

Good Neighbourhood

A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

De ambitie is het overwicht van geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen door een verschuiving naar parkings buiten de openbare weg aan te moedigen, in overeenstemming met het respecteren van de leefkwaliteit op de binnenterreinen van huizenblokken en het algemene parkeerbeleid, ook in andere actieplannen opgenomen (zie C.4 – C.9 – D.2). Deze teruggewonnen ruimte zal de bewoners en gebruikers van Brussel kwaliteitsvolle openbare ruimte opleveren (levenskwaliteit, maximale interactie met de buurt-activiteiten, beplantingen...) en ook nieuwe wegen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer om de doorstroming in de stad te verbeteren.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



Een systematische denkoefening organiseren over parkeervraag en -aanbod (voor elk type behoefte, inclusief leveringen, vrachtwagens, bussen, PBM, fietsen...) binnen de wijken in het kader van projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte (meer bepaald in het kader van de uitvoering van actie A.2) en stadsontwikkelingsprojecten. Deze denkoefening dient geformaliseerd te worden in een instrument op gewestelijke schaal dat de behoeften op en buiten de weg omvat. Bij de analyse van parkeervraag en -aanbod moet rekening gehouden worden met de huidige en potentiële activiteiten

De compensatieregels voor het parkeren op de weg opnieuw beoordelen;

Het GPBP aanpassen om te zorgen voor hogere tarieven voor parkeren op de openbare weg ten voordele van parkeren buiten de weg, met als doel aan te zetten tot de vermindering van de grondinname door parkeren op de weg (zie actie D.2)

Parking.brussels begeleiden en ondersteunen als beheerder van het parkeren op en buiten de weg (privé en publiek) en de mogelijkheden tot het delen van parkeren buiten de weg operationeel maken

Operationele en reglementaire tools ontwikkelen om gezamenlijk gebruik van parkings mogelijk te maken

Indien nodig buurtparkings buiten de weg aanleggen

Analyse van de vooruitgang en obstakels

De herinrichtingsprojecten voorzien in meer ruimte voor de actieve modi en het openbaar vervoer. Daarnaast wordt ook meer ingezet op de vergroening van de openbare ruimte om de verblijfskwaliteit te verbeteren en om zich aan te passen aan de gevolgen van de klimaatverandering. De afschaffing van parkeerplaatsen op de openbare weg is dan ook een centrale kwestie geworden in de projecten voor de herinrichting van de openbare ruimte.

Het Parkeeragentschap, parking.brussels, beschikt over een studie- en planningsafdeling, die steeds vaker ingeschakeld wordt bij herinrichtingsprojecten. Het beheerscontract voorziet in steun van parking.brussels als het project van het gewest of de gemeenten de afschaffing beoogt van minstens 20 parkeerplaatsen die voor minstens 85% bezet zijn (bezettingsgraad tussen 5 en 7 uur 's ochtends, het tijdstip dat het meest representatief is voor de vraag van de buurtbewoners).

De door parking.brussels verrichte studies omvatten systematisch een analyse van de vraag naar en het aanbod van parkeergelegenheid, met een vergelijking tussen de huidige en de toekomstige situatie. De lijst met uitgevoerde studies is beschikbaar in de [jaarverslagen](#) van parking.brussels.

Een van de obstakels die in deze analyses naar voren kwam, is het gebrek aan informatie over de mate van gebruik van de openbare parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

Parkeerstudies/-diagnoses maken het mogelijk om, in eerste instantie, de impact van de vermindering en de nood aan compensatie/aanvullende maatregelen te meten en, in tweede instantie, een concrete compenserende oplossing buiten de openbare weg te zoeken. Deze studies hebben het mogelijk gemaakt om, waar nodig, alternatieven buiten de openbare weg aan te bieden door bestaande parkings een andere bestemming te geven. Tot nu toe hebben deze studies nog niet aangetoond dat het noodzakelijk is nieuwe parkings buiten de openbare weg aan te leggen.

De methodologie die parking.brussels in deze parkeerstudies gebruikt, werd voorgesteld aan de gemeenten.

Een van de manieren om een openbare ruimte die al sterk onder druk staat beter te beheren, is hogere tarieven op te leggen voor parkeren op de openbare weg dan voor parkeren buiten de openbare weg. Vanuit dit oogpunt werden de tarieven van de vrijstellingskaarten en de uurtarieven voor parkeren op de openbare weg in 2022 herzien. Het tarief in de grijze/rode zone ligt doorgaans hoger dan de tarieven die momenteel gelden in openbare parkings. De grijze/rode zones liggen echter niet systematisch in de buurt van openbare parkings, wat de doeltreffendheid van de maatregel doet slinken.

In 2022 werd een nieuwe parkeerordonnantie aangenomen. Die zorgt voor een hervorming van het parkeerbeleid. De wijzigingen hebben met name betrekking op het toezicht op de gemeenten, de vereenvoudiging van de Gemeentelijke Parkeeractieplannen (GPAP's) die voortaan niet langer verplicht zijn, de verschuiving van parkeren op de openbare weg naar parkeren buiten de openbare weg, de verhoging van de vorken voor de forfaitaire parkeertarieven en -retributies, de procedure voor het identificeren van de parkeeropbrengsten en de operationele kosten van de gemeenten en het overleg met de gemeenten voorafgaand aan de opstelling van het nieuwe Gewestelijke Parkeerbeleidsplan (GPBP).

In juli 2022 werd het nieuwe beheerscontract 2022-2026 van parking.brussels ondertekend. Dit contract bepaalt onder andere dat parking.brussels de taak van opdrachtgever vervult op het gebied van openbare parkings (roterend parkeren buiten de openbare weg) en zorgt voor de verdere harmonisering van de kwaliteit van de diensten en van de toegankelijkheid van de verschillende openbare parkings, met name via een systeem van door het gewest toegekende erkenningen aan de openbare parkings. In samenwerking met BePark biedt parking.brussels buurtbewoners ook oplossingen aan die inzetten op het delen van parkeerplaatsen, via [Parksharing](#). Dat houdt in dat parkeerplaatsen in privéparkings gedeeld worden met externe gebruikers. Wat parkeren buiten de openbare weg betreft, waarin privéoperatoren een belangrijke rol spelen, heeft parking.brussels echter weinig speelruimte gezien de omvang van de markt.

Kerncijfers

- Aantal parkeerplaatsen op de openbare weg: In 2020 waren er 256.000 plaatsen voor alle gebruikers. In 2022 waren er 254.500 plaatsen (dus exclusief de voorbehouden plaatsen).
- Toename van het aantal gereguleerde plaatsen (2020-2022): +5% (van 82% naar 87%)
- Deelsysteem: 6 Gedeelde parkings ter beschikking gesteld van buurtbewoners (2021-2023), goed voor 377 plaatsen.

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Gedeelde parking ter beschikking gesteld van buurtbewoners aan het Sint-Gillisvoorplein © BePark



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**.

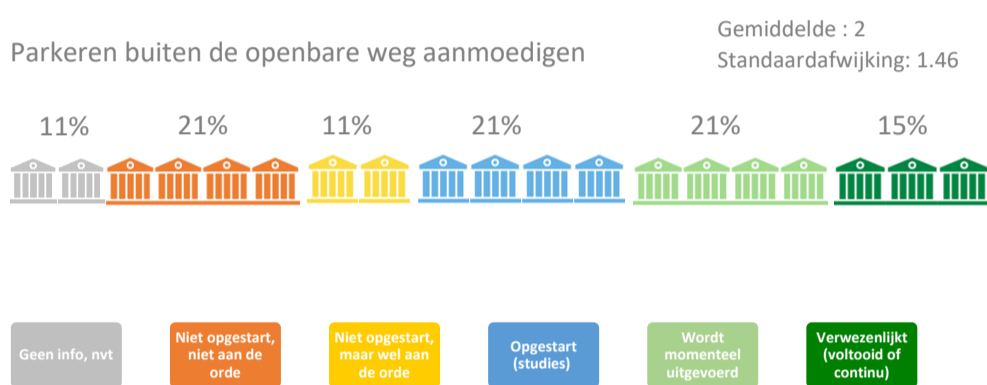


Good Neighbourhood

A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

De ambitie is het overwicht van geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen door een verschuiving naar parkings buiten de openbare weg aan te moedigen, in overeenstemming met het respecteren van de leefkwaliteit op de binnenterreinen van huizenblokken en het algemene parkeerbeleid, ook in andere actieplannen opgenomen (zie C.4 – C.9 – D.2). Deze teruggewonnen ruimte zal de bewoners en gebruikers van Brussel kwaliteitsvolle openbare ruimte opleveren (levenskwaliteit, maximale interactie met de buurt-activiteiten, beplantingen...) en ook nieuwe wegen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer om de doorstroming in de stad te verbeteren.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Deze actie wordt op dit ogenblik in weinig gemeenten uitgevoerd. Minder dan de helft van de gemeenten voert immers een beleid of specifieke acties hieromtrent. In de meeste gevallen zijn deze acties bedoeld om het delen van parkeerplaatsen aan te moedigen (nauwe samenwerking met BePark of rechtstreeks met eigenaars van privéparkings). Meerdere gemeenten hebben fiscale incentives ingevoerd om bedrijven aan te moedigen hun parking te delen, maar in de praktijk lijkt dit niet altijd het gewenste effect te hebben.

De belangrijkste aangehaalde obstakels zijn het gebrek aan recente gegevens en, wat het delen van parkeerplaatsen betreft, problemen op het vlak van uurroosters en weinig belangstelling bij de eigenaars. We stellen ook vast dat, in buurten waar de parkeerdruk hoog is, het parkeeraanbod buiten de openbare weg ook een verzadigingspunt bereikt heeft, wat verklaart waarom verschillende gemeenten ook moeilijkheden hebben om afgeschafte parkeerplaatsen op de openbare weg te compenseren met parkeergelegenheid buiten de openbare weg. Volgens sommige gemeenten zijn dergelijke compensatieprojecten zelden geslaagd.

Kerncijfers

- Gemeenten die het parkeerbeheer hebben toevertrouwd aan parking.brussels: 12

Goede praktijken

- In Elsene biedt het gemeentebestuur buurtbewoners een abonnementsformule aan voor het parkeren van hun gemotoriseerde voertuigen en fietsen in de gemeentelijke openbare parking Tulipe. Op die manier biedt de gemeente haar inwoners alternatieve parkeermogelijkheden aan, als oplossing voor het dalende aantal parkeerplaatsen op de openbare weg. Deze abonnementen kunnen worden afgesloten voor specifieke dagen of tijdsperiodes of voor een onbeperkte maandelijkse toegang¹.
- De gemeente Molenbeek heeft onlangs een privéparking aangekocht in de Charles Malisstraat. Die wordt een gemeentelijke parking en zal toegankelijk zijn voor het publiek. Dit project werd opgestart om de afschaffing van parkeergelegenheid in de buurt te compenseren.
- De gemeente Schaarbeek voert een globaal beleid inzake parkeren buiten de openbare weg, met name via:
 - Een recente inventaris van het parkeeraanbod buiten de openbare weg en de kenmerken ervan, evenals de status van de aangeboden plaatsen (gedeelde / voor het publiek toegankelijke / private);
 - Het opleggen van gedeelde parkeerplaatsen in stedenbouwkundige vergunningen voor bepaalde projecten (bijvoorbeeld voor de parking van het nieuwe Nederlandstalige scholencomplex in de Gallaitstraat);
 - Een belastingreglement voor parkeren buiten de openbare weg (niet-residentiële parkings van meer dan 10 plaatsen), dat voorziet in een fiscaal voordeel als deze plaatsen gedeeld worden (belastingvermindering van 80%);
 - Een nauwe samenwerking met BePark om de deelmogelijkheden te bespreken;
 - In het kader van het MIVB-project op de Prinses Elisabethlaan heeft de gemeente, na verzet van een deel van de buurtbewoners en handelaars, een akkoord bereikt met parking.brussels en de NMBS om parkeerplaatsen op de parking van Train World ter beschikking te stellen van de buurtbewoners om een deel van de afgeschafte parkeerplaatsen op de openbare weg te compenseren.

¹<https://www.elsene.be/site/166-Parkings-pour-voitures>
Studie van de opvolging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move"