

020. Question de Monsieur Mathias GYSELEN, conseiller communal-, du 19 juin 2026 - Question orale du conseil communal du 16 septembre 2026 transformée en question écrite -- Vraag van de heer Mathias GYSELEN, gemeenteraadslid, van 19 juni 2026 – Mondelinge vraag van de gemeenteraad van 16 september 2026, omgezet in een schriftelijke vraag

De nood aan veilige fietsparkeerplaatsen

Uit recente cijfers van Cycloparking blijkt dat meer dan 14.000 Brusselaars op de wachtlijst staan voor een beveiligde fietsparkeerplaats. Opvallend daarbij is dat ongeveer 2.000 van die aanvragen afkomstig zijn van inwoners van Schaarbeek, waarmee onze gemeente de grootste wachtlijst van het Brussels Gewest kent.

De nood aan veilige fietsparkeerplaatsen is dus bijzonder groot. Dat blijkt niet alleen uit de cijfers, maar ook uit de aandacht die burgers en middenveldorganisaties recent voor deze problematiek hebben gevraagd. Tegelijk heeft u eerder aangegeven dat nieuwe veloboxen niet langer op bestaande autoparkeerplaatsen zullen worden geplaatst en dat de gemeente samen met bewoners op zoek gaat naar alternatieve locaties.

Dat roept vragen op over hoe u als schepen van Parkeren deze zeer reële vraag naar fietsparkeren wil beantwoorden, zonder daarbij het schaarse groen, de ruimte voor voetgangers of de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk te zetten.

Daarom heb ik de volgende vragen:

1. Gezien de duidelijke nood aan bijkomende fietsparkeerplaatsen én het belang van voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en vergroening van de openbare ruimte, op welke locaties wil u als schepen dan wél bijkomende veloboxen realiseren indien autoparkeerplaatsen daarvoor niet langer in aanmerking komen?
2. Als schepen bevoegd voor Parkeren bent u niet alleen verantwoordelijk voor het autoparkeren, maar ook voor het fietsparkeren. Welke concrete maatregelen plant u de komende jaren om bijkomende veilige fietsparkeerplaatsen te creëren?

Réponse :

Hieronder vindt u de antwoorden op uw verschillende vragen.

Wat de locaties voor bijkomende fietsboxen betreft, hebben we ervoor gekozen om zeer gericht en zorgvuldig te werk te gaan. Eind februari hebben we een oproep tot suggesties gelanceerd, waarbij duidelijk werd aangegeven dat nieuwe locaties de doorgang van voetgangers niet mochten hinderen, buiten bestaande parkeerplaatsen en groenzones moesten liggen en de verkeersveiligheid niet in het gedrang mochten brengen.

Meer dan twintig bruikbare suggesties werden op die manier verzameld. Op basis daarvan heeft de administratie een geconsolideerde longlist opgesteld, waarna het College acht locaties heeft geselecteerd. Vier daarvan bevinden zich op de openbare weg en vier op locaties buiten de openbare weg. Belangrijk is dat het in alle gevallen gaat om zogenaamde verloren ruimtes of hoeken die vandaag weinig of niet worden benut. Er verdwijnen dus geen autoparkeerplaatsen en de voetgangersdoorgang wordt nergens gehinderd.

Voor deze acht locaties is in de begroting 2026 een budget van 50.000 euro voorzien. We hebben hiervoor bovendien een subsidieaanvraag ingediend bij Brussel Mobiliteit. De geselecteerde locaties beantwoorden aan de nieuwe subsidiecriteria: fietsboxen mogen de verwachte verkeersstromen niet hinderen, mogen geen afbreuk doen aan de veiligheid, toegankelijkheid of het comfort van de gebruikers en moeten een continue vrije doorgang van minstens twee meter voor voetgangers garanderen, of 2,50 meter op plaatsen met veel voetgangers. Bovendien mogen ze niet leiden tot de verharding van bestaande groenzones. De acht voorgestelde locaties voldoen aan deze voorwaarden.

Schaarbeek beschikt vandaag al over het grootste aanbod aan fietsboxen van het Brussels Gewest. Met de nieuwe locaties zullen we binnenkort de kaap van 200 fietsboxen overschrijden, goed voor meer dan 1.000 fietsparkeerplaatsen, bovenop de plaatsen die beschikbaar zijn in collectieve fietslokalen. Tegelijkertijd blijven we inzetten op andere oplossingen. Zo wil ik graag werk maken van publieke fietslokalen in samenwerking met Cycloparking en worden ook private fietsstallingen gerealiseerd via stedenbouwkundige vergunningen bij de ontwikkeling van nieuwe woningen. Zeer specifiek voor Schaarbeek vragen we dat gebouwen die onderverdeeld worden in 3 of meer woningen, worden uitgerust met een fietslokaal. Deze regel wordt toegepast bij het behandelen van stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.

De komende jaren willen we echter niet alleen het aanbod uitbreiden, maar ook beter inspelen op de bestaande vraag. De huidige bezetting en het gebruik van een aantal fietsboxen zijn nog niet optimaal. Daarom willen we samen met Cycloparking de vraag beter beheren en prioriteren, met bijzondere aandacht voor regelmatige gebruikers en voor inwoners die in een kleine woning wonen en bijgevolg minder mogelijkheden hebben om hun fiets veilig binnen te stallen. Op die manier willen we ervoor zorgen dat de beschikbare plaatsen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en terechtkomen bij de inwoners die er het meest nood aan hebben.

Mijn uitgangspunt blijft daarbij een evenwichtig en sereen mobiliteitsbeleid, waarbij we de verschillende gebruikers van de openbare ruimte niet tegenover elkaar plaatsen. Fietsparkeren is belangrijk en we willen het aanbod verder ontwikkelen, maar dat hoeft niet automatisch te betekenen dat parkeerplaatsen voor auto's of andere functies van de openbare ruimte moeten verdwijnen. Door gericht te zoeken naar verloren ruimtes, door publieke en private fietslokalen verder te ontwikkelen en door het bestaande aanbod beter te benutten, kunnen we bijkomende oplossingen creëren zonder de verschillende gebruiksvormen van de openbare ruimte onnodig tegen elkaar uit te spelen. Die voluntaristische en tegelijk consensuele aanpak wil ik de komende jaren verderzetten.

Dit zijn de punten die wij u graag onder de aandacht wilden brengen.