

La **présidente**: Vous voulez donc attendre jusqu'à ce que M. Geerts arrive.

**09.02 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel nu mijn vraag nr. 17268.

De NMBS zou tegen 2020 meer dan 12 200 nieuwe autostaanplaatsen en ook zowat 10 000 nieuwe fietsplaatsen willen realiseren. Ook in Limburg zou in een verdere uitbreiding van de parkeercapaciteit worden geïnvesteerd.

Ik heb drie vragen.

Ten eerste, welke Limburgse stations en stopplaatsen zullen de komende jaren op extra parkeerplaatsen voor auto's en fietsen kunnen rekenen?

Ten tweede, om hoeveel parkeerplaatsen gaat het? Graag kreeg ik de cijfers per station of stopplaats, opgesplitst per vervoermiddel, zijnde auto of fiets.

Ten derde, welk bedrag zal daarvoor worden uitgetrokken? Graag kreeg ik ook daarvoor een opsplitsing per station of stopplaats.

**09.03** Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, er werd een overleg met Infrabel opgestart, nadat haar raad van bestuur op 22 februari 2017 een ontwerp van meerjareninvesteringsplan had goedgekeurd. Na afloop van het overleg zal in het kader van de werkzaamheden van de Investeringscel worden overgegaan tot de organisatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel.

Na deze twee fases zullen de meerjareninvesteringsplannen van beide ondernemingen zijn gestabiliseerd en zal het mogelijk zijn nader aan te geven welke werven effectief in het vooruitzicht worden gesteld.

**09.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarmee ik, met alle respect, voorlopig niks ben.

Uiteraard weet ik dat een en ander in overleg is en dat er druk over en weer wordt gepraat. Ik hoop echter dat ik op u mag rekenen, om stilaan tot een meerjareninvesteringsplan te kunnen komen en duidelijkheid te verschaffen, niet alleen aan de reizigers maar ook aan de regio's, die al heel lang wachten op een trein die nooit komt.

*Het incident is gesloten.  
L'incident est clos.*

**10** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van speedpedelecs op de weg" (nr. 17272)**

**10** **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 17272)**

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb deze keer geen vraag over de fietsvergoeding voor de speedpedelecs. Ik

**09.02** **Wouter Raskin** (N-VA): D'ici à 2020, la SNCB projetterait de créer plus de 12 000 emplacements de stationnement supplémentaires pour les voitures et 10 000 pour les vélos.

Quels sont les gares et les points d'arrêt limbourgeois concernés par ce projet, combien d'emplacements seront-ils créés et quel est le coût de l'opération?

**09.03** **François Bellot**, ministre: À l'issue de la concertation avec Infrabel sur le projet de plan pluriannuel d'investissement, la cellule d'investissement procédera à la coordination des plans pluriannuels de la SNCB et d'Infrabel. Nous pourrions alors détailler les futurs investissements.

**09.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Il serait grand temps de finaliser un plan pluriannuel d'investissement et de fournir des informations précises aux voyageurs.

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): À la demande de l'Union

neem immers aan dat daaraan hard wordt gewerkt en dat dat weldra in orde komt.

Deze vraag gaat over de plaats op de weg van de speedpedelecs. Zoals bekend is door de gelijkstelling met de bromfiets klasse B – we konden niet anders, het was een vraag van Europa – in het koninklijk besluit dat in werking is getreden op 1 oktober 2016, een hybride systeem gecreëerd, waarbij de speedpedelec kan worden toegelaten op wegen die voorbehouden zijn voor fietsen, op voorwaarde dat dat met een bord wordt aangeduid.

Kort door de bocht, maar ik denk dat het misschien beter was geweest als wij de redenering hadden omgedraaid en de speedpedelec overal zouden toelaten waar de fiets is toegelaten, behalve waar dat expliciet niet wordt toegelaten door aanduiding van een verkeersbord. Ik denk dat dat alles wat eenvoudiger had gemaakt.

Ook Fietsberaad, een adviesorgaan met betrekking tot het fietsbeleid onder de koepel van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten, heeft een advies uitgebracht met betrekking tot de plaats van speedpedelecs op de openbare weg. Zijn uitgangspunt is dat de speedpedelec een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen nog verhoogt en daardoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd, zoals de files, het klimaat en de gezondheid. Daarom pleit Fietsberaad ook voor een meer doorgedreven gelijkstelling met de klassieke fietsen en de tragere elektrische fietsen, de gewone pedelecs, bijvoorbeeld met betrekking tot het rechts afdraaien bij rood voor fietsers of met betrekking tot de toelating in voetgangerszones en op gemengde voet- en fietspaden aangeduid met D9- of D10-borden. Kortom, het is een pleidooi om de speedpedelec, wat plaats op de weg betreft, meer gelijk te stellen met de fiets dan vandaag het geval is.

Bent u op de hoogte van het advies van Fietsberaad? Deelt u het uitgangspunt van Fietsberaad dat de speedpedelec een heel interessante mobiliteitsvorm is, die een antwoord kan bieden op de te hoge druk van de automobieliteit in ons land?

Deelt u de mening van Fietsberaad over de volgende onderwerpen: het openstellen van rechts vrij door rood voor fietsers; het toelaten van speedpedelecs op gemengde voet- en fietspaden en de toelating voor alle speedpedelecs om fietsers in fietsstraten in te halen, wat vandaag strikt genomen niet bestaat? Indien ja, zult u hiertoe stappen ondernemen?

Wat is uw mening over de invoering van een maximale snelheid op fietspaden en waarom? Het is een gewestelijke bevoegdheid, maar u kunt daarover overleggen met uw gewestelijke ambtsgenoten.

Ten slotte, is er al een overleg geweest met de Gewesten over het advies van Fietsberaad om tot een coherente visie te komen? Na overleg met de regionale ministers van Mobiliteit zou het goed zijn dat er een duidelijke visie komt over de plaats van de speedpedelec in ons verkeer, want ik heb de indruk dat die er vandaag nog niet is.

européenne, les vélos électriques rapides ont été assimilés aux cyclomoteurs de classe B et sont autorisés à circuler sur les pistes cyclables, pour autant que cela soit explicitement indiqué. Personnellement, je préférerais que les vélos électriques rapides puissent circuler partout où les vélos classiques sont autorisés, sauf quelques exceptions clairement signalées par un signal routier.

L'organe consultatif Fietsberaad considère que les vélos électriques rapides accroissent le rayon d'action des vélos électriques existants et peuvent apporter une contribution majeure aux défis que doit relever la société en matière par exemple d'embouteillages, de climat et de santé. L'organisation plaide dès lors en faveur d'une égalité de traitement avec les vélos classiques et les vélos électriques moins rapides: tourner à droite au feu rouge, accès aux zones piétonnes et aux pistes cyclo-piétonnes mixtes.

Le ministre partage-t-il l'avis de Fietsberaad? Prendra-t-il des mesures en vue de le concrétiser? Que pense-t-il de l'instauration d'une vitesse maximale sur les pistes cyclables? Prévoit-il une concertation sur ces matières régionales?

**10.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben op

**10.02** **François Bellot**, ministre:

de hoogte van het advies van Fietsberaad en deel zijn uitgangspunt dat de speedpedelec een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen verhoogt en een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd. Ik denk daarbij onder andere aan de fileproblematiek, de luchtkwaliteit en de volksgezondheid.

De borden B22 en B23 gelden inderdaad alleen voor fietsers. Zoals ik eveneens reeds meermaals vermeld heb in het antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de borden B22 en B23 naar de speedpedelecs werd nooit echt overwogen gelet op de maximale snelheid en het acceleratievermogen van speedpedelecs.

Op voorbehouden wegen voor voetgangers en fietsers aangeduid door D9- en/of D10-borden, zijn speedpedelecs inderdaad niet toegelaten. Die borden worden gebruikt wanneer er te weinig plaats is voor een volwaardig fietspad. Het is er wegens een potentieel conflict tussen bestuurders van speedpedelecs en onder andere voetgangers en fietsers niet raadzaam speedpedelecs toe te laten. Mochten de wegbeheerders van oordeel zijn dat er op plaatsen waar nu wordt gebruikgemaakt van D9- of D10-borden, ook speedpedelecs moeten worden toegelaten, volstaat het die borden te vervangen door D7-borden. Als er in dat geval geen begaanbare berm of trottoir is, dan mogen voetgangers het fietspad volgen en moeten zij voorrang verlenen aan de fietsers en speedpedelecs. Tegelijkertijd mogen de bestuurders van speedpedelecs de andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden, niet in gevaar brengen.

Ik ben het met Fietsberaad eens dat de huidige regelgeving betreffende het inhalen in fietsstraten voor speedpedelecs niet erg duidelijk is. Tijdens de werkzaamheden rond de herziening van de Wegcode is het punt al aan bod gekomen en heeft de werkgroep geoordeeld dat in fietsstraten het inhalen van fietsers door speedpedelecs van alle types best expliciet wordt toegelaten. Hoewel ik niet bevoegd ben voor de bepaling van een snelheidsbeperking op fietspaden, ben ik het idee genegen. Het komt echter de bevoegde gewestministers toe om daartoe het initiatief te nemen.

Zoals ik eveneens meermaals vermeld heb in antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Ik sta open voor voorstellen tot wijziging van het verkeersreglement op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Op het moment ben ik er niet van overtuigd dat die er zijn. Vanzelfsprekend ben ik steeds bereid om daarover met de Gewesten te praten, mocht die vraag worden gesteld.

J'ai eu connaissance de l'avis du Fietsberaad et je partage leur position.

Compte tenu de la vitesse maximale et de la puissance d'accélération des *speed pedelecs*, il n'a jamais été envisagé d'étendre le champ d'application des signaux B22 et B23. Le code de la route a été modifié à l'issue d'une large concertation et après avis favorable des Régions.

Les vélos électriques rapides ne sont pas autorisés à circuler aux endroits signalés par des panneaux D9 et/ou D10, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas d'espace suffisant pour une piste cyclable à part entière. Si l'on estime que ces vélos y ont tout de même leur place, on peut remplacer les panneaux précités par le signal D7. Dans pareil cas, s'il n'existe ni trottoir ni accotement praticable à cet endroit, les piétons sont autorisés à emprunter la piste cyclable en laissant la priorité aux cyclistes et aux utilisateurs de *speed pedelecs*. Ces derniers ne peuvent pas mettre les autres usagers de la route en danger lorsqu'ils circulent sur la piste cyclable.

La réglementation actuelle en matière de dépassements dans les rues cyclables n'est en effet pas très claire. Les membres du groupe de travail chargé de réviser le code de la route ont estimé préférable d'autoriser explicitement le dépassement des cyclistes par des *speed pedelecs* dans les rues cyclables. Je suis favorable à une limitation de la vitesse sur les pistes cyclables, mais il appartient au ministre régional compétent, et non à moi, de prendre une initiative en ce sens.

La modification du code de la route est le fruit d'une large concertation et d'un avis favorable des Régions. Le code peut encore

être adapté à la suite de développements ou d'éléments nouveaux, mais je ne suis pas convaincu que ces conditions sont actuellement réunies.

**10.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Daar zitten een aantal defensieve elementen in, met name dat er sinds 1 oktober een KB is, waarmee u verdergaat. Ik begrijp dat ergens ook wel. Er is toen een overlegprocedure afgerond met de nodige adviezen. Maar de verkoop en het gebruik van speedpedelecs zijn sindsdien in een stroomversnelling gekomen. Als u bovendien de fietsvergoeding uitbreidt tot speedpedelecs – en ik reken er echt op dat dat snel in orde komt –, dan zal dat alleen nog maar een extra hefboom zijn voor een ruimer gebruik van die voertuigen.

Dan moeten we toch nog eens goed kijken naar de plaats op de weg van de speedpedelecs. Een aantal punten die ik heb aangehaald, zijn zeker het overwegen waard op het moment waarop de wegcode in haar geheel opnieuw wordt bekeken.

We hebben dankzij uw KB de mogelijkheid gecreëerd om een onderscheid te maken tussen speedpedelecs en bromfietsen. Dat is een goede zaak. We moeten dat nu ten volle gebruiken om offensief de speedpedelecs meer plaats te geven op de weg. Gecombineerd met een snelheidsbeleid, dus via noodzakelijk overleg met de Gewesten, zouden daar ook mogelijkheden zijn.

De mensen zijn namelijk bang dat de speedpedelecs te snel rijden en de klassieke fietsers bedreigen. Als men dat combineert met snelheidsbeperkingen, zoals op de gedeelde voet- en fietspaden, dan is het wel mogelijk om die speedpedelecs toe te laten op die plaatsen.

Ik denk dat hier dus nog wel kansen liggen. Ik heb ook een wetsvoorstel uitgewerkt. Misschien kan dat ook een bron van inspiratie zijn.

*L'incident est clos.  
Het incident is gesloten.*

#### **11** Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 17108)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons" (n° 17342)

#### **11** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 17108)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wederindienststelling van de

**10.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Je comprends que le ministre continue à défendre cet arrêté royal issu d'une procédure de concertation dans le cadre de laquelle des avis ont été rendus. Toutefois, l'utilisation de *speed pedelecs* a connu une forte hausse. Si l'indemnité vélo est élargie aux *speed pedelecs*, ces vélos rapides vont encore connaître un nouvel essor. Nous devons bien réfléchir à la place qui leur est dévolue sur la route et en tenir compte lors de la prochaine révision du code de la route.

Nous nous félicitons de constater que l'arrêté royal permet d'opérer une distinction entre les cyclomoteurs et les *speed pedelecs*, mais nous devons à présent utiliser ces dispositions pour donner davantage de place à ces vélos rapides sur la route.

On craint que les *speed pedelecs* roulent trop vite et menacent les cyclistes classiques. Toutefois, si des limitations de vitesse sont imposées, il sera possible d'autoriser les *speed pedelecs* dans des lieux partagés par les piétons et les cyclistes. J'ai rédigé une proposition de loi en ce sens.