000 inwoners over een kwalitatief hoogstaande noord-zuid en oost-west fietroute;
- tegen 2010 beschikken alle steden en gemeenten over een kwalitatief hoogstaand en samenhangend fijnmazig fietsnetwerk voor de dagelijkse en recreatieve fietser; deze gemeentelijke fietsnetwerken maken deel uit van een landelijk en grensoverschrijdend fietsrouteplan;
- tegen 2002 is het brede publiek op ruime schaal geïnformeerd over de voordelen en de kwaliteiten van

avantages que la bicyclette et les déplacements à bicyclette offrent par rapport à d'autres modes de transport; cette campagne se doublera d'une action de sensibilisation visant à promouvoir l'utilisation de la bicyclette.

Les associations de cyclistes ont fixé à 2010 l'échéance pour la réalisation de la plupart des objectifs du plan global pour la bicyclette. Les auteurs de la présente proposition de loi estiment que, même après cette date, le plan global devra demeurer le fil conducteur de l'action des pouvoirs publics, de sorte que les structures qu'entend créer la loi proposée sont des structures durables.

6. Le plan global pour la bicyclette s'insère dans une politique de stabilité

A la suite des congrès mondiaux sur l'environnement, des accords de Rio, des mesures des Nations unies dans le cadre de l'Agenda 21 et de la politique du CO₂ visant à lutter contre les pluies acides, la destruction de la couche d'ozone et l'effet de serre, notre pays a lui aussi défini une politique fédérale de développement durable. En 1994, le gouvernement a établi le programme national de réduction des émissions de CO₂. L'objectif de ce programme est de diminuer les émissions de CO₂ de 5% par rapport à 1990 pour l'an 2000. De volgende jaren zal ook werk moeten worden gemaakt van de uitvoering van de afspraken van Kyoto (1997).

Différentes mesures concernent la mobilité: ainsi, un meilleur contrôle des disques des tachygraphes, une révision de la fiscalité applicable aux différents moyens de transport, des plans de transport d'entreprise, le transport public et combiné devraient apporter une contribution considérable selon le plan. Le secteur des transports produit environ un quart des émissions de CO₂ et sa part continue d'augmenter. Le gouvernement a confirmé dans son programme le choix du développement durable et souligne - tout comme les auteurs de la présente proposition de loi - l'importance d'une approche intégrée. Il établit également le lien avec la politique du CO₂.

«Conformément aux engagements pris par la Belgique, notamment à la conférence de Rio, il convient tout d'abord de renforcer la caractère durable de notre mode de développement. Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux besoins [...] Cette approche nécessite donc une intégration tant verticale (internationale, fédérale, régionale) qu'horizontale (interdépartementale, intersectorielle), ainsi qu'un renforcement des moyens logistiques et scientifiques des administrations et des organes d'avis [...] En exécution des obligations internationales, le gouvernement concrétisera, d'une part, les mesures en matière de réduction des émissions de gaz à effet de

de fiets en het fietsen tegenover andere vervoerswijzen, en gesensibiliseerd voor meer fietsgebruik.

De fietsersbeweging stelt het jaar 2010 als einddatum voorop voor de meeste doelstellingen van het Totaalplan fiets. De indieners van dit voorstel menen dat het beleid ook na deze datum met het Totaalplan fiets moet blijven werken. De structuren die dit voorstel daarvoor creëert zijn dus blijvend.

6. Het Totaalplan fiets kadert in een duurzaamheidsbeleid

In aansluiting op de wereldcongressen over het milieu, de akkoorden van Rio, de maatregelen van de Verenigde Naties in het kader van Agenda 21 en het CO₂-beleid ter bestrijding van de zure regen, de ozonproblemen en het broeikaseffect wordt ook in ons land een federaal duurzaamheidsbeleid uitgestippeld. In 1994 heeft de regering het Nationale programma ter vermindering van de CO₂-uitstoot vastgelegd. De bedoeling van dit programma is de uitstoot tegen 2000 met 5 % te verminderen in vergelijking met 1990. Il faudra également XXXXX, dans les années qui suivent, à l'exécution des accords de kyoto (1997).

Verschillende maatregelen hebben betrekking op de mobiliteit: zo moeten een betere controle op de tachoschijven, een herziening van de fiscaliteit ten aanzien van de verschillende modi, bedrijfsvervoersplannen, gecombineerd en openbaar vervoer volgens het plan een flinke bijdrage leveren. De vervoersector veroorzaakt zo'n kwart van de CO₂-uitstoot en zijn aandeel blijft toenemen. De regering bevestigde in haar programma de keuze voor duurzame ontwikkeling en onderstreept - net als de indieners van dit wetsvoorstel - het belang van een geïntegreerde aanpak. Ze legt ook het verband met het CO₂-beleid.

«Overeenkomstig de engagementen die door België aangegaan werden o.a. in het raam van de Rio-conferentie moet in de eerste plaats het duurzame karakter van ons ontwikkelingsmodel worden versterkt. Duurzame ontwikkeling is een ontwikkelingsvorm die tegemoet komt aan de huidige behoeften zonder de mogelijkheden van de volgende generaties om aan hun behoeften tegemoet te komen, te schaden [...] Deze aanpak impliceert derhalve zowel een verticale (internationale, federaal, Gewest) als een horizontale integratie (interdepartementeel, intersectorieel), evenals de versterking van de logistieke en wetenschappelijke middelen van de administraties en adviesorganen [...] Ter uitvoering van de internationale verplichtingen zal de Regering o.a. :

serre contenues dans le plan qu'il a préparé avec les régions et d'autre part, en étroite collaboration avec les partenaires européens les plus concernés, il préparera l'introduction d'une taxe CO₂ qui doit contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre pour l'an 2000.»

Le plan global pour la bicyclette peut être considéré comme une contribution concrète à la politique belge de développement durable. Le plan global pour la bicyclette peut exprimer, de façon visible et sympathique, la volonté ferme du pays d'oeuvrer effectivement pour un monde durable.

7. Le plan global pour la bicyclette s'inscrit dans le cadre d'une politique de mobilité durable

Le plan global pour la bicyclette fait également partie d'un plan-pilote durable visant à promouvoir la mobilité. Il faut inverser la tendance et rompre avec la tradition de la politique à la petite semaine?»

L'heure est venue d'opter clairement pour la limitation des besoins en matière de déplacements, pour la maîtrise du trafic routier sur le réseau existant et pour le renforcement des alternatives à la circulation routière.

On trouvera en annexe 1 un aperçu des actions à entreprendre dans le cadre d'une politique de mobilité durable.

8. Le plan global pour la bicyclette s'inscrit dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire

Un des facteurs les plus déterminants à prendre en compte dans le développement de la mobilité est sans conteste l'aménagement du territoire. La politique en matière de circulation routière et de transport, en l'occurrence le plan global pour la bicyclette, doit dès lors s'insérer dans la politique d'aménagement du territoire.

L'évolution en matière d'aménagement du territoire devra dès lors être axée sur la poursuite de la concentration de l'habitat, des lieux de travail, des établissements d'enseignement, des magasins et des lieux de divertissement. Les mots d'ordre sont: concentration et intégration et densification des fonctions. Les pouvoirs publics doivent mener une politique rigoureuse en matière de localisation. Il faudra établir un rapport d'incidence en termes de mobilité lors de l'implantation d'habitations, d'entreprises, de bureaux, d'usines, etc. Un aménagement du territoire basé sur ces principes rend superflus de nombreux déplacements en auto et ouvre de nouveaux horizons aux cyclistes, aux piétons et aux transports en commun. La «cycloville» est une ville compacte.

[...] enerzijds de maatregelen van het plan inzake de beperking van de uitstoot van broeikasgassen dat voorbereid werd samen met de Gewesten, concretiseren en anderzijds in nauw overleg met de meest betrokken Europese partners de invoering van een CO₂-heffing voorbereiden die moet bijdragen tot de beperking van de uitstoot van broeikasgassen tegen het jaar 2000.»

Het Totaalplan fiets kan worden beschouwd als een concrete bijdrage tot het Belgische duurzaamheidsbeleid. Het Totaalplan fiets kan op een zichtbare en sympathieke wijze de vaste wil van dit land uitdrukken om effectief werk te maken van een duurzamere wereld.

7. Het Totaalplan fiets kadert in een duurzaam mobiliteitsbeleid

Het Totaalplan fiets maakt ook deel uit van een duurzaam en sturend mobiliteitsplan. Er moet een trendbreuk komen, waarbij resoluut gebroken wordt met het vraagvolgende én/én-beleid. Duidelijke keuzes in de richting van de beperking van de verplaatsingsbehoefte, de beheersing van het verkeer op het bestaande netwerk en de versterking van de verkeersalternatieven zijn daarbij aan de orde.

Overzicht van acties in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid, zie bijlage 1.

8. Het Totaalplan fiets kadert in een ruimtelijk beleid

Eén van de meest bepalende factoren in de ontwikkeling van de mobiliteit is zonder meer de ruimtelijke ordening. Het verkeers- en vervoerbeleid, *in casu* het Totaalplan fiets, dient dan ook ingebed te worden in het ruimtelijke beleid.

Ruimtelijke ontwikkelingen zullen daarom gericht worden op een verdere concentratie van wonen, werken, school lopen, winkelen en recreëren. Inbreiding, functievermenging en -verdichting zijn de orderwoorden. De overheid moet een streng lokatiebeleid voeren. Bij de inplanting van woningen, bedrijven, kantoren, fabrieken... moet een mobiliteitseffectenrapport worden gemaakt. Een ruimtelijk beleid gebaseerd op deze principes maakt talrijke auto-verplaatsingen overbodig en creëert meer kansen voor de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer. Een fietsstad is een compacte stad.

La politique d'aménagement du territoire est toutefois une compétence régionale et locale, de sorte que l'influence directe exercée par l'autorité fédérale sur les choix en ce domaine est limitée. Néanmoins, dans leur étude destinée au gouvernement fédéral, les quatre professeurs précités préconisent l'élaboration d'une «stratégie intégrée d'aménagement du territoire en ce qui concerne la mobilité en Belgique» (p. 148).

Les régions et les communes commencent à faire de sérieux efforts en vue d'organiser notre espace restreint d'une manière plus rationnelle et en se conformant davantage à des choix stratégiques. La politique en matière d'utilisation de la bicyclette devra faire partie intégrante des options politiques en matière d'aménagement du territoire.

9. Lignes de force du plan global pour la bicyclette

* Coordination et gestion

Une politique globale et intégrée de promotion de l'utilisation de la bicyclette passe par un ensemble de mesures diverses. Des mesures qui se renforcent et s'optimalisent dans le cadre d'une synergie. La mise en pratique de ces solutions suppose cependant une harmonisation entre les différentes instances politiques concernées. D'où l'importance du rôle de coordination du plan global pour la bicyclette.

* Intégration verticale

Dans un pays qui compte un gouvernement fédéral, trois gouvernements régionaux, trois gouvernements communautaires, dix provinces et des centaines de villes et de communes, la coordination et l'harmonisation des politiques constituent une véritable gageure. C'est sous l'égide du gouvernement fédéral que seront élaborées les structures destinées au plan global pour la bicyclette. La conclusion d'accords de coopération avec les régions et les communautés est indispensable en vue d'obtenir un engagement effectif de leur part. Les plans nationaux et régionaux définiront les options politiques et serviront de référence pour les plans bicyclette communaux.

L'Union européenne pourrait d'ailleurs également s'attacher à mettre en oeuvre une politique de la bicyclette. Cette mission pourrait être confiée à un institut européen de la bicyclette, qui ferait en même temps contrepoids au lobby automobile, très puissant au niveau européen.

Het ruimtelijk beleid is evenwel een gewestelijke en lokale bevoegdheid. De federale overheid heeft dan ook weinig directe impact op de ruimtelijke organisatie. Niettemin pleiten de vier vermelde professoren in hun studie voor de federale regering voor de opstelling «van een geïntegreerde ruimtelijke strategie over de mobiliteit in België» (p. 148).

De gewesten en de gemeenten beginnen bijzondere inspanningen te leveren om onze schaarse ruimte op een meer planmatige en beleidsgerichte wijze te organiseren. Het fietsbeleid zal integraal deel moeten uitmaken van de ruimtelijke beleidsplannen.

9. Krachtlijnen van het Totaalplan fiets

* Coördinatie en management

Een globaal en geïntegreerd fietsbeleid vergt een mix van maatregelen. Maatregelen die elkaar in synergie versterken en optimaliseren. Het doorvoeren van deze oplossingen vergt echter een afstemming tussen de verschillende betrokken beleidsinstanties. Het Totaalplan fiets heeft daarom een belangrijke coördinerende rol.

* Verticale integratie

Coördinatie en beleidsafstemming vormen de grote uitdaging in een land met één federale regering, drie gewestregeringen, drie gemeenschapsregeringen, tien provincies en honderden steden en gemeenten. In de schoot van de federale regering worden structuren opgezet ten behoeve van het Totaalplan fiets. Een samenwerkingsakkoord met de gewesten en de gemeenschappen is onontbeerlijk met het oog op een daadwerkelijk engagement. Landelijke en gewestelijke plannen reiken de beleidsopties en krijtlijnen aan waarop de gemeentelijke fietsplannen zich oriënteren.

Overigens kan ook de Europese Unie werk maken van een fietsbeleid. Een Europees Fietsinstituut zou daarvoor kunnen instaan en een tegengewicht kunnen vormen voor de autolobby die op Europees niveau zeer sterk staat.

* Intégration horizontale

Le plan global pour la bicyclette doit s'établir en synergie avec d'autres plans d'orientation politique. Ainsi, le plan global pour la bicyclette et les plans d'orientation politique en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, les plans de mobilité, les notes relatives à l'énergie et la politique en matière de durabilité (lutte contre les émissions de CO₂) doivent-ils impérativement être cohérents et harmonisés. La problématique de la bicyclette étant étroitement liée à ces différents thèmes, une approche globale et intégrée s'impose.

Aperçu de l'intégration verticale et horizontale, voir annexe 2

* Participation et concertation

Le plan global pour la bicyclette ne pourra réussir que s'il est soutenu par les cyclistes. C'est la raison pour laquelle des procédures de consultation sont prévues pour l'élaboration et la mise en oeuvre du plan.

* Compétences

L'acquisition de connaissances et des compétence concernant tout ce qui a trait à la bicyclette requièrent une formation et un recyclage actifs. Le plan global pour la bicyclette comporte diverses initiatives telles que des journées d'étude thématiques, des sessions de formation permanente, une lettre d'information plan global pour la bicyclette, des manuels sur les infrastructures pour les bicyclettes et des publications thématiques,...

* Analyse et évaluation

Une politique structurée se fonde sur des données scientifiques.

* Communication et sensibilisation

Le plan global pour la bicyclette devra reposer sur une large assise sociale. Afin d'inciter davantage de gens à utiliser la bicyclette, il s'agira de définir une stratégie de marketing en fonction des groupes cibles. Une promotion continue doit permettre de développer une image positive de la bicyclette. Il s'agit en fait de créer une culture de la bicyclette, dans le cadre de laquelle l'utilisation de la bicyclette sera naturelle.

D'autre part, le public ne se déplacera davantage à bicyclette que si les autorités font clairement comprendre qu'elles sont favorables à ce mode de transport, ce qui implique qu'elles s'efforcent systématiquement d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes dans la circulation.

* Horizontale integratie

Het Totaalplan fiets moet kaderen in een synergie met andere beleidsplannen. Een samenhang met en afstemming op ruimtelijke- en milieubeleidsplannen, mobiliteitsplannen, energienota's en het duurzaamheidsbeleid (CO₂-uitstootbestrijding) zijn noodzakelijk. De fietsproblematiek is nauw verweven met deze thema's en een globale en integrale aanpak is een noodzaak.

Overzicht van de verticale en horizontale integratie, zie bijlage 2.

* Inspraak en overleg

Een Totaalplan fiets heeft slechts kans op slagen indien het gedragen wordt door de fietsers zelf. Bij de opstelling van het plan en de organisatievorm worden daarom de nodige inspraakkanalen ingebouwd.

* Deskundigheid

Het opbouwen van kennis en deskundigheid omtrent het fietsgebeuren veronderstelt een actieve vorming en bijscholing. In het kader van een Totaalplan fiets zullen diverse initiatieven worden genomen zoals thematische studiedagen, permanente vorming, een nieuwsbrief Totaalplan fiets, handboeken over fietsvoorzieningen en thematische publicaties....

* Onderzoek en evaluatie

Een onderbouwd beleid gaat uit van wetenschappelijke gegevens.

* Communicatie en sensibilisering

Gelijktijdig met de opbouw van het Totaalplan fiets moet een ruim maatschappelijk draagvlak opgebouwd worden. De doelstelling om meer mensen tot fietsgebruik te bewegen, vereist een gerichte marketingstrategie waarbij zal worden uitgegaan van de doelgroepen. Van belang is dat door een voortdurende stroom van imago-versterkende elementen een positieve beeldvorming van het fietsgebruik ontwikkeld wordt. Waar het op aan komt is de creatie van een fietscultuur, waarbij fietsen logisch is.

Anderzijds zal het publiek pas meer gaan fietsen wanneer de overheid een duidelijk signaal geeft dat ze fietsen genegen is. Dat impliceert dat vanuit de overheid systematisch inspanningen geleverd worden voor een aantrekkelijk verkeersmilieu voor fietsers.

10. Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette

Une commission interdépartementale de la politique de la bicyclette est créée à l'initiative du ministre compétent en ce qui concerne la politique de la bicyclette (le ministre des Communications ou le secrétaire d'Etat à la sécurité routière). Cette commission est chargée d'accompagner l'élaboration, la coordination et la mise en oeuvre du plan global pour la bicyclette. Elle contrôle tant le programme, les objectifs, l'étude, la planification et la stratégie, que l'exécution et la réalisation.

Le principal défi pour la commission interdépartementale de la politique de la bicyclette sera de réaliser l'intégration verticale et horizontale souhaitée. C'est pourquoi elle sera composée de représentants des différents départements ministériels. A titre complémentaire, il est souhaitable que des responsables d'une administration déterminée puissent siéger lorsque figure à l'ordre du jour un sujet qui la concerne. Les représentants des régions et des communautés sont aussi expressément invités. Nous estimons que leur présence doit être consacrée par un accord de coopération.

* Missions

— Accompanyer et diriger l'élaboration du plan global pour la bicyclette.

— Contrôler le programme, les objectifs, la planification, l'étude, l'exécution et la réalisation.

— Coordonner la mise en oeuvre du plan global pour la bicyclette.

— Inscrire la problématique de la bicyclette à l'agenda politique.

— Définir la stratégie nécessaire à la réalisation.

— Assurer le soutien financier et logistique du plan global pour la bicyclette.

— Garantir la continuité d'une politique globale et intégrée de la bicyclette.

11. L'Institut pour la bicyclette

L'Institut pour la bicyclette deviendra le moteur du développement du plan global pour la bicyclette. Sa tâche consiste à concrétiser le plan global pour la bicyclette sous tous ses aspects. L'Institut pour la bicyclette fonctionnera de façon autonome, sous la tutelle de la Commission interdépartementale de la

10. Interdepartementale commissie fietsbeleid

Op initiatief van de minister bevoegd voor het fietsbeleid (de minister van Verkeerswezen of de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid) wordt een Interdepartementale commissie fietsbeleid opgericht. De Interdepartementale commissie fietsbeleid heeft als taak de opbouw, de coördinatie en de implementatie van het Totaalplan fiets te begeleiden. Zij bewaakt zowel het planproces, de doelstellingen, het onderzoek, de planning en de beleidsafstemming, als de uitvoering en de realisatie.

Dé uitdaging voor de Interdepartementale commissie fietsbeleid is de gewenste horizontale en verticale integratie. De Interdepartementale commissie fietsbeleid zal daarom samengesteld worden uit afgevaardigden van de verschillende ministeriële departementen. Aanvullend is het aan te bevelen dat ook de verantwoordelijken van een bepaalde administratie zitting hebben, wanneer een thema op de agenda staat dat deze administratie aanbelangt. Ook vertegenwoordigers van de gewesten en de gemeenschappen worden uitdrukkelijk uitgenodigd. Hun aanwezigheid moet volgens de indieners door een samenwerkingsakkoord worden bekrachtigd.

* Taakstelling

— De begeleiding en sturing van de opbouw van het Totaalplan fiets.

— De bewaking van het planproces, de doelstellingen, de planning, het onderzoek, de uitvoering en de realisatie.

- De coördinatie van de implementatie van het Totaalplan fiets.

— Het op de politieke agenda plaatsen van de fiets-thematiek.

— De verzorging van de voor de realisatie noodzakelijke beleidsafstemming.

— De financiële en logistieke ondersteuning van het Totaalplan fiets.

— De waarborging van de continuïteit van een globaal en integraal fietsbeleid.

11. Het Fietsinstituut

Het Fietsinstituut wordt de motor in de opbouw van het Totaalplan fiets. Zijn taak omvat de concretisering van het Totaalplan fiets in al zijn aspecten. Het Fietsinstituut zal autonoom functioneren, onder de voogdij van de Interdepartementale commissie fietsbeleid. Het programma, het project-

politique de la bicyclette. Le programme de travail de l'Institut, les lignes directrices de son projet, y compris les échéances à respecter, ses objectifs et l'avancement des travaux seront également soumis régulièrement au Conseil consultatif fédéral de la politique de la bicyclette.

L'Institut dressera un rapport annuel de ses activités et le remettra à toutes les instances concernées. L'accord de coopération avec les régions et les communautés veillera à ce que les politiques définies à ce niveau puissent également entrer en ligne de compte.

* structure

La gestion quotidienne de l'Institut pour la bicyclette sera assumée par un directeur. L'exécution de ses missions sera, quant à elle, confiée à une équipe multidisciplinaire, composée notamment d'experts de la circulation, de concepteurs, d'un juriste, d'un sociologue et d'un spécialiste en marketing. Les auteurs de la présente proposition songent à une équipe opérationnelle d'une dizaine de collaborateurs.

Un bon fonctionnement suppose un management de qualité et une structure opérationnelle qui permet l'apport d'externes et de groupements d'intérêts. Il est prévu de mettre en place, à cet effet, une structure organisationnelle composée de différentes cellules organisationnelles et thématiques.

* Cellules organisationnelles

étude et recherche

Cette cellule a pour tâche d'effectuer des études scientifiques allant de l'inventariage de la situation actuelle à l'élaboration et à la mise en oeuvre de méthodes d'évaluation en passant par le développement de scénarios pour une politique durable en matière de bicyclette. Une première tâche consiste à inventorier les données relatives à la possession d'une bicyclette, à l'utilisation d'une bicyclette, à l'insécurité routière, etc. Ces données chiffrées sont indispensables pour mener une politique sérieuse en ce qui concerne la bicyclette. La cellule rassemble, traite et interprète les données en fonction des principes qui sous-tendent le plan global pour la bicyclette.

formation permanente et recyclage

L'Institut pour la bicyclette assurera également la diffusion des connaissances et compétences acquises. Les idées et expériences générées par la recherche scientifique ou par l'expérimentation pratique et les projets-pilotes seront mises à la portée de toutes les personnes et instances chargées d'arrêter et d'élaborer la politique à mettre en oeuvre.

plan met de timing, de doelstellingen en de vooruitgang van de werkzaamheden worden tevens regelmatig voorgelegd aan de Federale adviesraad voor fietsbeleid die een adviserende taak heeft.

Het Instituut maakt een jaarverslag van zijn activiteiten en bezorgt het aan alle betrokken instanties. Het samenwerkingsakkoord met de gewesten en gemeenschappen zorgt ervoor dat ook de beleidsdomeinen van dat niveau aan bod kunnen komen.

* Structuur

Het dagelijks beheer van het Fietsinstituut wordt waargenomen door een directeur. De inhoudelijke werking wordt waargemaakt door een multidisciplinaire ploeg waaronder verkeerskundigen, ontwerpers, een jurist, een socioloog, een marketing-specialist... De indieners van dit voorstel denken aan een operationele ploeg van een tiental medewerkers.

Een functionele werking vereist een goed management en een werkbare structuur die een inbreng van externen en belangengroepen mogelijk maakt. Daartoe wordt een organisatorische structuur opgezet met diverse organisatorische en thematische cellen.

* Organisatorische cellen

studie en onderzoek

Deze cel heeft tot taak het opzetten van wetenschappelijk gefundeerde onderzoeken, gaande van de inventarisatie van de huidige toestand, over de opbouw van scenario's voor een duurzaam fietsbeleid tot en met het opmaken en uitvoeren van evaluatiemethodes. Een eerste taak omvat de inventarisatie van data-gegevens inzake fietsbezit, fietsgebruik, verkeersonveiligheid... Dergelijk cijfermateriaal is onontbeerlijk om een degelijk fietsbeleid te voeren. De cel verzamelt, verwerkt en interpreteert de gegevens in functie van de onderbouwing van het Totaalplan fiets.

permanente vorming en bijscholing

Het Fietsinstituut zal ook instaan voor de verspreiding van de verworven kennis en kunde. Inzichten en ervaringen, verkregen vanuit wetenschappelijk onderzoek of opgedaan bij praktijkgerichte experimenten en proefprojecten, zullen vertaald worden voor alle betrokken beleidsmakers en beleidsvoorbereiders.

concertation et participation

L'Institut pour la bicyclette veillera également au développement de schémas de participation.

communication et sensibilisation

Les initiatives prises dans le cadre du plan global pour la bicyclette seront toujours communiquées à un large public. Des campagnes d'information et de sensibilisation devraient contribuer à créer une culture cycliste et favoriser aussi la réussite du plan global pour la bicyclette.

* Cellules thématiques

Une série de cellules thématiques seront mises en place à côté des cellules organisationnelles à caractère permanent. Leur composition variera d'après le thème abordé. Outre un ou plusieurs collaborateurs de l'Institut pour la bicyclette, les fonctionnaires concernés feront également partie des cellules thématiques. En outre, des experts extérieurs et des personnes ayant un intérêt pourront également faire partie des cellules thématiques.

Des cellules thématiques seront constituées sur les thèmes suivants: infrastructure et équipements pour les bicyclettes, code de la route, fiscalité, bicyclette et transports en commun, vols de bicyclettes...

* Rapport, plan et scénarios

Tous les deux ans, l'Institut pour la bicyclette établit un rapport fédéral sur la politique de la bicyclette au sens le plus large du terme. Sur cette base, le plan global pour la bicyclette est adapté tous les quatre ans. La proposition de loi précise clairement comment se fera cette adaptation.

Les options du plan global pour la bicyclette devront également être appréciées dans leur contexte social global. A cet égard, la politique en matière d'urbanisme et de mobilité sont des facteurs déterminants. Mais le contexte socio-économique général et l'évolution démographique sont également d'une importance cruciale.

Les scénarios directeurs se fondent sur la demande actuelle en matière de transports, répartie entre les divers modes de transport. Une comparaison entre la situation actuelle et les précisions, toujours par mode de transport, pour l'avenir permettra de se faire une idée de l'impact du développement de la circulation sur la mobilité. Un scénario directeur se fonde toujours sur une échéance déterminée. A politique inchangée, un scénario directeur produit une image qui ne prend en compte que la croissance de la circulation qui résulte de l'évolution démographique et de facteurs socio-économiques. Le même exercice peut

overleg en inspraak

Tevens zal het Fietsinstituut zorgen voor de ontwikkeling van inspraakmodellen.

communicatie en sensibilisering

De initiatieven in het kader van het Totaalplan fiets zullen steeds gecommuniceerd worden naar een ruim publiek. Informatie- en sensibiliseringscampagnes geven vorm aan een fietscultuur waarin een Totaalplan fiets alle slaagkansen krijgt.

* Thematische cellen

Naast de organisatorische cellen, die een permanent karakter hebben, worden een aantal thematische cellen geoperationaliseerd. De samenstelling varieert naar gelang van het behandelde thema. Naast één of meerdere begeleiders van het Fietsinstituut maken ook de betrokken ambtenaren deel uit van de thematische cellen. Aanvullend kunnen ook externe deskundigen en belanghebbenden deel uitmaken van de thematische cellen.

Rond volgende thema's worden thematische cellen opgezet: infrastructuur en fietsvoorzieningen, verkeerswetgeving, fiscaliteit, fiets en openbaar vervoer, fietsdiefstal...

* Rapport, plan en scenario's

Het Fietsinstituut stelt om de twee jaar een federaal rapport op over het fietsbeleid in zijn meest ruime betekenis. Op basis hiervan wordt het Totaalplan fiets om de vier jaar bijgesteld. Hoe dit dient te gebeuren, wordt duidelijk omschreven in het wetsvoorstel.

De opties van het Totaalplan fiets zullen ook afgewogen moeten worden tegen de globale maatschappelijke context. Daarin zijn vooral het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid bepalende factoren. Maar ook algemene socio-economische gegevens en demografische evoluties zijn van wezenlijk belang.

Trendscenario's vertrekken vanuit de huidige situatie van de vervoersvraag, toebedeeld aan de verschillende vervoermodi. Vanuit de confrontatie met de inschatting van de toekomstige vraag naar verkeer per modus wordt een beeld verkregen van de mobiliteitseffecten van deze verkeersaan groei. Een trendscenario wordt daarbij steeds geprojecteerd tegen een bepaalde tijdshorizon. Een trendscenario bij ongewijzigd beleid resulteert in een beeld waarbij enkel de verkeersaan groei als gevolg van demografische evoluties en socio-economische gegevens in rekening wordt gebracht. Diezelfde oefening kan gemaakt worden met incalculatie van diverse

être fait en prenant en compte diverses mesures stratégiques. Les scénarios évoluent évidemment en fonction des options retenues.

Actuellement, des scénarios directeurs en matière de mobilité sont établis à l'initiative des gouvernements régionaux en vue de maîtriser l'automobilité. Ces scénarios sont réalisés notamment à partir de modèles multimodaux. Les concepteurs du plan global pour la bicyclette devront donc également suivre avec attention l'élaboration des modèles multimodaux et veiller à la pertinence des scénarios relatifs à la circulation cycliste. L'Institut pour la bicyclette devra donc collaborer activement avec les services régionaux, chargés de la réalisation des modèles multimodaux et des scénarios directeurs.

* Crédits d'investissement

Des projets pilotes et expérimentaux seront élaborés dans le cadre du plan global pour la bicyclette. Il aura s'agir d'emplacements spécifiques pour les bicyclettes, d'aménagement de carrefours, de technologie de la bicyclette, etc. Outre le budget de fonctionnement, il y aura lieu de prévoir également un crédit d'investissement afin de permettre la réalisation de ces projets expérimentaux.

12. Conseil consultatif fédéral pour la politique de la bicyclette

Pour que le plan global pour la bicyclette ait un maximum de chances de réussir, il importe d'associer le plus large éventail possible de composantes sociales à sa mise en oeuvre. Seule la participation pourra doter le plan global pour la bicyclette d'une large assise sociale. C'est dans cette optique qu'il convient d'envisager la création du conseil consultatif fédéral pour la politique de la bicyclette. La mission du conseil consultatif fédéral pour la politique de la bicyclette est double.

* Fonction consultative

Le conseil donne son avis lors de l'élaboration, des travaux et de la réalisation du plan global pour la bicyclette. Eu égard à son caractère permanent, le conseil formulera des recommandations de manière continue en ce qui concerne la politique fédérale de la bicyclette. Le conseil peut également formuler des avis sur toutes les mesures relatives à la politique fédérale, régionale, provinciale et locale en matière de mobilité en général.

Les autorités fédérales qui reçoivent des avis du conseil fédéral pour la politique de la bicyclette doivent toujours en tenir compte. Toute dérogation doit être spécialement motivée.

beleidsmaatregelen. Afhankelijk van de opties evolueren ook de scenario's.

Momenteel worden op initiatief van de gewestregeringen en met het oog op de beheersing van de automobility trendscenario's inzake mobiliteit opgesteld. Dat gebeurt onder meer op basis van multimodale modellen. Het is dan ook een opdracht van het Totaalplan fiets om nauwgezet de opbouw van de multimodale modellen te volgen en te waken over de relevantie van de scenario's met betrekking tot het fietsverkeer. Het Fietsinstituut zal dan ook nauw samenwerken met de gewestelijke diensten, belast met uitwerking van de multimodale modellen en de trendscenario's.

* Investeringskredieten

In het kader van het Totaalplan fiets worden proef- en voorbeeldprojecten opgezet. Daarbij kan het gaan om specifieke fietsstallingen, kruispuntregelingen, fietstechnologie, enz. Om deze experimentele projecten mogelijk te maken, zal naast het werkingsbudget ook voorzien worden in een investeringskrediet.

12. Federale adviesraad voor fietsbeleid

De betrokkenheid van een zo ruim mogelijk scala van maatschappelijke geledingen is van belang voor de slaagkansen van het Totaalplan fiets. Slechts door middel van participatie en inspraak kan een breed maatschappelijk draagvlak voor het Totaalplan fiets verkregen worden. In het licht hiervan moet de oprichting van de Federale adviesraad voor fietsbeleid gezien worden. De opdracht van de Federale adviesraad voor fietsbeleid is tweevoudig.

* Adviesfunctie

De raad geeft advies bij de opbouw, de werkzaamheden en de realisatie van het Totaalplan fiets. Gezien het permanente karakter zal de raad op continue wijze het federale fietsbeleid adviseren. De raad kan ook adviezen formuleren over alle maatregelen betreffende het federale, het gewestelijke, het provinciale en het lokale beleid inzake mobiliteit in het algemeen.

De federale overheden die geadviseerd worden door de Federale adviesraad voor fietsbeleid dienen steeds rekening te houden met het geformuleerde advies. Hiervan afwijken is slechts toegestaan mits een uitdrukkelijke motivering.

* Fonction de forum

Le conseil consultatif fédéral pour la politique de la bicyclette constituera également un forum où il pourra être procédé à des échanges de vues sur la politique de la mobilité et la politique de la bicyclette. La fonction de forum vise à stimuler le débat social. Le conseil consultatif fédéral pour la politique de la bicyclette est composé de manière représentative par la participation de toutes les composantes sociales concernées par la politique de la bicyclette. Les organisations non gouvernementales membres reçoivent un subside en guise de rétribution pour leur fonction consultative. Elles peuvent également être subsidiées pour des projets concrets.

Budget proposé pour les instruments fédéraux associés à la mise en oeuvre d'un plan global pour la bicyclette

Frais de personnel. Institut pour la bicyclette	15 millions de francs
Frais de fonctionnement. Institut pour la bicyclette	10 millions de francs
Frais liés au projet: campagne d'information, publications, études confiées à des tiers...	
Institut pour la bicyclette	15 millions de francs
Crédits d'investissement. Institut pour la bicyclette	37 millions de francs
Fonctionnement de la commission interdépartementale	2 millions de francs
Fonctionnement du conseil consultatif	20 millions de francs

Budget total 99 millions de francs

Financement

Le budget proposé d'environ 100 millions de francs par an n'est pas dérisoire, mais constitue une évaluation réaliste destinée à mener à bien un plan global ambitieux de la bicyclette. Il représente d'ailleurs peu de chose comparé au coût des fonctions publiques exercées dans le cadre de la circulation automobile ou des transports en commun.

Même si le plan global pour la bicyclette n'atteignait que partiellement ses objectifs, il en résulterait aussitôt un avantage social. Une diminution de l'accroissement de la circulation automobile, une diminution du nombre de cyclistes victimes d'accidents ou une diminution des vols de bicyclettes représentent une économie importante sur la facture sociale des dépenses qu'entraîne l'automobile.

Il est également évident que les autorités vont con-

* Forumfunctie

De Federale adviesraad voor fietsbeleid vormt tevens een forum waarin van gedachten kan worden gewisseld over het mobiliteitsbeleid en het fietsbeleid. De forumfunctie is gericht op het stimuleren van het maatschappelijke debat. De Federale adviesraad voor fietsbeleid wordt op representatieve wijze samengesteld met deelname van alle voor het fietsbeleid relevante maatschappelijke geledingen. De leden-niet-gouvernementele organisaties krijgen een subsidie als vergoeding voor hun adviesfunctie. Ze kunnen ook gesubsidieerd worden voor concrete projecten.

Begrotingsvoorstel voor de federale instrumenten voor een Totaalplan fiets

Personeelskosten Fietsinstituut	15 miljoen frank
Werkingskosten Fietsinstituut	10 miljoen frank
Projectgebonden kosten: communicatie-campagne, publicaties, uitbestede studieopdrachten...	
Fietsinstituut	15 miljoen frank
Investeringskredieten Fietsinstituut	37 miljoen frank
Werking interdepartementale commissie	2 miljoen frank
Werking adviesraad	20 miljoen frank

Totale begroting 99 miljoen frank

Financiering

Het vooropgestelde budget van ongeveer 100 miljoen frank per jaar is niet gering, doch wel een realistische inschatting om een ambitieus Totaalplan fiets waar te kunnen maken. Wanneer we dit bedrag vergelijken met de kostprijs van de overheidsjobs in functie van het autoverkeer of het openbaar vervoer dan betreft het hier slechts een peulschil.

Zelfs wanneer het Totaalplan fiets zijn doelstellingen slechts gedeeltelijk zou realiseren, kan al gauw een maatschappelijk surplus geboekt worden. Een minder sterke groei van het autoverkeer, een afname van het aantal fietsslachtoffers of een terugloop van het aantal fietsdiefstallen betekenen een belangrijke besparing op de maatschappelijke factuur voor externe autokosten.

Het is ook evident dat de overheid de fiets, als mens-

sidérer la bicyclette de manière plus professionnelle en tant que moyen de transport sain et respectueux de l'environnement et -à un près- le moyen de transport le plus important. Le budget est inscrit sous forme de dotation au budget du ministre qui a la politique de la bicyclette dans ses attributions.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

en milieuvriendelijk vervoermiddel -en bovendien het op één na belangrijkste vervoermiddel- op een meer professionele wijze gaat benaderen. Het budget wordt in de vorm van een dotatie ingeschreven op de begroting van de minister die het fietsbeleid toegewezen krijgt.



ANNEXES

annexe 1

Aperçu des actions menées dans le cadre d'une politique de mobilité durable

annexe 2

Aperçu de l'intégration verticale et horizontale

BIJLAGEN

bijlage 1

Overzicht van acties in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid

bijlage 2

Overzicht van de verticale en horizontale integratie

annexe 1

Aperçu des actions menées dans le cadre d'une politique de mobilité durable

LIMITATION DES BESOINS DE DEPLACEMENTS	MAITRISE DE LA CIRCULATION	ENCOURAGEMENT DE FORMES DE CIRCULATION PLUS HUMAINES ET ECOLOGIQUES	MESURES D'ENCADREMENT
stratégie de l'aménagement – densification – rapprochement – confusion de fonctions – concentration – transferts – situations A/B/C management des transports – plans de transport des entreprises – plan des transports scolaires – mise en commun de transports à l'occasion d'événements – équipements pour approvisionnement, livraisons à domicile mesures de substitution – télétravail, fax, e-mail, internet, vidéoconférence, informatique politique fiscale – accises sur le carburant : facturation de frais extérieurs – variabilisation des frais de voiture	classification des routes et mesures de sécurité routière – 120 - 90 - 70 - 50 km/h – traversées, ronds-points – zone 30 circulation routière politique de stationnement – tarif et durée du stationnement – stationnement de longue durée, stationnement de courte durée – stationnement de riverains – «park & ride», «kiss & ride» signalisation et accompagnement routiers – systèmes de guidage, RDS... – signalisation routière variable mesures techniques applicables aux véhicules – limiteurs de vitesse – détection de distance	circulation des bicyclettes – plan global pour la bicyclette transports en commun marche transports collectifs – carpooling, carsharing – transports scolaires, transports d'entreprise qualité de l'espace public – journées sans voitures, usage restreint	encadrement organique – contrats de mobilité mesures juridiques – législation en matière de roulage – normes d'infrastructure information et sensibilisation – campagnes éducation et formation en matière de transport

bijlage 1

Overzicht van acties in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid

BEPERKEN VAN DE VERPLAATSINGS-BEHOEFTEN	BEHEERSEN VAN HET VERKEER	BEVORDEREN VAN MENS- EN MILIEU-VRIENDELIJKE VERKEERSVORMEN	OMKADERENDE MAATREGELEN
ruimtelijke beleid – inbreiding – verdichting – functievermenging – concentratie – transferia – A/B/C-locaties vervoersmanagement – bedrijfsvervoersplannen – schoolvervoersplan – evenementenpool – voorzieningen voor be- v o o r r a d i n g , thuisbezorging substituerende maat- regelen – telewerk, fax, e-mail, internet, video- conferentie, informatica fiscaal beleid – accijnzen brandstof : doorrekening externe kos- ten – variabilisatie auto- kosten	wegencategorisering en verkeersveilig- heidsmaatregelen –120-90-70-50 km/u –doortochten, rotondes –Zone 30 verkeerscirculatie parkeerbeleid – parkeertarief-parkeer- duur – lang- kortparkeren – bewonersparkeren – park & ride, kiss & ride bewegwijzering & routebegeleiding – navigatiesystemen, RDS... – variabele bewegwijze- ring voertuigtechnische maatregelen – snelheidsbegrenzer – afstandsdetectie	fietsverkeer – totaalplan fiets openbaar vervoer te voet gaan Gemeenschappelijk ver- voer – carpool, carsharing – school-, bedrijfsvervoer kwaliteit van de open- bare ruimte – autovrij, autoluw	organisatorische omkadering – mobiliteits-convenanten juridische maatregelen – verkeerswetgeving – infrastructuurnormen informatie & sensibilisering – campagnes vervoerseducatie & op- leiding

Annexe 2 : Aperçu de l'intégration verticale et horizontale

Terrain stratégique: Niveau politique:	Développement durable	Politique d'aménagement	Politique de mobilité	Politique de la bicyclette
Mondial: Nations unies Conférence de Rio	changement de climat limitation des émissions de CO ₂			
Européen: Union européenne	limitation des émissions de CO ₂ taxe sur le CO ₂ et l'énergie	directive de l'EIE	normes imposées aux véhicules mise à jour de la législation en matière de roulage réseaux européens	normes applicables aux bicyclettes encouragement à la technologie de la bicyclette harmonisation de la législation sur la bicyclette bicyclette et train au delà des frontières le projet SAVE à Hasselt et le projet LIFE à Gand visent à rendre la circulation des cyclistes plus attrayante échange de données concernant des expériences institut européen de la bicyclette
Fédéral: Environnement Circulation SNCB Affaires économiques Travail et Emploi Intérieur Police et gendarmerie Finances	limitation des émissions de CO ₂ Agenda 21 taxe sur le CO ₂ et l'énergie		législation en matière de roulage, zone 30 normes imposées aux véhicules homologation extension des parts de marché STAR 21 normes imposées aux véhicules homologation plans de transport d'entreprise respect des règles de circulation traitement plus rapide des accidents de la circulation responsabilité objective taxe sur les émissions de CO ₂ et l'énergie facturation de frais extérieurs variabilisation	plan global pour la bicyclette législation en faveur de la bicyclette normes applicables aux bicyclettes (éclairage) homologation bicyclette + train garages réservés aux bicyclettes normes applicables aux bicyclettes (éclairage) homologation plans de transport d'entreprise respect des règles de circulation vol de bicyclettes immatriculation des bicyclettes indemnité bicyclette exonérée d'impôts
Régional :	Plan Mina Agenda 21	plan structurel d'aménagement plan de secteur	routes et infrastructure contrats de mobilité De Lijn, MIVG, TEC rapport concernant les effets sur la mobilité zone 30 sur certaines routes régionales tarification à l'usage gestion des routes	plan global pour la bicyclette réseaux cyclables pistes cyclables et pistes réservées aux cavaliers trams et garages réservés aux cyclistes éducation routière sensibilisation de l'utilisation de la bicyclette
Provincial :	Agenda 21	plan structurel provincial		réseau pour cyclotourisme subsidés à l'infrastructure réservée aux bicyclettes raccordement à l'infrastructure réservé aux bicyclettes des plusieurs communes gestionnaire bicyclettes
Régional :			région de transport (voir	

Bijlage 2 : Overzicht van de verticale en horizontale integratie

Beleidsterrein : Beleidsniveau :	Duurzame ontwikkeling	Ruimtelijke beleid	Mobiliteitsbeleid	Fietsbeleid
Mondiaal : Verenigde Naties Rio-Conferentie	Klimaatverandering CO ₂ uitstoot beperken			
Europees : Europese Unie	CO ₂ uitstoot beperken CO ₂ -energietaks	MER-richtlijn	voertuigennormen afstemming verkeerswetgeving Europese netwerken	fietsnormen bevorderen fiets- technologie afstemming fiets- wetgeving fiets + trein over grens het SAVE-project in Hasselt en het LIFE-project in Gent willen fietsverkeer aantrekkelijker maken uitwisseling van ervaringen Europees Fietsinstituut
Federaal Milieu Verkeer NMBS Economische Zaken Arbeid en Tewerkstelling Binnenlandse Zaken Politie en Rijkswacht Financiën	CO ₂ -uitstoot beperken Agenda 21 CO ₂ -energietaks		verkeerswetgeving, zone 30 voertuignormen homologatie vergroten marktaandeel STAR 21 voertuignormen homologatie bedrijfsvoerplannen handhaving verkeersregels vlottere afhandeling verkeersongevallen objectieve aansprakelijkheid CO ₂ -energietaks doorrekenen externe kosten variabilisatie	Totaalplan Fiets fietsvriendelijke wetgeving fietsnormen (verlichting) homologatie fiets+trein fietsstallingen fietsnormen ((verlichting) homologatie bedrijfsvervoerplannen handhaving verkeersregels fietsdiefstal fietsregistratie belastingvrije fietsvergoeding
Gewestelijk :	Minaplan Agenda 21	ruimtelijk structuurplan gewestplan	wegen en infrastructuur mobiliteitsconvenant De Lijn, MIVG, TEC mobiliteitseffectrapport Zone 30 op sommige gewestwegen rekeningrijden	Totaalplan Fiets fietsnetwerken fiets- en jaagpaden fietstram, fietsstallingen verkeersopvoeding sensibilisering fietsgebruik
Provinciaal :	Agenda 21	provinciaal structuurplan	wegbeheerder	recreatief fietsnetwerk subsidies fietsinfrastructuur aansluiting fietsinfrastructuur van verschillende gemeenten fietsambtenaar
Regionaal :			vervoersregio (zie	

Communal :	Agenda 21 local	plan structurel d'aménagement : PGA et PPA politique de situation densification confusion de fonctions	zones résidentielles signalisation routière circulation routière classification des routes zone 30	plan global pour la bicyclette réseau cyclable circulation cycliste bidirectionnelle garages réservés aux bicyclettes et autres équipements vol de bicyclettes immatriculation des bicyclettes éducation routière sensibilisation à l'utilisa- tion de la bicyclette gestionnaire de bicyclette
Citoyen :	mode de vie écologique	choix du domicile et profession	choix du moyen de trans- port: marche, bicyclette, transports en commun	utilisation de la bicyclette

Gemeentelijk :	lokale Agenda 21	Ruimtelijk Structuurplan APA's BPA's locatiebeleid inbreiding functievermenging	verblijfsgebieden verkeerssignalisatie verkeerscirculatie wegencategorisering zone 30	Totaalplan Fiets fietsnetwerk tweerichtingsfietsen fietsstallingen en andere voorzieningen fietsdiefstal fietsregistratie verkeersopvoeding sensibilisering fiets- gebruik fietsambtenaar
Burger :	milieuvriendelijke levensstijl	keuze woonplaats en beroep	keuze van vervoerswijze : lopen, fiets, openbaar vervoer	fietsgebruik

PROPOSITION DE LOI

Chapitre Ier

Disposition générale

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Chapitre II

Le plan global fédéral pour la bicyclette

Art. 2

Il est établi un «plan global fédéral pour la bicyclette», dénommé ci-après «le plan», qui a pour objet l'élaboration et la mise en oeuvre d'une politique efficace en ce qui concerne la bicyclette, qui confère à cette politique une large assise sociale et qui a pour but de promouvoir l'utilisation de la bicyclette et d'aménager l'environnement routier de manière à maximiser la sécurité des cyclistes ainsi que l'attrait de l'usage de la bicyclette.

Le plan est établi et exécuté conformément à la procédure et au calendrier fixés par la présente loi.

Le plan comprend au moins les éléments suivants:

1° Les normes de qualité à atteindre, en ce qui concerne les différents éléments de la politique de la bicyclette, au cours de la période couverte par le plan;

2° l'indication des composantes fédérales de la politiques à mettre en oeuvre et des secteurs de cette politique dans lesquels il convient de prendre des mesures pour réaliser les objectifs de la politique de la bicyclette et, plus particulièrement, les objectifs du plan;

3° un inventaire des mesures, des moyens et des délais jugés adéquats pour réaliser ces objectifs, de même que des priorités à respecter;

4° les mesures propres à garantir l'efficacité de la politique mise en oeuvre et la cohérence interne des différents éléments;

5° un inventaire des effets de la politique de la bicyclette sur les plans financier, économique, social, culturel et écologique.

WETSVOORSTEL

Hoofdstuk I

Algemene bepaling

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Hoofdstuk II

Het federale Totaalplan fiets

Art. 2

Een federaal «Totaalplan fiets», hierna het Plan genaamd, wordt opgesteld, dat de uitwerking en de realisatie van een doeltreffend fietsbeleid behelst en een ruim maatschappelijk draagvlak creëert, met als doel het fietsgebruik te bevorderen en het verkeersmilieu af te stemmen op een maximale veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers.

Het Plan wordt opgesteld en uitgevoerd volgens de in deze wet bepaalde procedure en timing.

Het Plan omvat ten minste de volgende onderdelen:

1° de in de door het Plan bestreken periode beoogde kwaliteitsnormen van de onderscheiden onderdelen van het fietsbeleid;

2° de aanwijzing van de federale beleidsterreinen en de beleidssectoren waarin maatregelen getroffen moeten worden om de doelstellingen van het fietsbeleid in het algemeen en van het Plan in het bijzonder te realiseren;

3° een inventaris van de maatregelen en de middelen en de termijnen die worden vooropgesteld om deze doelstellingen te verwezenlijken, alsmede de prioriteiten die daarbij gelden;

4° aandacht voor de doeltreffendheid van het beleid en de interne samenhang tussen de verschillende onderdelen;

5° een overzicht van de financiële, economische, sociale, culturele en ecologische gevolgen van het gevoerde fietsbeleid.

Art. 3

§ 1. Het Plan wordt opgesteld door het Fietsinstituut volgens de richtlijnen, opgemaakt door de Interdepartementale commissie fietsbeleid.

§ 2. Het Fietsinstituut legt een voorlopig ontwerpplan ter advies voor aan de Federale adviesraad fietsbeleid, aan de Interdepartementale commissie fietsbeleid, aan de Wetgevende Kamers en aan de raden van de gemeenschappen en de gewesten.

Binnen negentig dagen na de mededeling van het voorlopige ontwerpplan, zenden de Federale adviesraad fietsbeleid en de Interdepartementale commissie fietsbeleid hun gemotiveerde adviezen over aan het Fietsinstituut.

Binnen dezelfde termijn kunnen ook de Wetgevende Kamers en de raden van de gemeenschappen en de gewesten hun advies verzenden aan het Fietsinstituut.

§ 3. Binnen zestig dagen na het verstrijken van de in paragraaf 2 bedoelde termijn, zendt het Fietsinstituut het ontwerpplan over aan de Interdepartementale commissie fietsbeleid.

Afwijkingen van de adviezen van de Federale adviesraad fietsbeleid en de Interdepartementale commissie fietsbeleid worden in het ontwerpplan uitdrukkelijk gemotiveerd.

§ 4. De Interdepartementale commissie fietsbeleid stelt een verslag op en zendt dit verslag, samen met het ontwerpplan en de adviezen over aan de Ministerraad.

Art. 4

De Koning stelt het Plan vast bij een in Ministerraad overlegd besluit. Het Plan wordt bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De Koning bepaalt de nadere regels om het Plan een zo ruim mogelijke bekendheid te geven.

Art. 5

Het Plan wordt een eerste keer vastgesteld binnen dertig maanden na de inwerkingtreding van deze wet.

Het Plan bestrijkt een periode van vier jaar. Uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van deze periode wordt een nieuw Plan vastgesteld.

Art. 3

§1. Le plan est établi par l'Institut pour la bicyclette selon les directives arrêtées par la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette.

§2. L'Institut pour la bicyclette soumet un projet de plan provisoire à l'avis du Conseil fédéral de la politique de la bicyclette, de la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette, des Chambres législatives et des conseils des communautés et des régions.

Dans les nonante jours de la communication du projet de plan provisoire, le Conseil fédéral de la politique de la bicyclette et la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette transmettent leurs avis motivés à l'Institut pour la bicyclette.

Dans le même délai, les Chambres législatives et les conseils des communautés et des régions peuvent également transmettre leur avis à l'Institut pour la bicyclette.

§3. Dans les soixante jours de l'expiration du délai visé au § 2, l'Institut pour la bicyclette transmet le projet de plan à la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette.

S'il est dérogé aux avis du Conseil consultatif fédéral de la politique de la bicyclette et de la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette, ces dérogations sont expressément motivées dans le projet de plan.

§4. La Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette établit un rapport, qu'elle transmet au Conseil des ministres en même temps que le projet de plan et les avis.

Art. 4

Le Roi arrête le plan par arrêté ministériel délibéré en Conseil des ministres. Le plan est publié par extraits au *Moniteur belge*. Le Roi détermine les règles détaillées destinées à donner au plan une diffusion aussi large que possible.

Art. 5

Le plan est arrêté une première fois dans les trente jours qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le plan couvre une période de quatre ans. Un nouveau plan est arrêté au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période.

Chapitre III

Le rapport fédéral relatif à la politique de la bicyclette

Art. 6

L'institut pour la bicyclette dresse un rapport fédéral biennal relatif à la politique de la bicyclette, ci-après dénommé le rapport. Le rapport traite de la politique de la bicyclette au sens le plus large.

Le rapport comprend, dans le cadre de la politique de mobilité:

1° une description, une analyse et une évaluation de la situation actuelle en Belgique;

2° une description, une analyse et une évaluation des résultats de la politique de la bicyclette;

3° une description de l'évolution prévisible en cas de modification ou de non-modification de la politique suivant un certain nombre de scénarios pertinents; le rapport indique le scénario qui répond le mieux aux objectifs du plan global fédéral pour la bicyclette.

Art. 7

Le rapport est communiqué à la commission et au ministre qui a la politique de la bicyclette dans ses attributions. Le ministre prend les mesures nécessaires pour donner au rapport une diffusion aussi large que possible.

Art. 8

Le premier rapport est établi dans les dix-huit mois de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre IV

Conseil consultatif fédéral de la politique de la bicyclette

Art. 9

Il est créé un conseil consultatif fédéral de la politique de la bicyclette, ci-après dénommé le Conseil.

Hoofdstuk III

Het Federaal rapport fietsbeleid

Art. 6

Het Fietsinstituut stelt een tweejaarlijks Federaal rapport fietsbeleid op, hierna het Rapport genaamd. Het Rapport behandelt het fietsbeleid in zijn meest ruime betekenis.

Het Rapport behelst, binnen het kader van het mobiliteitsbeleid:

1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande toestand in België;

2° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van het reeds gevoerde fietsbeleid;

3° een beschrijving van de voorzienbare ontwikkeling bij ongewijzigd beleid en bij gewijzigd beleid volgens een aantal relevante scenario's; tussen de verschillende scenario's wijst het Rapport het scenario aan dat het best beantwoordt aan de doelstellingen van het Federale totaalplan fiets.

Art. 7

Het Rapport wordt medegedeeld aan de Commissie en aan de minister die het fietsbeleid onder zijn bevoegdheid heeft. De minister neemt de nodige maatregelen om het Rapport een zo ruim mogelijke bekendheid te geven.

Art. 8

Het eerste Rapport wordt opgesteld binnen achttien maanden na de inwerkingtreding van deze wet.

Hoofdstuk IV

De Federale adviesraad fietsbeleid

Art. 9

Er wordt een Federale adviesraad fietsbeleid opgericht, hierna de Raad genaamd.

Art. 10

§1. Le Conseil a pour mission:

1° de donner un avis sur toutes les mesures relatives à la politique fédérale en matière de mobilité, en général, à la politique de la bicyclette, en particulier; le Conseil peut également formuler des avis sur la politique de mobilité globale de toutes les autorités compétentes;

2° de constituer un forum en vue de procéder à des échanges de vues sur la politique de mobilité, en général, et la politique de la bicyclette, en particulier;

3° de proposer des études dans tous les domaines liés à la politique de mobilité, en général, et à la politique de la bicyclette, en particulier;

4° d'encourager les organisations publiques et privées et les citoyens à participer autant que possible à la réalisation des objectifs de la politique de la bicyclette.

§2. Le Conseil effectue les missions visées au § 1er d'initiative ou sur la demande du gouvernement, de la Chambre des représentants, du Sénat ou de la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette.

§3. Le Conseil peut faire appel à l'Institut pour la bicyclette ainsi qu'à toutes les autres administrations fédérales et à tous les autres organismes publics pour l'assister dans l'accomplissement de ses missions.

Les administrations fédérales et organismes publics communiquent au Conseil, sur simple demande de celui-ci ou spontanément, toutes les informations qui peuvent lui être utiles dans l'accomplissement de ses missions.

Le Conseil peut demander l'avis de toute personne dont il juge la collaboration utile pour l'examen de questions spécifiques.

§4. Lorsqu'il est saisi d'une demande d'avis, le Conseil rend son avis dans les trois mois de la demande. En cas d'urgence, le délai peut être réduit, sans qu'il puisse être inférieur à deux semaines.

§5. Le Conseil établit, chaque année, un rapport sur ses activités. Le rapport est transmis au gouvernement, aux Chambres législatives, au président de la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette et aux ministres compétents des gouvernements régionaux et communautaires.

§6. Si une autorité fédérale déroge à l'avis du Conseil, cette dérogation doit être spécialement motivée.

Art. 10

§ 1. De Raad heeft als opdracht:

1° advies te verlenen over alle maatregelen betreffende het federale beleid inzake mobiliteit in het algemeen en het fietsbeleid in het bijzonder; de Raad kan ook adviezen formuleren over het globale mobiliteitsbeleid van alle bevoegde overheden;

2° een forum te vormen voor gedachtenwisselingen over het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het fietsbeleid in het bijzonder;

3° onderzoek voor te stellen op alle domeinen die verband houden met het mobiliteitbeleid in het algemeen en het fietsbeleid in het bijzonder;

4° de ruimst mogelijke medewerking van openbare en particuliere organisaties en van burgers te stimuleren om de doelstellingen van het fietsbeleid te verwezenlijken.

§ 2. De Raad oefent de in paragraaf 1 bedoelde opdrachten uit op eigen initiatief of op verzoek van de Regering, de Kamer van Volksvertegenwoordigers, de Senaat of de Interdepartementale commissie fietsbeleid.

§ 3. De Raad kan een beroep doen op het Fietsinstituut en alle andere federale administraties en publieke instellingen om hem bij te staan in het vervullen van zijn opdrachten.

Op eenvoudige vraag van de Raad of uit eigen beweging stellen de federale administraties en publieke instellingen alle informatie ter beschikking, die voor de Raad van nut kan zijn bij de uitoefening van zijn opdrachten.

De Raad kan advies vragen aan iedere persoon wiens medewerking hij nuttig acht voor het onderzoek van specifieke vragen.

§ 4. Indien de Raad om advies wordt verzocht, brengt hij zijn advies uit binnen drie maanden na het verzoek. In geval van hoogdringendheid kan de termijn verkort worden, zonder dat hij minder dan twee weken mag bedragen.

§ 5. De Raad stelt jaarlijks een verslag op over zijn werkzaamheden. Het verslag wordt overgemaakt aan de Regering, aan de Wetgevende Kamers, aan de voorzitter van de Interdepartementale commissie fietsbeleid en aan de bevoegde ministers van de gewesten de gemeenschapsregeringen.

§ 6. Indien een federale overheid afwijkt van het advies van de Raad, motiveert zij deze afwijking uitdrukkelijk.

Art. 11

Le conseil se compose:

- a) d'un président;
- b) d'un vice-président;
- c) de quatre représentants des organisations non gouvernementales d'usagers de la bicyclette; l'un de ces représentants fait partie des organisations internationales représentées en Belgique;
- d) de deux représentants des organisations non gouvernementales de protection de l'environnement;
- e) de deux représentants des organisations non gouvernementales de cyclotouristes;
- f) de deux représentants des organisations représentant l'industrie et le commerce de la bicyclette;
- g) de quatre représentants des organisations représentatives des travailleurs;
- h) de quatre représentants des organisations représentatives des employeurs;
- i) de trois représentants des organisations socio-culturelles représentatives;
- j) de quatre représentants des milieux scientifiques compétents en matière de circulation routière et de politique de mobilité et présentant les garanties nécessaires de compétence et d'indépendance;
- k) un représentant de l'institut belge pour la sécurité routière;
- l) un représentant de la société nationale des chemins de fer belges.
- m) deux représentants du secteur de l'automobile et des transports

Le Roi règle les modalités de présentation des candidats et de désignation des membres du conseil.

Trois représentants des sociétés de transport urbain et régional sont invités à participer aux travaux du conseil.

Art. 12

Le conseil établit son règlement d'ordre intérieur.

Ce règlement prévoit des règles concernant notamment:

Art. 11

De Raad is samengesteld uit:

- a) een voorzitter;
- b) een ondervoorzitter;
- c) vier vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele gebruikersorganisaties inzake fietsbeleid; één van deze vertegenwoordigers maakt deel uit van de in België vertegenwoordigde internationale organisaties;
- d) twee vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties inzake milieubescherming;
- e) twee vertegenwoordigers van de niet-gouvernementele organisaties inzake recreatief fietsgebruik;
- f) twee vertegenwoordigers van de organisaties inzake fietsindustrie en -handel;
- g) vier vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties;
- h) vier vertegenwoordigers van de representatieve werkgeversorganisaties;
- i) drie vertegenwoordigers van de representatieve socio-culturele organisaties;
- j) vier vertegenwoordigers van de wetenschappelijke milieus inzake verkeerskunde en mobiliteitsbeleid, die de nodige waarborgen bieden voor hun deskundigheid en onafhankelijkheid;
- k) een vertegenwoordiger van het Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid;
- l) een vertegenwoordiger van de Nationale maatschappij van de Belgische spoorwegen.
- m) twee vertegenwoordigers van de auto- en transportsector

De Koning bepaalt de nadere regels voor de voordracht van de kandidaten en de aanduiding van de leden van de Raad.

Drie vertegenwoordigers van de maatschappijen van stads- en streekvervoer worden uitgenodigd om aan de werkzaamheden van de Raad deel te nemen.

Art. 12

De Raad stelt zijn huishoudelijk reglement op.

Het reglement moet onder andere voorzien in regels betreffende:

1° les organes, y compris un bureau, au travers desquels le conseil remplit ses missions;

2° le mode de convocation et de délibération;

3° la publicité des décisions.

Ce règlement est approuvé par le Roi.

Art. 13

Le gouvernement met à la disposition du conseil un secrétariat permanent, qui comprend, outre du personnel ayant une fonction administrative, du personnel spécialisé ayant une formation scientifique.

Le conseil participe à la sélection du personnel du secrétariat.

Le secrétariat est placé sous l'autorité du bureau.

Art. 14

Le Conseil dispose d'une dotation à charge du budget fédéral.

Les associations visées à l'article 11, alinéa 1^{er}, c), d), e) et i), reçoivent une subvention pour l'accomplissement de leur mission consultative. Elles peuvent également recevoir une subvention pour des projets se rapportant à la politique de la bicyclette. Le Roi fixe, après avis du conseil, les modalités d'octroi de ces subventions.

Chapitre V

La Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette.

Art. 15

Il est institué, sous la responsabilité du ministre ayant dans ses attributions la politique de la bicyclette, une Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette, dénommée ci-après «la Commission».

La Commission se compose d'un représentant de chaque membre du gouvernement et d'un représentant de l'Institut pour la bicyclette.

Le Roi détermine les règles les modalités de la présentation et de la désignation des membres de la Commission.

Le ministre ayant dans ses attributions la politique de la bicyclette ou son représentant assume de plein droit la présidence de la Commission. Le secré-

1° de organen, met inbegrip van een bureau, waardoor de Raad zijn opdrachten uitoefenet;

2° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging;

3° de bekendmaking van de handelingen.

Dit reglement is onderworpen aan de goedkeuring van de Koning.

Art. 13

De Regering stelt aan de Raad een permanent secretariaat ter beschikking, dat naast personeel met een administratieve opleiding eveneens gespecialiseerd personeel met een wetenschappelijke opleiding omvat.

De Raad wordt betrokken bij de selectie van het personeel van het secretariaat.

Het secretariaat staat onder het gezag van het bureau.

Art. 14

De Raad beschikt over een dotatie ten laste van de federale begroting.

De in artikel 11, eerste lid, c), d), e) en i) vermelde verenigingen krijgen een subsidie voor de vervulling van hun adviesverlenende opdracht. Ze kunnen eveneens een subsidie ontvangen voor projecten in verband met het fietsbeleid. De Koning bepaalt, na advies van de Raad, de nadere regels voor het verlenen van de subsidies.

Hoofdstuk V

De Interdepartementale commissie fietsbeleid

Art. 15

Onder de verantwoordelijkheid van de minister die het fietsbeleid onder zijn bevoegdheid heeft, wordt een Interdepartementale commissie fietsbeleid opgericht, hierna de Commissie genaamd.

De Commissie is samengesteld uit een vertegenwoordiger van elk lid van de Regering en een vertegenwoordiger van het Fietsinstituut.

De Koning bepaalt de nadere regels voor de voordracht en de aanduiding van de leden van de Commissie.

De minister die het fietsbeleid onder zijn bevoegdheid heeft of zijn vertegenwoordiger is van rechtswege voorzitter van de Commissie. Het secretariaat

tariat est assuré par le représentant de l'Institut pour la bicyclette.

Les gouvernements de communauté et de région sont invités à désigner chacun un représentant, qui peut assister aux réunions avec voix consultative.

Art. 16

Outre les missions qui lui sont confiées par la présente loi, la Commission est chargée:

1° de donner à l'Institut pour la bicyclette des orientations pour l'accomplissement de ses missions prévues par la présente loi et de veiller à la bonne exécution de celles-ci;

2° de définir les missions des administrations fédérales et des organismes publics dans un protocole de coopération comportant au moins des dispositions relatives aux normes méthodologiques de référence, aux directives générales et aux délais d'exécution des missions;

3° de coordonner les rapports annuels des représentants du gouvernement concernant la politique de la bicyclette et l'exécution du plan dans chaque administration fédérale et organisme public.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, confier à la Commission d'autres missions en matière de politique de la bicyclette.

Art. 17

La Commission peut charger un ou plusieurs de ses membres de l'exécution de missions spéciales, constituer des groupes de travail et se faire assister par des experts externes.

Art. 18

Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de l'organisation et du fonctionnement de la Commission, en particulier en ce qui concerne l'intervention de la Commission dans la gestion de l'Institut pour la bicyclette.

wordt waargenomen door de vertegenwoordiger van het Fietsinstituut.

De gemeenschaps- en gewestregeringen worden uitgenodigd elk een vertegenwoordiger aan te wijzen, die de vergaderingen kan bijwonen met raadgevende stem.

Art. 16

Onverminderd haar andere opdrachten bedoeld in deze wet, heeft de Commissie de volgende opdrachten:

1° het geven van oriëntaties aan het Fietsinstituut bij de uitoefening van zijn opdrachten bedoeld in deze wet en het waken over de goede uitvoering ervan;

2° het definiëren van de opdrachten van de federale administraties en publieke instellingen onder de vorm van een samenwerkingsprotocol waarin minstens bepalingen worden opgenomen betreffende de methodologische referentienormen, de algemene richtlijnen en de termijnen voor de uitvoering van de opdrachten;

3° het coördineren van de jaarlijkse rapporten van de vertegenwoordigers van de Regering over het fietsbeleid en over de uitvoering van het Plan in elke federale administratie en publieke instelling.

De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, andere opdrachten inzake het fietsbeleid aan de Commissie toevertrouwen.

Art. 17

De Commissie kan een of meer van haar leden belasten met de uitvoering van bijzondere opdrachten, werkgroepen oprichten en zich laten bijstaan door externe experts.

Art. 18

De Koning stelt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nadere regels vast betreffende de organisatie en de werking van de Commissie, in het bijzonder betreffende de beheersfunctie van de Commissie ten aanzien van het Fietsinstituut.

Chapitre VI*L'Institut pour la bicyclette***Art. 19**

§1. Il est constitué un Institut pour la bicyclette, qui est chargé des missions prévues par la présente loi.

§2. L'Institut pour la bicyclette est géré par la Commission interdépartementale de la politique de la bicyclette. La gestion journalière de l'Institut pour la bicyclette est assumée par un directeur.

L'Institut pour la bicyclette dispose, outre d'un personnel ayant reçu une formation administrative, d'un personnel spécialisé possédant une formation scientifique, plus particulièrement dans le domaine de la circulation, de l'urbanisme, du droit, de la sociologie et du marketing.

L'Institut pour la bicyclette peut également confier des missions à des experts externes.

§3. Le Roi détermine le statut du personnel et la formation qu'il doit posséder.

Art. 20

L'Institut pour la bicyclette comprend au moins les cellules permanentes suivantes:

a) une cellule Etude et recherche, qui effectue des études scientifiques, notamment dans le domaine de l'inventariage de la situation actuelle, de l'établissement de scénarios pour une politique durable de la bicyclette et de l'élaboration et de la mise en oeuvre de méthodes d'évaluation;

b) une cellule permanente Formation et recyclage, qui assure la diffusion des connaissances et compétences acquises parmi toutes personnes et instances chargées d'arrêter et d'élaborer la politique à mettre en oeuvre;

c) une cellule Concertation et participation, qui veille au bon fonctionnement des structures de concertation et à l'organisation des canaux de participation;

d) une cellule Communication et sensibilisation, qui diffuse parmi un large public les résultats et initiatives de l'Institut pour la bicyclette.

Hoofdstuk VI*Het Fietsinstituut***Art. 19**

§ 1. Er wordt een Fietsinstituut opgericht. Het heeft de opdrachten vermeld in deze wet.

§ 2. Het Fietsinstituut staat onder het beheer van de Interdepartementale commissie fietsbeleid. Het dagelijks beheer van het Fietsinstituut wordt waargenomen door een directeur.

Het Fietsinstituut heeft, naast personeel met een administratieve opleiding, eveneens gespecialiseerd personeel met een wetenschappelijke opleiding, in het bijzonder in het domein van het verkeer, de stedenbouw, het recht, de sociologie en de marketing.

Het Fietsinstituut kan ook opdrachten uitbesteden aan externe deskundigen.

§ 3. De Koning stelt het statuut en de formatie van het personeel vast.

Art. 20

Het Fietsinstituut omvat minstens de volgende permanente cellen:

a) een cel studie en onderzoek, die wetenschappelijk gefundeerde onderzoeken opzet, onder andere met betrekking tot de inventarisatie van de huidige toestand, de opstelling van scenario's voor een duurzaam fietsbeleid en de opstelling en toepassing van evaluatiemethodes;

b) een cel permanente vorming en bijscholing, die instaat voor de verspreiding van de verworven kennis en kunde bij alle betrokken beleidsmakers en beleidsvoorbereiders;

c) een cel overleg en inspraak, die zorgt voor de goede werking van de overlegstructuren en de organisatie van inspraakkanalen;

d) een cel communicatie en sensibilisering, die de resultaten en initiatieven van het Fietsinstituut bij een ruim publiek bekend maakt.

L'Institut pour la bicyclette peut également créer des cellules thématiques pour l'examen de problèmes concernant l'infrastructure et les équipements spécifiques requis par la bicyclette, la législation en matière de roulage, la fiscalité, la bicyclette et les transports publics, la vol de bicyclettes ou de tout autre thème relatif à la politique de la bicyclette. Les cellules thématiques effectuent un travail préparatoire en vue de l'élaboration de la politique à mettre en oeuvre.

Art. 21

Les administrations fédérales et institutions publiques mettent à la disposition de l'Institut pour la bicyclette, sur simple demande de celui-ci ou d'initiative, toutes les informations qui peuvent s'avérer utiles pour l'accomplissement de ses missions et, en particulier, pour l'établissement du plan et du rapport.

Art. 22

L'Institut pour la bicyclette perçoit une dotation à charge du budget fédéral.

Chapitre VII

Entrée en vigueur

Art. 23

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

16 mai 1997

Het Fietsinstituut kan ook thematische cellen oprichten over infrastructuur en fietsvoorzieningen, verkeerswetgeving, fiscaliteit, fiets en openbaar vervoer, fietsdiefstal, of elk ander thema in het domein van het fietsbeleid. De thematische cellen hebben een beleidsvoorbereidende opdracht.

Art. 21

Op eenvoudige vraag van het Fietsinstituut of uit eigen beweging stellen de federale administraties en publieke instellingen alle informatie ter beschikking, die voor het Fietsinstituut van nut kan zijn bij de uitoefening van zijn opdrachten en in het bijzonder bij de opstelling van het Plan en het Rapport.

Art. 22

Het Fietsinstituut beschikt over een dotatie ten laste van de federale begroting.

Hoofdstuk VII

Inwerkingtredingsbepaling

Art. 23

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

16 mei 1997

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER