



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

23 MARS 2021

---

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

---

**Présentation du « masterplan » relatif au  
stationnement des vélos**

---

**RAPPORT**

fait au nom de la commission  
de la Mobilité

par M. Jonathan de PATOUL (F)

---

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

*Membres suppléants* : M. Tristan Roberti.

*Autres membres* : MM. Fouad Ahidar, Geoffroy Coomans de Brachène, Emmanuel De Bock, Pepijn Kennis, Sadik Köksal, Mme Els Rochette.

GEWONE ZITTING 2020-2021

23 MAART 2021

---

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

**Voorstelling van het “masterplan” betreffende  
fietsparkeren**

---

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie  
voor de Mobiliteit

door de heer Jonathan de PATOUL (F)

---

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Youssef Handichi, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

*Plaatsvervangers* : de heer Tristan Roberti.

*Andere leden* : de heren Fouad Ahidar, Geoffroy Coomans de Brachène, Emmanuel De Bock, Pepijn Kennis, Sadik Köksal, mevr. Els Rochette.

**I. Exposés de la ministre Elke Van den Brandt et de M. Frederik Depoortere, manager vélo chez Bruxelles Mobilité**

La ministre Elke Van den Brandt précise qu'elle présente avec M. Frederik Depoortere le plan réalisé par Bruxelles Mobilité.

M. Frederik Depoortere, manager vélo chez Bruxelles Mobilité, rappelle que le plan "Good Move" entend quadrupler les déplacements à vélo à Bruxelles d'ici 2030, ce qui suppose des aménagements cyclables de qualité mais aussi une politique de stationnement des vélos. En effet, 15% des cyclistes arrêtent de rouler à vélo après un vol. Il faut donc constituer des places de stationnement, aux lieux de départ, aux lieux d'arrivée et aux nœuds intermodaux. Un plan stratégique pour le stationnement de vélo, surtout sécurisé, a donc été intégré comme action phare dans le plan « Good Move ».

L'agence Parking.Brussels est l'opérateur de référence de l'exécution de ce plan, en étroite collaboration avec Bruxelles Mobilité. En coopération avec les communes, elle joue le rôle de centrale d'achat des box à vélos. Elle soutient la STIB dans l'installation du stationnement dans les stations de métro et de prémétro et peut reprendre la gestion. Un des objectifs est d'harmoniser les tarifs et les accès au stationnement. Les deux services regardent également de quelle manière développer des incitants financiers aux propriétaires de locaux pouvant servir de lieu de stationnement. Par ailleurs, Parking.Brussels traite les données relatives au stationnement et se charge d'évacuer les épaves dans les stationnements pour vélo géré par l'agence. L'évaluation et l'adaptation de la stratégie relève néanmoins de Bruxelles Mobilité.

Le masterplan contient des recommandations pour l'adaptation des règlements concernés (RRU, PRAS et arrêté relatif au parking public). En collaboration avec d'autres administrations, des formations seront élaborées pour les acteurs, publics ainsi que privé, qui sont impliqués dans la construction de stationnements pour vélo. Les grandes gares bruxelloises (Nord, Central, Midi, Luxembourg et Schuman) représentent un grand défi pour l'intermodalité. Il revient à la SNCB d'y constituer des milliers de places de stationnement. Parmi les gares S, trois sont considérées comme prioritaires à cet égard : Schaerbeek, Jette et Etterbeek. Les arrêts de la STIB devront être dotés d'un stationnement pour vélos, et être considérés comme des nœuds multimodaux. Les stations de métro recevront de vastes infrastructures, comme c'est le cas aujourd'hui dans les stations Bourse et De Brouckère, et ce toujours dans le cadre de rénovations planifiées ou de la construction de stations. Pour assurer l'intermodalité, tous les Park&Rides seront également dotés d'emplacements vélos (minimum 10 emplacements pour vélos par 100 emplacements pour voitures), même si c'est déjà souvent le cas.

Les box pour vélos continuent d'être placés sur la voie publique. Le besoin d'emplacements pour les vélos cargos se fait d'ailleurs de plus en plus sentir. Il est évident que la demande d'emplacements sécurisés ne pourra pas être comblée exclusivement à l'aide de box. Il faut donc travailler

**I. Uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt en de heer Frederik Depoortere, fiets manager bij Brussel Mobiliteit**

Minister Elke Van den Brandt preciseert dat zij samen met de heer Frederik Depoortere het plan voorstelt dat verwezenlijkt werd door Brussel Mobiliteit.

De heer Frederik Depoortere, fietsmanager bij Brussel Mobiliteit, herinnert eraan dat het plan "Good Move" beoogt om het aantal verplaatsingen met de fiets in Brussel tegen 2030 te verviervoudigen, wat kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen veronderstelt, maar ook een fietsparkeerbeleid. 15% van de fietsers stopt namelijk met fietsen na een diefstal. Daarom is het noodzakelijk parkeerplaatsen aan te leggen, aan de vertrekpunten, de aankomstpunten en de intermodale knooppunten. Een strategisch plan voor, vooral beveiligd, fietsparkeren is daarom als kernactie opgenomen in het plan "Good Move".

Het agentschap Parking.Brussels is de referentie-operator voor de uitvoering van dit plan, in nauwe samenwerking met Brussel Mobiliteit. In samenwerking met de gemeenten fungeert het als centraal aankoopbureau voor fietsboxen. Het ondersteunt de MIVB bij de installatie van stallingen in metro- en premetrostations en kan het beheer overnemen. Een doel is de tarieven en de toegang tot de stallingen te harmoniseren. De twee diensten bekijken ook hoe financiële stimulansen te ontwikkelen voor eigenaars van ruimtes die als parkeerruimte kunnen worden gebruikt. Daarnaast verwerkt Parking.Brussels de parkeergegevens en is het verantwoordelijk voor de verwijdering van wrakken in de fietsstalling binnen het beheer van het Agentschap. De evaluatie en aanpassing van de strategie valt echter onder de verantwoordelijkheid van Brussel Mobiliteit.

Het Masterplan bevat aanbevelingen voor de aanpassing van de regelgeving (GSV, GBP en besluit betreffende de openbare parkings). In samenwerking met andere administraties worden opleidingen uitgewerkt voor actoren die bezig zijn met de bouw van fietsstallingen, zowel publiek als privé. De grote Brusselse stations (Noord, Centraal, Zuid, Luxemburg en Schuman) vormen een grote uitdaging voor de intermodaliteit. Het is aan de NMBS om daar duizenden parkeerplaatsen te creëren. Van de S-stations worden er in dit verband drie als prioritair beschouwd: Schaarbeek, Jette en Etterbeek. De haltes van de MIVB moeten worden uitgerust met fietsstallingen en gezien worden als multimodale knooppunten. De metrostations zullen worden voorzien van uitgebreide infrastructuur, zoals nu al het geval is in de stations Beurs en De Brouckère, dit telkens in het kader van de geplande renovaties of bouw van de stations. Met het oog op intermodaliteit zullen alle Park&Rides ook worden uitgerust met fietsstallingen (minstens 10 fietsplaatsen per 100 autoplaatsen), al is dat nu al vaak het geval.

Er worden nog steeds fietsboxen op de openbare weg geplaatst. Daarnaast is er een groeiende behoefte aan plaatsen voor bakfietsen. Het is duidelijk dat aan de vraag naar beveiligde stallingen niet uitsluitend door middel van boxen kan worden voldaan. Daarom moet ook worden gewerkt aan

aussi à l'offre d'emplacements hors voirie. Des emplacements reconvertis sont ainsi recherchés, dans le contrat des quartiers ou auprès des SISF par exemple, mais aussi auprès d'entreprises et par exemple des entreprises de parking. Des conventions-types seront élaborées pour les propriétaires de garages qui voudraient les partager avec des voisins. Toutes ces places sont recensées sur la plateforme Cycloparking.

Il importe enfin de veiller à une identité visuelle distincte. Tel est notamment le but de la campagne de communication « Bike for Brussels ».

**La ministre Elke Van den Brandt** ajoute que la Région compte actuellement 512 box pour vélos (2155 places) et 7 locaux pour vélos (138 places et 7 places pour des vélos cargos). Il existe également de grands parkings au Ceria, à la Bourse et à De Brouckère (1114 places). Au total, la Région gère 3924 places de stationnement pour vélos. L'agence Parking.Brussels procède à une cartographie des besoins en stationnement. La demande d'un emplacement dans un box est énorme, de l'ordre de 10.000 demandes sur la plateforme « Cycloparking », même si ce chiffre est en cours de réexamen et semble surévalué. Mais vraisemblablement la demande réelle est supérieure aux demandes enregistrées sur cette plateforme. Dans certains quartiers, où le stationnement à domicile est plus aisé, les demandes enregistrées sont moindres. Grâce aux efforts de la Région, beaucoup d'emplacements ont été créés en collaboration avec les communes.

Le « masterplan » a été approuvé par le gouvernement et sera mis en œuvre par l'agence de stationnement et Bruxelles Mobilité, en concertation avec un comité de suivi (la STIB, la SNCB, Urban.brussels, Hub.brussels, Perspective.brussels, Beliris, Brulocalis, des associations cyclistes, etc.). Ce plan n'est pas doté d'un budget spécifique, étant donné qu'il fait intervenir une multitude d'acteurs. On peut toutefois indiquer que le budget d'investissement de Parking.brussels pour les stationnements des vélos a presque doublé entre 2020 et 2021.

Le plan accorde une grande importance à l'intermodalité. C'est pourquoi les stations de métro sont progressivement dotées de plus d'emplacements sécurisés, au fur et à mesure de leur réaménagement. Dans certains cas, des consignes sont installées, comme à la station Hermann-Debroux, et des arceaux pour vélos. Les questions de la Région relatives aux gares ainsi que leur financement sont en cours d'examen par la SNCB.

Les vélos cargo, qui font l'objet du projet « Cairgo Bike », font partie intégrante du plan. Ils connaissent un succès croissant et requièrent un emplacement plus spacieux. Cairgo Bike œuvre, en collaboration avec des partenaires comme parking.brussels et BePark, pour avoir plus de places de stationnement pour les vélos cargo.

La couverture géographique de ces emplacements doit être harmonieuse, pour parvenir à un maillage complet, mais il faut intervenir d'abord là où la demande est la plus forte. L'accent est mis sur le stationnement hors-voirie, à l'intérieur de bâtiments. Un subside ordinaire de maximum 30.000 euros par commune a été alloué dans ce cadre au moyen d'appels à

het aanbod van stallingen buiten de openbare weg. Daarom wordt gezocht naar plaatsen die kunnen worden omgezet, bijvoorbeeld in het kader van het wijkcontract of met de OVM's, maar ook met bedrijven en bijvoorbeeld parkingbedrijven. Er worden standaardovereenkomsten uitgewerkt voor eigenaars van garages die deze willen delen met de burens. Al deze plaatsen staan vermeld op het platform Cycloparking.

Ten slotte is het belangrijk te zorgen voor een duidelijke visuele identiteit. Dat is het doel van de communicatiecampagne "Bike for Brussels".

**Minister Elke Van den Brandt** voegt daaraan toe dat het Gewest momenteel 512 fietsboxen (2155 plaatsen) en 7 fietsruimten (138 plaatsen en 7 plaatsen voor bakfietsen) telt. Er zijn ook grote parkeerterreinen bij Coovi, de Beurs en De Brouckère (1114 plaatsen). In totaal beheert het Gewest 3924 fietsstallingen. Het agentschap Parking.Brussels brengt de parkeerbehoeften in kaart. De vraag naar een plaats in een box is enorm, rond de 10.000 aanvragen op het platform "Cycloparking", ook al wordt dit cijfer opnieuw onderzocht en lijkt het te zijn overschat. Het is echter waarschijnlijk dat de reële vraag groter is dan de op dit platform geregistreerde aanvragen. In sommige wijken, waar het makkelijker is thuis te parkeren, is de geregistreerde vraag lager. Dankzij de inspanningen van het Gewest zijn veel plaatsen gecreëerd in samenwerking met de gemeenten.

Het "masterplan" werd goedgekeurd door de regering en zal worden uitgevoerd door het parkeeragentschap en Brussel Mobiliteit, in overleg met een opvolgingscomité (MIVB, NMBS, Urban.brussels, Hub.brussels, Perspective.brussels, Beliris, Brulocalis, fietsverenigingen...). Voor dit plan is geen specifiek budget uitgetrokken, aangezien er een groot aantal actoren bij betrokken is. Wel kan worden gesteld dat het investeringsbudget van Parking.brussels voor fietsparkeren tussen 2020 en 2021 bijna is verdubbeld.

In het plan wordt groot belang gehecht aan intermodaliteit. Daarom worden metrostations geleidelijk voorzien van meer beveiligde parkeerplaatsen naarmate ze worden heringericht. In sommige gevallen worden lockers geïnstalleerd, zoals aan het station Hermann-Debroux, en fietsnietjes. De vragen van het Gewest betreffende de stations en de financiering ervan worden momenteel door de NMBS bestudeerd.

Bakfietsen, het onderwerp van het "Cairgo Bike"-project, maken wezenlijk deel uit van het plan. Ze worden steeds populairder en vereisen een ruimere plaats. Binnen Cairgo Bike wordt met partners als parking.brussels en BePark aan meer fietsparkeren voor cargo fietsen gewerkt.

De geografische dekking van deze plaatsen moet harmonieus zijn, om tot een volledig netwerk te komen, maar het is noodzakelijk eerst in te grijpen waar de vraag het grootst is. De nadruk ligt op parkeergelegenheid buiten de openbare weg, binnen de gebouwen. In dit kader werd in 2020 een gewone subsidie van maximum 30.000 euro per gemeente

projets, mais il y avait également une ligne de subsides spécifique supplémentaire de 500.000 euros au total (soit un bonus de maximum 45.000 euros par commune) dans le cadre de la relance post-covid. Ce budget supplémentaire a déjà été presque entièrement dépensé. En 2020, 105 emplacements sécurisés pour vélo et 448 non sécurisés ont été subventionnés, dans 16 communes. La majorité des communes sollicitent de telles subventions, spécifiquement dédiées au stationnement des vélos.

## II. Echange de vues

**M. Jonathan de Patoul** affirme que, dans un contexte d'essor indéniable de la pratique du vélo, la lutte contre le vol est essentielle. Il se réjouit d'apprendre que les gares S et les stations de métro de bout de ligne forment des priorités. La demande de stationnement dépasse largement l'offre à l'heure qu'il est.

Quel est le calendrier prévu pour l'installation des futurs parkings pour vélo ? Comment inciter les acteurs privés à mettre à disposition du public des emplacements de stationnement ? Comment convaincre, par exemple, un exploitant de parking pour voitures de sacrifier certains emplacements, pour les convertir à destination des cyclistes ? La ministre entend-elle mener une consultation publique au sujet des places de stationnement pour vélo ? Quelles sont les modalités imposées par la Région aux communes dans le cadre des appels à projets ?

Pourquoi avoir opté pour les gares de Schaerbeek, de Jette et d'Etterbeek en tant que points prioritaires ? Quelle est la nature des relations avec la STIB à propos de cette politique de stationnement ? Y aura-t-il des emplacements à l'intérieur de la station Montgomery ? Comment procédera-t-on à l'harmonisation des modalités d'accès aux box pour vélo ? Quel est d'ailleurs le prix d'achat d'un tel box ? La sélection des modèles retenus s'est-elle faite au terme d'un appel d'offres ?

La Région accorde-t-elle des subsides aux propriétaires de garages, qui en partageraient la jouissance avec plusieurs cyclistes, afin de procéder à d'éventuelles transformations, telles que le placement d'arceaux ? Enfin, les vélos partagés (micro-mobilité) sont-ils intégrés dans le masterplan ? Disposeront-ils d'emplacements réservés ?

**M. Julien Uyttendaele** souligne que le vol de vélo est le principal obstacle à un transfert modal en faveur de la « petite reine ». Vu la disparition des points d'ancrage classiques que sont les panneaux de signalisation et les lampadaires, il faut les remplacer par des arceaux, dans les quartiers commerçants mais aussi sur les zones de recul, aux abords des passages pour piétons. Il en va de même pour les zones de dépôt des vélos et des trottinettes partagés. Le Gracq et le « Fietsersbond » ont récemment déploré l'absence d'objectifs chiffrés et de budget spécifique à ce masterplan.

A quelles règles l'ordre de priorité d'attribution des places dans les box obéit-il ? Les places situées dans les stations de métro sont-elles réservées aux titulaires d'un abonnement de la STIB ? Sont-elles accessibles 24h/24 ? Les emplacements

toegekend via projectoproepen, maar was er ook een specifieke, bijkomende subsidielijn van in totaal 500.000 euro (d.w.z. een bonus van maximum 45.000 euro per gemeente) in het kader van de post-Covid relance. Dit extra budget werd bijna volledig besteed. In 2020 werden 105 beveiligde en 448 niet-beveiligde fietsstallingen gesubsidieerd in 16 gemeenten. Het merendeel van de gemeenten vraagt dergelijke subsidies aan, die specifiek bestemd zijn voor fietsparkeren.

## II. Gedachtewisseling

**De heer Jonathan de Patoul** bevestigt dat, in een context waarin het gebruik van fietsen onmiskenbaar toeneemt, de bestrijding van diefstal van essentieel belang is. Hij is verheugd te horen dat S-stations en metrostations aan het eind van de lijn prioriteiten zijn. De vraag naar parkeergelegenheid is momenteel veel groter dan het aanbod.

Wat is het geplande tijdschema voor de installatie van de toekomstige fietsstallingen? Hoe kunnen particuliere actoren worden aangemoedigd parkeerterruimte ter beschikking van het publiek te stellen? Hoe kunnen wij bijvoorbeeld een exploitant van een autoparking ervan overtuigen bepaalde plaatsen op te offeren om ze in te richten voor gebruik door fietsers? Is de minister van plan een openbare raadpleging te houden over het onderwerp fietsparkeren? Welke nadere regels legt het Gewest op aan de gemeenten in het kader van de projectoproepen?

Waarom werden de stations van Schaerbeek, Jette en Etterbeek als prioritaire punten gekozen? Wat is de aard van de relaties met de MIVB in verband met dit parkeerbeleid? Zullen er parkeerplaatsen komen binnen het Montgomerystation? Hoe zal de toegang tot de fietsboxen worden geharmoniseerd? Wat kost de aankoop van zo'n box? Werd de selectie van de gekozen modellen verricht na een offerteaanvraag?

Geeft het Gewest subsidies aan de eigenaars van garages die hun garage delen met meerdere fietsers, om eventuele verbouwingen uit te voeren, zoals het plaatsen van fietsrekken? Ten slotte, zijn deelfietsen (micro-mobiteit) opgenomen in het masterplan? Zullen ze voorbehouden plaatsen krijgen?

**De heer Julien Uyttendaele** benadrukt dat fietsdiefstal de grootste hinderpaal is voor een modal shift ten gunste van de "kleine koningin". Gezien het verdwijnen van de traditionele ankerpunten, zoals verkeersborden en straatlantaarns, moeten deze worden vervangen door fietsrekken in winkelstraten, maar ook in achtererven en aan de rand van voetgangersoversteekplaatsen. Hetzelfde geldt voor afzetzones voor deelfietsen en -scooters. De Gracq en de Fietsersbond hebben onlangs geklaagd over het ontbreken van precieze doelstellingen en een specifiek budget voor dit masterplan.

Welke voorrangregels gelden voor de toekenning van plaatsen in de boxen? Zijn de plaatsen in de metrostations voorbehouden voor houders van een MIVB-abonnement? Zijn ze 24 uur per dag toegankelijk? Worden de ruimtes in de

dans les gares de la SNCB seront-elles cofinancées par cette dernière ?

Quelles sont les dispositions du RRU dont la modification est préconisée pour permettre aux commerçants de placer des ancrages au sol, sachant que l'implantation des box à vélos ne peut empiéter sur l'espace réservé aux piétons ? Combien de traversées piétonnes pourraient être réaménagées en vue d'y placer des arceaux sur les zones de dégagement ? Cet inventaire est-il achevé ?

Le manque d'arceaux dans les quartiers commerçants est criant. De plus, chacun s'accorde à dire qu'il faut libérer l'espace public de l'affichage publicitaire invasif. Par conséquent, les commerçants seront-ils autorisés à placer des emplacements temporaires pour vélos devant de tels panneaux d'affichage ? Si oui, de tels emplacements temporaires pourraient-ils être sponsorisés ? Le RRU doit-il être révisé pour ce faire ? Une harmonisation des arceaux est-elle jugée souhaitable, au moyen d'un cahier des charges ? Il faudrait en tout cas éviter que ce type d'équipements soit tributaire d'un financement par la publicité, comme c'est le cas pour les « Villo ».

Enfin, la ministre a dit vouloir se concentrer d'abord sur les quartiers où la demande d'emplacements est la plus forte, mais il faudrait se demander aussi pourquoi la demande est plus faible ailleurs ; peut-être jouissent-ils moins d'aménagements cyclables. Il faut éviter une dualisation dans notre Région. Comment pallier cette fracture ? Quels sont les objectifs de déploiement d'arceaux en 2021 ?

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel** souhaite tout d'abord connaître la part modale du vélo à Bruxelles. Le plan « Good Move » ambitionne de dépasser en 2030 le cap des 10% des déplacements en lien avec notre ville et des 15% pour les déplacements courts (moins de 5 km). La part modale du vélo n'était que de 2% en 2001 et de 7% dix plus tard, mais l'on trouve des statistiques faisant état de 4% en 2017. Ces données méritent donc d'être éclaircies. Il n'est pas facile de savoir où l'on en est aujourd'hui.

Le « masterplan » ne distingue pas avec précision les différents types de stationnement. Les box sont accessibles selon des modalités différentes ; quelle évaluation la ministre en fait-elle ? Leur design et leur capacité seront-ils revus ? Elle ne dispose toujours pas d'un cadastre des emplacements de stationnement sécurisé. A-t-elle examiné les autres modes de stationnement existant à l'étranger ? L'intervenante plaide une nouvelle fois pour la suppression de l'obligation, pour les communes, de placer les box sur un ancien emplacement pour voiture pour pouvoir obtenir un subside de la Région.

On peut aussi déplorer les références très marginales faites au vol de vélos dans le plan. Comment espérer le succès de ce plan, sans une réflexion poussée sur la lutte contre le vol ? Il faut d'ailleurs analyser quels sont les endroits présentant les plus hauts risques.

L'installation de places de stationnement dans les gares bruxelloises est certes une bonne chose, mais elle aurait dû s'accompagner d'une concertation avec la Région flamande

NMBS-stations meegefinancierd door de NMBS?

Welke bepalingen van de GSV zouden moeten worden gewijzigd om de handelaars toe te staan ankers in de grond te plaatsen, wetend dat de installatie van fietsboxen de voor voetgangers bestemde ruimte niet mag aantasten? Hoeveel voetgangersoversteekplaatsen kunnen worden heringericht om plaats te bieden aan fietsrekken in de vrijgekomen zones? Werd die inventaris voltooid?

Het gebrek aan fietsenrekken in de handelswijken is schrijnend. Bovendien is iedereen het erover eens dat de openbare ruimte bevrijd moet worden van opdringerige reclame. Zullen handelaars bijgevolg de toelating krijgen om tijdelijke fietsenstallingen voor dergelijke reclameborden te plaatsen? Zo ja, kunnen dergelijke tijdelijke stallingen worden gesponsord? Moet de GSV hiervoor worden herzien? Is een harmonisering van de fietsenrekken door middel van een bestek wenselijk? In ieder geval mag dit soort voorzieningen niet afhankelijk zijn van financiering uit reclame, zoals het geval is voor "Villo".

Tot slot zei de minister dat zij zich eerst wilde richten op de wijken waar de vraag naar fietsenstallingen het grootst is, maar we moeten ons ook afvragen waarom de vraag elders lager is; misschien zijn daar minder fietsvoorzieningen. We moeten een dualisering in ons Gewest voorkomen. Hoe kunnen we deze kloof overbruggen? Wat zijn de doelstellingen voor de uitrol van fietsenrekken in 2021?

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** wil in de eerste plaats weten wat het modale aandeel van de fiets in Brussel is. Het "Good Move"-plan heeft de ambitie om tegen 2030 de 10% te overschrijden voor verplaatsingen in verbinding met onze stad en de 15% voor korte verplaatsingen (minder dan 5 km). Het modale aandeel van de fiets was slechts 2% in 2001 en 7% tien jaar later, maar er zijn statistieken die 4% in 2017 laten zien. Deze gegevens dienen dus opgehelderd te worden. Het is niet gemakkelijk te weten waar we vandaag staan.

In het masterplan wordt geen nauwkeurig onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten parkeergelegenheid. De boxen zijn volgens verschillende regels toegankelijk; welke evaluatie maakt de minister hiervan? Zullen het ontwerp en de capaciteit ervan worden herzien? Zij beschikt nog steeds niet over een lijst met de beveiligde stallingen. Heeft zij gekeken naar de andere parkeermogelijkheden die in het buitenland bestaan? De spreekster pleit opnieuw voor de afschaffing van de verplichting voor gemeenten om de boxen op een voormalige parkeerplaats te plaatsen om een subsidie van het Gewest te kunnen krijgen.

Ook de zeer geringe verwijzingen naar fietsendiefstal in het plan zijn betreurenswaardig. Hoe kunnen wij hopen op het welslagen van dit plan zonder een grondige bezinning over de strijd tegen diefstal? Er moet bovendien worden geanalyseerd op welke plaatsen het risico het grootst is.

De installatie van fietsenstallingen in de Brusselse stations is zeker een goede zaak, maar had gepaard moeten gaan met overleg met het Vlaams en het Waals Gewest om

et la Région wallonne, en vue de développer le stationnement des vélos dans les gares de départ des navetteurs. On remarque également que les parkings des stations Bourse et De Brouckère restent largement sous-utilisés ; il faudrait savoir pourquoi. Ne serait-il pas plus opportun de démultiplier les petits parkings, plutôt que d'en aménager quelques grands ?

Le stationnement aux abords des stations de métro, en particulier en bouts de ligne, est une bonne chose, pour autant qu'il offre une sécurisation suffisante. La signalétique doit être uniforme et il faudra veiller à un téléalonnement efficace.

La gestion du plan sera coordonnée par l'agence Parking.brussels. Cette dernière est-elle pourvue en moyens suffisants ? Par ailleurs, il est prévu de modifier le RRU, pour doubler les exigences d'emplacements pour vélos dans les nouvelles constructions, y compris pour les bureaux. Mme d'Ursel craint que cette exigence ne soit trop stricte, surtout dans un contexte de développement du télétravail. Il conviendrait, en concertation avec le secrétaire d'Etat en charge de l'Urbanisme, M. Pascal Smet, de reporter cette réforme à 2023. D'autre part, les exigences relatives aux logements devraient répondre également aux « besoins environnants » : qu'est-il entendu par là ?

Quelles seront les personnes qui seront obligées de mutualiser des espaces privatifs pour y aménager des stationnements pour vélos ? Une compensation financière y sera-t-elle attachée ? Est-il envisagé de mutualiser les places dans certains box ? Comment ont été arrêtés les chiffres relatifs aux nombres d'emplacements pour vélos que les exploitants de parkings publics devront aménager, en fonction du nombre d'emplacements pour voitures ? Ces places seront-elles sécurisées et seront-elles payantes ?

**Mme Cieltje Van Achter** regrette que ce plan soit surtout un catalogue de bonnes intentions, par manque de données chiffrées, comme l'ont souligné des associations cyclistes. Un budget afférent à l'exécution de ce plan est-il en préparation ? Il faut s'assurer de disposer des moyens adéquats. L'agence Parking.brussels a-t-elle les ressources nécessaires pour mener à bien sa mission de coordination ? On peut nourrir des craintes à ce sujet, tant le fonctionnement de l'agence laisse à désirer. Les plaintes de citoyens sont légion.

Où en sont les pourparlers avec la SNCB au sujet des places de stationnement aux abords des gares ? Ces négociations sont-elles diligentées par Parking.brussels ? Enfin, l'oratrice rejoint la question de Mme d'Ursel à propos des motifs de l'insuccès des parkings situés dans les stations Bourse et De Brouckère.

**M. Arnaud Verstraete** salue l'ambition qui transparaît dans le plan. Tripler les déplacements à vélo, ce n'est pas rien. Ceci étant dit, pourquoi avoir fait le choix de concentrer la mise en œuvre du plan entre les mains de Parking.brussels ? La plupart du temps, pour engranger des avancées rapides, mieux vaut s'appuyer sur plusieurs partenaires.

Par ailleurs, la ministre entend ne jamais installer de box

fietsenstallingen te ontwikkelen in de stations vanwaar de pendelaars vertrekken. Tevens wordt vastgesteld dat de parkings van de stations Beurs en De Brouckère grotendeels onderbenut blijven; we moeten weten waarom. Zou het niet beter zijn om het aantal kleine stallingen uit te breiden in plaats van een paar grote stallingen aan te leggen?

Parkeren in de buurt van metrostations, vooral aan het einde van de lijn, is een goede zaak, op voorwaarde dat het voldoende beveiligd wordt. De bewegwijzering moet uniform zijn en er moet worden gezorgd voor een doeltreffende parkeergeleiding.

Het beheer van het plan zal worden gecoördineerd door het agentschap Parking.brussels. Beschikt dat laatste over voldoende middelen? Bovendien is het de bedoeling de GSV te wijzigen om de eisen voor fietsenstallingen bij nieuwe gebouwen, inclusief kantoren, te verdubbelen. Mevrouw d'Ursel vreest dat deze eis te streng is, vooral in de context van de ontwikkeling van het telewerk. Deze hervorming zou, in overleg met de staatssecretaris bevoegd voor Stedenbouw, de heer Pascal Smet, moeten worden uitgesteld tot 2023. Anderzijds moeten de eisen voor de woningen ook beantwoorden aan de "omliggende behoeften": wat wordt daarmee bedoeld?

Welke personen zullen verplicht worden om privé-ruimtes te delen om er fietsenstallingen te plaatsen? Zal er een financiële vergoeding aan verbonden worden? Zijn er plannen om de plaatsen in bepaalde boxen te delen? Hoe zijn de cijfers bepaald voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat de exploitanten van openbare parkings zullen moeten aanbieden, afhankelijk van het aantal autoparkeerplaatsen? Zullen deze plaatsen beveiligd worden en zullen ze betalend zijn?

**Mevrouw Cieltje Van Achter** betreurt het dat dit plan vooral een catalogus van goede bedoelingen is, door het gebrek aan cijfermateriaal, zoals fietsverenigingen hebben opgemerkt. Wordt er een budget voor de uitvoering van dit plan voorbereid? Men moet ervoor zorgen dat men de juiste middelen ter beschikking heeft. Heeft het agentschap Parking.brussels de nodige middelen om zijn coördinatieopdracht uit te voeren? Er is in dit verband reden tot bezorgdheid, want de werking van het agentschap laat veel te wensen over. Er zijn veel klachten van burgers.

Wat is de stand van zaken van de besprekingen met de NMBS over de fietsenstallingen in de omgeving van de stations? Worden deze onderhandelingen gevoerd door Parking.brussels? Tot slot sluit de spreker zich aan bij de vraag van mevrouw d'Ursel waarom de parkings in de stations Beurs en De Brouckère geen succes zijn.

**De heer Arnaud Verstraete** is verheugd over de ambitie die uit het plan spreekt. Het aantal verplaatsingen met de fiets verdrievoudigen is niet niks. Dit gezegd zijnde, waarom werd ervoor gekozen de uitvoering van het plan in handen te leggen van Parking.brussels? Om snel vooruitgang te boeken, is het meestal beter een beroep te doen op verschillende partners.

Bovendien is de minister van plan nooit een fietsbox te

pour vélos sur un espace réservé aux piétons. Cela apparaît comme une nouveauté, car ce type d'empiètement était toléré par le passé. Cette règle trouvera-t-elle aussi à s'appliquer aux box plus grands que ceux d'aujourd'hui ? On sait en effet qu'il existe des box pouvant abriter une vingtaine de vélos.

Le plan privilégie également les structures de stationnement fermées, ce qui offre évidemment le plus de sécurité. Mais on observe dans des villes comptant de nombreux cyclistes, comme Gand ou Louvain, qu'on y installe encore de nombreux arceaux, qui ont l'avantage de prendre moins de place et d'être rapidement aménagés. Cette option est-elle envisagée, pour progresser rapidement ?

M. Verstraete s'interroge aussi sur l'obligation, inscrite dans l'arrêté relatif aux zones de stationnement, de placer des arceaux sur la voirie tous les 150 mètres. Cette obligation est loin d'être respectée. Le gouvernement entend-il la maintenir ?

On l'a dit, il est prévu d'obliger l'installation d'un emplacement pour vélo par surface de 100 m<sup>2</sup> de bureau et par tranche de 10 emplacements pour voiture. Sur quoi sont basés ces chiffres ? Intuitivement, cela paraît peu, en comparaison de l'objectif d'un triplement de la part modale du vélo. L'administration a-t-elle estimé, à l'appui d'un inventaire des emplacements existants, combien de nouveaux emplacements pour vélo seront nécessaires pour atteindre cet objectif ?

**Mme Els Rochette** se félicite du large éventail de mesures contenues dans le plan. L'un des enjeux auxquels la ministre sera sans doute confrontée est celui de la bonne volonté des autorités communales. La participation de Brulocalis aux réunions du comité de suivi suffira-t-elle à s'en assurer ?

Il s'agira aussi de veiller à l'harmonisation des tarifs de stationnement dans l'ensemble de la Région. Y aura-t-il d'ailleurs un tarif social pour les abonnements ? Ces coûts sont en effet un frein à la pratique du vélo. Certains quartiers, plus pauvres, sont moins bien dotés en infrastructures cyclables, ce qui ne stimule pas un transfert modal en faveur du vélo. Enfin, les institutions culturelles pourraient-elles éventuellement solliciter des subsides pour l'installation dans leurs bâtiments de places de stationnement pour vélo ?

**M. Christophe De Beukelaer** déplore le manque de précision du plan, qui est dénué d'engagements chiffrés. Pour bien faire, il faudrait disposer, pour chaque année de la législature en cours, et pas seulement pour 2030, d'objectifs accompagnés de données chiffrées, ainsi que les budgets et les effectifs qui y seront alloués. Le député se joint aux questions sur l'agence de stationnement et sur le placement des box sur les trottoirs.

**La ministre** explique tout d'abord que, pour ce qui est de la part modale du vélo, la statistique de 7% citée par Mme

installer op een plaats die is voorbehouden voor voetgangers. Dit lijkt iets nieuws te zijn, want dit soort uitbreiding werd in het verleden getolereerd. Zal deze regel ook van toepassing zijn op de grotere boxen dan die welke wij vandaag hebben? Het is immers bekend dat er boxen zijn die plaats bieden aan een twintigtal fietsen.

In het plan wordt ook de voorkeur gegeven aan gesloten parkeerstructuren, die uiteraard de meeste veiligheid bieden. In steden met veel fietsers, zoals Gent of Leuven, worden echter nog steeds veel fietsenrekken geplaatst, die het voordeel hebben dat ze minder ruimte in beslag nemen en snel kunnen worden geïnstalleerd. Wordt die optie overwogen, om snel vooruit te komen?

De heer Verstraete plaatst ook vraagtekens bij de in het besluit betreffende de parkeerzones opgenomen verplichting om om de 150 meter fietsenrekken op de weg te plaatsen. Aan deze verplichting is nog lang niet voldaan. Is de regering van plan deze te handhaven?

Zoals gezegd, is het de bedoeling de installatie van één fietsparkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> kantoorruimte en per 10 autoparkeerplaatsen verplicht te stellen. Waarop zijn deze cijfers gebaseerd? Intuïtief lijkt dit weinig, in vergelijking met de doelstelling om het modale aandeel van de fiets te verdrievoudigen. Heeft het bestuur, op basis van een inventarisatie van de bestaande plaatsen, geraamd hoeveel nieuwe fietsparkeerplaatsen nodig zullen zijn om dit doel te bereiken?

**Mevrouw Els Rochette** is verheugd over de brede waaier aan maatregelen die in het plan zijn opgenomen. Een van de problemen waarmee de minister ongetwijfeld zal worden geconfronteerd, is de goodwill van de gemeentelijke autoriteiten. Zal de deelname van Brulocalis aan de vergaderingen van het opvolgcomité volstaan om dit te garanderen?

Het zal ook zaak zijn erop toe te zien dat de parkeertarieven in het hele Gewest worden geharmoniseerd. Komt er trouwens een sociaal tarief voor de abonnementen? Deze kosten vormen immers een belemmering voor het gebruik van de fiets. Sommige armere wijken zijn minder goed uitgerust met fietsinfrastructuur, waardoor een modal shift ten gunste van de fiets niet wordt gestimuleerd. Ten slotte, zouden culturele instellingen eventueel subsidies kunnen aanvragen om fietsenstallingen in hun gebouwen te installeren?

**De heer Christophe De Beukelaer** betreurt het gebrek aan precisie in het plan, dat geen gekwantificeerde verbintenissen bevat. Om dit naar behoren te kunnen doen, moeten we, voor elk jaar van de huidige zittingsperiode, en niet alleen voor 2030, beschikken over gekwantificeerde doelstellingen, evenals over de budgetten en de personele middelen die daarvoor zullen worden toegekend. De volksvertegenwoordiger sluit zich aan bij de vragen over het parkeeragentschap en de plaatsing van de boxen op de trottoirs.

**De minister** legt eerst uit dat, wat het modale aandeel van de fiets betreft, het cijfer van 7% dat door mevrouw d'Ursel

d'Ursel portait sur les déplacements intra-bruxellois uniquement. Une enquête auprès des ménages sera réalisée à ce propos cette année, en collaboration avec la Région flamande.

Le masterplan présenté aujourd'hui est, comme l'ont constaté plusieurs commissaires, intimement lié au plan de lutte contre les vols de vélo, remontant à 2016, et constitue une des dernières actions de ce plan-là. Bruxelles Mobilité prépare un nouveau plan de lutte contre les vols de vélo.

Le plan repose bien sur de nombreuses données chiffrées, qui ont fait l'objet d'une étude préparatoire au plan. Toutefois, il a semblé délicat d'y corréliser systématiquement une enveloppe budgétaire, car les aménagements de places de stationnement sont généralement inclus dans de vastes chantiers, menés notamment par la STIB ou par la SNCB. Les moyens alloués à l'agence Parking.brussels iront croissant, pour mettre en œuvre progressivement le plan. Dans les temps à venir, ce dernier sera décliné en actions à réaliser. A titre d'exemples, la dotation d'investissement de l'agence pour les stationnements pour vélo a presque doublé en 2021 par rapport à l'exercice précédent.

Bruxelles Mobilité perçoit également des moyens (3 millions d'euros par an) pour installer des places de stationnement et pour accorder des subsides aux communes à ce titre. Un premier appel à projets avait été lancé, comme chaque année, relatif à l'équipement pour les modes actifs de déplacement. Des subsides supplémentaires de presque 500 000 euros ont en outre été accordés aux communes en 2020 dans le cadre de cette politique de relance.

Les subsides aux communes ne portent pas uniquement sur les box, mais sur tout type de stationnement. La ministre perçoit en tout cas un enthousiasme évident des communes pour réaliser ces aménagements. La Région entretient des contacts étroits avec les autorités communales à ce sujet.

Le placement des box pour vélos sera piloté par parking.brussels. Selon les quartiers, la répartition entre les box en voirie et ceux hors-voirie pourra varier, notamment selon la part modale du vélo dans le quartier. Comme le soulignait M. Uyttendaele, il est évident que l'on se déplace différemment selon ses capacités économiques. Il faut donc prévoir des mesures d'accompagnement à vocation sociale pour soutenir le vélo. Chacun doit pouvoir disposer de la possibilité de faire usage du mode de transport qu'il veut.

Les box pour vélo sont placés en collaboration avec les communes, là où les besoins se font sentir. Pour obtenir un subside régional, les autorités communales doivent en effet les installer sur des places de stationnement pour voitures, sauf exceptions motivées, afin de ne pas pénaliser les piétons, comme ce fut trop souvent le cas jadis.

Les gares ferroviaires qualifiées de prioritaires par le plan ont été déterminées en fonction du nombre de voyageurs. Un cofinancement par la SNCB ou par Beliris est bien prévu, selon les cas. Quant aux stations de métro et de pré-métro,

verd genoemd, alleen betrekking had op de verplaatsingen binnen Brussel. Dit jaar zal in samenwerking met het Vlaamse Gewest een enquête onder de gezinnen worden gehouden.

Het vandaag voorgestelde masterplan is, zoals verschillende commissieleden hebben opgemerkt, nauw verbonden met het fietsendiefstalplan uit 2016 en één van de laatste acties van dat plan. Brussel Mobiliteit werkt aan een nieuw fietsdiefstalplan.

Het plan is opgesteld aan de hand van talrijke cijfers, die het voorwerp hebben uitgemaakt van een studie voorafgaand aan het plan. Het lag echter moeilijk om er systematisch een begrotingsenveloppe aan te koppelen, omdat de aanleg van parkeerplaatsen over het algemeen deel uitmaakt van grote projecten, die met name door de MIVB of de NMBS worden uitgevoerd. De middelen van het agentschap Parking.brussels zullen worden verhoogd om het plan geleidelijk ten uitvoer te leggen. In de komende tijd zal het worden opgesplitst in uit te voeren acties. Zo is de investeringsdotatie van het agentschap voor fietsparkeren in 2021 bijna verdubbeld ten opzichte van het jaar daarvoor.

Brussel Mobiliteit ontvangt ook middelen (3 miljoen euro per jaar) om parkeerplaatsen aan te leggen en om subsidies te verlenen aan gemeenten hiervoor. Zoals elk jaar werd een eerste oproep tot het indienen van projecten gelanceerd voor uitrustingen voor actieve vervoerswijzen. In 2020 in het kader van het relancebeleid werden bijna 500.000 euro aan extra subsidies aan gemeenten toegekend.

De subsidies aan de gemeenten worden niet alleen verleend voor de boxen maar voor alle soorten parkeergelegenheid. In ieder geval bespeurt de minister een duidelijk enthousiasme bij de gemeenten om deze inrichtingen uit te voeren. Het Gewest onderhoudt hierover nauwe contacten met de gemeentelijke autoriteiten.

De plaatsing van de fietsboxen zal worden aangestuurd door parking.brussels. Afhankelijk van de wijk kan de verdeling tussen boxen op en buiten de openbare weg variëren, met name naar gelang van het modale aandeel van de fiets in de wijk. Zoals de heer Uyttendaele opmerkte, is het duidelijk dat mensen zich op een verschillende manier verplaatsen naar gelang van hun economische mogelijkheden. Daarom moet worden voorzien in sociaal gerichte steunmaatregelen om het fietsen aan te moedigen. Iedereen moet in staat worden gesteld het vervoermiddel van zijn/haar keuze te gebruiken.

De fietsboxen worden geplaatst in samenwerking met de gemeenten, daar waar ze nodig zijn. Om een gewestelijke subsidie te krijgen, moeten de gemeenten ze immers installeren op parkeerplaatsen voor auto's, behalve in met redenen omklede gevallen, om de voetgangers niet te benadelen, zoals in het verleden al te vaak het geval was.

De in het plan als prioritair aangeduide spoorwegstations zijn bepaald op basis van het aantal passagiers. Naargelang van het geval wordt voorzien in cofinanciering door de NMBS of Beliris. De metro- en premetrostations zullen



elles reçoivent des places de stationnement dans le cadre des projets de réaménagement des stations.

Les parkings pour vélo situés dans les stations Bourse et De Brouckère sont accessibles en tout temps et en toute heure, ce qui représente un coût d'exploitation d'environ 350.000 euros. Pour les autres stations, par contre, les besoins doivent être évalués. Six cent abonnements ont été achetés pour ces deux parkings. Tout qui a un abonnement pour un box vélos reçoit en outre accès à ces deux parkings. On ne peut nier que le taux d'occupation de ceux-ci est encore faible, mais c'est le cas aussi des parkings pour voitures dans le centre-ville depuis le confinement de mars 2020. D'autre part, le balisage vers ces parkings peut être amélioré et la poursuite du chantier sur le piétonnier a dû aussi avoir des effets néfastes. Ceci étant dit, le nombre d'abonnements progresse peu à peu. Il est encore trop tôt pour évaluer correctement le succès de ces deux parkings.

Le plan « Good Move » a l'ambition de développer des places pour vélos partagés aux abords des gares et des stations. On constate que les « Villo » sont plus utilisés à proximité des stations. Des concertations sont en cours avec la SNCB et la STIB, au sein de groupes de travail. La SNCB entend d'ailleurs favoriser le stationnement des vélos dans toutes les gares de Belgique.

L'accès aux box pour vélos au moyen d'une carte MOBIB a été testé dans une cinquantaine de ces box, mais il s'avère que cela requiert une technologie coûteuse, et en particulier une alimentation électrique continue. Cela représente donc une contrainte.

Les box ont été sélectionnés au terme d'un appel d'offres européen ; même en Europe, le nombre de constructeurs est assez réduit. D'autre part, le RRU est en effet en cours de modification, sous la houlette du secrétaire d'Etat Pascal Smet, afin d'intégrer davantage le stationnement des vélos dans les bâtiments. Les futures obligations en ce domaine pourraient être considérées comme une charge d'urbanisme.

Pour convaincre les particuliers de mettre à disposition d'autrui des espaces privés, la Région développera une boîte à outils et établira des conventions-types, à propos des arceaux à placer, des tarifs recommandés, etc. Elle continuera aussi à apporter un soutien aux entreprises et les institutions culturelles à prévoir suffisamment de places de stationnement pour vélo. Par ailleurs, les arceaux non-sécurisés sont inclus dans le plan de stationnement régional, tandis que ce « masterplan » s'attache aux places de stationnement sécurisées. Les deux sont complémentaires.

Les quotas d'emplacements pour vélos dans les parkings publics seront fixés dans un arrêté d'exécution de l'ordonnance en projet sur le stationnement.

La plateforme « Cycloparking » attribue les places dans les box en fonction du critère de temps sur la liste d'attente et en fonction de celui de la distance par rapport au box. Dans le cadre du transfert de cette plateforme à Parking.brussels, la liste d'attente sera revue et objectivée. Beaucoup de

parkeerplaatsen krijgen in kader van de projecten voor herinrichting van de stations.

De fietsenstallingen bij de stations Beurs en De Brouckère zijn op elk moment toegankelijk, wat een exploitatiekost van ongeveer 350.000 euro inhoudt. Voor de andere stations daarentegen moeten de behoeften worden geëvalueerd. Voor deze twee parkings zijn zeshonderd abonnements gekocht. Wie een abonnement heeft op een fietsbox, heeft ook toegang tot deze twee parkings. Het valt niet te ontkennen dat de bezettingsgraad van deze parkings nog steeds laag is, maar dat geldt ook voor de parkings in het stadscentrum sinds de lockdown in maart 2020. Anderzijds kan de toegang tot deze parkings worden verbeterd en heeft de voortzetting van de werf op het voetgangersgebied wellicht nadelige gevolgen gehad. Toch neemt het aantal abonnements geleidelijk toe. Het is nog te vroeg om het succes van deze twee parkings goed te kunnen beoordelen.

Het "Good Move"-plan wil in de buurt van stations plaatsen voor deelfietsen aanleggen. Men stelt vast dat "Villo!" meer wordt gebruikt in de buurt van stations. Er is overleg gaande in de werkgroepen met de NMBS en de MIVB. De NMBS wil ook fietsenstallingen in alle Belgische stations stimuleren.

De toegang tot de fietsboxen door middel van een MOBIB-kaart is in een vijftigtal van deze boxen getest, maar het blijkt dat dit dure technologie vereist, en in het bijzonder een doorlopende stroomvoorziening. Dit is dus een nadeel.

De boxen werden geselecteerd na een Europese aanbesteding; zelfs in Europa is het aantal producenten vrij klein. Anderzijds wordt de GSV onder leiding van staatssecretaris Pascal Smet inderdaad gewijzigd met het oog op een grotere integratie van het fietsparkeren in de gebouwen. De toekomstige verplichtingen op dit gebied zouden kunnen worden beschouwd als een stedenbouwkundige last.

Om particulieren ervan te overtuigen privéruimten ter beschikking te stellen van anderen, zal het Gewest een toolbox ontwikkelen en standaardovereenkomsten opstellen, betreffende de te plaatsen stallingen, de aanbevolen tarieven, enz. Het zal ook verder bedrijven en culturele instellingen ondersteunen bij het voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen. Bovendien zijn de niet-beveiligde fietsenstallingen op straat eerder opgenomen in het gewestelijk parkeerplan, terwijl in dit masterplan de nadruk ligt op de beveiligde parkeerplaatsen. De twee zijn complementair.

De quota voor fietsparkeerplaatsen in openbare parkeergarages zullen worden vastgesteld in een uitvoeringsbesluit van de nieuwe parkeerordonnantie.

Het "Cycloparking"-platform wijst plaatsen in de boxen toe volgens de criteria van wachttijd en afstand tot de box. Met de overdracht van dit platform aan Parking.brussels zal de wachtlijst worden herzien en geobjectiveerd. Veel lopende verzoeken lijken niet langer relevant. Het spreekt voor zich

demandes en attente semblent d'ailleurs plus d'actualité. Il va de soi que l'accueil des clients qui a fait la réputation de « Cycloparking » devra perdurer chez Parking.brussels. Le service chargé de la clientèle de l'agence a été renforcé dans cette perspective.

On distingue trois tarifs : box pour vélos normaux (60 euros par an), box pour vélos cargos (120 euros par an) et emplacement dans un grand parking à Bourse ou à De Brouckère (30 euros par an). Ces grands parkings seront prochainement accessibles aux personnes non abonnées. Avec ces tarifs, les coûts d'exploitation sont supérieurs aux revenus, mais la Région tient avant tout à stimuler l'usage du vélo.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel** persiste à regretter l'absence de détail des budgets qui seraient affectés à chaque action. Quand on sait que beaucoup de mesures envisagées dans le plan dépendent d'une révision du RRU, qui n'est annoncée que pour 2023, on constate que ce plan ne sera sans doute que peu réalisé durant cette législature-ci.

**M. Christophe De Beukelaer** partage ce regret. Il manque un plan d'action structuré.

### III. Clôture des travaux

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

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

*Le Rapporteur*

Jonathan de PATOUL

*La Présidente de séance*

Carla DEJONGHE

dat de klantendienst die de reputatie van "Cycloparking" heeft gemaakt, zal worden voortgezet bij Parking.brussels. De klantendienst van het agentschap is met het oog hierop versterkt.

Er zijn drie tarieven: een box voor gewone fietsen (60 euro per jaar), een box voor bakfietsen (120 euro per jaar) en een plaats in een grote parkeergarage bij de Beurs of De Brouckère (30 euro per jaar). Deze grote parkings zullen binnenkort toegankelijk zijn voor niet-abonnees. Met deze tarieven zijn de exploitatiekosten hoger dan de inkomsten, maar het Gewest wil het gebruik van de fiets aanmoedigen.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel** blijft het gebrek aan details over de voor elke actie toegewezen begrotingen betreuren. Aangezien veel van de in het plan beoogde maatregelen afhankelijk zijn van een herziening van de GSV, die pas in 2023 gepland is, zal dit plan waarschijnlijk slechts in beperkte mate tijdens deze zittingsperiode worden uitgevoerd.

**De heer Christophe De Beukelaer** betreurt dit ook. Er is geen gestructureerd actieplan.

### III. Afsluiting van de werkzaamheden

De commissie beslist de gedachtewisseling af te sluiten en een verslag te publiceren.

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

*De Rapporteur*

Jonathan de PATOUL

*De Voorzitster van de vergadering*

Carla DEJONGHE