



ADVIES

Gewestelijk parkeerbeleidsplan

21 mars 2013

Aanvrager	Minister Brigitte Grouwels
Aanvraag ontvangen op	28 januari 2013
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Aanvraag behandeld op	12 februari 2013, 1, 6 en 15 maart 2013
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	21 maart 2013

Inleiding

Op verzoek van Minister Brigitte Grouwels formuleert de Raad zijn advies in het kader van het openbaar onderzoek dat van 21 januari 2013 tot 21 maart 2013 inzake het gewestelijk parkeerbeleidsplan plaatsvindt.

De Raad herhaalt dat hij begin 2011 al een initiatiefadvies in twee luiken over het gewestelijk parkeerbeleid had uitgebracht (A-2011-003-ESR van 20 januari 2011 en A-2011-007-ESR van 17 maart 2011)¹.

Advies

De Raad prijst de Regering omdat ze het parkeerbeleid op het gewestelijk niveau wil harmoniseren. De Raad is immers voorstander van een parkeerbeleid dat op het niveau van het Gewest is gecoördineerd². Het is van belang dat het beslissingscentrum op het vlak van parkeerbeleid het Gewest toekomt, om zo een gemeenschappelijk kader te creëren dat basisbeginselen vaststelt waarop de gemeenten zich kunnen aansluiten in naleving van de gemeentelijke autonomie. Hij verheugt zich erover dat er voortaan een geüniformeerd beleid op het niveau van de 19 Brusselse gemeenten zal worden toegepast met betrekking tot de parkeerzones, het uurtarief en het tarief van de overtredingen, de toekenning en de prijs van de vrijstellingskaarten, ... De Raad is van mening dat de gewenste harmonisatie onder meer de moeilijkheden zou moeten oplossen die ondervinden worden door buurtbewoners die aan gemeentegrenzen wonen of door economische actoren die op verschillende gemeenten werkzaam zijn.

De Raad meent dat het beheer van het parkeeraanbod dat het voorwerp is van dit plan, onlosmakelijk verbonden is met het mobiliteitsbeleid dat het Gewest voert. Dit beleid komt tot uiting in het gewestelijk vervoersplan IRIS II. Hij herhaalt dat hij op 20 november 2008 een advies inzake het ontwerp van IRIS II-plan heeft geformuleerd (A-2008-041-ESR). Hoewel de Raad vaststelt dat de Regering de uitdaging van de toenemende congestie van ons Gewest wil beantwoorden, is hij echter van oordeel dat het gewestelijk mobiliteitsbeleid wat gedurfder zou mogen zijn.

Zoals de Raad het al in zijn initiatiefadvies (A-2011-003-ESR) heeft aangegeven, *moet het parkeerbeleid zijn opgesteld in functie van een bijdrage tot de economische en sociale ontwikkeling en de aantrekkingskracht van het Gewest, waarbij de reële noden van de bewoners, handelaars en ondernemingen alsook de kwaliteit van de openbare ruimte centraal moeten staan*. De Raad benadrukt dat dit plan op een evenwichtige manier rekening moet houden met alle gebruikers van het Gewest die bijdragen tot zijn benodigde economische en sociale ontwikkeling.

Alle weggebruikers (bewoners, werknemers, pendelaars, ondernemingen, ...) moeten bijdragen tot het welslagen van dit gewestelijk parkeerplan door hun gedragingen op het vlak van mobiliteit en parkeren aan te passen. Dit is des te belangrijker daar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geconfronteerd wordt met een groei van zijn bevolking en dus met een toename van het aantal verplaatsingen.

¹ Deze beide adviezen zijn beschikbaar op de website van de Raad op het volgend adres: <http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-date/2011>.

² Initiatiefadvies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het gewestelijk parkeerbeleid (A-2011-003-ESR), 20 januari 2011, blz. 2.

1. Algemene beschouwingen - voorwaarden tot welslagen

Opdat het plan de verhoopte effecten zou hebben, met name *de harmonisatie van het beleid op het gewestelijk niveau en het gebruik van de openbare weg in een beter evenwicht brengen door andere functies dan het parkeren te versterken*, heeft de Raad enkele voorwaarden tot welslagen vastgesteld. Indien er geen antwoorden worden aangereikt op de moeilijkheden die in dit advies op de voorgrond worden geplaatst, meent hij dat de problemen op het vlak van congestie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog ernstiger zouden kunnen worden. Welnu, elke verslechtering van de congestie zou zware sociaaleconomische gevolgen kunnen hebben, gezien mobiliteit nu al een zwak punt van het Gewest is.

Bovendien stelt de Raad vast dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2004 999.899 inwoners telde³. De bevolkingsprojecties van het BISA voorzien dat de Brusselse bevolking in 2018 1.208.112 inwoners zal bedragen⁴. Dit betekent een toename van de bevolking met meer dan 20 % tussen 2004 en 2018.

Bijgevolg zal een behoud van het aantal parkeerplaatsen, gelet op de bevolkingsgroei, overeenkomen met een daling van de ratio van parkeerplaatsen per inwoner.

1.1 Telling van het aantal parkeerplaatsen

De Raad stelt vast dat het plan ernaar streeft dat het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en in de openbare parkings buiten de openbare weg niet hoger zou liggen dan het equivalent aantal dat in 2004-2005 werd geteld.

De Raad wijst erop dat de cijfers uit 2004-2005 in 2013 ernstig door de realiteit achterhaald zouden kunnen zijn. Daarom dringt de Raad erop aan dat er een telling van het huidig aantal parkeerplaatsen zou plaatsvinden en dat dit plan, vóór de inwerkingtreding ervan, opnieuw zou worden geëvalueerd in het licht van de resultaten van deze tellingen.

Deze bijwerking is des te belangrijker, daar de doelstelling van IRIS II erin bestaat om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg tegen 2018 met 16 % te verminderen. Welnu, enkel door alle onrechtmatige plaatsen te schrappen, verdwijnen ongeveer 9 % van de parkeerplaatsen op de openbare weg.

1.2 Noodzakelijke alternatieven

De Raad is de mening toegedaan dat dit beleidsplan zou kunnen leiden tot een situatie waarbij bijkomende voertuigen niet meer zullen kunnen parkeren. Het plan zal dan ook pas een kans op slagen hebben wanneer de beoogde begeleidende maatregelen erop voorzien zullen zijn dit « teveel » te kunnen wegwerken via o.a. de benodigde parkeerplaatsen buiten de openbare weg en/of transitparkings en/of via de « modal shift » naar andere verkeersmodi (o.a. GEN). Volgens de Raad zijn deze alternatieven vandaag onvoldoende uitgewerkt om dit te bewerkstelligen.

³ FOD Economie - Algemene directie statistiek en economische informatie (<http://www.bisa.irisnet.be/themas/bevolking> - geraadpleegd op 06/03/2013).

⁴ De cahiers van het BISA nr. 1 - bevolkingsprojecties 2010-2020, mei 2010, blz. 16 (http://www.bisa.irisnet.be/bestanden/publicaties/cahiers-van-het-bisa/cahiers_van_het_bisa_nr_1_mei_2010.pdf - geraadpleegd op 06/03/2013)

Gelijklopend vindt **de Raad** het onontbeerlijk om een voluntaristisch beleid in te stellen dat verplaatsingen te voet, met de fiets of met gemotoriseerde tweewielers aanmoedigt. Dergelijke maatregelen zijn onmisbaar om enerzijds een toename te voorkomen van het aantal voertuigen dat enkel en alleen rondrijdt om een parkeerplaats te vinden, en om anderzijds de modale verschuiving aan te moedigen die *de facto* het aantal voertuigen zou verminderen dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rondrijdt.

1.3 De rol van het Gewestelijk parkeeragentschap

De Raad dringt aan op de rol van het Gewestelijk parkeeragentschap en op de betrokkenheid en de raadpleging van de gemeenten bij de uitwerking, uitvoering en evaluatie van dit plan. Het Agentschap moet een rol van bemiddelaar bij de gemeenten vertolken, moet kunnen luisteren naar hun voorstellen en de beslissingen nemen die nuttig zijn om de naleving van de harmonisatie te bevorderen.

De Raad vindt dat bepaalde zones van gewestelijk belang zijn. Het Gewestelijk parkeeragentschap zou deze zones moeten kunnen vaststellen en de gemeenten ertoe moeten aanzetten om deze in aanmerking te nemen bij de opmaak van hun gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), terwijl ze terzelfder tijd de gemeentelijke autonomie naleven.

De Raad verzoekt het Gewestelijk Parkeeragentschap om over te gaan tot een slimme indeling van de verschillende sectoren in overleg met de gemeenten, teneinde zo goed mogelijk rekening te houden met de realiteit op het terrein en de verschillende functies van de betrokken wijken.

Tot slot wenst **de Raad** dat de statuten van het personeel van het Gewestelijk parkeeragentschap zo vlug mogelijk kunnen worden aangenomen.

1.4 Intergemeentelijke, intra-regionale en interregionale samenhang

1.4.1. Intergemeentelijke samenhang

De Raad stelt vast dat *de concrete uitvoering van de principes en normen die op het gewestelijk niveau overeengekomen werden, overgelaten wordt aan de gemeenten. Ze kunnen uit het beleid overnemen wat hun het best geschikt lijkt voor het wegennet op hun grondgebied.* **De Raad** erkent de deskundigheid van de gemeenten aangaande specifieke situaties op het terrein. Er is dus voor hen een rol weggelegd in het parkeerbeleid van het Gewest. Niettemin vindt **de Raad** het van belang dat de gemeenten zich aansluiten op de globale benadering die dit gewestelijk parkeerbeleidsplan voorstelt.

In dit opzicht benadrukt **de Raad** dat de uitzonderingen waarop de gemeenten een beroep kunnen doen geen regel mogen worden, omdat het plan dan zijn meerwaarde zou verliezen.

1.4.2. Intra-regionale samenhang

De Raad dringt aan op de noodzakelijke samenhang tussen de verschillende bestaande instrumenten en deze die momenteel op het gewestelijk niveau worden uitgewerkt en die betrekking hebben op het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het parkeerbeleid in het bijzonder, alsook op de ruimtelijke ordening : het toekomstig GPDO, het IRIS II-plan, het « demografisch » GBP, het strategisch plan voor het goederenvervoer, het fietsplan, het BWLKE⁵, de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, ...

⁵ Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer.

De Raad meent dat dit plan enkele incoherenties bevat ten opzichte van andere bestaande teksten en ten opzichte van zichzelf. Hij geeft twee voorbeelden :

- Incoherentie ten opzichte van andere bestaande teksten :
 Het BWLKE voorziet om het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg die in een gebouw zijn toegelaten te verminderen (bij vernieuwingen van milieuvergunningen). De uitbater van een gebouw wiens aantal toegelaten aantal parkeerplaatsen zouden worden verminderd, wordt drie mogelijkheden geboden :
 1. een belasting betalen voor elke boventallige parkeerplaats ;
 2. de boventallige parkeerplaatsen ter beschikking stellen van het publiek ;
 3. de boventallige parkeerplaatsen een andere bestemming geven, zodat ze niet meer als parking worden gebruikt.

Het ontwerp van parkeerplan verduidelijkt van zijn kant : « [...] *zal het parkeeraanbod buiten de openbare weg op betekenisvolle wijze bijdragen aan de compensatie van de weggenomen plaatsen op de openbare weg* » (bladzijde 32, « algemene doelstellingen en motivering »).

Eén van de drie mogelijke oplossingen van het BWLKE zou dus kunnen leiden tot het schrappen van een bepaald aantal plaatsen buiten de openbare weg. **De Raad** benadrukt immers dat het, omwille van de veiligheid (toegang tot gebouwen), weinig waarschijnlijk is dat alle uitbaters van gebouwen kunnen beslissen om de boventallige parkeerplaatsen ter beschikking te stellen van het publiek. Het is waarschijnlijker dat deze parkeerplaatsen voor andere functies zullen worden herbestemd (bijvoorbeeld archivering).

- Incoherentie « binnen » het plan zelf :
 Het opzet van dit plan bestaat erin om plaats te maken op de openbare weg om zo infrastructuren te creëren om het openbaar vervoersaanbod te verbeteren (eigen beddingen, ...) en om het gebruik van alternatieven voor het individueel voertuig aan te moedigen (comfortabelere voetpaden, meer fietspaden, parkings voor motoren, meer punten voor autodelen (Cambio) of meer taxi's, ...). Hiertoe wil het plan het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg verminderen en de rotatie op deze plaatsen vergroten zodat ze meer worden gebruikt. Welnu, **de Raad** meent dat men door de buurtbewoners de mogelijkheid te bieden om een vrijstellingskaart tegen een tarief van 5 €/jaar te verkrijgen die het hen toelaat om op bepaalde plaatsen van de openbare weg te parkeren, deze maar weinig ertoe worden aangezet om tot deze rotatiedoelstelling bij te dragen. Dit is des te waar wanneer de buurtbewoners geen enkele goedkopere alternatieve oplossing voor het parkeren buiten de openbare weg wordt geboden.

De Raad wenst dat alvorens dit plan wordt goedgekeurd, de eventuele andere incoherenties of dubbelzinnigheden worden vastgesteld en de noodzakelijke verbetering worden aangebracht.

1.4.3. Interregionale samenhang

De Raad meent dat er moet worden nagedacht op een grondgebied dat groter is dan dat van Brussel en in overleg met de actoren van de andere betrokken Gewesten, met name inzake de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met het openbaar vervoer vanuit één van de andere twee Gewesten, en inzake de terbeschikkingstelling van transit- en ontradingsparkings op plaatsen die optimaal zijn om de modale verschuiving te bevorderen.

1.5 Parkeeraanbod

1.5.1 Parkeren op en buiten de openbare weg

Het plan geeft aan dat « *Het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg gerationaliseerd en geleidelijk aan verminderd zal worden ten voordele van de voortgang van de actieve modi en het openbaar vervoer en ten gunste van de gezelligheid. Dit zal gebeuren volgens nog op te stellen modaliteiten. Er zal hierbij eveneens rekening gehouden worden met alternatieve oplossingen en met de specificiteiten van residentiële zones en bepaalde wijken* ». Ook wetende dat het BWLKE een mogelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg voorziet (zie hierboven), vraagt **de Raad** zich af welke alternatieve oplossingen er werden vastgesteld, welke begrotingen er werden voorzien om deze ten uitvoer te leggen en binnen welk tijdsbestek. **De Raad** dringt er nogmaals op aan om het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet te verminderen zonder dat er gelijktijdig alternatieve oplossingen worden ingesteld.

De Raad dringt erop aan dat er in de zones die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (zone C in de rand van het Gewest, met name nabij de Ring) voldoende parkeerzones blijven bestaan in de buurt van bedrijven en bedrijfszones waar niet of maar weinig dient betaald te worden of de parkeerschijf te worden geplaatst. Voor een goede economische ontwikkeling is het dan ook belangrijk dat bedrijven over de noodzakelijke parkings kunnen beschikken voor werknemers, klanten en leveranciers.

De Raad vraagt om te kunnen worden geraadpleegd over het globaal plan dat het Parkeeragentschap heeft opgemaakt, waarvan sprake op bladzijde 38.

1.5.2 Parkeren in ontradingsparkings en transitparkings

Het plan voorziet dat « *het parkeeraanbod verminderd moet worden om het gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsuren terug te dringen en de pendelaars er toe aan te zetten gebruik te maken van alternatieve mogelijkheden zoals openbaar vervoer en ontrading- en transitparkings, waarin zwaar werd geïnvesteerd* ». Welnu, volgens **de Raad** stemt het aanbod aan alternatieven dat de pendelaars wordt geboden niet meer overeen met de vraag. De beschikbare ontradingsparkings en transitparkings zijn verzadigd. Dientengevolge zijn nieuwe investeringen en nieuwe terreinen onontbeerlijk om nieuwe parkings aan te leggen en om het aantal parkeerplaatsen in de bestaande parkings aanzienlijk te vergroten.

Bovendien moet er volgens **de Raad** aan een aantal voorwaarden worden voldaan opdat de ontradings- en transitparkings ten volle hun uitwerking zouden hebben :

- adequate bewegwijzering en nauwkeurige informatie over de capaciteit ervan ;
- beveiliging van de parkings ;
- voldoende bereikbaarheid met het openbaar vervoer (aanbod en frequentie) ;

1.6 Evaluatie van het plan

De Raad stelt vast dat dit plan *de eerste fase is van een langetermijnaanpak met het oog op een duurzame mobiliteit*. Het plan kan om de vijf jaar worden vernieuwd. **De Raad** wenst te worden betrokken bij de volgende fasen van het parkeerplan, met name bij de evaluatie ervan.

1.7 Uitreiken van vrijstellingskaarten

De Raad meent dat er een groot aantal aanvragen tot vrijstelling zal worden ingediend. Hij dringt er dus op aan om voldoende middelen, zowel vanuit logistiek als vanuit menselijk oogpunt, te voorzien om een efficiënte behandeling van deze aanvragen te verzekeren, en dit binnen een redelijke termijn. In dit opzicht is het gebruik van moderne technologieën (bijvoorbeeld online aanvraag en betaling) opportuun.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 De gereguleerde zones

De Raad dringt erop aan dat controles noodzakelijk zijn om de geldende reglementering in de verschillende zones te doen naleven, zowel vanuit een administratief als een wettelijk oogpunt.

De Raad noteert dat hoewel de tarieven voor een periode van drie jaar lijken te zijn vastgesteld, het Gewestelijk parkeeragentschap de tarieven jaarlijks opnieuw kan evalueren.

2.1.1 Rode zone

De Raad neemt er akte van dat het opzet van deze zone erin bestaat om ervoor te zorgen dat de parkeerplaatsen die zich in zones met een sterke commerciële activiteit bevinden, zoveel mogelijk opeenvolgende bezoekers kunnen ontvangen.

Hij vindt dit opzet lovenswaardig. Niettemin benadrukt hij dat de handelaars die zich in een rode zone bevinden concurrentie zullen ondervinden van de grootwarenhuizen of handelscentra die hun klanten gratis parkeerplaatsen aanbieden.

2.2 De vrijstellingskaarten

2.2.1. De bewonerskaarten

De Raad meent dat de prijs die voor een bewonerskaart en voor de andere soorten vrijstellingskaarten moet worden betaald, niet evenredig is. Hij herhaalt zijn beschouwing volgens dewelke alle gebruikers tot het welslagen van dit gewestelijk parkeerplan moeten bijdragen.

Bovendien heeft **de Raad** vragen bij het ontradend effect van dit plan, gelet op het tarief dat voor de tweede bewonerskaarten is voorzien, evenals voor de andere bijkomende kaarten wanneer deze worden toegelaten. Volgens **de Raad** zou het tarief van de eerste vrijstellingskaart minstens de administratieve kosten ervan moeten dekken.

Voor verschillende van deze kaarten krijgen de gemeenten de mogelijkheid om de tarieven die het Gewest voorstelt, te verhogen. Dit zet de deur open voor exuberante tarieven (die nu al in sommige gemeenten van toepassing zijn). Bovendien brengt het de oorspronkelijke doelstelling van harmonisatie (ook van de tarieven) in gevaar. **De Raad** vraagt dat de gemeenten verplicht worden om de tarieven die het Gewest bepaalt toe te passen.

2.2.2. De standaard vrijstellingskaarten

Parkeerkaarten voor zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken

De Raad vindt dat de definitie van het dringend karakter van de medische hulp maar een kleine juridische basis heeft en dat anderzijds het toepassingsgebied voor deze vrijstellingskaart te beperkend is. Deze kaart moet toegankelijk kunnen zijn voor alle zorgverleners en niet alleen voorbehouden zijn voor zorgverleners die over een RIZIV-nummer beschikken. Men dient de zorgverleners die medische en paramedische hulp verstrekken, dierenartsen, ... in aanmerking te nemen. Dit moet het toelaten om een sociaal beleid te bevorderen en om rekening te houden met de vergrijzing.

De Raad, met uitzondering van de Kamer van de Middenstand, wenst dat de zorgverleners in alle zones, ook in de rode zone, van deze vrijstelling kunnen genieten. De toegang tot deze zone is gerechtvaardigd, daar het beleid erop gericht is om bewoners naar de handelszones aan te trekken (bewonen van de handelsverdiepingen). Bijgevolg moeten de zorgverleners deze personen kunnen bereiken.

De Kamer van de Middenstand is wat haar betreft van mening dat in het kader van een dynamiseringsbeleid voor de handelswijken, met name via een verhoging van de rotatiegraad, de toegang tot de rode zone voor deze vrijstellingskaarten tot één gratis uur moet worden beperkt.

De Raad wenst dat het bedrag van deze vrijstellingskaart naar beneden toe zou worden herzien, om zo een evenredigheid met de andere vrijstellingskaarten te bewaren. Bovendien moet de Regering volgens de Raad zich ervan bewust worden dat elke financiële tussenkomst in hoofde van een rondtrekkende werknemer zich *de facto* zal vertalen in een stijging van de prestatiekosten, hetzij in een stijging van de financieringsbehoeften.

De Raad meent dat de toegestane duur voor de prestaties meer dan één uur zou moeten bedragen.

2.2.3. De facultatieve vrijstellingskaarten

De Raad meent dat er geen logica is in het onderscheid tussen standaard en facultatieve vrijstellingskaarten. Sommige zijn geldig in één sector (gebied rond woning of vestigingsplaats), andere zijn geldig in het hele Gewest. De vermelde facultatieve vrijstellingskaarten kunnen best opgenomen worden in de lijst van standaard vrijstellingskaarten.

De Raad vindt dat het niet kan dat de gemeenten niet verplicht zijn om deze kaarten te voorzien. De vrijstellingskaarten voor bedrijven en zelfstandigen, tijdelijke werven, leurhandelaars, scholen en kinderdagverblijven en de interventiekaarten, moeten in elke gemeente kunnen afgeleverd worden.

Tijdelijke bewonerskaart

De Raad heeft vragen bij de keuze die men heeft gemaakt om een tarief van 3 €/dag of 21 €/week voor de tijdelijke bewonerskaarten vast te stellen. Hij is immers van oordeel dat deze prijs niet evenredig en zelfs overmatig is in vergelijking met een gewone bewonerskaart die 5 €/jaar kost. Bovendien zou de logica willen dat diegenen die niet over een persoonlijk voertuig beschikken, maar die er wel op nauwgezette tijdstippen gebruik van maken, een minder hoog tarief betalen en minder gesanctioneerd worden.

De Raad stelt tevens vast dat er geen enkel degressie van het tarief tussen de dagelijkse of wekelijkse formule bestaat. In dit opzicht benadrukt hij dat de weekkaart duurder is (7 x 3 €) dan de dagkaart, in zoverre er op zondag gratis kan worden geparkeerd.

Anderzijds heeft **de Raad** vragen bij het verdwijnen van de « gastenkaarten ».

Overige gebruikers

De Raad stelt vast dat « *dit type van vrijstellingskaarten op termijn [...] zal verdwijnen, behoudens de kaarten gekoppeld aan het bedrijfsvervoerplan of een ermee gelijkgesteld plan. Er werd bij wijze van overgangsfase een tijdelijke oplossing voor deze parkeerkaarten voorzien* ». **De Raad** heeft vragen bij de duur van deze overgangsfase. Hij meent dat indien deze kaarten naar beneden toe moeten worden herzien, dit moet gebeuren bij de eerste evaluatie van het plan die binnen vijf jaar is voorzien. **De Raad** herhaalt dat hij bij deze evaluatie wil betrokken worden.

- *Bedrijven en zelfstandigen*

De Raad vraagt om in de Franse versie de term « firmes » te vervangen door « entreprises », gezien deze laatste term verder in de tekst wordt gebruikt. Bovendien benadrukt hij dat verenigingen en instellingen eveneens in deze definitie zijn vervat.

De Raad is van mening dat de prijs voor deze kaarten te hoog en niet evenwichtig is, zeker in vergelijking met de tarieven voor andere gebruikers en rekening houdend met het feit dat bepaalde bedrijven geen alternatieven voor hun werknemers kunnen voorzien (zie hierboven).

Daarom vraagt **de Raad** dat de prijs van de vrijstellingskaart zou kunnen worden aangepast in functie van de bereikbaarheid van de zone (zoals de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening deze heeft gedefinieerd, zie Titel VIII) en redelijk zou kunnen blijven, opdat deze niet aan de werknemers of de klanten van het bedrijf zou worden doorgerekend.

De Raad vraagt dat deze kaart gemakkelijk en zonder bijkomende kosten zou kunnen worden uitgebreid naar meerdere sectoren (niet beperkt tot de zone rond de vestigingsplaats van het bedrijf, maar bijvoorbeeld zou dezelfde kaart kunnen geldig zijn voor een bedrijf en zijn vestigingen op het gewestelijk grondgebied).

De Raad stelt vast dat de aanvraag voor deze vrijstellingskaarten zal moeten « *vergezeld zijn van een goedgekeurd bedrijfsvervoerplan of een ermee gelijkgesteld plan* ». **De Raad** wenst dat het begrip « goedgekeurd ermee gelijkgesteld plan » zou worden verduidelijkt en dat het zou verwijzen naar een « minder zware » versie van het bedrijfsvervoersplan voor deze die er niet aan zijn onderworpen. Op deze wijze zal de opmaak van een bedrijfsvervoersplan of ermee gelijkgesteld plan niet meer afhankelijk zijn van enkel en alleen het criterium « aantal tewerkgestelde personen », in zoverre deze verplichting betrekking zal hebben op elk bedrijf of elke zelfstandige die dergelijke vrijstellingskaarten wil verkrijgen.

De Raad staat positief tegenover de invoering (en de harmonisatie) van dergelijke kaarten voor bepaalde gebruikers, en zelfs voor de bedrijven. Omdat ze ertoe gedwongen wordt om een bedrijfsvervoersplan of een « goedgekeurd ermee gelijkgesteld plan » op te maken, denkt het bedrijf immers ook na over andere vervoersmiddelen en alternatieve oplossingen.

Bovendien meent **de Raad** dat de opmaak van een bedrijfsvervoersplan of van een goedgekeurd ermee gelijkgesteld plan aantoont dat er binnen het bedrijf over mobiliteit wordt nagedacht. Bijgevolg vraagt **de Raad** om de prijs te verlagen van de vrijstellingskaarten die het plan voor deze

bedrijven heeft voorzien. In dit opzicht herhaalt hij dat het oorspronkelijk voorstel van de Regering erin bestond om de prijs voor elk van de eerste 5 kaarten vast te stellen op 75 € en op 150 € voor de volgende kaarten.

- *Leurhandelaars*

De Raad vraagt om dit deel over de leurhandelaars te herzien. Leurhandelaars zijn immers principieel handelaars die zich verplaatsen. Het zou dus logischer zijn dat deze kunnen beschikken over een vrijstellingskaart die geldig is voor het grondgebied van het hele Gewest en niet alleen voor een bepaalde sector.

- *Tijdelijke werven*

De Raad stelt vast dat deze mogelijke vrijstelling bedoeld is om te verdwijnen in zoverre deze bij de categorie « *facultatieve vrijstellingskaarten - overige gebruikers* » wordt ondergebracht. Welnu, er zullen altijd werfvoertuigen nodig zijn. Zoals voorheen gevraagd, dringt **de Raad** erop aan om deze mogelijke vrijstelling te verplaatsen naar de categorie « *overige standaard vrijstellingskaarten* », die geen tijdelijk karakter heeft.

De Raad stelt vast dat er maar één enkele kaart voor voertuigen van meer dan 3,5 ton zal worden uitgereikt. Welnu, op het terrein vereist het goede verloop van bouwplaatsen vaak de aanwezigheid van meerdere bestelwagens van meer dan 3,5 ton. Bijgevolg stelt hij voor om de limiet te verhogen, hetzij om deze bestelwagens vrij te stellen. Niettemin geeft **de Raad** aan dat er automatisch aan deze vraag zal worden voldaan, indien deze categorie van vrijstelling in de categorie « *overige standaard vrijstellingskaarten* » wordt ondergebracht.

Tot slot stelt **de Raad** voor om het tarief van deze kaart te herzien, opdat deze geen al te grote impact zou hebben op het concurrentievermogen van de Brusselse bedrijven die werkzaam zijn in de sector van het bouwwezen. Hij stelt een tarief van 25 €/15 dagen voor.

- *Onderwijsinstellingen*

De Raad is van oordeel dat het tarief dat momenteel voor deze kaart is voorzien de maximumprijs moet zijn. In zoverre het tarief van de vrijstellingskaarten voor de bedrijven naar beneden toe zou worden herzien en onder de grens van 130 €/jaar zou duiken, zou men de prijs van de vrijstellingskaarten voor « *onderwijsinstellingen* » dan ook op deze voor bedrijven en zelfstandigen moeten aansluiten.

« *Interventiekaart* »

De Raad stelt vast dat alle gemeenten een dergelijke kaart moeten voorzien. Hij steunt dit streven naar een intergemeentelijke harmonisatie. Niettemin stelt hij voor om deze mogelijke vrijstelling in de categorie « *overige standaard vrijstellingskaarten* » onder te brengen, opdat deze kaarten eerder door het Gewestelijk parkeeragentschap zouden worden uitgereikt. Tevens vraagt hij om de prijs ervan op de prijs van de kaarten voor zorgverleners te baseren.

Bovendien benadrukt **de Raad** dat men dankzij deze nieuwe klassering zal kunnen waarborgen dat de perimeter van de vrijstelling met het hele grondgebied van het Gewest zal overeenstemmen.

Anderzijds benadrukt **de Raad** dat door deze kaart in de categorie « *facultatieve vrijstelling* » onder te brengen, het gebruik ervan tot de residentiële sectoren zal worden beperkt. Bijgevolg heeft hij vragen bij de parkeermodaliteiten voor de « *interventies* » buiten dergelijke zones (bijv. : interventie in een rode zone).

De Raad vindt dat de interventiekaart veel te duur is. Zelfstandigen en bedrijven die omwille van beroepsredenen deze kaart wensen, moeten via een eenvoudige procedure deze behoefte kunnen aantonen. De maximale duur (2 uur) moet ook afhankelijk kunnen worden gesteld van de beroepsactiviteit waarvoor deze kaart kan aangevraagd worden. Ook de geldigheidsduur (1 maand) moet langer kunnen en automatisch hernieuwbaar.

Tot slot stelt de Raad vast dat deze kaart enkel zal kunnen worden uitgereikt « aan een persoon woonachtig in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », maar dat het Gewest voor bepaalde categorieën van gebruikers van deze vereiste zal kunnen afwijken. Interventiekaarten dienen afgeleverd te worden aan alle bedrijven die in het Gewest opereren (en niet alleen aan bedrijven of personen die in het Gewest zijn gevestigd of gedomicilieerd). De Raad vraagt dan ook om deze alinea als volgt te wijzigen : « Een interventiekaart kan afgeleverd worden aan een bedrijf die opdrachten uitvoert in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

2.3 Parkeren van taxi's

De Raad neemt er akte van dat dit plan van oordeel is dat de taxiactiviteit « moet worden aangemoedigd [gezien deze] binnen het stedelijk mobiliteitsbeleid een oplossing voor occasionele ritten per auto is : [de taxi] vervolledigt op die manier het mobiliteitsaanbod van alternatieven voor de personenwagen. Samen met de verplaatsingen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer en andere flexibele diensten (zoals de gedeelde voertuigen of het huren van voertuigen), heeft [de taxi] tot taak :

- bij te dragen aan de vermindering van de frequentie van het wagengebruik ;
- en te participeren aan de vermindering van het aantal privévoertuigen ».

Om de rol van deze sector in het stedelijk mobiliteitsbeleid te waarborgen, meent de Raad dat men erop moet toezien dat de middelen worden verstrekt die het toelaten dat de voor taxi's voorbehouden parkeerplaatsen worden nageleefd. In dit opzicht stelt hij voor om zich te laten leiden door de oplossing die het plan heeft voorzien om ervoor te zorgen dat de voor leveringen voorbehouden zones worden nageleefd (zie hierna).

2.4 Leveringen

De Raad neemt met genoegen akte van de oplossing die men heeft gevonden om ervoor te zorgen dat de leveringszones beter worden nageleefd (invoering van één forfaitair tarief van 100 € per halve dag, zodat het parkeren hier ontraden wordt en de plaats zo veel mogelijk vrij blijft voor leveringen). Hij dringt erop aan om een effectieve controle van deze zones te organiseren.

2.5 Parkeren van vrachtwagens

De Raad verheugt zich erover dat deze problematiek eindelijk in aanmerking wordt genomen. Niettemin vraagt hij zich af hoe de gemeenten ertoe zullen worden aangezet om bij te dragen tot de doelstelling die erin bestaat om 18 % van het aantal strekkende kilometer wegennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens op hun grondgebied, voor het parkeren van vrachtwagens voor te behouden. In dit opzicht benadrukt hij dat sommige gemeenten het hoofd zullen moeten bieden aan een fysieke onmogelijkheid om deze maatregel ten uitvoer te leggen. Deze gemeenten zouden bijgevolg moeten worden bevoorrad dankzij het stelsel « Last mile logistics zero carbon urban freight delivery » dat in het strategisch plan voor het goederenvervoer is voorzien.

2.6 Parkeren buiten de openbare weg

De Raad herhaalt zijn beschouwing over de noodzakelijke samenhang die moet worden gevonden tussen de maatregelen die in dit plan zijn voorzien en deze die in het BWLKE zijn voorzien (zie advies dat de Raad op 27 februari 2012 over het BWLKE, A-2012-008-ESR, heeft geformuleerd).

De Raad stelt vast dat het plan voorziet dat de installaties waar elektrische wagens kunnen opladen, bij voorkeur buiten de openbare weg worden ingericht. Anderzijds verwijst het plan niet naar de Europese doelstelling die voor België de aanwezigheid van 21.000 openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen tegen 2020 oplegt⁶.

De maatregelen ten gunste van de bewoners (bijvoorbeeld voorkeurtarief in openbare parkings, bijkomende parkings enkel voor bewoners, ...) zijn van groot belang om de betalende parkeerplaatsen op de openbare weg (voor de niet-bewoners) ter beschikking te stellen. Alleen zijn er nog geen concrete afspraken en garanties. **De Raad** vraagt dat de invoering van het systeem van vrijstellingskaarten e.d. parallel verloopt met de afspraken hierrond.

2.7 De gemeentelijke parkeeractieplannen

De Raad herhaalt zijn beschouwing over de noodzakelijke intergemeentelijke samenhang op het vlak van mobiliteit in het algemeen en op het vlak van parkeerbeleid in het bijzonder. Hiertoe dringt **de Raad** nogmaals aan op de rol van het Gewestelijk parkeeragentschap bij de coördinatie van de gemeentelijke parkeeractieplannen.

2.8 Harmonisatie van de onmiddellijke omgeving van de parkeerplaatsen

De Raad vindt het van belang om het parkeerbeleid te harmoniseren, maar vindt ook dat er moet worden nagedacht over een harmonisatie van de onmiddellijke omgeving, van de ruimten omheen deze parkeerplaatsen binnen de gemeente zelf en tussen de gemeenten onderling. Deze ruimten moeten met name worden uitgedacht rekening houdend met personen met een beperkte mobiliteit.

*
* * *

⁶ Proposal for a Directive of the European parliament and of the council on the deployment of alternative fuels infrastructure - annex II.

