

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

*BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN HET PARKEERBELEID
EN TER HERDEFINIËRING VAN DE OPDRACHTEN EN DE WIJZE VAN BEHEER
VAN HET PARKEERAGENTSCHAP VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST*

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

17 MAART 2021

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [ici](#)
www.crd-goc.brussels [ici](#)

Gelet op de vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om advies over **het voorontwerp van ordonnantie betreffende de organisatie van het parkeerbeleid en ter herdefiniëring van de opdrachten en de wijze van beheer van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op de bijzondere werkomstandigheden in deze periode van pandemie en de agenda voor de hoorzitting met de vertegenwoordiger van minister Van Den Brandt en met de auteur van het voorontwerp van ordonnantie, was de termijn voor het indienen van het advies vastgesteld op 18 maart 2021; de Commissie heeft echter haar uiterste best gedaan om haar advies zo snel mogelijk uit te brengen;

De Commissie heeft via Teams vergaderd op 25 februari, 4 en 11 maart 2021.

Na de vertegenwoordigers van het kabinet van minister Elke Van Den Brandt te hebben gehoord en kennis te hebben genomen van de adviezen van de instanties die ten tijde van de opstelling van het advies beschikbaar waren;

Brengt de Commissie unaniem het volgende advies uit op 17 maart 2021:

1. ACHTERGROND VAN HET NIEUWE VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

De organisatie van het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt geregeld door de ordonnantie van 22 januari 2009, die de krijtlijnen uittekent voor de planning van de acties en de uitvoering ervan via het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en de Gemeentelijke Parkeeractieplannen (GPAP's). Deze ordonnantie ligt ook aan de basis van de oprichting van het Parkeeragentschap, Parking.Brussels (PB) genaamd.

De regering wil de grondslagen van de oude tekst van de ordonnantie van 2009 weliswaar behouden, maar wenst met deze wijziging de leesbaarheid te verbeteren in een streven naar rechtszekerheid. Dit alles is bedoeld om een duidelijk kader te bieden voor de toepassing en de uitvoering:

- *van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) 'Good Move' (2020-2030) en in het bijzonder met betrekking tot het parkeren als*
 - *actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes;*
 - *tool voor de herdefiniëring van de openbare ruimte;*
 - *schakel in de ketting van intermodale verplaatsingen;*
 - *dienstverlening aan de gebruikers van het Gewest;*
- *van de gezamenlijke Algemene beleidsverklaring van de Regering (2019-2024) inzake een krachtdadig, dynamisch en optimaal parkeerbeleid, met name:*
 - *door de invloed van het parkeren op de openbare ruimte te verminderen door de overstap naar parkeren buiten de openbare weg te stimuleren;*
 - *door de uniformisering van de tarieven en de vrijstellingskaarten te blijven bevorderen, evenals een betere reglementering van de parkeerplaatsen op de openbare weg, rekening houdend met de lokale context;*
 - *door te voorzien in maximaal twee bewonerskaarten per huishouden;*

- door de opdrachten en de wijze van beheer van het Parkeeragentschap opnieuw te definiëren.

2. ADVIES

De Commissie waardeert de wil van de regering om een duidelijk kader voor het parkeerbeleid vast te stellen teneinde de toepassing en de uitvoering van de gemeentelijke en gewestelijke beleidslijnen mogelijk te maken, met hun verschillende instrumenten (Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) en de Gemeentelijke Parkeeractieplannen (GPAP's)), en dit in overeenstemming met het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move'.

De Commissie stelt voor dat bij de herziening van de ordonnantie de te bereiken doelstellingen opnieuw worden bevestigd.

Dit is des te noodzakelijker omdat de mobiliteitspraktijken en de behoeften van de gebruikers ingrijpend zijn veranderd (ontwikkeling van auto- en fietsdelen, doorbraak van verplaatsingen te voet – nu de eerste vervoerswijze in Brussel –, toenemend gebruik van de fiets, enz.).

Deze elementen zijn doorslaggevend voor de aanpassing van de parkeerbehoeften, zoals die door het gewestelijke en het gemeentelijke beleid worden voorgeschreven. De Commissie benadrukt dat nieuwe parkeermaatregelen de gebruikers ertoe kunnen aanzetten hun gedrag te veranderen.

Daarnaast ondersteunt de Commissie de doelstellingen van Good Move (zie hieronder), zoals ingegeven door het GPDO en de Gewestelijke beleidsverklaring (GBV), waaronder het verbeteren en versterken van de kwaliteit van de leefomgeving en de aantrekkelijkheid ervan. Good Move is van toepassing op alle aspecten van de openbare ruimte (wegen, voetgangerszones, pleinen enz.) en streeft naar een verbetering ervan. De Commissie onderstreept de facto de variabele kwaliteit van de openbare ruimte, die afhangt van de plaats waar men zich bevindt.

Bovendien wijst de Commissie erop dat de huidige gezondheidssituatie heeft aangetoond hoe belangrijk het is over openbare ruimten van goede kwaliteit te beschikken en er met name de verblijfsfunctie te kunnen versterken.

Dit sluit aan bij een van de hefboomen van het parkeerbeleid, namelijk de vermindering van het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg en de overheveling ervan naar parkeerplaatsen buiten de openbare weg. De Commissie is van mening dat er ook behoefte is aan een nieuw evenwicht in de parkeerruimte langs de openbare weg voor de verschillende gebruiksvormen en soorten voertuigen.

De Commissie dringt erop aan de ecologische en sociale transitie mogelijk te maken en aan te moedigen.

Voorafgaande voorwaarden

De Commissie brengt de maatregelen van het plan Good Move in herinnering:

- 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.**

Redelijke compensatie

Gezien de onevenredig grote plaats van de auto in de openbare ruimte (meer dan 70%) en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de andere gebruiksvormen, moeten bestaande plaatsen kunnen worden geschraapt, zelfs als het onmogelijk is om die te compenseren buiten de openbare weg. Het is immers van essentieel belang nieuwe mogelijkheden aan te boren voor het gebruik van de openbare ruimte, of het nu gaat om actieve vervoerswijzen of om diverse 'verblijfsfuncties' (wandelingen, groene ruimten, diverse activiteiten).

Een van de maatregelen in het kader van het Good Move-plan is de herbeoordeling van de regels inzake compensatie voor parkeerplaatsen langs de openbare weg. De Commissie is van mening dat het soms noodzakelijk is het verlies aan parkeerplaatsen langs de openbare weg te compenseren door parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Ze betreft het dat de compensatieregelingen niet voldoende zijn bestudeerd in de ordonnantie.

De Commissie dringt erop aan dat op anticiperende wijze, geval per geval, naar een oplossing wordt gezocht, afhankelijk van de behoeften, en dat onder meer wordt bepaald in welke perimeter de compensatie, zo die noodzakelijk blijkt, zal worden doorgevoerd en onder welke voorwaarden (tarifiering).

Het gaat hierbij om een betere benutting van de bestaande parkeerplaatsen (zie mutualisering), maar ook om de bouw, onder bepaalde voorwaarden, van nieuwe parkings ter compensatie van de plaatsen die geschraapt zijn langs de openbare weg.

Wetgeving/regelgeving: Samenwerking en samenhang van beleidsterreinen en administraties

De analyse van mogelijke compensaties vereist een nauwe samenwerking tussen de verschillende beleidsterreinen en administraties, met name ten aanzien van de verschillende wet- en regelgevingen (bv. GSV voor de compensatie buiten de openbare weg).

Herdefiniëring van de kwaliteit van de geschrapte parkeerplaatsen

Bovendien is de Commissie, net als de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, van mening dat de projecten voor de ontwikkeling van nieuwe parkeerplaatsen buiten de openbare weg systematisch moeten worden gekoppeld aan een visie op een kwalitatieve herinrichting van de wegen en op de herbestemming van de openbare ruimte.

De Commissie vraagt dat in de ordonnantie de doelstellingen voor de herdefiniëring van de geschrapte parkeerplaatsen worden gespecificeerd en dat de noodzaak wordt vermeld om deze opnieuw te bedekken met vegetatie, met behoud van een maximale doorlaatbaarheid (bv. het gebruik van doorlaatbare bestrating, die, waar mogelijk, ook op de bestaande parkeerplaatsen moet worden toegepast).

Maatregelen ter begeleiding van de gebruikers

De Commissie beveelt aan om het voorontwerp van ordonnantie aan te vullen met maatregelen ter begeleiding en als aanbeveling voor de gemotoriseerde weggebruikers. Ze meent dat hierdoor een meer doeltreffende uitvoering van het parkeerbeleid mogelijk zal worden.

Zo zouden gemotoriseerde bezoekers moeten worden aangemoedigd om hun verplaatsing voor te bereiden door (via een applicatie) na te gaan welke alternatieven er zijn en, indien deze niet bevredigend zijn, welke openbare parkings beschikbaar zijn op hun bestemming, door hun de mogelijkheid te bieden hun plaats te reserveren (dit systeem bestaat reeds, met name voor de reservering van langparkeerplaatsen rond bepaalde luchthavens).

De Commissie wijst ook op en is verheugd over de invoering van een langverwacht geïntegreerd tarief voor het openbaar vervoer, met de mogelijkheid van gratis overstappen. Ze is van mening dat deze maatregel een belangrijke bondgenoot zal zijn voor onder meer het parkeerbeleid en voor het mobiliteitsbeleid in het algemeen. Deze nieuwe maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer te vergemakkelijken moet heel wat mensen ervan overtuigen gebruik te maken van deze vervoerswijze.

De Commissie is van mening dat een aanbod van gratis parkeerplaatsen en diensten in de buurt van belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer (met bv. terbeschikkingstelling van Citybikes) bezoekers ook kan aanmoedigen om hun auto buiten het stadscentrum te laten staan.

De Commissie heeft zich gebogen over de kwestie van Park & Ride in haar nota Metropool en dringt erop aan dat de P&R-parkings zich zouden bevinden bij het beginpunt van de verplaatsingen, en niet bij het eindpunt. We hebben het hier over de inkomende verplaatsingen.

Terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen op lokaal niveau, voorbehouden voor verschillende soorten gebruikers

Het blijft natuurlijk belangrijk om het autoverkeer niet aan te moedigen, maar elke wijk moet ook toegankelijk blijven voor auto's, vooral dan voor het laden/lossen door particulieren of bedrijven.

De Commissie pleit er dan ook voor dat er voldoende laad- en losplaatsen of plaatsen voor het afzetten/ophalen bovengronds worden voorbehouden, naast de plaatsen die reeds zijn voorzien voor

economische behoeften (leveringsplaatsen bij handelszaken, bedrijven enz.). Afhankelijk van het soort economische activiteit in de wijk (bv. 'runshopping') kan een aantal bovengrondse parkeerplaatsen met een voldoende en gewaarborgde rotatie nog steeds noodzakelijk zijn.

De terbeschikkingstelling van deze nieuwe parkeerplaatsen zou op zich al bijdragen tot een vermindering van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen. Er moet nog worden nagedacht over de gebruikswijze ervan.

De Commissie benadrukt ook de inachtneming van leveringszones voor de economische activiteiten.

Samenhang/coördinatie van de beleidslijnen

De Commissie herinnert aan het al te nadrukkelijk aanwezige probleem van het hokjesdenken voor de verschillende beleidslijnen inzake ruimtelijke ordening en ontwikkeling. Er is niet alleen behoefte aan een betere coördinatie tussen de verschillende wetgevingsinstrumenten om de samenhang ervan te optimaliseren, maar ook aan een transversale visie op de verschillende beleidslijnen.

Er moeten verbindingen worden gelegd tussen de verschillende strategieën opdat het systeem goed zou functioneren (bv. besluit over tijdelijke vergunningen).

Zij is van mening dat alle aspecten van mobiliteit in aanmerking moeten worden genomen, niet alleen het functionele aspect.

De Commissie dringt er dan ook op aan dat bij alle projecten wordt afgestapt van de louter sectorale logica van de mobiliteit en dat rekening wordt gehouden met alle andere architecturale, stedenbouwkundige, sociale doelstellingen.

Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen

De Commissie is voorstander van het optimaal benutten en het gedeeld gebruik van de parkeergelegenheid buiten de openbare weg, waardoor de ruimten maximaal kunnen worden benut, zoals uiteengezet in Good Move. Ze moedigt dus de ontwikkeling aan van partnerschappen met de eigenaars/beheerders van bestaande particuliere parkings om plaatsen voor te behouden voor openbaar gebruik (omwonenden of andere gebruikers, afhankelijk van het tijdstip van gebruik) of voor de aanleg van nieuwe parkings.

De Commissie is van mening dat moet worden nagedacht over de relevantie van publiek-private partnerschappen om de herinrichting van de openbare ruimte financieel te ondersteunen als er mogelijkheden zijn om ondergrondse parkeergarages te bouwen wanneer bovengrondse plaatsen worden geschraapt (met name langs prestigieuze lanen of grote boulevards).

Er kan ook worden gedacht aan de terbeschikkingstelling van ruimten voor deelauto's.

De Commissie is zich echter bewust van het belang van de ontwikkeling van operationele instrumenten, geval per geval, gezien de moeilijkheid van het beheer van deze gedeelde parkings (met name wat betreft de veiligheids- en aansprakelijkheidsaspecten van het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen). Daarom zal ook moeten worden voorzien in regelgevende teksten om deze kwesties te regelen: zo moet er in de GSV en bij de afgifte van vergunningen worden bepaald dat er in een aparte ingang wordt voorzien voor de toegang tot het voor openbaar gebruik bestemde gedeelte.

De Commissie zou dan ook graag zien dat in de ordonnantie de voorwaarden voor de erkenning van deze parkings als openbare parkings nader worden toegelicht en dat stimulansen voor het gedeeld gebruik ervan worden gespecificeerd.

Veel bedrijven of bewoners zijn bijvoorbeeld op zoek naar opslagruimte. De overgang van plaatsen in parkeergarages buiten de openbare weg naar dit gebruikstype zou kunnen worden aangemoedigd (met name in het kader van de aangekondigde vermindering van het aantal parkeerplaatsen van kantoorgebouwen als gevolg van de toepassing van de GSV-normen bij de vernieuwing van de milieuvergunningen).

Dit geldt ook voor fietsparkings, waarvan er te weinig zijn. Er bestaan initiatieven zoals plaatselijke comités of burgercomités om plaatsen langs de openbare weg om te vormen voor een ander gebruik.

Wij moeten de bewoners helpen oplossingen te vinden voor hun private parkeerbehoeften, maar niet per se op de openbare ruimte.

Parking.Brussels zou een mandaat moeten krijgen voor een dergelijke opdracht om stimulansen te geven en oplossingen tot stand te brengen (met name voor verzekerings-, garantie- en aansprakelijkheidskwesties), en niet louter om het gedeeld gebruik van de plaatsen te beheren.

Stedenbouwkundige lasten

De Commissie herinnert eraan dat de stedenbouwkundige lasten werden ingevoerd om de gevolgen van een stedenbouwproject voor de directe omgeving op te vangen. Ze hebben onder meer betrekking op "de realisatie, de verbouwing, de renovatie of de verfraaiing van ruimten, openbare voorzieningen en gebouwen, wegen en groene ruimten". Het gebruik ervan zou daarom bijvoorbeeld kunnen worden gekoppeld aan de verplichting om bij de renovatie of de bouw van nieuwe ondergrondse parkeergarages een aparte ingang voor het openbaar gebruik van de parkeergarage te creëren.

De Commissie is evenwel van mening dat een erkenning van het openbaar nut van deze projecten van reconversie/bouw en gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor openbaar gebruik het mogelijk moet maken dat zij in aanmerking komen voor overheidsmiddelen.

Observatorium/Cartografie

De Commissie wijst erop (op basis van het observatorium en de inventaris van het BWLKE) dat veel parkeerplaatsen bij gebouwen buiten gebruik zullen worden gesteld, met name bij de vernieuwing van de milieuvergunning, met als gevolg een vermindering (soms met 50%) van het aantal parkeerplaatsen voor de kantoorgebouwen. Zij beklemtoont evenwel dat een herbestemming, naargelang van het geval, niet altijd mogelijk zal zijn. De Commissie heeft bijgevolg bedenkingen bij de werkelijke beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen.

Bovendien is gebleken dat voor ondergrondse parkeerplaatsen het aanbod groter is dan de vraag (als gevolg van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen langs de openbare weg en de hoge kostprijs van de aankoop van een parkeerplaats buiten de openbare weg).

Naast het opvolgen van de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen langs en buiten de openbare weg, het kwantificeren van het aantal parkeerplaatsen dat volgens het BWLKE buiten gebruik moet worden

gesteld of het analyseren van de mate van toegankelijkheid ervan voor een extern publiek, zou de opdracht van het observatorium kunnen bestaan in een grondigere analyse met betrekking tot het historische overzicht en in het nagaan welke plaatsen kunnen worden benut (bv. een hotelparking, die makkelijker te benutten zal zijn dan andere functies). Sommige bedrijven kunnen er ook de voorkeur aan geven de belasting te betalen of deze parkeerplaatsen een andere functie te geven (bv. opslagplaatsen, stadslandbouw, archivering, zalen voor sport en spel, technische installaties die worden verplaatst om de daken vrij te maken voor andere toepassingen en creatie van volle grond).

Deze analyse zou het dus mogelijk maken het aantal plaatsen te bepalen dat daadwerkelijk voor gedeeld gebruik kan worden benut.

Het betreft een onmisbare tool, met name voor het beheer van de openbare ruimte (bijvoorbeeld om de omvorming van parkeerplaatsen in groene ruimten en de verbetering van de binnenterreinen van huizenblokken te bevorderen, bij ingrijpende renovaties van gebouwen, zoals in de Europese wijk).

In dezelfde geest is de Commissie van mening dat het nuttig zou zijn om te beschikken over een goede cartografie van de stand van zaken op het gebied van parkeren in Brussel, waarbij erop wordt toegezien dat er samenhang is in de kaarten. Zij benadrukt dat de website van Brussel Mobiliteit, 'Mobigis', al zeer volledig is op het gebied van parkeren. Zo zijn op 'Brugis' enkel de openbare parkings terug te vinden, terwijl Mobigis de parkeerruimten buiten de openbare weg, langs de openbare weg, het type gereguleerd parkeren enz. weergeeft.

De Commissie is van mening dat dit moet worden verduidelijkt door de informatie te centraliseren, maar natuurlijk ook door de gegevens regelmatig bij te werken, anders heeft dit geen zin.

Dankzij deze cartografie kunnen de verschillende parkeergegerelateerde kwesties worden aangegeven en onder de aandacht gebracht (nieuwe mogelijkheden, zoals elektrische oplaadpunten langs de openbare weg).

Tarifering

Een intelligente tarifiering is volgens de Commissie noodzakelijk en onontbeerlijk om tot een goed parkeerbeleid te komen en het gebruik van alternatieve vervoerswijzen aan te moedigen.

De Commissie is van mening dat deze intelligente tarifiering moet worden bestudeerd naargelang van de zones en dat aangepaste en flexibelere tarieven moeten worden voorgesteld, bijvoorbeeld op basis van het gebruik tijdens de week of het weekend, de uren van gebruik of het tijdstip van de inname. Dit geldt tegelijk voor het parkeren langs en buiten de openbare weg. De Commissie is van oordeel dat deze opties in de ordonnantie niet voldoende worden uitgewerkt en dat de ordonnantie zich beperkt tot de vaststelling van zones en tarieven per uur (progressief naargelang van de duur).

Zij pleit ook voor harmonisatie van het gebruik en de tarieven in het hele gewest, op basis van een reeks criteria zoals die welke hierboven zijn genoemd.

Parkeergelegenheid blijft sowieso een cruciale kwestie voor de gebruikers van de stad, met name voor de economische functies van de stad.

De toegepaste tarieven moeten het juiste evenwicht vinden tussen die welke gelden voor bovengrondse parkeerterreinen en ondergrondse parkeergarages. In het algemeen is de Commissie voorstander van

aantrekkelijke tarieven voor openbare parkings, die buiten de openbare weg goedkoper moeten zijn dan langs de openbare weg.

Vandaar ook de noodzaak om voor voldoende alternatieve parkeergelegenheid te zorgen, met name in de voorsteden en in de buurt van knooppunten van het openbaar vervoer, en dit nog voordat de prijzen eventueel worden verhoogd. (Zie het punt 'compensatie'). Net als voor de noodzaak om de voor personen met een handicap voorbehouden plaatsen te controleren door middel van scanwagens, volgt de Commissie het advies van de GMC om in de ordonnantie het beginsel op te nemen van het goedkeuren van de regelmatige verhoging van de tarieven en de parkeerretributie – na sancties op plaatsen die uitsluitend voor personen met een handicap zijn voorbehouden.

De Commissie is altijd voorstander geweest van de toepassing van tarieven die de parkeerrotatie bevorderen, met name voor de bovengrondse parkeerplaatsen in de centrumgemeenten.

De Commissie stemt in met de invoering van grijze zones met ontradende tarieven in dichtbevolkte gebieden, die wel moeten beschikken over openbare ondergrondse parkeergarages in de nabijheid. Hierdoor kan de vrijgekomen openbare ruimte worden benut en ingericht (bijvoorbeeld voor terrassen in de zomer).

Gebruik van de parkeergelegenheid/vrijstellingen

De Commissie geeft uiting aan haar bezorgdheid met betrekking tot voertuigen van professionals en in het bijzonder met betrekking tot de vrijstellingen. De lijst is limitatief en geldt alleen voor mensen die hun voertuig nodig hebben als werkinstrument.

De Commissie vraagt ook dat een onderscheid wordt gemaakt tussen vrijstellingskaarten voor professionals en vrijstellingskaarten voor bedrijven.

Ze vestigt de aandacht bijvoorbeeld op het geval van werknemers of zelfstandigen van wie de werkuren niet overeenstemmen met de uurregeling van het openbaar vervoer en die geen andere keuze hebben dan de auto te nemen. Het gaat om 'vergeten' functies in het parkeerbeheer.

De Commissie verzoekt bijgevolg om de vrijstellingscategorieën aan te passen om met deze personen rekening te houden.

Hoewel er een duidelijke vraag is om de vrijstellingskaart te laten voortbestaan, vestigt de Commissie de aandacht op het feit dat niet alle parkeerplaatsen buiten de openbare weg toegankelijk zijn voor professionals (te hoge voertuigen) en dat deze plaatsen bovendien zeer duur zijn geworden door de schaarste ervan. Ze keurt het verbod af om dit soort bestelwagens in bepaalde (woon)wijken te parkeren zonder dat er alternatieven worden geboden.

De Commissie verzoekt dus om het voorbehouden van parkeerplaatsen die beter geschikt zijn voor professionals.

De Commissie dringt aan op een gelijke behandeling van gebruikers met betrekking tot het voorbehouden van parkeerzones. Het is onaanvaardbaar dat er op dit vlak een verschil wordt gemaakt tussen professionals en particulieren. Het kan dus niet aan de gemeenten worden overgelaten om het gebruik van het Osirisstelsel voor de reservering van parkeerplaatsen voor bepaalde soorten gebruikers verplicht te stellen. Het gebruik van Osiris moet worden beperkt tot innames van de openbare weg die een reële impact hebben op de mobiliteit in Brussel, wat niet het geval is bij de reservering van bestaande parkeerplaatsen.

Wat de vrijstellingskaarten voor de bewoners betreft, is de Commissie het eens met de GMC, die maximaal twee bewonerskaarten per huishouden wil toekennen.

De Commissie verzoekt om in de ordonnantie andere elementen op te nemen met betrekking tot het beleid inzake vrijstellingen voor buurtbewoners teneinde:

- *het aantal toegekende bewonerskaarten af te stemmen op het totale aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg, waarbij bij de afgifte van een vrijstellingskaart ook rekening wordt gehouden met het feit of men al dan niet over een private parkeerplaats beschikt (noot van de redactie: de stad Amsterdam kent geen vrijstellingskaarten toe aan bewoners met een particuliere garage);*
- *de prijs van een tweede bewonerskaart te kunnen berekenen (aanzienlijk hoger dan de eerste);*
- *het tarief van deze vrijstellingskaarten te laten variëren op basis van de plaatselijke kenmerken van de betrokken wijk (met name het al dan niet residentiële karakter, de mate van aantrekkelijkheid voor bezoekers en de verzadiging en beschikbaarheid van nabijgelegen parkings);*
- *te beschikken over een tarifiering die fietsen aantrekkelijker maakt, het onevenwicht tussen de toegepaste tarieven voor bewonerskaarten en voor het parkeren in een fietsbox opheft.*

De Commissie herinnert eraan dat de bewonerskaart een vergoeding vormt voor het gebruik van de openbare ruimte en dat moet worden nagedacht over andere gebruiksmogelijkheden voor deze kaart (fietsparkeerplaats, ontspanningsruimten, groene ruimten, beplantingen enz.).

Als we willen aansluiten bij de ecologische en sociale transitie, moeten we op een andere manier gaan denken dan puur automatisch een bewonerskaart toe te kennen. Anderzijds moet ook het aantal bewonerskaarten worden gereguleerd.

Het beheer van de nabije openbare ruimte moet meer solidair zijn en participatieve en minder geïndividualiseerde oplossingen bieden: de bewoners zouden bijvoorbeeld kunnen vragen dat hun 'bewonerskaart'-ruimte wordt gebruikt voor iets anders dan het parkeren van privéwagens, zoals voor deelauto's of deelgarages, beveiligde fietsstallingen of andere, gezelligere vormen van gebruik (bepanting, banken enz.).

Gebruik van achteruitbouwstroken als parkeergelegenheid

De Commissie vraagt zich af wat de visuele impact zal zijn van de afschaffing van het parkeren langs de openbare weg indien, met name in de tweede kroon, alle voortuinen zouden worden omgevormd tot parkeerzones.

Er zijn dan wel principes en reglementen in overvloed, maar ze moeten wel worden toegepast door de gemeenten.

In de memorie van toelichting van de ordonnantie zou eraan kunnen worden herinnerd dat het verbod op deze praktijk is geregeld in de GSV.

De Commissie onderstreept dat dit probleem niet alleen verband houdt met het schrappen van parkeerplaatsen langs de openbare weg, maar ook aanwezig is op plaatsen waar de parkeerdruk groot is.

De Commissie beveelt aan creatieve oplossingen te bedenken om het behoud van voortuinen te herstellen of te waarborgen, op voorwaarde dat alternatieve parkeergelegenheid wordt geboden. In gevallen waarin

het gebruik als parkeerzone regelmatig en legaal is, moet, om de tuinen terug te krijgen, een andere oplossing worden geboden.

Zij is van mening dat een billijkheidsbeginsel moet worden gevonden tussen deze situaties (beginsel van de schoonheid van de tuinen, de kwestie van de garages op de benedenverdieping en het feit van het monopoliseren van een plaats langs de openbare weg).

De Commissie stelt dus voor om na te denken over het gebruik van plaatsen aan de voorkant van ingangen van private of collectieve garages, of van achteruitbouwstroken van tuintjes (waarvoor het parkeerverbod wel moet worden gehandhaafd).

Zij is van mening dat aangezien deze plaatsen de openbare ruimte innemen, elk voertuig dat deze private toegangen gebruikt, verplicht zou moeten zijn om over een bewonerskaart te beschikken.

We kunnen ons afvragen wat het verband is tussen de weigering van de projectontwikkelaars om één plaats per appartement te bouwen, wat te veel onverkochte plaatsen met zich meebrengt, en de prijs van de bewonerskaart, die enorm afwijkt van de huurprijs (of verkoopprijs) van een private parkeerplaats.

Parkeeragentschap

De Commissie acht het logisch het Parkeeragentschap (PB) de middelen toe te kennen die het nodig heeft om zijn doelstellingen te bereiken, gelet op de omvang van zijn opdrachten.

De Commissie stelt bijvoorbeeld voor dat Parking.Brussels technische en juridische bijstand verleent aan eigenaars die belangstelling hebben voor de eventuele omschakeling van hun parking (op basis van een gids of een vademecum) of, geval per geval, naargelang van de haalbaarheid en het financiële aspect van een dergelijke omschakeling.

3. CONCLUSIE

De Commissie

1. *Waardeert de bereidheid van de regering om een duidelijk kader voor het parkeerbeleid vast te stellen;*
2. *Ondersteunt de Good Move-strategie om de leefomgeving te verbeteren;*
3. *Stelt voor dat bij de herziening van de ordonnantie de te bereiken doelstellingen opnieuw worden bevestigd.*

Ze verzoekt:

4. *Om een analyse van de werkelijke behoeften op het vlak van vraag en aanbod van parkeergelegenheid;*
5. *Om enkel in geval van dwingende noodzaak een redelijke en aan de behoeften aangepaste compensatie toe te passen:*
 - a. *die bij voorkeur anticipeert op de eventuele schrapping van parkeerplaatsen langs de openbare weg, indien relevant (gebieden met een grote vraag naar bezoekersparkeerplaatsen en een gebrek aan alternatieven in openbare parkings);*
 - b. *die geval per geval een oplossing kan bieden, met begeleiding door Parking.Brussels van eigenaars die hun parking wensen te delen of voor een ander doel te gebruiken;*
 - c. *die een perimeter definieert waarbinnen deze compensatie zal plaatsvinden;*
 - d. *die er de voorwaarden van omschrijft;*
6. *Om de operationele en regelgevende tools die het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen buiten de openbare weg mogelijk maken, te versterken (+ gebruik van de stedenbouwkundige lasten voor dit doel, vereiste van de GSV, met name voor de huisvesting);*
7. *Om te voorzien in een hogere tarifiering voor parkeren langs de openbare weg, ten gunste van parkeren buiten de openbare weg, waarbij de tarifiering zo wordt geregeld dat ontsporing wordt vermeden;*
8. *Om te bekijken hoe de tarifiering zo aangepast, intelligent en flexibel mogelijk kan worden opgesteld;*
9. *Om zo nodig wijkparkings buiten de openbare weg aan te leggen;*
10. *Om de doelstellingen met betrekking tot de herdefiniëring van de geschrapte parkeerplaatsen te specificeren en melding te maken van een verplichting tot kwalitatieve herinrichting van de wegen en de herbestemming van de openbare ruimte met de nodige vergroening ervan;*
11. *Om begeleidende maatregelen te treffen voor het gebruik door bezoekers van de stad (urgentie van de ingebruikname van een MaaS-applicatie);*

12. *Om te voorzien in de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen op lokaal niveau, voorbehouden voor verschillende soorten gebruikers, met name voor het laden en lossen door particulieren of bedrijven;*
13. *Om ervoor te zorgen dat de leveringszones voor de economische activiteiten en de parkeerplaatsen voor PBM in acht worden genomen;*
14. *Om een observatorium op te richten dat een vaststelling mogelijk maakt van het aantal parkeerplaatsen dat daadwerkelijk langs en buiten de openbare weg kan worden gebruikt, met een gemakkelijk toegankelijke cartografie waarop alle eventuele parkeerproblemen worden aangegeven;*
15. *Om een goed gebruik van de parkeergelegenheid te verzekeren:*
 - a. *door het voorbehouden van parkeerplaatsen die beter geschikt zijn voor professionals;*
 - b. *met behoud en een aanpassing van de vrijstellingskaarten, met name om rekening te houden met alle relevante soorten werknemers (bv. werknemers met ongewone werktijden);*
 - c. *door het Smart Cities-systeem met aangepaste applicaties in te voeren;*
16. *Om in de ordonnantie mechanismen in te voeren om:*
 - a. *te kunnen beschikken over een bewonerskaartenbeheer dat is aangepast aan de doelstellingen;*
 - b. *de prijs van een tweede bewonerskaart te kunnen berekenen (aanzienlijk hoger dan de eerste); en wanneer de vraag de mogelijkheden overstijgt, een beperking tot één kaart te kunnen doorvoeren;*
 - c. *te beschikken over een tarifiering die fietsen aantrekkelijker maakt, het onevenwicht tussen de toegepaste tarieven voor bewonerskaarten en voor het parkeren in een fietsbox opheft;*
 - d. *de mogelijkheid te bestuderen om het gebruik van de openbare ruimte aan de voorzijde van tuintjes, achteruitbouwstroken en ingangen van (private en collectieve) garages in aanmerking te nemen als gebruiksvorm waarvoor een bewonerskaart nodig is;*
17. *Om het Parkeeragentschap (Parking.Brussels) de nodige middelen ter beschikking stellen om zijn doelstellingen te bereiken, met name ook voor de technische en juridische begeleiding van de eigenaars, inclusief de financiële haalbaarheid van de omschakeling/het gedeeld gebruik van parkings.*