

Good Service




C.3 Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen

De ambitie is de ontwikkeling te ondersteunen en te begeleiden van diensten die een kader creëren voor het gebruik van de fiets en andere lichte vervoermiddelen, ook voor het vervoer van goederen. Het wetgevend kader rond freefloating vervoermiddelen zal versterkt worden, in het bijzonder wat het parkeren betreft. Er zal gezorgd worden voor overleg met de verschillende betrokken partijen.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



-  De verplaatsingswijze “fietsen” opnemen in de MaaS-interfaces (actie C.1) om in de zoekmachines routes aan te bieden die geschikt zijn voor de fiets
-  Diensten ontwikkelen voor opladen, veilig stallen en onderhoud van elektrische fietsen en scooters
-  De ontwikkeling ondersteunen van het aanbod van elektrische fietsen en steps in zelfbediening met het oog op een kwaliteitsvolle dienstverlening die is aangepast aan de gewestelijke behoeften en beperkingen, en verkeersveiligheidsadvies verstrekken dat is aangepast aan de nieuwe diensten (zie actie C.11)
-  De beveiligingsvoorzieningen en diensten om een gestolen fiets terug te vinden versterken
-  De ontwikkeling stimuleren van de verhuur van fietsen en andere lichte vervoermiddelen voor korte, middellange en lange periodes
-  Het fietsparkeeraanbod verder ontwikkelen, en dan vooral veilige fietsenstallingen, in overeenstemming met de oriëntaties, richtlijnen en prioriteiten die zijn opgenomen in het Masterplan fietsparkeren;
-  Het beheer van veilige fietsenstallingen toevertrouwen aan één operator (parking.brussels), conform het Masterplan fietsparkeren
-  De voorwaarden voor de ontwikkeling van fietsleveringen creëren
-  Drop-off zones opzetten om het parkeren van free-floating voertuigen te organiseren op voor hen gereserveerde afgebakende plaatsen, in de plaats van autoparkeerplaatsen, naargelang de lokale context
-  De toegang van fietsen tot OV-voertuigen versterken, met name via snelle kleine aanpassingen (fietsgoot op de trap...)

Analyse van de voortgang en de knelpunten

De MaaS omvat al twee fietsoperatoren maar biedt nog niet de beste fietsroutes en zelfs geen informatie over de aanwezigheid van beveiligde parkings of fietsbogen aan de bestemming.

Het aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen is sterk toegenomen. In de grote Brusselse stations zijn er fietspunten. De concessies van parking.brussels voorzien eveneens in diensten zoals oplaadpunten, fietsonderhoud, bagagedepots, ...

Deze subactie verwijst naar actie C11. In de zomer van 2023 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het fietsdeelbesluit goed dat de deelstep-, deelfiets- en deelscooterdiensten beter moet omkaderen. Op 1 februari 2024 moest de beperking van het aantal operatoren in werking treden maar een juridisch beroep bemoeilijkt dit.

Het actieplan tegen fietsdiefstal werd in 2021 goedgekeurd en ging gepaard met tweejaarlijkse vergaderingen van de taskforce fietsdiefstal. Brussel Preventie en Veiligheid moet voortaan het plan verder opvolgen en de task force leiden, want deze speler is het best geplaatst om de coördinatie met het parket en de politiezones te garanderen. Ontwikkelen van een initiatief van de politiezones (U-Lock) voor een betere coördinatie van de strijd tegen fietsdiefstal, zoals bijvoorbeeld de creatie van een unieke opslagplaats voor gestolen en teruggevonden fietsen. Na de ontwikkeling van het fietsregistratieplatform mybike.brussels was het voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belangrijk om een harmonisatie op nationaal niveau tot stand te brengen. Die kwam er begin 2024 toen de gewesten en het federale parlement een samenwerkingsovereenkomst goedkeurden voor de oprichting van een nationale mybike. Bovendien is er in het voorjaar een test gepland met beveiligde fietsbogen op de Brusselse wegen. Ten slotte loopt er een fietsdiefstal-project bij parking.brussels voor de preventie en opvolging van fietsdiefstallen voor cycloparkingklanten.

Wat fietsverhuur betreft, verlengt het deelfietsbesluit de mogelijkheid om fietsen in vrije vloot en deelsteps te gebruiken. In 2023 werd een studie uitgevoerd over het post-Villo!-tijdperk in het licht van het einde van het contract met JC Decaux.

Het aanbod beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen steeg sterk. Tussen 2014 en 2022 nam het aantal beveiligde parkeerplaatsen met een factor 14 toe; het gaat vandaag om 4.000 parkeerplaatsen. Oorspronkelijk was het beleid inzake beveiligde fietsparkeerplaatsen opgebouwd rond de fietsboxen (meer dan 1.000 boxen in 2023), maar sindsdien is er een diversificatie ingetreden met de Bike&Rides, de door buurtbewoners gedeelde parkings of privéspelers. Deze nieuwe evoluties zorgen voor grotere parkings die beter beveiligd zijn en minder onderhoudskosten met zich mee brengen. Ondanks alles blijven er nog heel wat uitdagingen zoals de verandering van gewoonten (de overstap van het parkeren op de weg naar parkeren buiten de weg), het onderhoud van de fietsboxen en de veiligheidsproblemen die zelfs in de beveiligde parkings blijven bestaan. Ook moet worden gewezen op de kwestie van de hoge kostprijs van deze beveiligde parkings terwijl de inkomsten onbeduidend blijven want de prijs van de dienstverlening moet lager blijven dan het zeer geringe tarief voor de eerste bewonerskaart voor een auto.

Het beheer van de ontwikkeling van beveiligde fietsparkings werd aan parking.brussels toevertrouwd dat via zijn cycloparkingteam zowel dergelijke parkeergelegenheid als een gewestelijk platform ontwikkelt. Parking.brussels is dus voortaan verantwoordelijk voor de meerderheid van de beveiligde fietsparkings. Nochtans bieden ook de NMBS en openbare parkings beveiligde fietsparkeergelegenheid aan (Wet, Spiegel, bijvoorbeeld). Het systeem tussen beide werd nog niet geharmoniseerd.

De omstandigheden voor de ontwikkeling van goederenleveringen met de fiets zijn sterk verbeterd met het Cairgo Bike-project dat zowel professionele begeleiding, een premie alsook steun aan deelmobiliteitsoperatoren bood. Bovendien werd dit aspect opgenomen in projectoproepen zoals Be Circular 2023 of de Logistieke Green Deal. Actie A5 (microhubs) zou deze situatie moeten verbeteren. Maar dit blijft moeilijk zonder aanpassing van het GBP.

De ordonnantie en het besluit over deelfietsen alsook de gids voor de invoering van de dropzones en de subsidies voor dropzones toegekend aan gemeenten zorgden voor een exponentiële toename van de aanleg van dropzones. Deze ontwikkeling door toedoen van de gemeenten en het gewest op het Brusselse grondgebied is opmerkelijk. In de toekomst zal het belangrijk zijn toe te werken naar een harmonisering van de dropzones die niet voldoen aan alle aanbevelingen van de dropzonegids.

De toegang tot de metrostations verbetert dankzij de plaatsing van liften. Hoewel er in de nabijheid van stations heel wat fietsbogen te vinden zijn, blijft de veiligheid een probleem. Ten slotte wordt bij nieuwe projecten beter rekening gehouden met de plaatsing van fietsgoten en er zijn testen gaande.

Kerncijfers

- Aantal dropzones: 1769 (633 gewestelijke + 1136 gemeentelijke)
- Afname van het aantal deelsteps: 12.000 steps in januari 2024 → doelstelling 8.000
- Aantal fietsbogen: 34.240 (situatie in 2020)
- Aantal beveiligde fietsparkeerplaatsen: 7.636 actieve plaatsen (situatie op 31.12.2023)

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de **19 gemeenten.**

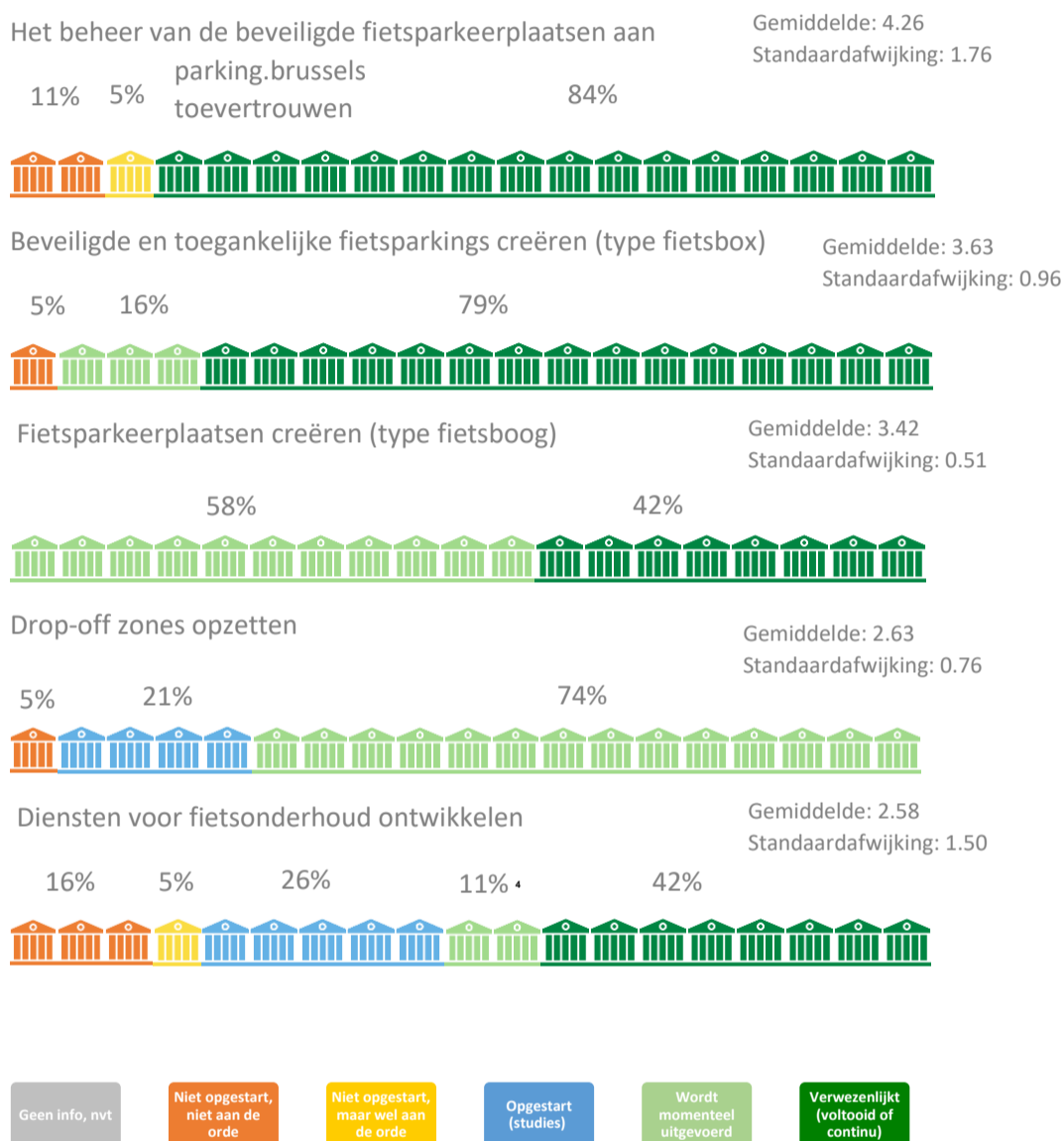


Good Service

C.3 Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen

De ambitie is de ontwikkeling te ondersteunen en te begeleiden van diensten die een kader creëren voor het gebruik van de fiets en andere lichte vervoermiddelen, ook voor het vervoer van goederen. Het wetgevend kader rond freefloating vervoermiddelen zal versterkt worden, in het bijzonder wat het parkeren betreft. Er zal gezorgd worden voor overleg met de verschillende betrokken partijen.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Alle acties hierboven hebben een eerder hoog gemiddelde (> 2.5). Dat kan worden verklaard door een wens van de gemeenten om diensten voor fietsen en andere lichte vervoerswijzen te ontwikkelen.

Parking.brussels beheert zowat alle beveiligde fietsparkeerplaatsen. Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Joost-ten-Node zijn de enige die hun gemeentelijke autonomie willen behouden (Ukkel is hierover in gesprek).

Bijna alle gemeenten plaatsen voortdurend nieuwe beveiligde fietsboxen. De voorwaarden om een subsidie te ontvangen worden door sommige gemeenten als een belemmering geduid (locatie van de box op een autoparkeerplaats, het criterium inzake de zichtbaarheid van voetgangersoversteekplaatsen waarmee rekening moet worden gehouden, ...).

Alle gemeenten hebben fietsbogen op hun grondgebied en blijven er voortdurend bijplaatsen. Deze maatregel is dus goed geïmplementeerd (continue uitvoering) of is in uitvoering in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De meeste gemeenten plaatsen de bogen op eigen initiatief of op verzoek van de bewoners.

Het besluit deelfietsen verplicht sinds januari 2024 het gebruik van dropzones in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest om wildparkeren van steps tegen te gaan. In elke gemeente bestaat er een echte politieke wil om dropzones aan te leggen, met name vanwege de vele klachten en de hinder die ze op de trottoirs veroorzaken.

Nagenoeg alle gemeenten hebben dropzones op hun grondgebied en de gemeenten die er nog geen hebben, zijn ermee bezig. De voorwaarden verbonden aan de subsidies zetten een rem op de ontwikkeling van de dropzones. Dropzones moeten immers aangelegd worden op ruimtes die voorheen voorbehouden waren aan auto's (met name parkeerplaatsen op straat) behalve als het mogelijk is de doorgang voor voetgangers te vrijwaren.

Voor de fietsonderhoudsdiensten stellen vele gemeenten fietspompen ter beschikking op de openbare weg en soms herstellingskits. Nochtans hebben heel wat gemeenten beslist een einde te stellen aan deze diensten wegens beschadigingen en diefstal. Andere verwijzen eenvoudigweg door naar bestaande diensten voor onderhoud en herstelling (fietsenwinkels, fietsmakers, enz.) of ze organiseren fietsgerelateerde evenementen.

Kerncijfers

- 1136 dropzones gecreëerd op gemeentewegen (februari 2024)

Goede praktijken

- In Sint-Lambrechts-Woluwe ontwikkelt de gemeente een fietsplan dat zich op het beveiligen van fietsparkings richt. Er werden meerdere beveiligde stallingen voor fietsen ingericht: overdekte parking, gesloten parking, parking met surveillance, innovatieve parking, grote fietshangar, parking voor bakfietsen, enz.
- In sommige gemeenten zoals in Watermaal-Bosvoorde worden er participatieve fietsherstellingsworkshops georganiseerd in het kader van de "Brussel op vakantie"-subsidie van Brussel Mobiliteit. In deze gemeente wordt het project uitgevoerd in samenwerking met Les Ateliers de la rue Voot. Deze organisatie geeft opleidingen fietsherstelling maar ook eerder artistieke workshops zoals pottenbakkerskunst of fotografie. Tijdens deze fietsworkshops leren fietsers hun fiets zelfstandig te herstellen en ze worden aangemoedigd de fiets zo veel mogelijk te gebruiken¹.



Fietsherstellingsworkshop van Les Ateliers de la rue Voot

- In Ganshoren moet je munten (zoals bij een winkelwagen) in de fietspomp steken om ze te kunnen gebruiken; dat heeft volgens de gemeente het vandalisme probleem opgelost. Op de Cyclo-website staat een kaart waarop je kunt zien waar er fietspompen zijn².

¹fietswerkshops - Les Ateliers de la rue Voot

Studie van de opvolging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move"

² Pump it... yourself ! | cyclo



Openbare fietspomp met muntstuk

- In Sint-Agatha-Berchem werd er een promotiecampagne voor fietsherstellingspalen gevoerd bij fietsers. Er werden flyers aan fietssturen gehangen met daarop een plasticen jeton om de paal te kunnen gebruiken.