



INITIATIEFADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 17 MAART 2011

inzake

het Gewestelijk Parkeerbeleid

GEWESTELIJK PARKEERBELEID

Initiatiefadvies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Luik II. 17 maart 2011

Aanhangigmaking

Op 20 januari 2011 bracht de Raad een initiatiefadvies uit inzake deze thematiek en in zijn begeleidend schrijven van 31 januari 2011 kondigde hij het vervolg van zijn werkzaamheden ter zake aan. Dit advies vult dus het advies van 20 januari 2011 aan.

In zijn Commissie Ruimtelijke Ordening/Mobiliteit, tijdens haar zittingen van 10, 18 en 28 februari 2011, werden dan ook andere aspecten van het parkeerbeleid grondiger onderzocht en aansluitend formuleerde de Economische en Sociale Raad het tweede luik van zijn bevindingen inzake het gewestelijk parkeerbeleid in het volgend initiatiefadvies.

Advies

Voorafgaande beschouwingen

De Raad geeft vooreerst aan dat het tot nadenken stemt te moeten vaststellen dat jaarlijks het verkeersvolume in het Brussels Hoofdstedelijk gewest met gemiddeld 0,5 % toeneemt¹ daar waar het Iris 2-Plan voorziet in een daling met 20 %² van ditzelfde verkeersvolume en in een afname met 16 %³ van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg. **De Raad** vindt dat deze laatste afname globaal, en niet lineair, dient te worden bekeken en in functie van de specificiteiten van elke wijk. **De Raad** wijst erop dat het schrappen van parkeerplaatsen in bepaalde wijken niet steeds zal kunnen worden opgevangen door het creëren van parkeerplaatsen buiten de weg. Een zoektocht naar pragmatische en alternatieve oplossingen zal hier dan ook noodzakelijk zijn om te voorkomen dat dient te worden overgegaan tot maatregelen ten nadele van de aantrekkingskracht van de betrokken wijken.

Algemene beschouwingen

In hoofde een meer concrete invulling te geven aan zijn mening, zoals reeds aangehaald in het eerste luik van dit initiatiefadvies, dat het parkeerbeleid moet passen in het kader van een plurimodale mobiliteit en toegankelijkheid en de verkeersdoorstroming, steunt **de Raad** de tenuitvoerlegging van de in hoofdstuk 7 « Beheer en informatie rond mobiliteit » van het Iris 2-Plan geplande acties.

Zo is **de Raad**, naast de maatregelen die hij in zijn vorig initiatiefadvies al heeft voorgesteld, van mening dat een deel van de maatregelen die zich lenen om aan dit kader te beantwoorden het beroep op technologische middelen zou kunnen zijn die de bereikbaarheid en de doorstroming kunnen verbeteren. Bovendien zouden deze maatregelen een aanzienlijk terugverdieneffect tot gevolg kunnen hebben.

¹ « IRIS 2, Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », Brussel, 2010, blz. 10.

² Ibidem, blz. 14.

³ Ibidem, blz. 60.

Zo zouden er bijvoorbeeld voor wat de optimalisering van het bestaand parkeren betreft oplossingen kunnen worden gevonden via het plaatsen van signalisatieborden die aangeven waar de parkings zich bevinden, hoeveel parkeerplaatsen er per parking beschikbaar zijn, alsook van veranderlijke en verplaatsbare signalisatieborden die informatie over de bestaande files en over alternatieve reismogelijkheden verstrekken.

Zo vindt **de Raad** het op een meer globale manier opportuun om een globaal plan op te stellen voor een dynamisch beheer van het verkeer (afstelling van de verkeerslichten, regeling van het uitgaand en inkomend verkeer tijdens de spitsuren, parkeervoorziening, ...) vanaf het begin van dit jaar. Dit plan zou het voorwerp kunnen uitmaken van een versnelde tenuitvoerlegging tijdens de komende twee jaar.

De Raad herhaalt dat de beperkingen van het aantal parkeerplaatsen gelijktijdig moeten gepaard gaan met een reeks andere begeleidende maatregelen, zoals de verbetering van het openbaar vervoersaanbod.

In het streven naar een optimale mixiteit tussen alle openbare vervoersmiddelen, stelt **de Raad** vast dat de metro en het GEN performante en efficiënte middelen zijn in het kader van de verplaatsingen binnen het Gewest tussen zijn centrum en de tweede kroon. Deze vervoersmiddelen moeten worden uitgedacht in aanvulling met het bovengronds openbaar vervoersnet, zoals bussen en trams, teneinde een dicht netwerk te verzekeren teneinde de verplaatsingen binnen het Gewest te verbeteren.

Wat meer bepaald het GEN en zijn begeleidende maatregelen betreft, herinnert **de Raad** nogmaals aan de noodzaak tot het instellen van inter-gewestelijke samenwerking en afspraken.

Anderzijds is **de Raad** van mening dat het in het kader van een beraadslaging op lange termijn over een beleid ter verbetering van het openbaar vervoersaanbod, maar ook over een beleid ter vermindering van het aantal parkeerplaatsen opportuun zou zijn om tot een kosten-/batenanalyse van de weerhouden oplossingen over te gaan.

Bijzondere beschouwingen

Naar de ondernemingen toe

De Raad haalde in zijn eerste luik van dit initiatiefadvies reeds aan dat het parkeerbeleid onmiskenbaar verbonden is met het mobiliteitsbeleid. **De Raad** herhaalt zijn aanbevelingen die hij in zijn vorig advies betreffende het parkeren in de handelsaders heeft geformuleerd.

Naar de ondernemingen toe is **de Raad** algemeen de mening toegedaan dat een goede bereikbaarheid⁴ van de Brusselse ondernemingen cruciaal is voor hun optimale ontwikkeling. Een slechte bereikbaarheid is daarentegen één van de hoofdredenen die doorgaans voor de delokalisatie ervan wordt ingeroepen. De toename van de intensiteit van het verkeer van de voorbije jaren, alsook de slechte kwaliteit van de verbindingen met het openbaar vervoer in bepaalde zones, liggen aan de basis van het moeten vaststellen van het verslechteren van de bereikbaarheid van de Brusselse ondernemingen. Uitgaande van deze voorgaande stellingen en vaststelling, dringt **de Raad** er dan ook op aan dat de Regering zou toezien op de noodzaak om deze bereikbaarheid te vrijwaren en verder te ontwikkelen.

⁴ Zowel voor klanten als voor brandweer, leveranciers, ...

De Raad dringt er dan ook op aan dat rekening wordt gehouden met het parkeerbeleid bij elk Regeringsinitiatief dat gericht is op voornoemde bereikbaarheid. Dit geldt mede voor het te ontwikkelen « Goederenplan » bij de uitwerking waarvan **de Raad** actief wenst betrokken te worden.

Voor de kleine en middelgrote ondernemingen, die gevestigd zijn in zones die moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken zijn en die niet over privéparkeerplaatsen beschikken, stelt **de Raad** voor om de mogelijkheid te onderzoeken om te zorgen voor een voorziening die het parkeren op de openbare weg mogelijk maakt (waarvan bijvoorbeeld hun werknemers, cliënteel, leveranciers, ... gebruik kunnen maken).

Naar de dringende hulpverlening en thuiszorg toe

Naar analogie met zijn voorstel in het eerste luik van dit initiatiefadvies om een oplossing te zoeken voor de parkeerproblemen die vaklui ondervinden, koppelt **de Raad** hier nu de thematiek aan van de behoeften van met name de gezondheidswerkers, die zorgen aan huis verstrekken, en met name de dringende hulpverleners.

Hij wijst er op dat reeds verschillende gemeenten hieromtrent studiewerk verrichtten en hij is van mening dat er in de toekomst moet worden aangedrongen op eenzelfde regime voor het gewest. Dit zal deze categorie er trouwens van besparen om in elke gemeente waar ze actief zijn afzonderlijk te moeten voldoen aan de plaatselijke administratieve verplichtingen. Hij wijst trouwens ook nog op het feit dat inter-gewestelijke afspraken aangewezen zijn voor diegene die over de gewestgrenzen heen actief zijn.

Naar alternatieve oplossingen toe

In verband met car-sharing wenst **de Raad** aan te dringen op deze alternatieve oplossing die via het verminderen van het aantal voertuigen een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen op de weg met zich mee zal brengen (« elke deelauto spaart naar schatting 8 tot 10 geparkeerde auto's uit »)⁵. **De Raad** wijst er in dit opzicht op dat de evenredige verhouding van aantal voertuigen tot het aantal gebruikers (18/500)⁶ aantoont dat deze oplossing de gebruikers in staat stelt om geen auto te moeten aankopen.

Anderzijds geeft **de Raad** in verband met alternatieve oplossingen eveneens aan dat men gebruik zou kunnen maken van de promotie van het taxigebied, van de gedeelde taxi's, van carpooling, ...

Zo zou men daarenboven kunnen overwegen om taxi's toe te laten om gebruik te maken van de trambeddingen en busstroken op het niveau van het hele Gewest.

*
* *

⁵ B. Grouwels, Minister van Openbare Werken en Vervoer, Haven van Brussel en Informatica, « Beleidsplan 2010-2014 : Openbare Werken en Vervoer », Brussel, 2010, blz. 74.

⁶ Ibidem, blz. 73.