



# Gewestelijk Parkeerbeleidsplan: reactie van de Brusselse fietsverenigingen

Dit document is een samenvatting van het standpunt van de drie belangrijkste fietsersverenigingen in Brussel, namelijk de Fietsersbond, de GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens), en de EUCG (European Union Cyclists' Group), hieronder genoemd 'de verenigingen'. Het document is opgesteld naar aanleiding van het openbaar onderzoek over het gewestelijk parkeerbeleidsplan (2013).

## Algemene opmerkingen

De verenigingen vinden het een goed idee dat er een plan wordt opgesteld om het gewestelijk parkeerbeleid te reglementeren en een aantal regels te harmoniseren. Dit zal meer duidelijkheid bieden dan 19 gemeentelijke parkeerbeleidsplannen, die zeer verschillend zouden kunnen zijn. Het plan speelt een essentiële rol bij het in de hand houden van het aantal verplaatsingen met gemotoriseerde voertuigen - en dat is een van de doelstellingen van het IRIS II-mobiliteitsplan.

De fietsers hebben natuurlijk veel aandacht voor die delen van het plan die betrekking hebben op de parkeerplaatsen voor tweewielers, maar zij vinden toch ook de algemene doelstellingen van het project interessant: welke gevolgen zullen er zijn voor de herverdeling van de openbare ruimte, en welke bijwerkingen vallen er te verwachten die negatief zouden uitpakken voor fietsverplaatsingen - als het parkeerbeleid leidt tot meer dubbel parkeren of parkeren op fietsinfrastructuur bijvoorbeeld?

Het is jammer dat in de doelstellingen (§ III 2.1) niet gesproken wordt over het verminderen van het autobezit. Als minder stadsbewoners eigenaar waren van een auto, zouden daarmee de doelstellingen van IRIS II voor een modale keuze al heel wat dichterbij komen en ook het beheer van de openbare ruimte zou er door vergemakkelijkt worden. Overal in het plan zien we een systematische positieve discriminatie van autobezitters (§ III 2.2.3, § III 5.2.1.A. *et al.*), waarmee dus absoluut niet het signaal wordt afgegeven dat het bezit van een eigen auto ontmoedigd wordt. Het zou beter zijn om een systeem in het leven te roepen dat leidt tot meer gelijkheid tussen de verschillende weggebruikers, waarbij eenieder de gevolgen zou ondervinden van zijn eigen gedrag. De prijs van ruimte op straat zou kunnen variëren afhankelijk van de beschikbaarheid van openbaar vervoer of van het aantal bewonerskaarten dat al werd uitgereikt in een bepaalde wijk. Het plan biedt deze mogelijkheid ook wel in § III 2.2.2.C, maar de gemeenten kunnen de suggestie ook gewoon naast zich neerleggen. Het extreem lage tarief voor bewonerskaarten dat nu gehanteerd wordt zal geenszins leiden tot een lagere autodruk of voor een oplossing voor het parkeerprobleem. De tariefstructuur voor het kort en middellang parkeren zal onvoldoende leiden tot een transfer van bovengronds naar ondergronds parkeren. In het algemeen gesproken zijn de tarieven voor het autoparkeren, uitgezonderd enkele specifieke groepen, te laag. Het plan komt dan ook onvoldoende tegemoet aan de doelstellingen van het Iris-2 plan. Vooral de transfer naar ondergrondse parkeerplaatsen zal niet gebeuren.

## Kortparkeren voor fietsers

Het is heel positief dat in het plan een aantal minimumnormen worden vastgelegd voor fietsenrekken (§ III 3.1.2.A). De verenigingen pleiten ervoor om daarbovenop ook nog expliciet te eisen dat kortparkeren voor fietsers wordt mogelijk gemaakt op al die plaatsen waar mensen vaak

naartoe moeten: scholen, zwembaden, bibliotheken, theaters, musea, etc. Vaak staan er trouwens motorfietsen geparkeerd in de fietsenrekken, dus in de praktijk is er altijd nog minder ruimte voor fietsen.

Verder moeten er financiële sancties mogelijk zijn tegen de gemeenten die de bepalingen uit § III 3.1.2.A niet respecteren: minstens 2 fietsparkeerplaatsen voor elke 20 autoparkeerplaatsen en minimaal elke 150m een fietsboog op het trottoir in een doorlopende stedelijke zone. Zonder stok achter de deur zal deze bepaling net zo weinig gerespecteerd worden als de federale wetgeving met betrekking tot het algemeen invoeren van het beperkt eenrichtingsverkeer.

De verenigingen vragen om de inrichting van een centraal contactpunt waar aanvragen kunnen worden ingediend voor het installeren van fietsparkeerplaatsen op een bepaalde plaats.

Tot slot wijzen de verenigingen op de cijfermatige doelstelling voor het aantal autoparkeerplaatsen in het plan. Ze vragen dat het gewestelijk Agentschap ook voor het aantal fietsenrekken per gemeente een ambitieuze en bindende doelstelling bepaalt.

## Langparkeren voor fietsers

De verenigingen zijn blij dat het plan bepalingen bevat met betrekking tot de installatie van fietsparkeerplaatsen voor langparkeren: zulke fietsboxen zijn afgesloten, beveiligd en overdekt en kunnen worden verhuurd aan bewoners die in hun huis geen ruimte hebben om hun fiets te stallen. Dit is een essentieel voorstel om de fietsendiefstal in woonwijken tegen te gaan.

De verenigingen betreuren het echter

- dat de doelstellingen die worden opgelegd aan de gemeenten hier wel zeer minimalistisch zijn uitgevallen (het is al voldoende als ze "in principe minimaal één plaats aanduiden" waar een dergelijke voorziening zou kunnen worden geïnstalleerd);
- dat er in het plan niets te lezen valt over de prijs die hiervoor betaald zou moeten worden door de (intermodale dan wel residentiële) gebruiker. Gezien de grote mate van detail in de rest van het plan (kleurzones, bewonerskaarten, etc.) is dit een vreemd vaag punt;
- dat het principe al is vastgelegd dat de volledige kosten voor installatie en gebruik van het systeem voor langparkeren zouden moeten worden gedragen door de gebruikers. Dit is een flagrant verschil met de regels voor de autoparkeerplaatsen. Want nee, ondanks de mooie woorden in het plan (§ III.2.1) hangt het tarief voor de bewonerskaarten niet samen met de kosten die de gemeenschap moet maken om ruimte te maken voor de auto's. De verenigingen willen dat de verschillende vervoersmiddelen gelijk behandeld worden. Dus hetzij er komt een "sociaal" tarief voor iedereen, hetzij er komt een kostendekkende prijs voor iedereen. Ter vergelijking: in Nederlandse steden geldt voor het gebruik van de fietstrommels een tarief van rond de 50 € per jaar, wat voldoende blijkt te zijn om alleen die fietsers aan te trekken die echt behoefte hebben aan langparkeren. We stellen voor dat het tarief voor fietsparkeerplaatsen ten allen tijde lager ligt dan het tarief voor autoparkeerplaatsen.

## Eigenschappen en inplanting van de fietsinfrastructuur

Het voorbeeld van de omgekeerde U in figuur 12 is achterhaald. Het is beter om gebruik te maken van de afmetingen vastgelegd in het Vademecum voor fietsparkeerplaatsen dat verschijnt in 2013.

In het algemeen vinden de verenigingen dat het plan concreter zou moeten invullen wat er bedoeld wordt met "een boog of een evenwaardige inrichting". In elk geval moeten fietsenrekken worden verboden waarbij het niet mogelijk is om het frame aan het rek vast te maken met een standaard U-slot. We rekenen er dan ook op dat de normen in § 3.1.2 C voor de stallingen worden aangepast. Een gewone omgekeerde U is onvoldoende veilig. Een dubbel nietje of omgekeerde U met tussenbuis is noodzakelijk. Of een gelijkwaardige duidelijk omschreven infrastructuur.

## Parkeren buiten de openbare weg

In § III 5.2 staat een formulering die ongewenste effecten zou kunnen sorteren: "waarbij deze fietsparkeerplaatsen niet ten nadele van het aantal autoparkeerplaatsen mogen komen". Het is op lokaal niveau vaak best mogelijk om op een bepaalde plaats het aantal autoparkeerplaatsen buiten de openbare weg te verminderen, terwijl tegelijkertijd het globale aantal plaatsen stijgt, zoals bepaald in het plan. Deze misleidende formulering moet dus geschrapt worden, omdat die op bepaalde plaatsen zou kunnen leiden tot het niet aanleggen van fietsparkeerplaatsen.

In § III 5.2.2, bij de voorkeurtarieven voor fietsen, moet de uitdrukking "in principe", die geen garanties biedt, worden vervangen door "(van) maximaal (10%)".

In § III 5.2.3.B zou gepreciseerd moeten worden dat de beveiligde transitparkings voor fietsen minstens aan dezelfde normen zouden moeten voldoen als de voorzieningen uit § III 3.1.2.B (met een aangepaste tarifiering voor het intermodaal gebruik).

## Gemeentelijke parkeeractieplannen

In punt IV 1.2 b) staat dat de gemeente haar parkeerbeleid met betrekking tot verschillende voertuigen verduidelijkt. In de opsomming van voertuigen moet ook de fiets opgenomen worden.