

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	19 januari 2021
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies aangenomen door de Plenaire zitting van	18 maart 2021

Vooraf

Het doel is om de ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid (die dateert van 2009) aan te passen aan de huidige context en aan de belangrijke veranderingen op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte. Daarom worden verschillende wijzigingen aan de verordening voorgesteld, die in vier gebieden kunnen worden onderverdeeld :

- Vereenvoudiging ;
- Harmonisatie ;
- Integratie van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan « Good Move » ;
- Operationele optimalisatie van « parking.brussels ».

Brupartners herinnert eraan dat hij de volgende adviezen met beschouwingen op het gebied van het parkeerbeleid heeft uitgebracht :

- Het advies van 17 oktober 2019 betreffende het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move ([A-2019-069-ESR](#)) ;
- Het advies van 21 maart 2013 betreffende het gewestelijk parkeerbeleidsplan. 21 maart 2013 ([A-2013-008-ESR](#)) ;
- Het advies van 27 februari 2012 betreffende het voorontwerp van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (BWLKE) (en meer bepaald het hoofdstuk over parkeren buiten de openbare weg op blz. 12 tot en met 14) ([A-2012-008-ESR](#)) ;
- De initiatiefadviezen van 20 januari en 17 maart 2011 inzake Luiken I en II van het Gewestelijk parkeerbeleid ([A-2011-003-ESR](#) en [A-2011-007-ESR](#)).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Uitvoeringsmodaliteiten

Brupartners neemt er akte van dat alle thans geldende modaliteiten van toepassing blijven zolang de verschillende uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie « parkeren » niet zijn herzien. Hij benadrukt dat het om strategische elementen van het parkeerbeleid gaat, zoals met name de prijsklassen, de modaliteiten voor het uitreiken van vrijstellingskaarten, enz.

Daarom, en met het oog op de mogelijke sociaaleconomische gevolgen van het parkeerbeleid, dringt **Brupartners** erop aan te worden geraadpleegd tijdens de herzieningsprocedure van elk besluit dat de modaliteiten van het parkeerbeleid bepaalt. Hij vraagt dat deze raadpleging uitdrukkelijk in het onderhavige voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou worden voorzien.

1.2 Verband tussen parkeerbeleid en economische activiteit

Brupartners betreurt het dat er niet over het verband tussen parkeren en economische activiteit is nagedacht. De beschikbaarheid van een parkeeraanbod tegen betaalbare prijzen is van essentieel belang voor de aantrekkingskracht en de economische werking van het Brussels Hoofdstedelijk

Gewest, dat ook het hoofd moet bieden aan de concurrentie van de rand waar gratis kan worden geparkeerd (bijv. in de winkelcentra). In dit verband betreurt hij het dat er in dit voorontwerp van ordonnantie geen melding wordt gemaakt van beleidsmaatregelen die zijn aangepast aan de nabijheid van commerciële activiteiten (winkelstraten, winkelcentra, ...), economische activiteiten of ruimten die voor culturele activiteiten zijn bestemd. Deze activiteiten worden nochtans rechtstreeks beïnvloed door de vastgestelde parkeerbepalingen, gezien zij een groot aantal niet-Brusselse bezoekers met de auto naar ons Gewest aantrekken. Daarom dient men zich ervan bewust te zijn dat elke parkeerplaats een bepaalde waarde of economische meerwaarde vertegenwoordigt, afhankelijk van het gebied waarin deze zich bevindt.

Brupartners dringt er dan ook op aan om bij het bepalen van het parkeerbeleid rekening te houden met de economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in het bijzonder het stadscentrum en de handelscentra). Tevens stelt hij voor om slimme en geoptimaliseerde parkeertarieven vast te stellen (zie hierna).

1.3 Parkeren « op de openbare weg » of « buiten de openbare weg »

Brupartners is van mening dat er een billijk evenwicht moet zijn tussen parkeren « op de openbare weg » en « buiten de openbare weg » en staat positief tegenover het beginsel van toekomstige « grijze zones » die in de buurt van openbare parkings komen te liggen en het gebruik van de openbare parkings moeten stimuleren.

Brupartners formuleert de volgende voorstellen om parkeren « buiten de openbare weg » aantrekkelijker te maken (zowel in als openbaar erkende particuliere parkings als in parkings die rechtstreeks door de overheid worden beheerd) :

- Een prijssysteem per minuut overwegen ;
- Reserveringssystemen voorzien ;
- De bewegwijzering optimaliseren ;
- De verplichtingen inzake rotatie differentiëren (door bijvoorbeeld te voorzien in zones waar kan worden afgeweken van het beginsel dat « hoe langer een voertuig geparkeerd staat, hoe meer de gebruiker ervan zal betalen », zodat de voorkeur aan een forfaitair tarief of een degressief tarief kan worden gegeven). Dit voorstel zou bijzonder relevant kunnen zijn voor culturele (concerten, ...) of sportevenementen waarvoor een tarief voor de gehele duur van het evenement zou kunnen worden toegepast).

Daarnaast is **Brupartners** van mening dat het ook noodzakelijk is om parkeren « buiten de openbare weg » voor omwonenden te stimuleren. Zij kunnen momenteel immers terughoudend zijn om gebruik te maken van parkeren « buiten de openbare weg », omdat er « op de openbare weg » parkeergelegenheid tegen een gunstig tarief beschikbaar is (als gevolg van de toekenning van vrijstellingskaarten). **Brupartners** legt in dit verband de nadruk op het verband tussen het parkeerbeleid en het stedenbouwkundig beleid (in het bijzonder met de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening). Hij is van mening dat in buurten met een grote vraag naar parkeergelegenheid « op de openbare weg », de stedenbouwkundige voorschriften voor elke nieuwe woning zouden moeten voorzien in de aanleg van een parkeerplaats « buiten de openbare weg », die potentieel toegankelijk is voor het publiek.

Compensatie

Brupartners is van mening dat het van essentieel belang is om het aantal parkeerplaatsen « op de openbare weg » dat wordt opgeheven te compenseren met een passend aantal parkeerplaatsen « buiten de openbare weg », om te voorkomen dat de druk op de vraag naar « roterend » parkeren zou toenemen. Indien het aantal parkeerplaatsen « op de openbare weg » vermindert zonder dat dit door parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » wordt gecompenseerd, bestaat namelijk het gevaar dat de parkeerplaatsen « op de openbare weg » niet langer zouden genieten van het roterend parkeren, dat voor bepaalde economische activiteiten nochtans van essentieel belang is.

Brupartners stelt vast dat het ontwerpbesluit hierin niet voorziet. Dit is echter een essentieel element om ervoor te zorgen dat het schrappen van parkeerplaatsen « op de openbare weg » niet discriminerend en nadelig is voor de economische activiteit. Daarom stelt hij voor om een slim compensatiemechanisme in te stellen om het aantal te compenseren plaatsen te bepalen, rekening houdend met de volgende elementen :

- het karakter van de betrokken wijk en de toegankelijkheid ervan ;
- de beschikbare parkeerplaatsen (zowel « op » als « buiten » de openbare weg) ;
- het aantal in de gemeente afgegeven vrijstellingskaarten ;
- het aantal openbare en particuliere parkings in de buurt ;
- de commerciële en/of economische functies van het betrokken gebied.

Overleg

Het « Good Move »-plan voorziet ook in de oprichting van een overlegorgaan waarin alle actoren worden samengebracht, die bij het beleid inzake parkeren (« op » en « buiten » de openbare weg) zijn betrokken. Deze instantie zou met name Leefmilieu Brussel en urban.brussels moeten bijstaan bij hun opdrachten inzake de afgifte van vergunningen of bij de beoordeling van de relevantie van de aanleg van een parking door de aanvrager en de beoordeling van de afmeting ervan. **Brupartners** benadrukt dat de samenstelling van dit overlegorgaan in het onderhavig voorontwerp van ordonnantie niet is gedetailleerd. **Brupartners** vraagt dat deze samenstelling zou worden verduidelijkt en dringt erop aan dat de sociale partners bij dit orgaan zouden worden betrokken.

1.4 Harmonisatie met de gemeenten

Hoewel **Brupartners** het noodzakelijk acht dat de gemeenten een zekere beweegruimte behouden (zie verder), steunt hij de wens om de samenhang tussen de lokale acties van de gemeenten op het gebied van parkeren en de gewestelijke doelstellingen op dit gebied te vergroten. Hij is van mening dat daartoe in voorkomend geval bindende maatregelen moeten worden genomen tegen lokale actoren die zonder geldige reden een parkeerbeleid zouden voeren dat onverenigbaar is met de gewestelijke doelstellingen.

Daarnaast vraagt **Brupartners** dat er in begeleidende maatregelen zou worden voorzien om de gemeenten te helpen om aan de gewestelijke bepalingen te voldoen. Een dergelijke ondersteuning zou bijzonder relevant kunnen zijn in het kader van de nieuwe verplichting voor de gemeenten om hun gemeentelijk parkeerbeleid te evalueren (terwijl sommige gemeenten momenteel moeilijkheden ondervinden om het aantal opgeheven parkeerplaatsen aan « parking.brussels » mee te delen).

1.5 Parking.brussels

Brupartners wijst op mogelijke belangenconflicten als gevolg van het feit dat dezelfde actor (« parking.brussels ») parkeerboetes oplegt, deze int en eventuele klachten behandelt. Deze situatie betekent dat « parking.brussels » zowel « rechter » als « partij » is.

Daarom dringt **Brupartners** erop aan dat boetes door een onafhankelijke actor zouden worden beheerd en stelt hij voor om te voorzien in een systeem van ombudsman voor de behandeling van klachten. In dit verband is hij van mening dat « parking.brussels » zou moeten worden onderworpen aan de bepalingen van het besluit van 29 september 2005 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot regeling van de werking van een klachtendienst in het ministerie en de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Brupartners vindt deze vraag des te belangrijker naarmate digitale en geautomatiseerde systemen zoals « scan cars » zich ontwikkelen. Hoewel deze systemen het op legitieme wijze mogelijk maken om een groot aantal overtreders te straffen, maken zij het niet mogelijk om op doeltreffende wijze rekening te houden met situaties zoals (onvolledige lijst) :

- de aanwezigheid van een PBM-kaart in een voertuig ;
- beroepsvoertuigen die zich op tijdelijk voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg of op bouwterreinen bevinden ;
- voertuigen die net geparkeerd staan ;
- voertuigen die lossen door een open zijdeur aan de straatkant.

Daarom zal het aantal te behandelen klachten/beroepen waarschijnlijk toenemen naarmate deze digitale en geautomatiseerde systemen zich ontwikkelen.

Bovendien wijst **Brupartners** erop dat de boekhouding van « parking.brussels » onder een gebrek aan duidelijkheid lijdt, wat problematisch is, vooral wanneer het om een instelling van openbaar nut gaat. In dit verband vindt hij de houding van het Rekenhof ten aanzien van de kwestie van de 15%-retributie en de financiering van « parking.brussels », waarvan sprake is in de nota aan de Regering, interpellierend. **Brupartners** verzoekt om deze elementen te verduidelijken alvorens dit voorontwerp van ordonnantie wordt goedgekeurd.

Omdat hij vaststelt dat « parking.brussels » nieuwe opdrachten zou moeten krijgen, vraagt **Brupartners** om zich ervan te vergewissen dat « parking.brussels » op een bevredigende manier zou kunnen instaan voor het beheer van de eventuele nieuwe parkings, dat hem zou worden toevertrouwd. Hij benadrukt dat dit met name inhoudt dat er voldoende middelen worden uitgetrokken, zodat deze actor zijn opdrachten ten volle en doeltreffend zou kunnen uitvoeren.

Bovendien benadrukt **Brupartners** erop dat « parking.brussels », als gewestelijke instantie, aan andere wettelijke voorzieningen is onderworpen dan deze die de gemeenten moeten naleven. Indien er overplaatsingen van gemeentelijke functionarissen naar « parking.brussels » zouden worden overwogen/uitgevoerd, dringt **Brupartners** erop aan dat daarbij de rechten van de werknemers worden geëerbiedigd en dat er geen enkel voordeel wordt ontnomen. Er moet dus streng toezicht op deze eventuele overplaatsingen worden gehouden en de vrije keuze van de werknemers tussen de twee werkgevers moet gelden. In dit verband is het feit dat in artikel 28 van het voorontwerp van ordonnantie geen sprake meer is van een optimale mobiliteit voor de functionarissen van de overheidsdiensten naar het Agentschap interpellierend, in zoverre dat deze schrapping ertoe zou kunnen leiden dat « parking.brussels » niet meer verplicht is om het personeel van de gemeentelijke

diensten (of van de particuliere ondernemingen die door de gemeenten met de controle van de heffingen zijn belast) over te nemen op het ogenblik dat de bevoegdheid zou worden gedelegeerd. Deze werknemers, waarvan de meesten laaggeschoold zijn, zouden dus werkloos kunnen worden.

Meer in het algemeen is **Brupartners** van mening dat er geen concurrentie tussen « parking.brussels » en de gemeenten mag zijn. Tevens vraagt hij dat de rol van openbare dienst van « parking.brussels » en de naleving van de regels inzake sociaal overleg uitdrukkelijk in de ordonnantie zouden worden vermeld.

1.6 Statistische gegevens

Brupartners betreurt het dat sommige van de statistische gegevens die zijn gebruikt om dit voorontwerp van ordonnantie op te stellen, van 2014 dateren. Hij wijst erop dat de situatie tussen 2014 en nu aanzienlijk is veranderd.

Meer in het bijzonder wijst **Brupartners** erop dat er geen bijgewerkt kadaster bestaat van het aantal beschikbare parkeerplaatsen (zowel « op de openbare weg » als « buiten de openbare weg »). Hij vraagt zich dan ook af hoe het mogelijk zal zijn om de doelstellingen van het « Good Move »-plan te evalueren in termen van het aantal parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » tegen 2030. De doelstellingen inzake de afschaffing van parkeerplaatsen « op de openbare weg » zijn echter wel goed omschreven.

Brupartners acht het noodzakelijk om de huidige situatie te objectiveren en over een bijgewerkt kadaster van het aantal beschikbare parkeerplaatsen te beschikken om een goed beleid te kunnen voeren en de juiste strategieën te kunnen bepalen. Ter informatie wijst hij erop dat er, met inbegrip van de voertuigen die nodig zijn voor « lichte vracht » en de motorfietsen, meer dan 620.000 voertuigen zijn die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een parkeerplaats nodig hebben.

1.7 Verband met het « SmartMove »-project

Brupartners bedrukt dat het « SmartMove »-project, vanwege één van de hoofddoelstellingen ervan, namelijk het gebruik van individuele voertuigen terugdringen, gevolgen zou kunnen hebben voor de parkeerbehoeften (minder gebruik van individuele voertuigen en dus meer parkeerbehoeften). Dit effect zal des te sterker zijn in buurten waar plaatsen die 's nachts door buurtbewoners worden ingenomen, overdag door werknemers of klanten worden gebruikt. Hij vraagt dat hiermee rekening zou worden gehouden bij de vaststelling van het gewestelijk parkeerbeleid.

1.8 Beveiligde fietsenstallingen

Brupartners moedigt de ontwikkeling van beveiligde « fietsenstallingen » aan als antwoord op de toename van het aantal fietsendiefstallen, die de gewenste modal shift neigt te ontmoedigen. In dit verband wijst hij erop dat de prijs van een abonnement in een fietsenbox drie keer hoger ligt dan deze van een « bewonerskaart » en dat meer dan 6.000 Brusselaars op een plaats in een fietsenbox wachten.

Wat de parkeerplaatsencompensatie betreft, is **Brupartners** van mening dat fietsenboxen niet stelselmatig een autoparkeerplaats op de openbare weg hoeven te vervangen. De locatie ervan mag het voetgangersverkeer, in het bijzonder van PBM, echter niet hinderen.

Tot slot moedigt **Brupartners** de ontwikkeling van andere oplossingen dan fietsenboxen aan (plaatsen in parkings « buiten de openbare weg » of in niet-gebruikte beroepsruimtes, ...), onder meer om tegemoet te komen aan de parkeerbehoeften van bakfietsen, die nochtans in volle opmars zijn.

1.9 Prestaties met gespreide werktijden

Parkeergeld heeft weinig of geen effect op de modal shift van beroepsbeoefenaars die hun arbeidstijd in gespreide werktijden moeten presteren, in het bijzonder buiten de reguliere uren van het openbaar vervoer.

Daarom dringt **Brupartners** erop aan dat een bijzondere aandacht aan de situatie van deze werknemers zou worden besteed. Er zou een specifieke voorziening voor hen moeten komen, bijvoorbeeld door de invoering van een specifiek systeem van vrijstellingskaarten voor dit publiek (naar het voorbeeld van wat voor leraren is opgezet).

Voor deze mogelijke kaart moeten dezelfde toekenningsvoorwaarden gelden als voor de andere vrijstellingskaarten (kenmerken van de zone, parkeeraanbod buiten de openbare weg, ...).

Daarnaast stelt **Brupartners** voor om in artikel 7 het begrip « werknemer met gespreide werktijden » in te voeren om ervoor te zorgen dat deze werknemers, die in diensten met gespreide werktijden werken, met voorrang toegang zouden krijgen tot parkeerplaatsen wanneer zij dienst moeten doen buiten de uren waarop het openbaar vervoer toegankelijk is.

Tot slot, en meer in het algemeen, acht **Brupartners** het noodzakelijk om rekening te houden met en oplossingen aan te reiken voor personen die geen toegang hebben tot alternatieven voor het individuele voertuig. Het lijkt hem niet gerechtvaardigd dat personen die aan de auto zijn « gebonden » op uurbasis voor parkeren moeten betalen.

1.10 Buitenlandse voertuigen

Brupartners heeft vragen bij de toepassing en de controles van de voorzieningen die op het gebied van parkeren voor in het buitenland ingeschreven voertuigen zijn opgezet. Hij benadrukt dat deze voertuigen op volkomen dezelfde manier zouden moeten worden behandeld als in België ingeschreven voertuigen.

Bovendien vraagt **Brupartners** zich af of het opportuun is om vrijstellingskaarten « buurtbewoner » toe te kennen aan voertuigen die in het buitenland zijn ingeschreven en dringt hij erop aan dat de naleving van de verplichting om een auto in België in te schrijven, zou worden gecontroleerd.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Erkenning als openbare parking (artikel 4)

De gedeelde beleidswerf 1.9.9 « Mutualisering parkeerplaatsen » van de Strategie 2030 vermeldt uitdrukkelijk dat in samenwerking met Brupartners zal worden bekeken hoe de doelstellingen inzake « parksharing » (mutualisering parkeerplaatsen « buiten de openbare weg », in het bijzonder ten behoeve van de buurtbewoners) kunnen worden behaald.

Brupartners is verheugd over deze bereidheid tot overleg en benadrukt het belang ervan, met name gelet op het feit dat prioriteit zal worden gegeven aan het delen van parkeerruimte voor kantoren en handelsruimten (evenals aan het delen van parkeerruimte in woningen en scholen).

Brupartners vraagt te worden betrokken bij het opstellen van de inventaris van de weg te nemen hindernissen en de voorgestelde oplossingen om de omvorming van privéparkings in openbare parkings aan te moedigen.

2.2 Parkeerbehoeften van specifieke gebruikers (artikel 7)

Brupartners stelt voor het begrip « werknemer met gespreide werktijden » in te voeren om ervoor te zorgen dat deze werknemers, die in cruciale diensten werken, met voorrang toegang zouden krijgen tot parkeerplaatsen wanneer zij dienst moeten doen buiten de uren waarop het openbaar vervoer toegankelijk is.

2.3 Criteria inzake parkeertarifiering (artikelen 9 en 40)

Aangezien de parkeerproblematiek in functie van meerdere elementen sterk verschilt, acht **Brupartners** het daarom noodzakelijk om de criteria te verruimen (met name de in artikel 9 vastgestelde tijdschema's en de in artikel 40 vastgestelde zones, duur en tarieven), zodat de parkeertarifiering zou kunnen worden aangepast en er aldus meer waarborgen voor een slimme en geoptimaliseerde tarifiering zouden kunnen worden geboden (zie hierboven). In dit verband wijst **Brupartners** erop dat de « 4411 »-applicatie een goed voorbeeld van « slimme tarifiering » is. Hij vraagt echter dat bij de invoering van dergelijke voorzieningen ervoor zou worden gezorgd dat de voor parkeren verschuldigde bedragen voorzienbaar zouden zijn, gezien deze voorzienbaarheid een stimulerend effect heeft op het gebruik van alternatieven voor de auto en als zodanig bijdraagt tot een modal shift.

Brupartners acht het noodzakelijk de schommeling van het parkeertarief te overwegen in functie van elementen als :

- Het tijdstip waarop geparkeerd wordt
Naast de al bestaande tariefvariëaties (specifieke zondagsregeling of verschil tussen avond- en nachttarief), stelt **Brupartners** voor om de tarieven ook te laten schommelen teneinde :
 - Een zaterdagtarief te voorzien (het is belangrijk om de kosteloosheid op zon- en feestdagen te behouden ten behoeve van de toeristische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) ;
 - Een onderscheid tussen schoolperiodes en schoolvakanties te maken ;
 - De tariefvariëaties overdag te verfijnen. Als voorbeeld stelt **Brupartners** voor om de dag in 3 periodes in te delen (waarvan de tijdstippen met het oog op harmonisatie door het Gewest zouden worden vastgesteld) en om de gemeenten toe te laten om vrij te bepalen welke tarieven tijdens deze periodes moeten worden toegepast (waarbij er ook voor een kosteloze periode zou kunnen worden gekozen).
- De plaats waar geparkeerd wordt
Brupartners vindt dat de parkeertarifiering zou moeten schommelen naargelang :
 - De kenmerken van de wijken (commercieel, residentieel, toeristisch, ...). In dit verband benadrukt hij dat in sommige gebieden de toepassing van een tarief dat stijgt

naarmate de parkeertijd langer is, contraproductief kan zijn en tot meer verplaatsingen kan leiden ;

- Het aanbod en de beschikbaarheid van parkeergelegenheid « buiten de openbare weg » (met name van de openbare parkings) en alternatieven voor het gebruik van particuliere voertuigen in de nabijheid ;
- Hoe lang er geparkeerd wordt

Brupartners stelt voor om naast de huidige tarifiering ook na te denken over de toepassing van een tarifiering « per minuut » of van een tarifiering die specifiek is afgestemd op langparkeren (maand, kwartaal, ...), in de zones waar dit opportuun zou zijn.

Horecasector en culturele/sportmanifestaties

Brupartners vraagt om een bijzondere aandacht te besteden aan de impact van de parkeertarifiering in de zones voor culturele/sport- en horeca-activiteiten, in het bijzonder als er 's avonds een tarifiering wordt toegepast.

Brupartners vindt het essentieel dat het parkeerbeleid dat in deze zones wordt gevoerd rekening zou houden met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer, vooral voor personen die niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen.

Ten slotte benadrukt **Brupartners** dat de vaststelling van blauwe zones waarvoor de parkeerschijf moet worden gebruikt, niet is aangepast aan het parkeren dat door culturele of sportevenementen wordt gegenereerd. In dit soort situaties pleit **Brupartners** voor de vaststelling van een forfaitair tarief voor de gehele duur van het genoemde evenement.

Handelszones

Brupartners dringt erop aan dat het beginsel dat het toelaat om in de handelszones gratis parkeerminuten toe te kennen, absoluut moet worden gehandhaafd. Hij neemt er akte van dat de gewestelijke regel is dat in de handelszones 15 minuten gratis mag worden geparkeerd en dat gemeenten de autonomie hebben om deze drempel te overschrijden.

Brupartners is van mening dat uitzonderlijke situaties (werken, ...) of de wens om de handelsactiviteit in een ongunstige economische context te ondersteunen, een overschrijding van de drempel van 15 minuten gratis parkeren kunnen rechtvaardigen. Hij dringt er echter op aan dat gemeenten dit soort beslissingen zouden motiveren, zodat zij de doelstellingen inzake zowel modal shift als parkeerrotatie in de handelswijken niet zouden ondermijnen.

2.4 « Professionele » vrijstellingskaarten (artikel 10, lid 1, 2°)

Brupartners benadrukt het verband tussen het gevoerde parkeerbeleid en de economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dit verband verheugt het hem dat in dit voorontwerp van ordonnantie een plaats wordt voorzien voor beroepsbeoefenaars wier activiteit het gebruik van een voertuig vereist, wat zich vertaalt in de voorziening van toekenning van specifieke vrijstellingskaarten voor dit publiek.

Niettemin vestigt **Brupartners** de aandacht op het restrictieve karakter van de bepaling op grond waarvan « professionele » vrijstellingskaarten kunnen worden verkregen (artikel 10, 2°). Er is namelijk bepaald dat alleen « *professionelen wier activiteit het gebruik van een voertuig vereist en enkel om het materiaal te vervoeren dat onontbeerlijk is voor hun activiteit* » van deze vrijstelling gebruik kunnen

maken. Om meer situaties mogelijk te maken, verzoekt **Brupartners** om in de Franse versie de woorden « permanent » en « uniquement » en in de Nederlandse versie het woord « enkel » uit deze definitie te schrappen.

Tot slot acht **Brupartners** het ook noodzakelijk om, naast de voorziening van de vrijstellingskaart, de toegang tot parkeerplaatsen op de openbare weg voor beroepsactoren te verzekeren of zelfs te waarborgen. In het bijzonder voor bepaalde beroepsvoertuigen die door hun afmetingen niet stelselmatig toegang tot parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » hebben. Daarom vraagt **Brupartners** meer bepaald om de parkeerplaatsen voor leveringen strikt te laten naleven en nodigt hij uit om na te denken over de mogelijkheid om te voorzien in parkeerplaatsen die voor beroepsactoren zijn voorbehouden of om verschillende functies voor bepaalde categorieën van voorbehouden parkeerplaatsen te bundelen en ze open te stellen voor beroepsactoren met een vrijstellingskaart.

2.5 Vrijstellingskaarten voor buurtbewoners (artikel 10, lid 4)

Brupartners acht het ongerechtvaardigd dat de tariefdifferentiaties inzake vrijstellingskaarten voor buurtbewoners gebaseerd is op technische of ecologische kenmerken, gezien een voertuig, ongeacht de technologie ervan, dezelfde ruimte in beslag zal nemen. Anderzijds is hij van mening dat het relevant zou kunnen zijn om :

- het tarief van deze vrijstellingskaarten te laten schommelen op basis van de lokale kenmerken van de betrokken wijk (met name het al dan niet residentiële karakter ervan, de bereikbaarheid ervan met het openbaar vervoer of de verzadiging van de naburige parkings), zoals ook in artikel 40, §1, lid 5, 1° is bepaald ;
- bij de afgifte van een vrijstellingskaart rekening te houden met de al dan niet toegankelijkheid van een privé-parkeerplaats (NVDR : de stad Amsterdam geeft geen vrijstellingskaart af aan bewoners met een privé-garage).

Ten slotte acht **Brupartners** het voor het voeren een coherent parkeerbeleid noodzakelijk dat het aantal door de gemeenten toegekende vrijstellingskaarten « buurtbewoners » niet groter zou zijn dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen op hun grondgebied. Dit impliceert uiteraard de toegang tot een bijgewerkt kadaster van het aantal beschikbare parkeerplaatsen (zie hierboven).

2.6 Voorbehouden van een parkeerplaats voor een economische activiteit (artikel 11)

Brupartners is van mening dat de aantrekkingskracht van het Gewest ook wordt beïnvloed door de mogelijkheid om parkeerplaatsen eenvoudigweg voor een economische activiteit voor te behouden. Hij stelt echter vast dat artikel 11 van het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat :

« Onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 de Regering de algemene voorwaarden vastlegt betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen. De gemeenten blijven bevoegd voor het toestaan of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de Regering bepaalde algemene voorwaarden ».

Gezien de uiterst ruime definitie van het begrip « bouwplaats » (NVDR : elke handeling die op het openbaar domein wordt verricht, kan mogelijk als een « bouwplaats » worden beschouwd), benadrukt **Brupartners** dat artikel 11 in zijn huidige formulering een vaagheid creëert ten aanzien van de

procedure die aan een onderneming zou kunnen worden opgelegd wanneer deze ter gelegenheid van tijdelijke evenementen één of meer parkeerplaatsen zou willen bezetten. Hij vraagt om de situaties die in het kader van de ordonnantie inzake bouwplaatsen op de openbare weg (en dus van het « Osiris »-systeem) moeten passen en ook de andere situaties nader te verduidelijken.

*
* *