



INITIATIEFADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 20 JANUARI 2011

inzake

het gewestelijk parkeerbeleid

GEWESTELIJK PARKEERBELEID

Initiatiefadvies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 20 januari 2011

Aanhangigmaking

Aanleiding tot dit initiatiefadvies is de deelname van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan het begeleidingscomité van een studie ter voorbereiding van de opstelling van een ontwerp van Brussels Gewestelijk Parkeerplan, evenals het feit dat de ESRBHG door de Brusselse regering niet om advies werd verzocht voor de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Gelet op wat voorafgaat, besliste de Raad van Bestuur van de ESRBHG tot het uitwerken van voornoemd initiatiefadvies en na bespreking in zijn Commissie Ruimtelijke Ordening/Mobiliteit tijdens haar zittingen van 15 december 2010 en 11 januari 2011, formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend initiatiefadvies.

Advies

Voorafgaande beschouwingen

Alvorens zich specifiek uit te spreken over het parkeerbeleid, benadrukt **de Raad** dat deze thematiek onmiskenbaar verbonden is met het mobiliteitsbeleid. Hij wijst erop dat tarifiering en beschikbaarheid van de parkeerplaatsen een invloed hebben op het bepalen van de vervoerswijze en is van mening dat dit gegeven mee in overweging dient te worden genomen bij het bepalen van de te nemen beleidskeuzes.

Zonder deze band uit het oog te verliezen, zal de inhoud van het hiernavolgend initiatiefadvies van **de Raad** zich prioritair richten tot de sociaaleconomische impact van het Brussels parkeerbeleid. **De Raad** is namelijk van oordeel dat de sociaaleconomische aspecten worden verwaarloosd in de studie die is opgesteld door het studie bureau.

Algemene beschouwingen

Vertrekkend van de vaststelling dat verschillende wijken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verschillende hoofdbestemmingen hebben (bv. handel, wonen, kantoren, ...), is **de Raad** van mening dat een aanpassing aan deze hoofdbestemming van elke wijk noodzakelijk is, zonder het gemengd karakter ervan in het gedrang te brengen.

Hiernaast is **de Raad** voorstander van een samenhangend parkeerbeleid, in gelijkaardige zones, op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door het bepalen van het kader en de principes, evenals de oprichting van een Gewestelijk Parkeeragentschap dat vooral een belangrijke rol zal vervullen wat betreft de samenhang van het parkeerbeleid op gewestelijk vlak, in overleg met de gemeenten.

Ook 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.

Tenslotte is **de Raad** de mening toegedaan dat het parkeerbeleid moet passen in het kader van een plurimodale mobiliteit en toegankelijkheid en de verkeersdoorstroming, wat met name stedenbouwkundige investeringen vereist en uitbreidingen van het openbaar vervoeraanbod (begeleidende maatregelen).

Zo oordeelt **de Raad** dat beperkingen van het aantal parkeerplaatsen - gelijktijdig - moeten gepaard gaan met een reeks andere begeleidende maatregelen, zoals de verbetering van het openbaar vervoeraanbod en de optimalisering van het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen.

De Raad hecht dan ook zijn goedkeuring aan de aanstelling van een parkeerbemiddelaar die met name het gebruik en de optimale tarifiering van de beschikbare parkeergelegenheid moet bespreken, en dit zowel met alle betrokken publieke als private actoren.

Bijzondere beschouwingen

Naar de woonfunctie toe

De Raad vindt dat bijzondere aandacht zou moeten worden besteed aan de stedenbouwkundige verplichtingen bij nieuwbouw en aan het feit dat genoeg parkeerplaatsen worden voorzien voor de nieuwe bewoners zodat hun komst geen bijkomende parkeerdruk veroorzaakt in straten van de betrokken wijk.

Om het verlies aan parkeerplaatsen op de weg te compenseren, moedigt **de Raad** in de eerste plaats een optimalisatie aan van het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen, alsook het zoeken naar alternatieve oplossingen zoals « car sharing » en vervolgens de bouw van openbare parkeergelegenheden in woonwijken waar een aanzienlijke bevolkingstoename wordt vastgesteld en waar de beschikbare ruimte dit toelaat. **De Raad** haalt het ontwerp van BBP « Marie Janson » in Sint-Gillis als voorbeeld aan, waar onder het park een openbare parking wordt voorzien die de op straat verdwenen parkeerplaatsen zal opvangen, met behoud van het park.

De Raad meent bovendien dat de beperking van het aantal parkeerplaatsen op de weg gepaard moet gaan met een herinrichting van de openbare ruimten ten behoeve van actieve vervoerwijzen en het openbaar vervoer.

Naar de handelsfunctie toe

De Raad is voorstander van het catalogeren als rode zone van de stedelijke handelswijken en hun straten. Het parkeeraanbod moet er prioritair worden voorbehouden aan de klanten en moet bijgevolg van korte duur zijn tijdens de duur van de economische activiteit. Tijdens deze periode moeten langparkeerders worden doorverwezen naar nabijgelegen, goedkopere, parkeergarages. **De Raad** beklemtoont dat dit systeem enkel kan werken mits een strikte controle op de naleving ervan.

De Raad is eveneens van mening dat de handelswijken moeten voorzien zijn van voldoende leveringszones waarop afgebakende en aangepaste (buiten de spitsuren) leveringstijden van toepassing zijn. Dit systeem moet kunnen rekenen op strikte controles wat betreft de naleving van de parkeerregels in de laad- en loszones en van de afgebakende leveringstijden.

De Raad trekt de aandacht op het feit dat het project om meer bewoning te stimuleren boven winkels in winkelstraten een meervraag naar locale parkeergelegenheid als negatief effect oplevert. Hij meldt dat over een oplossing voor dit fenomeen dient te worden nagedacht.

Naar de ondernemingen toe

De Raad kan zich vinden in het idee tot gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen van ondernemingen, daar waar men vaststelt dat de aangrenzende straten 's avonds overvol staan. Het gedeeld gebruik moet evenwel in overleg met de betrokken ondernemingen en op vrijwillige basis worden ingevoerd.

Voor de vaklui, voor wie het voertuig een onmisbaar werkinstrument is, is het van belang om een specifiek stelsel te voorzien om zo voor hen onbetaalbare parkeerkosten te voorkomen. Een oplossing zou erin kunnen bestaan om voor deze vaklui een tijdelijke kaart van het type « buurtbewoner » te voorzien. Men zou deze kaart dan op voorhand moeten aanvragen, voor een welbepaalde termijn en tegen een aangepast tarief.

De problematiek van de belastingen op het gebruik van de openbare weg leunt van nature dicht aan bij de tarifiering van de parkeerplaatsen en impliceert dus een gecoördineerde behandeling op het niveau van het Gewest, om te voorkomen dat de ondernemingen met een te grote diversiteit aan belastingstelsels in de verschillende gemeenten worden geconfronteerd. Deze diversiteit maakt deze belasting immers minder goed leesbaar en minder goed verstaanbaar. Bovendien leidt ze tot een aanzienlijke administratieve overbelasting voor zowel de gemeenten die de belasting moeten innen, als voor de ondernemingen die zich ernaar moeten richten.

Omdat hij zich bewust is van de gevolgen van elk parkeerbeleid op de leefbaarheid en de sociaaleconomische ontwikkeling van het Gewest, is **de Raad** van plan om zijn werkzaamheden voort te zetten en behoudt hij zich het recht voor om zich verder in dit debat te mengen.

Naar de openbare ruimte toe

De Raad is de mening toegedaan dat er in het Brussels gewest voldoende ruimte moet blijven voor kwalitatieve ontmoetingsplekken en hij is derhalve van mening dat daartoe het STOP¹-principe kan worden gehuldigd.

De Raad pleit voor een betere informatie en bewegwijzering wat betreft de ligging, de toegang en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in private en publieke ondergrondse parkings.

Naar de scholen toe

De Raad is van mening dat ook de scholen kunnen bijdragen tot een coherent Brussels parkeerbeleid. Hij stelt dan ook voor dat het « kiss & ride » parkeren wordt onderzocht.

De Raad stelt eveneens voor dat de haalbaarheid van een gelijkaardig systeem als het initiatief van schoolbussen dat wordt aangeboden door « De Lijn » in Vlaanderen wordt getoetst bij de MIVB in het Brussels Gewest.

Tenslotte wijst **de Raad** op het uitblijven van de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie betreffende de vervoerplannen van 14 mei 2009, en meer bepaald deze inzake de school- en activiteitenvervoerplannen. Elementen die bijdragen tot een degelijk parkeerbeleid kunnen hierin verwerkt worden.

¹ STOP = Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé-vervoer

Naar de veiligheid toe

Daar waar **de Raad** hierboven een oproep deed naar openbare parkeergelegenheden ter compensatie van parkeergelegenheid op de straat die verdwijnt, voegt hij eraan toe dat deze voldoende moeten zijn uitgerust op het vlak van veiligheid (licht en bewaking), kwaliteit (comfort, sanitair, aangepaste uren,...) en functionele bewegwijzering. Ook pleit **de Raad** voor een aantrekkelijke tarifiering (bijvoorbeeld : 1^{ste} kwartier gratis en vervolgens een progressief tarief).

Naar de inter-gewestelijke samenwerking toe

Behalve het beoogd coherent parkeerbeleid tussen de 19 gemeenten, is er eveneens nood aan overleg met de twee andere Gewesten. Het Brussels parkeerbeleid moet rekening houden met de aanleg van overstapparkeerplaatsen aan de grenzen van het Gewest en aan belangrijke metro- en treinstations (GEN). Ook dienen tijdig tarifaire afspraken worden gemaakt.

*

* *