

Good Choice

D.2 De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

De ambitie is de technische en verordenende instrumenten aan te vullen en te versterken om parkeren te kunnen inzetten als middel om een modal shift te bereiken, en tegelijk de inname van de openbare ruimte door parkeren te verkleinen en parkeren buiten de weg aan te moedigen. Bovendien zal het parkeerbeleid ook rekening moeten houden met de behoeften van bepaalde sociaaleconomische en beroeps categorieën.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



De regelgevende instrumenten voor het parkeerbeleid in overleg met de gemeenten herzien om parkeren ten minste zodanig te reglementeren en te tarifieren dat parkeren buiten de weg de goedkoopste optie wordt. Rekening houdend met bepaalde doelgroepen, de mogelijkheden tot afwijking van de parkeervoorschriften op straat beperken (aantal parkeerkaarten rationaliseren, tarieven verhogen, indelen in sectoren en quotapricipes) om aan te zetten tot een vermindering van het autobezit;

Rekening houdend met de sociale gevolgen moet het tarief op de openbare weg het principe volgen van prijsstijging volgens de nabijheid tot het stadscentrum: hoe dichterbij het centrum van de stad, hoe hoger het uurtarief moet zijn;

Een mechanisme bepalen om een limiet voor de tarieven voor parkeren buiten de weg te garanderen om de aantrekkelijkheid ervan te waarborgen (in het bijzonder voor de omwonenden);

De harmonisering van de taksen, tarieven en administratieve sancties inzake parkeren verderzetten (zie actie E.7);

De uitvoering van het BWLKE evalueren als instrument om het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer te ontmoedigen en het aanpassen om, afhankelijk van de situatie in de wijken, de door Leefmilieu Brussel waargenomen milieudruk voor overtollige, niet-omgevormde, niet-geschrapte of niet-gedeelde parkeerplaatsen naar boven bij te stellen, ten voordele van de omwonenden;

Een besluit opstellen om de verplichtingen en kenmerken van de verschillende soorten openbare parkings buiten de weg te verduidelijken en de exploitatievoorwaarden voor bepaalde parkings te versoepelen, in het bijzonder voor P+R, opdat deze beter zouden voldoen aan de behoeften vastgesteld in de wijken (bewonersparkeren, tijdelijke compensatieoplossingen...) en aan de daarmee samenhangende mobiliteitsuitdagingen;

De drempelwaarden voor parkeerplaatsen buiten de weg naar beneden herzien in het kader van de GSV.

Het aanbod van parkeergelegenheid voor vrachtwagens op de weg behouden.

Analyse van de vooruitgang en obstakels

Het principe om hogere tarieven te hanteren naarmate men dichterbij het stadscentrum parkeert, blijft een keuze van de gemeente. De kaart van de gereguleerde zones in het BHG toont dat men vandaag al redelijk dicht bij dat model aanleunt.

Tegelijk duiken er naast het probleem van de verzadiging, andere problemen op. Het is zo dat voertuigen die sinds 2018 in België zijn ingeschreven gemiddeld meer dan 180 cm breed zijn. Voertuigen van een dergelijke omvang passen niet in een heel aantal parkeerplaatsen, zowel op de weg als daarbuiten (parkings, garages). Bovendien worden auto's ook alsmaar zwaarder en dat is niet zonder gevolgen voor de verkeersveiligheid. Tot nu toe werden in verband hiermee nog geen maatregelen getroffen.

De discussies over het besluit inzake openbare parkings tonen aan dat het moeilijk is om operatoren van openbare parkings prijzen op te leggen. Het komt er hoofdzakelijk op neer hen aan te moedigen zich bij het systeem aan te sluiten, en het systeem en de prijzen goed uit te leggen aan het publiek. Momenteel denkt men bij parking.brussels na over manieren om de zichtbaarheid van de gedeelde faciliteiten te verhogen.

In het kader van de harmonisatie van de taksen en tarieven werd een eerste stap gezet met het nieuwe parkeerbesluit van oktober 2022. Dat voorziet bovendien in een automatische indexering vanaf 2025. Vandaag zijn er meer controles op parkeerbetalingen dan inbreuken. Parking.brussels analyseert deze kwestie momenteel.

Het BWLKE bevat een onderdeel over parkeren dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen rond kantoorgebouwen wil verminderen om werknemers te ontraden de auto te nemen voor hun woon-werkverplaatsingen. Bij elke verlenging of hernieuwing van de milieuvergunning wordt een maximumaantal parkeerplaatsen vastgelegd op basis van de vloeroppervlakte van de kantoren (m²) en de zone die bereikbaar is met het openbaar vervoer. Leefmilieu Brussel heeft het BWLKE geëvalueerd met het oog op een voorstel tot herziening. Dat werd in eerste lezing aan de regering voorgelegd. Dit zou moeten worden afgerond tijdens de volgende legislatuur.

In het besluit van 25 februari 2021 tot vaststelling van de algemene en bijzondere uitbatingvoorwaarden van toepassing op parkings werden heel wat minimale kenmerken opgenomen waaraan moet worden voldaan. De rest zou moeten worden verduidelijkt in een besluit inzake openbare parkings. Met betrekking tot het besluit inzake openbare parkings wordt eerder gedacht aan een vrijwillige harmonisatie (vergelijkbaar met de "ecodynamische" klasse) gekoppeld aan mogelijke subsidies erbovenop.

De sector evolueert: parksharing is de afgelopen jaren enorm toegenomen, wat tot een toename van het aanbod heeft geleid, terwijl deze ontwikkeling vaak lijkt plaats te vinden buiten de context van een herinrichting en lang niet alleen ten goede komt aan de residentiële vraag.

De herziening van de GSV is lopende en gaat in de richting van het verlagen van het maximale aantal parkeerplaatsen in nieuwe projecten. Hoewel dit bepaalde voordelen oplevert, bestaat er ook een risico dat er een verschuiving naar parkeren op de weg optreedt. Bijgevolg is er een kader/methodologie nodig om uitgevende instanties in staat te stellen op een coherente wijze te objectiveren of er al dan niet parkeer capaciteit moet worden ontwikkeld in projecten of dat er moet worden gedeeld.

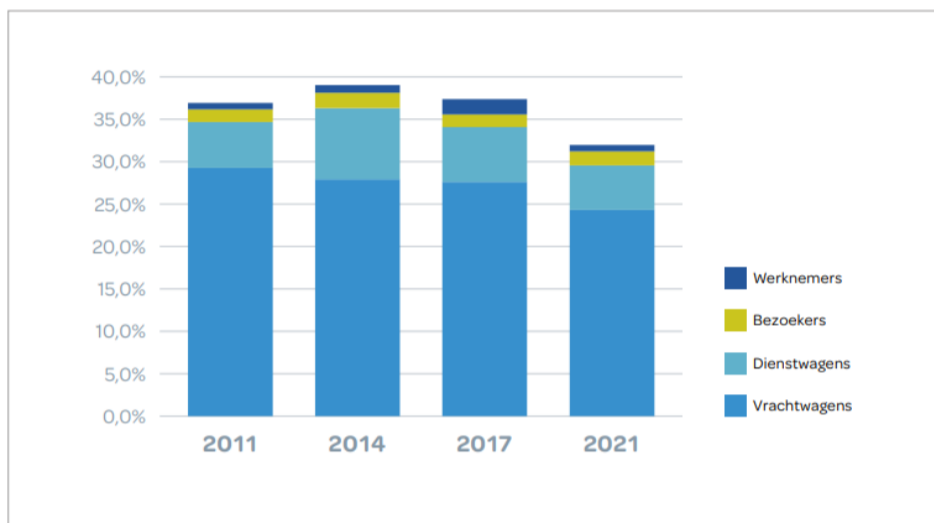
Het parkeren van vrachtwagens speelt een rol in de organisatie van ondernemingen. Sommige ondernemingen gebruiken immers voorbehouden parkeerplaatsen om het aantal afgelegde kilometers te beperken door te vermijden elke avond terug te moeten rijden naar het depot. Het is dus belangrijk deze ruimtes te behouden.

Kerncijfers

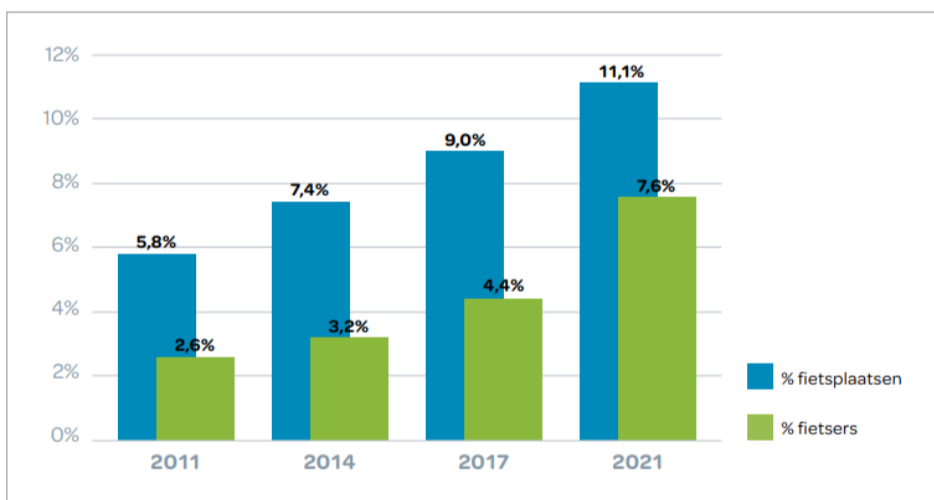
- Herziening van de regelgevende instrumenten betreffende het parkeerbeleid:
 - Nieuwe parkeerordonnantie in 2022
 - Nieuw parkeerbesluit 2022
- Aantal plaatsen op de weg (buiten openbare parkings) in verhouding tot het aantal plaatsen buiten de weg: 44%
- Bezettingsgraad (openbare parking, ...): /

Geïllustreerde verwezenlijkingen

Bedrijfsvervoerplannen [Balans 2021-2022](#), Leefmilieu Brussel – Brussel Mobiliteit



Aantal parkeerplaatsen per werknemer op basis van de bestemming



Modaal aandeel van de fiets en aantal fietsparkeerplaatsen per werknemer



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 CHOICE

D.2 De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

De ambitie is de technische en verordenende instrumenten aan te vullen en te versterken om parkeren te kunnen inzetten als middel om een modal shift te bereiken, en tegelijk de inname van de openbare ruimte door parkeren te verkleinen en parkeren buiten de weg aan te moedigen. Bovendien zal het parkeerbeleid ook rekening moeten houden met de behoeften van bepaalde sociaaleconomische en beroepscategorieën.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

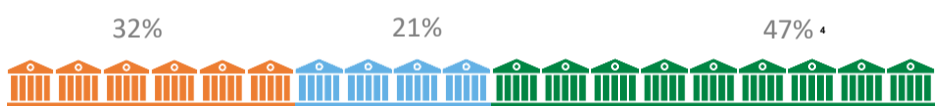
Ontwikkelen van technische en regelgevende instrumenten voor de tarifiering
 Gemiddelde: 4.53
 Standaardafwijking: 1.22



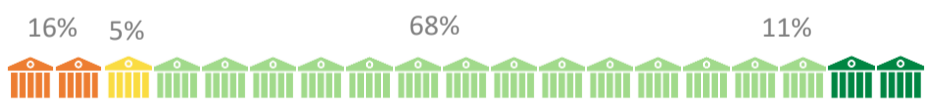
De regeling / sectorindeling van het parkeren in de aangrenzende gemeentelijke gebieden harmoniseren
 Gemiddelde: 3.82
 Standaardafwijking: 1.70



Technische en regelgevende instrumenten ontwikkelen voor de sectorindeling met de bedoeling buurtbewoners binnen een beperktere perimeter rond hun woonplaats te doen parkeren
 Gemiddelde: 2.79
 Standaardafwijking: 2.27



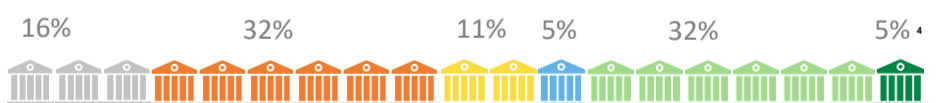
Meer plaats geven aan andere vervoerswijzen dan de auto in de openbare ruimte door parkeerplaatsen op de weg te schrappen
 Gemiddelde: 2.53
 Standaardafwijking: 1.26



Ontwikkelen van technische en regelgevende instrumenten voor de niet-gereguleerde plaatsen
 Gemiddelde: 1.70
 Standaardafwijking: 2.11



In de gemeentes voorzien in een voldoende aanbod parkeerplaatsen voorbehouden aan vrachtwagens
 Gemiddelde: 1.69
 Standaardafwijking: 1.62



Technische en regelgevende instrumenten ontwikkelen voor het parkeren en daarbij het aantal vrijstellingskaarten rationaliseren
 Gemiddelde: 1.50
 Standaardafwijking: 1.95



Technische en regelgevende instrumenten ontwikkelen voor quota om het aantal afgegeven vrijstellingskaarten te beperken.
 Gemiddelde: 1.12
 Standaardafwijking: 1.96



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

De gemeenten verkrijgen over het algemeen hoge scores voor de eerste helft van de acties (> 2.5), met relatief gelijksoortige antwoorden. Voor de tweede helft van de acties zijn de gemiddelde scores van de gemeenten daarentegen redelijk laag, en de antwoorden van de gemeenten lopen onderling aanzienlijk uiteen. Parkeerkwesties zijn vaak erg politiek geladen en het schrappen van parkeerplaatsen wordt over het algemeen enkel overwogen als er een haalbaar alternatief voorhanden is.

Wat de parkeertarieven betreft, hebben de meeste gemeenten een tarifiering ingevoerd op basis van de bestaande zones in de gemeente, in overeenstemming met de door het gewest opgelegde tariefvorken.

De harmonisatie van het parkeren tussen aangrenzende gemeenten verloopt volgens de gemeenten over het algemeen goed, met tolerantieafspraken tussen de gemeenten. De inwoners van de twee gemeenten kunnen vaak parkeren in bufferzones.

De sectorindeling van het parkeren is een maatregel die niet verplicht is. Deze wordt toegepast in minder dan de helft van de gemeenten en op een versnipperde wijze. Er bestaan verschillende systemen naast elkaar (vaste sectoren/mazen) met naargelang de gemeente zeer uiteenlopende perimeters en toepassingsregels. Sommige gemeenten hebben daarentegen beslist hun grondgebied niet in sectoren op te delen omdat ze het te klein vinden of omdat ze er het nut niet van inzien.

In de meeste gemeenten van het gewest wordt momenteel de ruimte voorbehouden aan parkeren op de weg verkleind ten gunste van andere vervoerswijzen. Dat gebeurt evenwel geval per geval, met discussies tussen de gemeentelijke en gewestelijke overheden, wat het schrappen van parkeerplaatsen bemoeilijkt, want het vereist vaak het zoeken van alternatieven zoals het plaatsen van fietsbogen om de voetgangersoversteekplaatsen in overeenstemming te brengen met betrekking tot de parkeerinspringstrook.

De reglementering van de niet-gereguleerde parkeerplaatsen is sinds meerdere jaren aan de gang in de meeste gemeenten. Veel gemeenten hebben vandaag geen enkele niet-gereguleerde parkeerplaats op hun grondgebied. Enkele hebben nog een groot aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen die ze (al dan niet) proberen te verminderen in het kader van projecten in de openbare ruimte.

De meeste gemeenten leven de gewestelijke richtlijnen over het parkeren van vrachtwagens niet na en dat beleid wordt op gemeentelijke schaal niet ten volle toegepast wegens de volgende lokale factoren:

- Vermijden camera's te blokkeren die worden gebruikt in de strijd tegen sluikestorten
- De herinrichting en de aanleg van fietspaden op deze locaties. Er zijn ook redenen die te maken hebben met de lokale context, en dus niet enkel politieke redenen.

Over het algemeen wordt deze gewestelijke doelstelling beschouwd als niet geschikt omdat ze weinig rekening houdt met de lokale realiteit en niet voldoende gerechtvaardigd is vanuit het standpunt van de gemeenten.

Wat de vrijstellingskaarten betreft, is er doorgaans weinig sprake van een rationalisering en het aantal types vrijstellingskaarten dat wordt afgegeven varieert aanzienlijk naargelang de gemeenten (het gewest definieert er zeven). Deze kwestie hangt vaak af van de politieke beslissingen van de gemeenteraad.

Wat de quota voor het aantal afgeleverde vrijstellingskaarten betreft, gaan de meeste gemeenten niet verder dan de regel van twee bewonerskaarten per huishouden. Elsene heeft quota aangenomen voor de professionele vrijstellingskaarten en voor leerkrachten. Deze kwestie hangt vaak af van de politieke beslissingen van de gemeenteraad.

Kerncijfers

- /

Goede praktijken

- In Anderlecht werd het project “Go Wayez” opgestart. Dit project maakt deel uit van het gewestelijke Avanti-programma, een initiatief van het gewest en de MIVB, in samenwerking met de gemeente Anderlecht. De steenweg moest volledig worden opengelegd om de versleten tramsporen te vervangen en de verouderde riolering te renoveren. Er werd dus beslist tegelijk de mobiliteit op deze belangrijke Anderlechtse verkeersader te herzien en deze zo voor iedereen aangenamer te maken. De bedoeling van dit project was ook om meer ruimte te creëren om te kuieren, wat het schrappen van parkeerplaatsen tot gevolg heeft. Deze inrichting werd gerealiseerd in de loop van 2023.



Heraanleg van de Wayezstraat

- In Sint-Gillis werden meerdere autoparkeerplaatsen geschrapt in de omgeving van scholen en crèches, in samenwerking met de vereniging Less Beton (de school Ulenspiegel op het Heldenplein of de crèche Jourdan in de Willem Tellstraat, zoals beschreven in Good Move-actie A.3.). De wegen werden onthard, de directe omgeving van voetgangersoversteekplaatsen werden vergroend en er werden *parklets* (parkeerplaatsen die worden omgevormd ten gunste van bijvoorbeeld het aanplanten van groen) aangelegd op parkeerplaatsen.



Herinrichting in de directe omgeving van de school door de leerlingen van de Ecole Ulenspiegel, in samenwerking met Less Beton

- In Elsene zorgde het nieuwe GPAP (goedgekeurd in maart 2022) voor een daling van het aantal afgeleverde gemeentelijke vrijstellingskaarten. Het aantal zogenaamde bezoekerskaarten dat per persoon kan worden afgeleverd, werd opgetrokken (naar 100 halve dagen per jaar) om de parkeermogelijkheden te vergroten van groepen die geen toegang hebben tot een andere kaart. Er is ook een nieuw type “professionele” kaart voor ondernemingen en zelfstandigen (2/3) alsook voor onderwijsinstellingen en gemeentelijke crèches (1/3), op basis van de invoering van quota (maximaal 10% van het aantal actieve bewonerskaarten, 1 unieke kaart per onderneming en maximaal 33% van het actieve onderwijzend personeel, uitgedrukt in VTE's) en een meer ontradend tarief.