



**RAAD VOOR HET LEEFMILIEU
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

ADVIES

**Voorontwerp van ordonnantie houdende
organisatie van het parkeerbeleid en
herdefiniëring van de opdrachten en
beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Aanvrager

Minister Elke Van den Brandt

Aanvraag ontvangen op

20 januari 2021

Advies uitgebracht door de Raad voor
het Leefmilieu van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest op

5 maart 2021

RLBHG

Bischoffsheimlaan 26 - 1000 Brussel

Tel: 02 205 68 68 - info@rlbhg.brussels - www.rlbhg.brussels

Preambule

Het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt een beslissende hefboom op het vlak van mobiliteitsbeheer. De voorwaarden en modaliteiten van het parkeeraanbod zijn rechtstreeks van invloed op het gedrag van de bewoners en weggebruikers van het Gewest. Het parkeerbeleid is :

- een hefboom voor actie inzake mobiliteitskeuzes ;
- een middel om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen;
- een schakel in de intermodale vervoersketen;
- een dienst die aan de gebruikers van het Gewest wordt verleend.

Het aldus voorgestelde parkeerbeleid maakt het mogelijk om de Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (2019-2024) toe te passen teneinde tot een proactief, dynamisch en optimaal beheer van het parkeren te komen, met name door :

- de voetafdruk van het parkeren op de openbare ruimte te verkleinen door de overstap naar parkeren buiten de openbare weg aan te moedigen;
- de uniformiteit van tarieven en vrijstellingskaarten, evenals een betere reglementering van de parkeerplaatsen op de openbare weg te blijven bevorderen, rekening houdend met de plaatselijke context;
- maximaal twee bewonerskaarten per huishouden te voorzien;
- het opnieuw definiëren van de opdrachten en de beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap.

De ordonnantie van 22 januari 2009 betreffende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de structuur vastgelegd voor de planning van acties en de uitvoering ervan op gewestelijk niveau, met name via het GPBP (Gewestelijk Parkeerbeleidsplan), maar ook op gemeentelijk niveau, in overeenstemming met de gewestelijke doelstellingen en o.a. via het GPAP (Gemeentelijk Parkeeractieplan). Deze ordonnantie creëert en organiseert de opdrachten en de werking van het parkeeragentschap, Parking.Brussels (PB). De ordonnantie wordt met name aangevuld met het besluit van 18 juli 2013 betreffende het regelgevende gedeelte en het gedeelte "zones en kaarten" inzake tarieven en vrijstellingen. Er wordt nog gewerkt aan een besluit inzake vergunningen voor "openbaar parkeren".

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad steunt de nieuwe parkeerordonnantie omdat deze beter aansluit bij de huidige behoeften en zich inschrijft in het mobiliteitsplan Good Move. De parkeerproblematiek is een grote uitdaging voor het Brussels Gewest, waar naar verluidt een derde van de voertuigen in het verkeer op zoek is naar een parkeerplaats. Hij is ingenomen met de doelstelling van een dynamisch en proactief parkeerbeleid dat erop gericht is, de parkeerdruk op de openbare ruimte te verminderen. Zo moet ook het beleid inzake tarieven, termijnen, zones en vrijstellingskaarten in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden geüniformiseerd.

De Raad beklemtoont dat het parkeerbeleid een doeltreffend instrument is om de autodruk te verminderen. De aanwezigheid van een parkeerterrein op de plaats van bestemming is een bekende aantrekkingsfactor voor het autoverkeer. Burgers blijven geneigd de auto te gebruiken als zij gemakkelijk dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Het aanbieden van parkeerplaatsen als een dienstverlening moet dus ook in die zin worden beoordeeld. Hoewel deze dienst noodzakelijk is voor bepaalde beroepen, mag hij niet tot gevolg hebben dat particuliere burgers worden aangemoedigd om hun auto te gebruiken. De bevordering van het off-street parkeren ten opzichte van het on-street parkeren moet dus in eerste instantie worden bereikt door een compensatie van de plaatsen die van de openbare weg worden gehaald (zoals door de Regering is voorzien). Naast deze compensatie moet het ook gaan om een optimaal gebruik van het bestaande parkeeraanbod buiten de openbare weg.

De voor het reglementair luik van het GPPB voorziene doelstellingen zijn het aantal toelaatbare parkeerplaatsen en het aantal parkeerplaatsen voor elke zone. Deze concepten zouden misschien beter kunnen worden uitgelegd, met name de schaal waarop deze moeten worden bepaald. Er zou een globale parkeerstrategie op de schaal van de wijk moeten worden uitgewerkt. Deze moet alle soorten van parkeren en andere mobiliteitsmaatregelen omvatten. Dankzij de gegevens van het Parkeeragentschap zou het GPPB tevens een doelstelling inzake aantal parkeerplaatsen moeten vastleggen die tussen parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg zijn verdeeld.

Het onderscheid van de doelstellingen en maatregelen tussen residentieel parkeren en parkeren met een bestemming zou in de ordonnantie beter moeten worden opgesteld en zou ook aan de ordonnantie meer structuur moeten geven. Het eerste is een hefboom wat betreft het bezit van voertuigen en heeft enkel betrekking op de Brusselaars. Het tweede heeft vooral betrekking op het autogebruik en betreft elke autobestuurder in Brussel. Het voorontwerp wil het parkeren op de openbare weg minder aantrekkelijk maken dan het parkeren buiten de openbare weg. Volgens **de Raad** lijken de tarieven op de weg en de tarieven buiten de weg inderdaad een cruciaal element om openbare ruimte in de stad vrij te maken, met name in de wijken van bestemming.

De Raad wijst erop dat het belangrijk is om te waken over de overeenstemming met de andere planningsinstrumenten : GPDO, GBP, de RPA en de GSV-zones en voor de handelszaken, de verenigbaarheid met de GewOp en de BBP die onlangs werden goedgekeurd. Volgens **de Raad** komt het er dus op aan dat de Regering het stedenbouwkundig beleid en het mobiliteitsbeleid op elkaar afstemt in een coherente visie op parkeren, die geen moeilijkheden oplevert voor de bedrijven maar tegelijk de ruimte voor de auto beperkt, zodat meer openbare ruimte aan de stad en haar inwoners kan worden toegewezen. Met het oog hierop pleit **de Raad** voor berekende streefcijfers voor het parkeren buiten de openbare weg.

De Raad plaatst vraagtekens bij het idee om openbare parkeergarages vrij te stellen van de milieubelasting als compensatie voor buitensporig hoge exploitatiekosten. Niettegenstaande de noodzaak voor sommige beroepen om over een parkeerplaats op straat te beschikken, is het van belang om andere categorieën van automobilisten naar parkeergelegenheid buiten de openbare weg te leiden. Een eenvoudige verlaging van de exploitatiekosten om de prijs van het parkeren buiten de openbare weg aantrekkelijker te maken voor de burgers zal wellicht niet volstaan om een einde te maken aan de concurrentie tussen parkeren op en buiten de openbare weg. Het kan ook leiden tot een "neerwaartse beweging" en tot een absolute toename van de aantrekkelijkheid van het binnenparkeren.

In het algemeen moet een evenwicht worden gevonden tussen de prijzen voor parkeren op en buiten de openbare weg teneinde mensen aan te moedigen om van de ene naar de andere parkeergelegenheid over te stappen. Evenzo verschilt het parkeeraanbod buiten de openbare weg sterk van gemeente tot gemeente en is het niet altijd toereikend.

Bovendien stelt **perspective.brussels** voor om de doelstelling van een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg per wijk op expliciete wijze te koppelen aan de doelstelling voor een vermindering van het aantal parkeerplaatsen en dat van het parkeren buiten de openbare weg. De projecten voor de ontwikkeling van een nieuw parkeeraanbod buiten de openbare weg zouden systematisch moeten worden gekoppeld aan een visie voor de herinrichting van het wegennet en voor de herbestemming van openbare ruimten. De overdracht van het parkeren buiten de openbare weg moet zo veel mogelijk gebruik maken van de bestaande infrastructuur teneinde de inrichting van nieuwe parkings te beperken die nog tot een grotere impermeabilisering van de bodem buiten het wegennet zou leiden. De straten ledigen zonder de woonkernen of de ondergrond te vullen, geeft plaats aan en versterkt de leefbaarheid van het groene netwerk, de stedelijke micrologistiek, de mobility points, de kwaliteitsvolle dichtheid, en maakt het openbaar netwerk des te concurrentiëler. Men vindt het nuttig om in een eerste fase inventarissen per wijk op te stellen. Deze moeten wijzen op het ondergebruikte bestaande parkeeraanbod om nu reeds herinrichtingen van wegen (definitief of d.m.v. tijdelijke bezetting) ten gunste van de actieve wijzen te kunnen overwegen zonder noodzakelijkerwijs een nieuwe parkeeraanbod buiten de openbare weg te creëren. De bepalingen ten gunste van deze herkwalificering van de parkeerruimten tot kwaliteitsvolle openbare ruimten komt niet uitdrukkelijk in de ordonnantie voor.

1.1 Alternatieven

De Raad herinnert eraan dat de prijs van een fietspas drie keer zo hoog is als die van een bewonerskaart. We mogen ook niet vergeten dat meer dan 6 000 Brusselaars wachten op een plaats in een fietsbox en dat het aantal fietsdiefstallen in Brussel voortdurend toeneemt, waardoor de zo gewenste modal shift ontmoedigd dreigt te worden. Het gebrek aan echte alternatieven op dit gebied kan alleen maar worden vastgesteld.

1.2 Concertatie

De Raad merkt op dat de organisatie en de samenstelling van het overlegorgaan waarin alle bij het parkeerbeleid betrokken actoren (op en buiten de openbare weg) vertegenwoordigd zijn, niet in het voorontwerp van ordonnantie terug te vinden zijn. De oprichting van deze instantie is evenwel gepland door Good Move en moet met name Leefmilieu Brussel en urban.brussels bijstaan in hun taken wat betreft het afleveren van vergunningen en het beoordelen van de relevantie van de aanleg van een parking door de aanvrager, en de evaluatie van de afmetingen ervan. Meer duidelijkheid over dit onderwerp is dan ook wenselijk, en het is van cruciaal belang dat de sociale partners hierbij worden betrokken.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Grijs gebied

De Raad steunt het concept van de grijze zones als instrument om de parkeervraag te sturen. Om de aantrekkelijkheid van het wegaanbod te verminderen, lijken de instrumenten prijsstelling, dienstregelingen en vermindering van het aantal beschikbare plaatsen doeltreffend te zijn. Het zou interessant zijn om de mutualisering van het aanbod buiten de openbare weg nauwer aan een gelijkwaardige vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg te koppelen. **De Raad** vestigt er evenwel de aandacht op dat de verwezenlijking van de grijze gebieden niet ver genoeg staat.

2.2 Vrijstellingskaarten en beperking van de bewonerskaarten

De Raad steunt de doelstelling van maximaal 2 vrijstellingskaarten per gezin, zoals vastgesteld in de ordonnantie, en schaarft zich achter de mogelijkheid die aan de Regering wordt geboden om in te grijpen wat betreft de modaliteiten en de prijsstelling van de kaarten, teneinde te grote verschillen tussen de gemeenten te voorkomen. Wat de afgifte van en de controle op de vrijstellingskaarten betreft, is het niet duidelijk of een gemeente haar bevoegdheden kan overdragen aan het gewestelijk Parkeeragentschap, zoals dit het geval is voor de andere controle- en inningsbevoegdheden (zie artikel 42 §2). In het algemeen moet er een billijk evenwicht in de prijzen zijn om de bewoners van het Gewest te behouden.

De Raad vraagt zich af of de bestaande beroepskaarten in gemeenten die geen gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) hebben ingediend, waarmee mensen die buiten deze gemeenten wonen, er kunnen parkeren, gehandhaafd zullen blijven. Deze kaarten zijn in feite vergelijkbaar met de vrijstellingskaarten in de gemeenten met een GPAP, waarmee men in de buurt, op het grondgebied van een andere gemeente kan parkeren (zie tevens hieronder het verband met de economische activiteit).

2.3 Gemeentelijke parkeerplannen

Een van de doelstellingen van deze ordonnantie is de vermindering van de planningslast voor de gemeenten. Momenteel is het merendeel van de Brusselse gemeenten niet in staat om een parkeerbeleidsplan op te stellen dat aan de eisen voldoet. **De Raad** neemt er nota van dat het Gewest dan ook de last van de gemeenten wil verlichten, zonder evenwel aan de verdeling van de gemeentelijke en gewestelijke bevoegdheden op dit gebied te raken. **De Raad** hoopt dat deze werkwijze doeltreffend zal zijn en dringt er derhalve op aan dat het gemeentelijk beleid wordt afgestemd op de doelstellingen van het plan Good Move, zoals in de ordonnantie wordt aangegeven. Dit punt moet worden geconcretiseerd in de artikelen betreffende de evaluatie en de inhoud van het gemeentelijk parkeerbeleidsplan (zie hieronder, "Artikelsgewijze beschouwingen").

De Raad neemt er tevens nota van dat de Regering van plan is om een einde te maken aan de verplichting voor de gemeenten om een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) op te stellen, en tegelijk het sanctiemechanisme voor deze gemeenten wil versterken, zonder concrete begeleidingsmaatregelen te voorzien die de gemeenten zouden helpen om de gewestelijke bepalingen na te komen. De Regering vraagt nochtans aan de gemeenten om hun parkeerbeleid om

de twee jaar te evalueren, op basis van een analyse van de gemeentelijke verordeningen inzake parkeergelden en bijgewerkte cijfers :

- van het parkeeraanbod, gedetailleerd per type en categorie ;
- van de parkeervraag per straatvak op verschillende representatieve tijdstippen van de dag;
- van rotaties gemeten in sleutelgebieden van het gemeentelijk grondgebied.

Het is echter moeilijk te begrijpen waarom dit aan de gemeenten moet worden opgelegd, terwijl bekend is dat de gemeenten reeds voordien het Agentschap niet inlichtten over de geschrapte parkeerplaatsen.

De Raad stelt daarom voor om een denkproces te wijden aan de opname van een parkeerbeleid in de gemeentelijke mobiliteitsplannen (met een mobiliteitsluik, een verkeersveiligheidscomponent en een parkeerluik).

2.4 Gemeentelijk niveau en subsidiariteitsbeginsel

De Raad beklemtoont dat uniformiteit en een gecoördineerd optreden weliswaar moeten worden toegejuicht, maar dat niettemin rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van elke gemeente, met name wat betreft de harmonisatie van de gemeentelijke parkeerreglementen zoals bedoeld in artikel 3, lid 4, of nog, wat betreft de noodzaak om passende steun te verlenen aan gemeenten die het gewestelijk Parkeerbeleidsplan niet uitvoeren en verzocht worden maatregelen te nemen om een einde te maken aan hun tekortkomingen (artikel 19). In het algemeen streeft het Gewest naar samenhang en samenwerking tussen de gemeenten door optimaal gebruik te maken van hun kennis van het grondgebied en door het subsidiariteitsbeginsel te eerbiedigen.

Meer in het bijzonder vestigt **de Raad** de aandacht op het feit dat sommige bepalingen (met name de artikelen 18 en 19, die aan het Gewest de bevoegdheid toekennen om het gemeentelijk optreden op het gebied van parkeren te controleren, te superviseren en te vervangen) van het voorontwerp van ordonnantie de actieradius van de gemeenten op losse schroeven kunnen zetten. Bovendien geeft het voorontwerp slechts een gedeeltelijke lezing van het gewestelijk parkeerbeleid, aangezien de fundamentele elementen (tarieven, zones, enz.) van dit beleid in uitvoeringsbesluiten zullen moeten worden vastgelegd. Het is derhalve niet mogelijk, met name voor de gemeenten, om met volledige kennis van zaken een advies over dit voorontwerp uit te brengen.

Het is bijvoorbeeld verwonderlijk om vast te stellen dat in artikel 40 van het voorontwerp van ordonnantie, dat de tarieven van de parkeergelden in de verschillende verboden zones regelt, verschillende tarieven zijn opgenomen, terwijl in artikel 10, dat betrekking heeft op de vrijstellingskaarten (parkeerkaarten), geen prijsverschillen zijn opgenomen.

Bovendien wordt in beide gevallen de vaststelling van de prijs overgelaten aan het oordeel van de gewestregering, zonder dat de gemeenten daarbij worden betrokken. Nochtans zouden deze wellicht beter in staat zijn om rekening te houden met plaatselijke bijzonderheden.

2.5 Verband tussen parkeren en economische activiteit

De Raad merkt op dat er niet lijkt te zijn nagedacht over het verband tussen parkeren en economische activiteit, noch over het beleid dat is afgestemd op de nabijheid van een handelsader of een winkelcentrum. Het parkeerbeleid moet rekening houden met de economische aantrekkelijkheid

van Brussel, het centrum en de handelskernen. **De Raad** stelt derhalve voor om de volgende punten in overweging te nemen :

- het tarief aan het einde van de dag/in het begin van de avond zodanig aanpassen dat zowel Brusselaars als niet-Brusselaars met de auto naar de horecagelegenheden en culturele instellingen kunnen rijden, met name in gebieden die slecht worden bediend door het openbaar vervoer.
- handhaven van de mogelijkheid tot gratis 15 min/30 min parkeren, wat een zekere rotatie mogelijk maakt. Artikel 39 bepaalt dat de Regering kan besluiten om gratis parkeren voor maximaal 15 minuten toe te staan. Heeft de gemeente nog de mogelijkheid om deze periode uit te breiden tot 30 of 60 minuten ? Deze mogelijkheid moet worden gehandhaafd, mits bijzondere of uitzonderlijke omstandigheden kunnen worden aangetoond.
- behoud van de gemeentelijke autonomie inzake dienstregelingen (zie artikel 9).

Met name voor bedrijfsvoertuigen zouden de volgende punten moeten worden onderzocht :

- Behoud van de mogelijkheid voor de beroepen voor wie het voertuig een werkinstrument is of bevat (limitatieve lijst van beroepen bepaald door Parking.Brussels) om gebruik te kunnen maken van een kaart waarmee zij in alle 19 Brusselse gemeenten kunnen parkeren.
- Beroepen, die in het bezit zijn van een vrijstellingskaart de mogelijkheid bieden (cf. artikel 12) om op dezelfde basis als andere functies van gereserveerde plaatsen gebruik te maken en/of eventueel toegang te krijgen tot deze plaatsen op gedeelde basis met deze andere functies.
- Garanderen dat gemeenten het gebruik van Osiris niet kunnen opleggen wanneer het louter gaat om het parkeren van voertuigen in de nabijheid van een werf. Het bedrijf moet kunnen kiezen of het het voertuig op de werf moet parkeren of het gewoon toestemming wil geven om op de weg te parkeren naargelang van de verplaatsingsbehoeften van de werf of van de timing van de parkeerbehoeften.
- Toegankelijke vrijstellingskaarten voor bedrijven creëren waarvan de werknemers zich buiten de uren van het openbaar vervoer ('s nachts en/of in de vroege uren) moeten verplaatsen. Deze bedrijven (bewaking, enz.), overheidsdiensten (Net Brussel, DBDMH, enz.) en social-profitberoepen (nachtelijk sociaal werk, verplegers, enz.) beschikken niet altijd over een bedrijfsparking en de parkeerprijs kan voor de werknemers, gezien hun tijdsbeperkingen, geen stimulans vormen om tot een modal shift over te gaan.

2.6 Compensatie 2013

De Raad merkt op dat het voorontwerp van ordonnantie geen melding maakt van de compensatie waarin is voorzien in geval van de schrapping van parkeerplaatsen. Een slim compensatiemechanisme, gebaseerd op het karakter van de betrokken wijk, de beschikbare parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg, het aantal in de gemeente uitgereikte vrijstellingskaarten, het aantal openbare parkeerplaatsen in de omgeving en de commerciële en/of economische functies van de betrokken wijk, is nochtans een essentieel element om ervoor te zorgen dat de afschaffing van het parkeren op de openbare weg niet discriminerend is en geen nadelige gevolgen heeft voor de economische activiteit.

2.7 Kadaster en gebruikte gegevens

De Raad wenst te benadrukken dat het aantal parkeerplaatsen nog altijd deels gebaseerd is op gegevens van 2014. De gemeenten delen niet systematisch aan het Agentschap mee hoeveel plaatsen er worden geschraapt, en de Regering (vorige en huidige legislatuur) heeft binnen een tijdspanne van enkele maanden cijfers bekendgemaakt die enkele duizenden plaatsen van elkaar verschiden. Het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg is hoe dan ook sterk gedaald tussen 2014 en 2020 en deze werden niet systematisch gecompenseerd.

Op dezelfde manier stemmen ook andere gebruikte gegevens niet met de werkelijkheid overeen :

- het Brussels Gewest telt momenteel 583.993 ingeschreven voertuigen, lichte vracht inbegrepen (en niet 530.000).
- hieraan dienen nog 36.256 motorfietsen te worden toegevoegd die eveneens een parkeerplaats nodig hebben.

Dit komt neer op een totaal van 620.249 voertuigen.

Zoals hierboven vermeld, merkt **de Raad** op dat het plan Good Move geen streefcijfer bevat voor het aantal plaatsen buiten de openbare weg tegen 2030, wat veel minder ambitieus lijkt dan de streefcijfers voor de afschaffing van plaatsen die dan wel weer goed bepaald zijn, ondanks het gebrek aan een objectivering van de huidige situatie. Een geactualiseerd kadaster van het aantal parkeerplaatsen is noodzakelijk om een doeltreffend beleid te kunnen voeren.

3. Artikelsgewijze beschouwingen

Artikel 3

De Raad stelt voor om de tweede paragraaf van dit artikel te herformuleren want hij meent dat het parkeren geen doel op zich mag zijn en dat het niet enkel tot het mobiliteitsbeleid bijdraagt.

Artikel 4

De Raad stelt voor dat het gedeelte “een gezamenlijke toepassing van de geldende bepalingen inzake ruimtelijke ordening en de openbare ruimte” beter moet worden uitgelegd door te waken over de naleving van het BWLKE en de aanpassing ervan.

Artikel 6

De Raad wijst erop dat het verschil tussen "parkeren" en "leveringsvereisten" niet duidelijk is gedefinieerd (met betrekking tot het vervoer van goederen, de schoolpendeldiensten en tot de bedrijven). Toegang en parkeren moeten worden vergemakkelijkt voor het vervoer van goederen, per fietscargo bijvoorbeeld.

Artikels 5 tot 7

De Raad stelt voor om erover te waken dat de noden van het goederenvervoer geen alibi zijn om de laatste kilometer niet te demotoriseren.

Artikel 9

De Raad stelt voor, met uitzondering van de representatieve middenstandsorganisatie, om "van maandag tot en met zaterdag" te vermelden, en "met uitzondering van zon- en feestdagen" te vervangen door "de Regering heeft de mogelijkheid om zondagen en wettelijke feestdagen vrij te stellen".

Steeds meer gemeenten verlengen de parkeertijd om de doorstroming te reguleren (tot 20-21 uur). De standaardtijden van 9 tot 18 uur stemmen niet meer noodzakelijkerwijs met de werkelijkheid overeen. Daarom moet een juist evenwicht worden gevonden tussen economische aantrekkelijkheid en de mogelijkheid voor de gemeenten om de uurregelingen uit te breiden teneinde op lokale problemen in te spelen. Indien de ordonnantie de standaardtijden handhaaft, welnu dan moet zij nauwkeuriger de voorwaarden bepalen die afwijkingen van de regel mogelijk maken, in functie van lokale bijzonderheden.

Artikel 10

Het voorontwerp voorziet e mogelijkheid om de parkeertarieven te moduleren. **De Raad** plaatst vraagtekens bij de preferentiële tarieven die aan bepaalde voertuigen worden aangeboden op basis van hun technische specificaties. Dit houdt niet noodzakelijkerwijs verband met het parkeren. Er bestaan reeds andere maatregelen (de LEZ en de BIV) om het gebruik en de aankoop van bepaalde soorten voertuigen te stoppen of te ontmoedigen.

De ordonnantie houdt geen rekening met het gebruik van de *scancar*, dat zich nochtans lijkt te ontwikkelen. **De Raad** onderstreept dat het van belang is om rekening te houden met de moeilijkheden bij het controleren van vrijstellingen voor bedrijven en personen met een beperkte mobiliteit via de *scancar*. De administratieve formaliteiten voor het rechtzetten van fouten zijn zeer zwaar, en er bestaan nieuwe oplossingen die hiervoor in aanmerking komen : de elektronische kaart, de betaling met de identiteitskaart, de identificatie via de parkeermeter, het gebruik van een applicatie, enz.

Artikel 12

De Raad stelt voor om parkeergelegenheid te voorzien voor de nieuwe mobiliteitsoperatoren (Lime, Billy Bikes, enz.). Het is opvallend dat de reservatie van parkeerplaatsen voor de parkeerservice van bepaalde horecazaken wordt voorzien. Het lijkt gepast om deze reservatie aan de hotels voor te behouden.

Artikel 14

De Raad onderstreept het streven naar administratieve vereenvoudiging ten behoeve van de burger die zijn klachten en opmerkingen overeenkomstig artikel 14 "na het openbaar onderzoek via elektronische weg" zal kunnen indienen. Deze aanpak past in de geest van een onontbeerlijke administratieve vereenvoudiging van de betrekkingen tussen de Brusselse burgers en de overheid.

Artikel 18

De Raad merkt tevens op dat de doelstelling van een tweejaarlijkse evaluatie zeer ambitieus is. De regering zal dan ook de nodige middelen en aandacht moeten besteden aan de uitvoering ervan. Artikel 18.3° verwijst naar sleutelsectoren op het gemeentelijk grondgebied. **De Raad** vraagt zich af wat de Regering hiermee bedoelt.

Met betrekking tot de door het Parkeeragentschap opgestelde deskundigenverslagen, dient een paragraaf te worden toegevoegd waarin de inhoud van deze verslagen nader wordt toegelicht. Deze vereisen duidelijke cijfers over de doelstelling om het aanbod op de openbare weg in bepaalde zones te verminderen, naargelang van de in dat gebied beschikbare capaciteit buiten de straat, naargelang van de ruimte die per straatvak noodzakelijk is voor de PLUS- en COMFORT-netwerken voor alle vervoerswijzen, evenals in functie van de eisen inzake minimumbreedte voor de trottoirs en fietspaden op alle netwerken, in toepassing van het STOP-beginsel.

Artikel 20

Met betrekking tot GPAP stelt **de Raad** voor om een paragraaf toe te voegen waarin de inhoud ervan wordt toegelicht. Deze vereisen duidelijke cijfers over de doelstelling om het aanbod op de openbare weg in bepaalde zones te verminderen, op basis van de in dat gebied beschikbare capaciteit buiten de openbare weg, in functie van de ruimte die per straatvak nodig is voor de PLUS- en COMFORT-netwerken voor alle vervoerswijzen, en op basis van de eisen inzake minimumbreedte voor de trottoirs en fietspaden op alle netwerken, in toepassing van het STOP-beginsel.

Artikel 26

De Raad zou graag zien dat de openbare-dienstverleningstaak van het Parkeeragentschap (§ 4) wordt verduidelijkt, teneinde een beheer en controle te waarborgen overeenkomstig de wetgeving op de instellingen van openbaar nut.

Artikel 27

De Raad merkt op dat artikel 27, §2, 2° de mogelijkheid van een vertegenwoordiging van de gemeenten in het Parkeeragentschap beperkt. Het feit dat bepaalde gemeenten helemaal niet meer vertegenwoordigd kunnen zijn binnen het Agentschap, noch in de raad van bestuur of in de algemene vergadering, doet vragen rijzen. Ter herinnering, alle gemeenten nemen deel aan de werkingsbegroting van het Agentschap door met terugwerkende kracht 15% van de bedragen, die in het kader van de parkeergelden en de parkeercontrole worden geïnd, af te staan. Indien de gemeenten niet meer vertegenwoordigd zijn in het Agentschap, welnu dan zouden deze kunnen eisen dat zij de 15% niet meer hoeven door te storten.

Artikel 28

De Raad merkt op dat in dit nieuwe artikel 28 een zin is weggelaten die in de vorige ordonnantie voorkwam en betrekking had op een optimale mobiliteit voor de ambtenaren van de overheidsbesturen naar het Agentschap toe. Dit zou kunnen betekenen dat het Agentschap niet langer verplicht is om het personeel over te nemen van gemeentelijke diensten of van particuliere

ondernemingen die door de gemeenten met de controle op de heffingen zijn belast, op het moment dat de bevoegdheid aan het Agentschap wordt gedelegeerd. Het personeel, waarvan de meesten laaggeschoold zijn, zou hierdoor werkloos kunnen worden. Ook bij de overplaatsing van personeel van de gemeenten naar het Agentschap dient op een goed overleg te worden toegezien.

Artikel 28 zou tevens gebaat zijn bij een nadere omschrijving van de specifieke kenmerken van het Agentschap wat betreft de toepassing van het ambtenarenstatuut op zijn personeel.

Artikel 30

De Raad vraagt zich af of het nodig is om een parkeeraanbod te voorzien voor alle in dit artikel genoemde voertuigen. Ook wijst hij op het gebrek aan duidelijkheid over het type voertuig in kwestie hoe zullen deze voertuigen worden geïdentificeerd? Komt er een verplichting om gegevens zoals de kentekens van voertuigen ter beschikking van het Parkeeragentschap te stellen ?

De Raad stelt vast dat aan het Parkeeragentschap de opdracht om pechverhelpingsdiensten te organiseren, te beheren of te controleren, wordt ontnomen. Dit is een stap terug in vergelijking met de vroegere ordonnantie. De opdracht van de takeling van voertuigen (gekoppeld aan de oprichting van een gewestelijke databank van onbetaalde heffingen) zou een oplossing kunnen zijn voor het beheer van de niet-betaling van heffingen voor buitenlandse nummerplaten (een terugkerend probleem dat in sommige gemeenten wordt vastgesteld).

De opdrachten van het Agentschap, die in artikel 30 worden weergegeven, melden de oprichting van een gewestelijk parkeerobservatorium. Heeft dit observatorium wel degelijk tot opdracht om het parkeeraanbod en de vraag naar parkeergelegenheid te bepalen ? In een eerste fase lijkt het essentieel om de coördinatie van het observatorium met de gegevens uit de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen te verzekeren. Het lijkt bovendien relevant om na te denken over de instelling van een mechanisme dat toelaat om de gegevens van het observatorium aan het aantal parkeerplaatsen te koppelen die in nieuwe projecten moeten worden voorzien, rekening houdend met de doelstelling van een beperking van het aanbod op de openbare weg en de mogelijkheid om er parkeergelegenheid voor de wijk te voorzien.

Vanuit een meer algemeen oogpunt vindt **de Raad** het belangrijk om overeenstemming te bereiken over duidelijke doelstellingen en toereikende structurele budgetten om innoverende projecten te ontwikkelen die in Good Move worden geformuleerd : de organisatie van het parkeren op het niveau van de wijk, de mutualisering van het parkeren buiten de openbare weg (zowel tussen bezetters van hetzelfde project als de openstelling van de parking voor de wijk), de mobipunten die aan de weggebruikers toelaten om het vervoersmiddel te kiezen dat het best bij hun activiteiten passen, de stimulering van de gedeelde mobiliteit... Naast de budgetten voor het Parkeeragentschap moeten ook de private ontwikkelaars ertoe worden aangezet om tot de verwezenlijking van de parkeerdoelstellingen bij te dragen. Dit moet gebeuren dankzij de aansporende of verplichte financiële en reglementaire mechanismen.

*
* *