

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**  
**ONTWERP VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN**

**Advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie**

**21 maart 2013**

Gelet op de vraag om advies van de Minister voor Mobiliteit, Openbare werken en de Haven van Brussel, Mevr. Grouwels, over het ontwerp van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;

Gelet op het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 25 maart 2010 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op het ontwerp van het plan ontvangen op 28 januari 2013;

Na de auteur van het ontwerp op 28 februari 2013 te hebben gehoord;

kwam de Commissie op 28 februari en 21 maart 2013 samen ; en gaf ze op 21 maart 2013 het volgende advies :

De Commissie bedankt Mevr. de Minister om haar het ontwerp van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan ter advies te hebben voorgelegd.

De Commissie herinnert aan de vraag om het parkeerbeleidsplan conform en samenhangend te maken met de andere plannen en regels die momenteel van kracht zijn, zoals het IRIS II-plan, het BWLKE, het goederenplan, ...

### **1. Harmonisering van het parkeerbeleid**

De Commissie stelt het op prijs dat de regering zich verbindt tot het harmoniseren van het parkeerbeleid in het volledige Brusselse Gewest.

### **2. Handelszones**

De Commissie stelt het specifiek op prijs dat

- ◆ het parkeren bepaald wordt in functie van de openbare weg en dit specifiek in de wijken waar de handelsactiviteiten meer uitgesproken zijn, bovendien strekken sommige handelszones zich over meerdere gemeenten uit
- ◆ er in de handelskernen, maatregelen genomen worden voor betalend parkeren tussen 9u en 18u waarbij kortparkeren aangemoedigd wordt en waardoor men langparkeerders “ontmoedigt” ten voordele van de handelsdynamiek.

De Commissie vraagt dat het plan voorziet in daadkrachtige maatregelen die zorgen voor de effectieve en broodnodige modal shift in de handelskernen.

Ze benadrukt verder dat het noodzakelijk is om maatregelen te nemen voor het naleven van de specifieke, voorbehouden parkeerzones (laad- en loszones, taxi's, personen met een handicap,...); het is dan ook nodig om hiertoe middelen te voorzien, bijvoorbeeld stewards aanwerven.

In navolging van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, is de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie trouwens van mening dat het wenselijk zou zijn om gemeenschappelijke regels op te stellen voor parkings in handelskernen en grote shoppingcentra, zodat ze op voet van gelijkheid staan. Anders vreest men dat het huidige concurrentie-evenwicht tussen de handelskernen en de shoppingcentra in het centrum en de rand verstoord zou worden, want in de tweede kroon zouden er meer parkeerplaatsen zonder randvoorwaarden beschikbaar zijn - terwijl dit niet het geval is in het stadscentrum.

### **3. Verdichting en vermindering van de parkeerplaatsen**

De Commissie stelt vast dat de algemene principes van het ontwerp van het GPBP geen rekening houden met de doelstellingen van het IRIS II-plan. Het GPBP beperkt zich inderdaad tot het inperken van het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen, terwijl het IRIS 2-plan een vermindering van 16% plant voor alle parkeerplaatsen op de openbare weg.

De Commissie benadrukt trouwens dat de demografische druk tegen 2020 zal zorgen voor een toename van het gebruik van de openbare ruimte (eigen beddingen voor trams, voetgangers, speelpleinen,...). In dit opzicht vormt parkeren in de openbare ruimte een steeds grotere overlast, gezien er andere prioriteiten zijn.

### **4. Alternatieven op het vlak van openbaar vervoer**

De Commissie is blij met het feit dat het parkeerbeleidsplan waakt over een betere verdeling van de openbare ruimte ten gunste van het openbaar vervoer en andere vormen van gebruik. Verder is ze ook verheugd over de daadkrachtige houding van het plan tegenover alternatieve modi zoals voetgangers, autodelen, taxi's, fietsen,....

Ze is van mening dat het Gewest aan de MIVB middelen verschaft om een uitgekiend netwerk uit te werken dat een stuk efficiënter is dan het huidige (tram langs de Elsense-, Ninoofse- en Leuvensesteenweg,...). De Commissie vindt inderdaad dat de alternatieven op het vlak van openbaar vervoer een onmisbare schakel vormen voor een parkeerbeleidsplan.

### **5. Parkeren buiten de openbare weg**

De Commissie merkt op dat de private en openbare parkings vandaag de dag onvoldoende benut worden.

Ze is van mening dat men het gebruik van de bestaande infrastructuur moet aanmoedigen om zo openbare ruimte vrij te maken en ze stelt hiertoe voor dat parkeren op de openbare weg een heel stuk duurder zou worden dan parkeren in een parkeercomplex, zodat de openbare ruimte vrijgemaakt wordt voor alternatieve modi.

De tarieven opgegeven in het plan voor de verschillende zones werden niet bepaald in functie van de tarieven voor de private parkings. De Commissie vraagt dat er een afdoende en vergelijkende studie uitgevoerd wordt met de private sector rond de verschillende bestaande tarieven.

Bovendien is de Commissie van mening dat men erover moet waken dat, om de buurtbewoners aan te moedigen om te parkeren buiten de openbare weg, men dient te zorgen voor parkings die voldoende veilig zijn met een goede luchtkwaliteit voor de meest kwetsbare gebruikers, de zwangere vrouwen en de jonge kinderen. Er zullen efficiënte maatregelen moeten genomen worden bovenop de reeds bestaande maatregelen (milieuvergunningen); men zou er moeten op toezien dat op zijn minst deze mensen kunnen gebruikmaken van parkeerplaatsen in openlucht, of bij gebrek hieraan, van goed verluchte parkeerplaatsen ter hoogte van de uitgangen.

De parkings moeten in het algemeen streven naar meer natuurlijk daglicht. De boven-beneden relaties (bovengrondse openbare ruimte / ondergrondse ruimte toegankelijk voor het publiek) worden niet op een adequate manier benaderd; men zou in bepaalde gevallen moeten zorgen voor echte "ondergrondse plaatsen".

De Commissie vraagt om regels op te stellen over het gebruik van de private parkings, zodat men kan komen tot formules waarbij de parkeerplaatsen gedeeld worden in de tijd en waarbij men bij de reorganisatie van deze parkings ook oog heeft voor de functie en de bestemming van de wijk en niet enkel voor het private gebruik van de betrokkenen.

#### **6. Tarifiering voor bedrijfsvoertuigen**

De Commissie is verbaasd over de complexiteit van het Parkeerbeleidsplan voor wat de verschillende toegepaste tarieven betreft. Ze vraagt om het systeem te vereenvoudigen en te structureren, en het aantal uitzonderingen te beperken.

#### **7. Tarifiering voor fietsen**

Vreemd genoeg zal de exploitatiekost van de fietsparkings integraal doorgerekend worden naar de gebruikers toe. Dit feit staat lijnrecht tegenover een plan dat voorziet in het stimuleren van alternatieven voor de wagen met het oog op een meer duurzame vervoerswijze. De Commissie vraagt bijgevolg dat het plan een homogeen tarief opgeeft voor de fietsparkings in het volledige Gewest en dat dit voldoende aantrekkelijk blijft om het gebruik van de fiets aan te moedigen.

#### **8. Oranje zone en vrijstellingskaart**

Gezien de oranje zone gelijk is aan de rode zone, vraagt de Commissie zich af of het wel nodig is om vrijstellingskaarten te voorzien, gezien men eigenlijk de rotatie in de hand wil werken.

#### **9. Bewonerskaart**

De Commissie merkt op dat de prijs van de eerste kaart een stuk hoger zou kunnen liggen, dat de tweede kaart een heel stuk duurder mag zijn dan de eerste kaart en dat men geen derde kaart in de hand moet werken. Ze is inderdaad van mening dat de tarieven van toepassing niet tegemoet komen aan de doelstellingen van het plan.

Hiertoe stelt ze voor om de prijs van de 1<sup>ste</sup> kaart vast te leggen op basis van het gemiddelde van de tarieven die van toepassing zijn in de drie bij voorbeeld vermelde Europese steden, aangepast met de ratio tussen het gemiddelde inkomen van de bewoners van deze steden en dat van de Brusselaars.

De Commissie merkt op dat tal van gemeenten vandaag reeds voor de eerste bewonerskaart een hogere prijs vragen dan wat er voorzien is in het parkeerbeleidsplan; deze gemeenten zullen minder kunnen innen wanneer het opgelegde tarief aanzienlijk zou dalen, zonder hiervoor gecompenseerd te worden.

De Commissie benadrukt dat de afbakening van de Wijkmonitoring niet zal toelaten om rekening te houden met de realiteit op het terrein bij de bepaling van de zones (aanwezigheid specifieke voorzieningen, rijrichting die een wijk afbakent,...). De Monitoring zou daarom enkel maar als referentie mogen in rekening genomen worden als het compatibel blijkt met de realiteit op het terrein.

#### **10. Gemeentelijk parkeeractieplan - compensatie**

De Commissie verbaast zich erover dat men aan de Gemeenten, de uitwerking van de actieplannen oplegt zonder enige financiële tegemoetkoming.