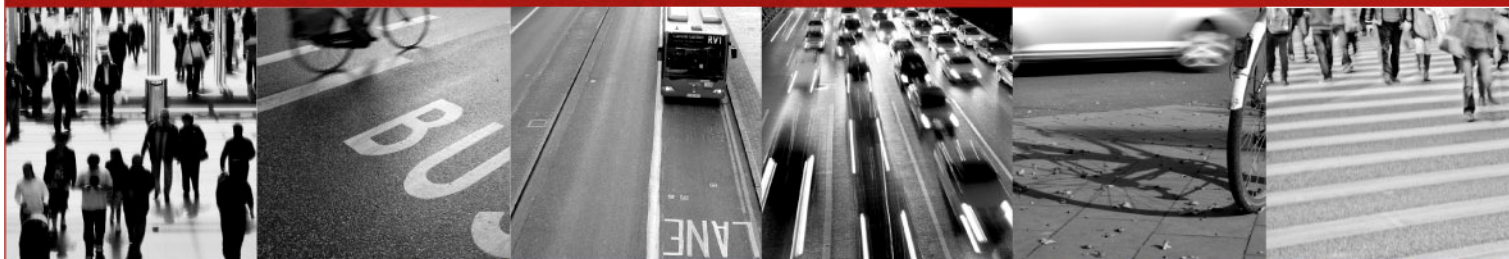


GEMEENTELIJK PARKEERPLAN

Gemeente Oudergem

24 november 2014

VOORLOPIG EINDRAPPORT



Sommaire

1. Stand van zaken	4
1.1 Analyse van het gemeentebestuur op het vlak van parkeergelegenheid	4
1.2 Aanbod aan parkeergelegenheid en gereserveerde plaatsen	5
1.2.1 Aanbod aan parkeergelegenheid.....	5
1.2.2 Aanbod aan parkeergelegenheid op de weg.....	8
1.2.3 Aanbod aan parkeergelegenheid naast de weg.....	15
1.2.4 Gereserveerde plaatsen.....	18
1.2.5 Transitparkings	38
1.2.6 Parkeergelegenheid voor fietsen.....	41
1.3 Vraag naar parkeergelegenheid	46
1.3.1 Typologie van de vraag naar parkeergelegenheid.....	46
1.3.2 Evolutie van de vraag naar parkeergelegenheid.....	47
1.4 Beheer van parkeergelegenheid en vrijstellingskaarten	50
1.4.1 Beheer van parkeergelegenheid.....	50
1.4.2 Vrijstellingskaarten.....	50
1.5 Samenvattende analyse.....	52
1.6 Lopende projecten	53
1.6.1 Lopende projecten in Oudergem.....	53
2. Geplande acties	54
2.1 Parkeergelegenheid voor voertuigen	54
2.1.1 Gereguleerde en ongereguleerde zones	54
2.1.2 Vrijstellingskaarten.....	58
2.1.3 Gereserveerde plaatsen.....	64
2.1.4 Transitparkings	86
2.2 Het parkeren van fietsen	96
2.2.1 Pro memorie: reglementair kader	96
2.2.2 Ontwikkelingsplan voor gemotoriseerde tweewielers	97
2.3 Compenserende maatregelen	99
2.3.1 Gedeelde parkeergelegenheid	99
3. Controle en sanctie	104
3.1 Pro memorie: reglementair kader	104
3.2 Te nemen acties op het vlak van controle en sancties	104
3.2.1 Financiële aspecten.....	104
3.2.2 Evolutie van de controle	105
3.2.3 Evolutie van de overtredingen	106
4. Syntheses	108
4.1.1 Te nemen acties	108
4.1.2 Impact op de buurgemeenten.....	110

m:=Lijst tabellen

Tabel 1: kenmerken van het aanbod aan parkeergelegenheid	5
Tabel 2: verdeling van het totale aanbod aan parkeergelegenheid	7
Tabel 3: verdeling van het aanbod op de weg.....	10
Tabel 4: nieuwe wegen in blauwe zones	13
Tabel 5: totaal aantal gereserveerde parkeerplaatsen per categorie (2014)	18
Tabel 6: lijst van plaatsen voorbehouden aan PVM's	21
Tabel 7: lijst van plaatsen voorbehouden voor leveringen.....	23
Tabel 8: lijst van plaatsen voorbehouden aan bussen en autobussen	34

Tabel 9: lijst van plaatsen voorbehouden voor Kiss & Ride.....	35
Tabel 10: lijst van plaatsen voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers.....	37
Tabel 11: Parkeercapaciteit in de Brusselse P+R-zones, juni 2012, Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	39
Tabel 12: lijst en type van bevestigingssystemen voor fietsen	44
Tabel 13: lopende of op korte termijn geplande vastgoed- en infrastructuurprojecten	53
Tabel 14: doelstellingen inzake reductie van ongereguleerde en niet-voorbehouden plaatsen	54
Tabel 15: evaluatie van de behoeften aan PVM-plaatsen in de gemeente	64
Tabel 16: gedeelten van Waversesteenweg waarin leveringszones zijn vereist	74
Tabel 17: uitbreidingsdoelstellingen inzake het aantal plaatsen voorbehouden voor gedeelde wagens.....	75
Tabel 18: realisatieplanning voor de geplande stations.....	76
Tabel 19: parkeergelegenheid voor zware trucks in Oudergem (2004 – dinsdagavond)	79
Tabel 20: parkeergelegenheid voor zware trucks in Oudergem (2004 – zondagavond)	80
Tabel 21: Parkeercapaciteit in P+R-zones van andere Europese steden, 2014	87
Tabel 22: raming van de financiële balans van de parkeergelegenheid (2014)	105
Tabel 23: synthese van de te ondernemen acties (voorbehouden plaatsen en parkeergelegenheid voor fietsen)	108
Tabel 24: syntheses van de standpunten van de gemeente en de te nemen acties	109

Verklarende woordenlijst

GPA:	Gewestelijk Parkeeragentschap
GPP:	Gemeentelijk Parkeerplan
GMP:	Gemeentelijk Mobiliteitsplan
GPBP:	Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
Irisplan:	Gewestelijk Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

1. STAND VAN ZAKEN

1.1 ANALYSE VAN HET GEMEENTEBELEID OP HET VLAK VAN PARKEERGELEGENHEID

In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan wordt het beleid van de gemeente op het vlak van mobiliteit gedefinieerd. Het werd goedgekeurd in 2009, en bevat een bepaald aantal maatregelen en acties ter bevordering van de parkeergelegenheid.

De voornaamste doelstellingen van het GMP in dit verband zijn ontwikkeling van multimodaliteit, ontwikkeling van zachte mobiliteit, en behoud van de toegankelijkheid van de stadsfuncties voor alle vervoermiddelen. Elk van deze doelstellingen heeft meerdere gevolgen voor de parkeergelegenheid:

- ontwikkeling van multimodaliteit impliceert het voorzien van parkeergelegenheid in de omgeving van de belangrijkste haltes van openbaar vervoer, met het accent op parkeergelegenheid voor fietsen en carpooling;
- ontwikkeling van zachte mobiliteit gebeurt via vermenigvuldiging van parkeeroplossingen voor fietsen;
- toegang tot stadsfuncties vergt vergemakkelijking van de levering aan handelszaken, door verbetering van controle en beheer van leveringszones en behoud van parkeergelegenheid voor vrachtwagens;
- toegang tot de stad veronderstelt ook ontwikkeling van toegankelijkheid van druk bezochte plaatsen voor Personen met Verminderde Mobiliteit (PVM).

De stand van zaken betreffende de doelstellingen van het GMP en de geïmplementeerde acties, in verband met de thematieken die in het GPP moeten worden behandeld, bevindt zich in het hoofdstuk "1.2 Aanbod aan parkeergelegenheid en gereserveerde plaatsen, p5

1.2 AANBOD AAN PARKEERGELEGENHEID EN GERESERVEERDE PLAATSEN

1.2.1 Aanbod aan parkeergelegenheid

INLEIDING

Het aanbod aan parkeergelegenheid moet tegemoetkomen aan meerdere behoeften. Naargelang de aanwendingen en de context moet de parkeergelegenheid zich al dan niet op de weg bevinden, met boven- of ondergrondse inrichting,... Een groot aantal actoren is rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken bij de definiëring van de beleidsmaatregelen op het vlak van parkeergelegenheid.

Aanbod aan parkeergelegenheid							
LOKALISERING	OP DE WEG				NAAST DE WEG		
GEbruik	Openbaar		Privé		Openbaar		Privé
TYPE VAN INRICHTING	Bovengronds		Bovengronds		Bovengronds	In aanbouw	In aanbouw
GEbruikSDUUR	Kort, gemiddeld, lang, onbeperkt		Vrij		Kort, gemiddeld, lang, onbeperkt		Vrij
TARIEF	Gratis	Betalend	Gratis	Betalend	Gratis, betalend	Betalend	Gratis, betalend

Tabel 1: kenmerken van het aanbod aan parkeergelegenheid

Bron: CeM 2014 – groep A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juni 2014

Rekening houden met de behoeften gaat gepaard met de noodzaak om de parkeergelegenheid te beheren, zozeer bepalen het aanbod en zijn gebruikskennmerken de modale keuze. Zo bestaat er een groot aantal hefbomen (gebruiksdur, tarieven) om het gebruik van de parkeergelegenheid te sturen, volgens de beoogde doelstellingen.



Figuur 1: uitdagingen voor een beleid inzake beheer van parkeergelegenheid

Bron: Transitec, opleiding CeM 2014 – groep A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juni 2014

De doelstellingen van het GPBP, nauw verbonden met die van Irisplan II, zijn van dezelfde orde¹:

- het opnieuw in evenwicht brengen van het gebruik van de openbare weg door de versterking van andere functies dan het parkeren;
- - vereenvoudiging van de parkeersituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door een harmonisering en een beter beheer van de inbreuken, de leveringsproblemen of de parkeerproblemen voor de alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer.

De richtlijn bestaat in harmonisatie van de gemeentelijke reglementeringen om de organisatie van de parkeergelegenheid op gewestelijk niveau coherenter en duidelijker te maken.

Toch houdt deze harmonisatie rekening met de lokale verschillen op het vlak van behoeften en territoria, om in elk van de gevallen oplossingen aan te dragen die zo goed mogelijk zijn aangepast aan de richtingen vastgelegd door het Gewest. Daarom laat het GPBP de toepassing van de principes en normen die in overleg op nationaal niveau werden overeengekomen, over aan de Gemeenten, die datgene kunnen uitkiezen wat past bij elke weg binnen hun territorium.

In het algemeen moet langetermijnparkeren bij voorkeur plaatsvinden naast, in plaats van op de weg.

De basisprincipes voor de verdeling van het aanbod aan parkeergelegenheid onder de gebruikers, zijn de volgende:

- **Parkeergelegenheid voor bewoners:** in de mate van het mogelijke aan de vraag voldoen, waarbij een daling van de afhankelijkheid van de auto wordt aangemoedigd en het gebruik van alternatieve vervoermogelijkheden (collectieve vervoermiddelen, fiets, carpooling, ...) wordt gestimuleerd.

De doelstelling bestaat er niet in om de bewoners te verhinderen een auto te bezitten, wel om het aantal auto's te beperken en de gebruiker aan te zetten tot een beter gebruik. Wanneer een nauwkeurige diagnose een tekort aan plaatsen voor bewoners aantoonde, moeten alle mogelijke oplossingen worden onderzocht voor het verruimen van het aanbod door aanwending van eventuele reserves in de bestaande parkings (pooling van privéparkings).

In elk geval moeten inzake het toegestane aantal auto's op de weg de doelstellingen van IRIS 2 worden nagestreefd, opdat de openbare weg ook zou voldoen voor de andere legitieme toepassingen. Desalniettemin zal het nodig zijn om de mogelijkheden te bestuderen tot toekenning van plaatsen in openbare of privéparkings - bijvoorbeeld die van Carrefour - aan de buurtbewoners.

- **Parkeergelegenheid voor pendelaars:** reductie van het aanbod om het autoverkeer op pieken te beperken, door pendelaars aan te moedigen om gebruik te maken van de gedane investeringen in collectief vervoer en parkeer-en-reisvoorzieningen (P+R).

Daartoe moeten de wegreglementeringen worden aangepast en de controles worden verstrengd. Parkeer-en-reisvoorzieningen moeten bij voorkeur dienen voor pendelaars. Een van de doelstellingen bestaat erin de abonnementen op de openbare parkings in het stadscentrum te beperken voor deze clientèle, in het voordeel van de omwonenden.

- **Parkeergelegenheid voor bezoekers en klanten:** stadscentra toegankelijker maken - element van hun vitaliteit in een context van concurrentie met de winkels in de stadsrand, die toegankelijker zijn met de auto. Deze verbetering van het aanbod komt tot stand via een vereenvoudiging van de reglementering om ze duidelijker en begrijpelijker te maken, een tariefbepaling die rotatie van parkeergelegenheid in handelszones in de hand werkt, en een verstrenging van de controles, om de rotatiegraden te verhogen en de aldus ter beschikking gestelde plaatsen toe te kennen aan degenen die voorrang daarop moeten krijgen.
- **Parkeergelegenheid voor mobiele professionals:** de parkeergelegenheid op de weg beheren om een toereikende beschikbaarheidsgraad te bewaren en aldus parkeermogelijkheden aan te bieden aan mobiele professionals.

¹ Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mobiliteit Brussel, Directie Strategie (Parkeercel)

- **Parkeergelegenheid voor andere specifieke gebruikers:** ontwikkeling van parkeergelegenheid voor fietsers; bevordering van de verplaatsing van gehandicapten; aanmoediging van carpooling en gebruik van taxi's, die de vraag naar parkeergelegenheid doen afnemen; organisatie van parkeergelegenheid voor vrachtwagens en autobussen op plaatsen die zowel voor de collectiviteit als de belanghebbenden passen, organisatie van de leveringszones.

TOTAAL AANBOD AAN PARKEERGELEGENHEID

Rekening houdend met het volledige aanbod, bedraagt het totale aantal beschikbare plaatsen in Oudergem 31.846, wat overeenstemt met 1 parkeerplaats per persoon (32.831 inwoners in 2014) en 2 plaatsen per gezin (14.533 gezinnen in 2009)

In termen van verdeling is het aanbod naast de weg het ruimst: het vertegenwoordigt 70% van de totaliteit. Het aanbod naast de weg is echter grotendeels onderworpen aan toegangsbeperkingen. Zulks geldt niet voor het aanbod op de weg, dat toegankelijk is voor iedereen.

Parkeergelegenheid op de weg	Parkeergelegenheid naast de weg	Totaal
9.800	23.999	33.799

Tabel 2: verdeling van het totale aanbod aan parkeergelegenheid

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

1.2.2 Aanbod aan parkeergelegenheid op de weg

INLEIDING

Het aanbod aan parkeergelegenheid op de weg stelt de automobilisten in staat om zich vanuit de openbare ruimte toegang te verschaffen tot de verschillende stadsfuncties. Door zijn hoge zichtbaarheid en sterke impact heeft het ook invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte en de verdeling van de aanwendungen voor de andere vervoermiddelen.

Naarmate de behoeften 'mechanisch' stijgen (bevolkingsgroei), neemt ook de druk op de weg toe. De plaats die momenteel door de andere vervoermiddelen in beslag wordt genomen, reduceert ook de uitbreidingsmogelijkheden voor parkeergelegenheid op de weg.

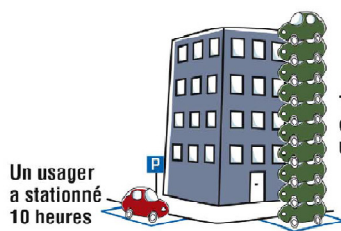
Beheer van het aanbod op de weg (tariefbepaling, gebruiksduur,...) behoort tot de mogelijkheden waarover de wegbeheerders beschikken om te voldoen aan de vraag en daarbij de openbare ruimte billijk te verdelen.

L'offre



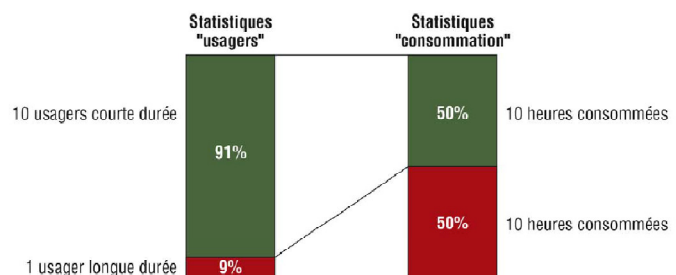
de 8h00 à 18h00, 2 places offrent 2 x 10h = **20h de stationnement**

La demande



10 usagers ont stationné une heure

Un usager a stationné 10 heures



Figuur 2: illustratie van de mogelijkheden op het vlak van beheer van parkeergelegenheid

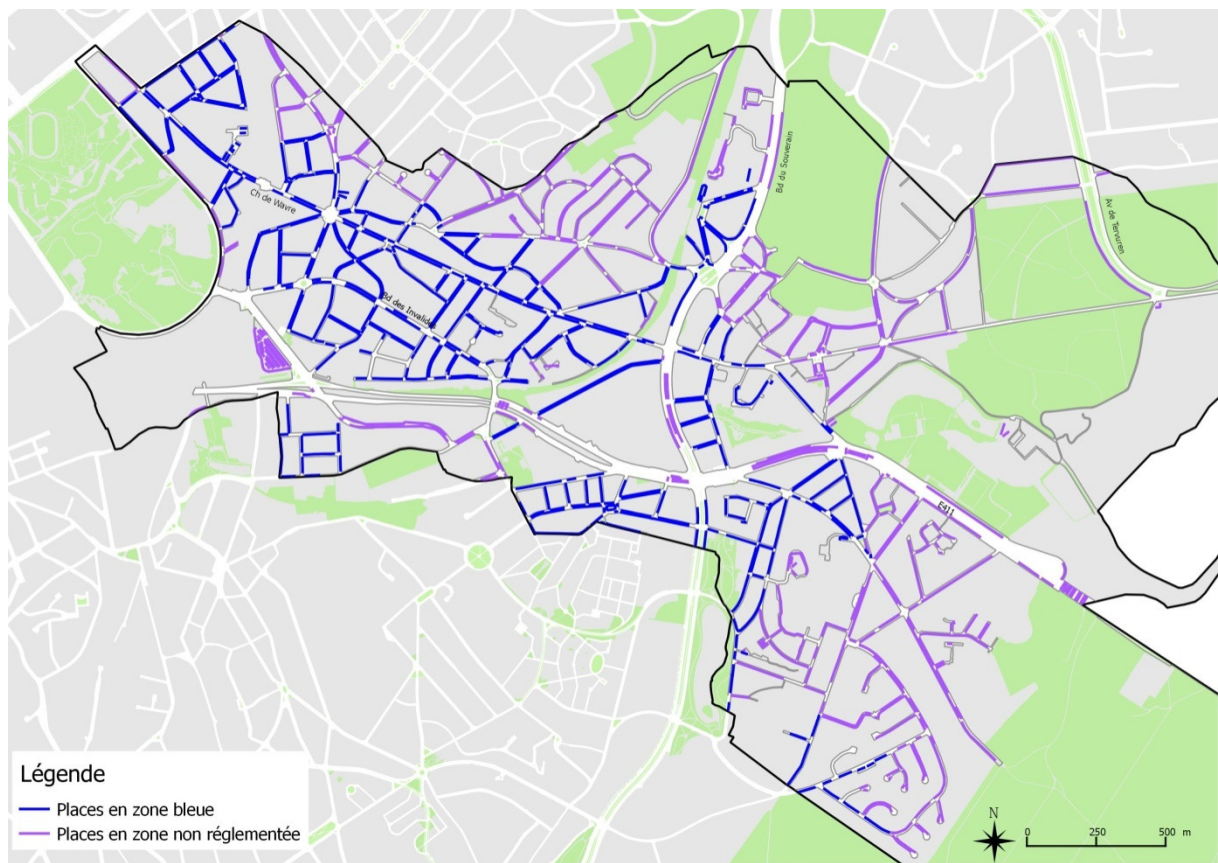
Bron: Transitec, opleiding CeM 2014 – groep A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juni 2014

SYNTHESE VAN DE BESTAANDE SITUATIE EN VAN HET GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Druk overdag op Waversesteenweg, Vorstlaan en Invalidenlaan	Vermeerdering van het aantal blauwe zones	Uitbreiding van de gerealiseerde blauwe zone. (zie Kaart 2: evolutie van de blauwe zone, p12)	De blauwe zone bevat momenteel 4.437 plaatsen, en zorgt voor een verlaging van de druk tijdens de dag.
	Op lange termijn onderzoek verrichten naar reductie van de parkeercapaciteit langs de Waversesteenweg	Eliminatie van parkeercapaciteit tijdens de herinrichting van de steenweg (vooral in de omgeving van kruispunten)	Parkeergelegenheid aan weerszijden van de steenweg, met aanwezigheid van parkeerplaatsen voor fietsers alsook gereserveerde plaatsen in de omgeving van kruispunten.
Druk tijdens de avond in de residentiële straten rond de Waversesteenweg, de Invalidenlaan en het Herrmann-Debroux-viaduct.			In de dichtstbevolkte wijken blijft de druk tijdens de avond hoog.

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Het parkeren op de middenbermen van de Vorstlaan is problematisch tussen Herrmann-Debroux en de Waversesteenweg	Wijziging van de toegangsvoorwaarden tot de parkeerzones op de middenberm.	Gerealiseerde inrichtingen (toegang en oversteekplaatsen voor voetgangers) om veilige toegang tot de parkeerzone te verzekeren	De toegang tot, en de oversteekplaatsen naar de parkeerzones op de middenberm zijn beveiligd
Bestrijding van de omvorming van inspringstroken tot privéparkeerzones.	Een inventaris van inspringstroken opstellen en regularisaties doorvoeren.	Niet gerealiseerd	Behoud van parkeergelegenheid op inspringstroken
Afschaffing van het om de twee weken afwisselend parkeren		Niet gerealiseerd	Behoud van het afwisselend parkeren in de volgende straten: • Argussenlaan • François Bekaertstraat • Joseph Borlélaan • Jean Colinlaan • Sloordelle • Léon Houyouxlaan • Jolélaan • Mulderslaan • Papedellelaan • Paradijsvogelslaan • Zangvogellaan • Henri Vandersaenenstraat
Afschaffing van het parkeren op vluchtstroken	Herinrichting van Keyenlaan, Steenzwaluwenlaan en Tervurensesteenweg.	Gedeeltelijk gerealiseerd	Het systeem van parkeren op vluchtstroken werd afgeschaft in de Keyenlaan, maar bestaat nog altijd op de volgende wegen: • Zwartkeeltjeslaan • Alfred Bastienlaan • Josse Smetslaan • Steenzwaluwenlaan • Tweesteenwegenstraat
Bestrijding van het niet-respecteren van gereserveerde parkeerzones en het parkeren in dubbele file		Implementatie van een specifiek controlesysteem: nota met fotografering door de haltesteward van elk voertuig in de leveringszone, ongeacht zijn aard, met 15 minuten later verificatie of het er nog altijd staat.	Slechts weinig voertuigen worden gesanctioneerd in een leveringszone, omwille van een relatief toegankelijk beleid.

Er is ook een blauwe zone met beperkte duur (30 minuten) op een kort stuk van de Waversesteenweg (kruispunt Vorstlaan met het westelijke deel van de steenweg), in een stadsdeel met bijzonder veel handelszaken en weinig parkeerplaatsen, wat een hogere rotatie verzekert.



Kaart 1: gereguleerde en ongereguleerde zones

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juni 2013. Basis: Urbis Map 2014.

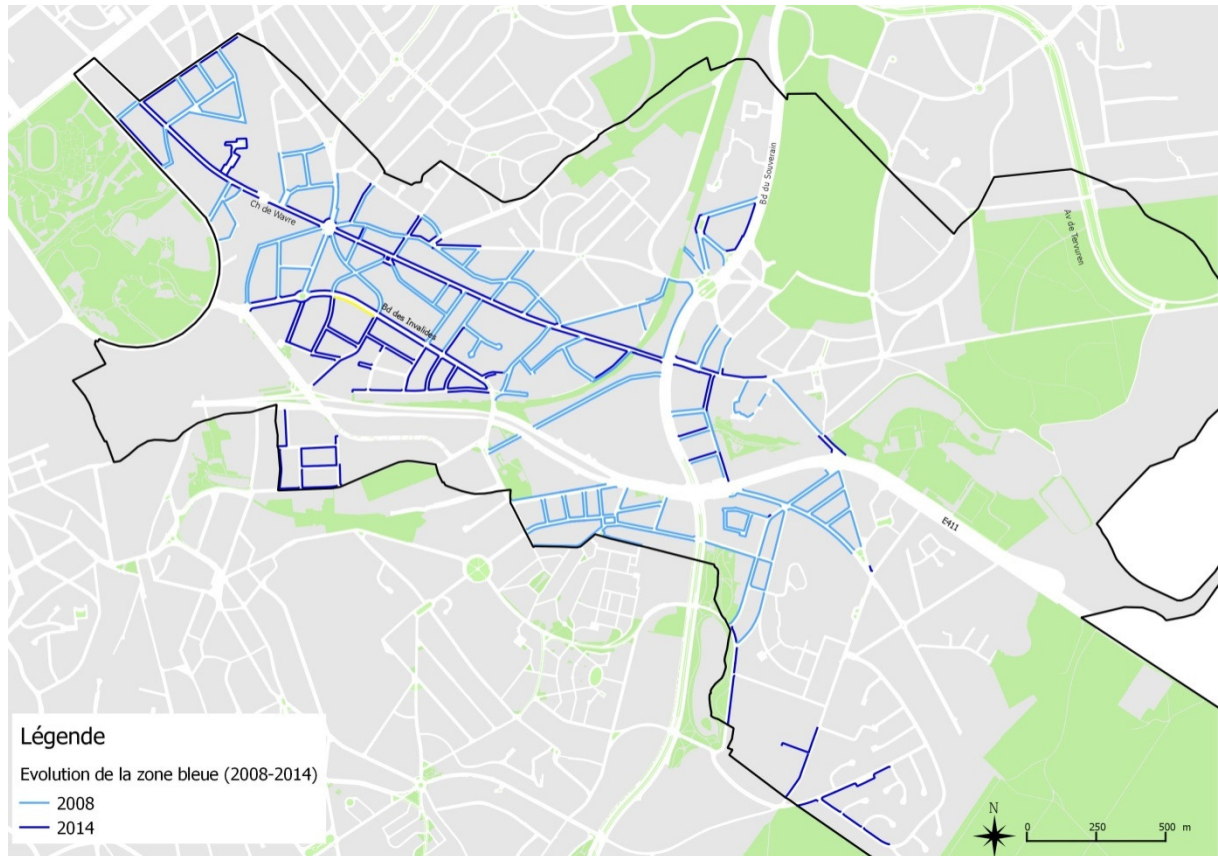


Figuur 4: klassieke blauwe zone en blauwe zone met beperkte parkeertijd

Bron: Espaces-Mobilités

Evolutie van de blauwe zone

Het aantal plaatsen op de weg in een blauwe zone kende een regelmatige toename: sinds 2008 steeg het van 2.926 tot 4.437, wat overeenstemt met een toename van 50%. Deze evolutie was voorzien in het GMP. Ze maakte een beter beheer van de parkeergelegenheid mogelijk, vooral op de Waversesteenweg (verhoging van de rotatie van voertuigen in een commerciële wijk, met behoud van de woonfunctie), maar ook langs en in de omgeving van de Invalidenlaan (aanwezigheid van winkels, kantoren en sportactiviteiten) en in bepaalde wijken met specifieke drukpunten (zone in de buurt van Beaulieu en de Delta-parking, omgeving van de Vorstlaan, ...).



Kaart 2: evolutie van de blauwe zone

Bron: GMP voor de gegevens van 2008, Gewestelijk Parkeeragentschap voor die van 2014

Tabel 4: nieuwe wegen in blauwe zones

Bron: GMP voor de gegevens van 2008, Gewestelijk Parkeeragentschap voor die van 2014

Straatnaam	Sectie	Straatnaam	Sectie
Sloordelle	2--2	Jean François Leemanslaan	15--65
Sloordelle	x	Jean François Leemanslaan	7--11
Alfred Bastienlaan	24--6	Jean François Leemanslaan	x
Alfred Bastienlaan	29--3	Jean Van Horenbeecklaan	153--145
André Drouartlaan	29--25	Jean Van Horenbeecklaan	199--187
André Drouartlaan	30--2	Joseph Jean Gossiauxlaan	1--15
André Drouartlaan	50--30A	Joseph Jean Gossiauxlaan	2--20
André Drouartlaan	x	Jules Vandeleenelaan	x
Auguste Oleffelaan	31--1	Léon Houyouxlaan	33--33
Auguste Oleffelaan	38--4	Léon Houyouxlaan	42--36
Charles Brassinelaan	1--1	Louis Clesselaan	24--2
Brasemlaan	34--2	Louis Clesselaan	40--26
Tinklaan	31--19	Louis Clesselaan	44--42
Tinklaan	5--1	Paul Vanden Thorenlaan	22--34
Witvissenlaan	28--2	Paul Vanden Thorenlaan	2--6
Witvissenlaan	x	Paul Vanden Thorenlaan	8--20
Gebroeders Goemaerelaan	38--52	Paul Verheyleweghenlaan	4--24
Mulderslaan	123--93	Henri Strauvenlaan	70--46
Mulderslaan	133--125	Jean Colinlaan	19--1
Mulderslaan	47--1	René Stevenslaan	
Mulderslaan	61--51	Invalidenlaan	141--83
Mulderslaan	62--2A	Invalidenlaan	144--88
Mulderslaan	83--73	Invalidenlaan	195--147
Paradijsvogelslaan	2--10	Invalidenlaan	196--152
Paradijsvogelslaan	21--41	Invalidenlaan	20--16
Paradijsvogelslaan	24--24	Invalidenlaan	210--208
Zwartkeeltjeslaan	2--8	Invalidenlaan	220--216
Zwartkeeltjeslaan	3--5	Invalidenlaan	249--229
Vrijwilligerslaan	103--103	Invalidenlaan	269--251
Vrijwilligerslaan	3--47	Invalidenlaan	48--26
Vrijwilligerslaan	51--59	Invalidenlaan	49--23
Vrijwilligerslaan	61--73	Invalidenlaan	51--51
Vrijwilligerslaan	75--97	Invalidenlaan	64--54
Vrijwilligerslaan	x	Invalidenlaan	67--53
Barbeellaan	29--1	Invalidenlaan	78--66
Vogelzanglaan	193--163	Invalidenlaan	81--69
Voorlaan	17--1	Invalidenlaan	x
Voorlaan	26--16	Invalidenlaan	x
Voorlaan	28--28	Vorstlaan	348--348
Woudmeesterlaan	21-25A	Vorstlaan	356--360
Woudmeesterlaan	26-28	Triomflaan	34-75
Woudmeesterlaan	31-34	Watermaalsesteenweg	108--104
Woudmeesterlaan	36-35	Waversesteenweg	1002--1046
Woudmeesterlaan	x	Waversesteenweg	1048--1138
Kouterlaan	373--333	Waversesteenweg	1061--1107
Gabriel Emile Lebonlaan	29--23	Waversesteenweg	1111--1219
Ginette Javauxlaan	28--2	Waversesteenweg	1140--1150
Ginette Javauxlaan	7--1	Waversesteenweg	1160--1174
Ginette Javauxlaan	x	Waversesteenweg	1206--1240
Ginette Javauxlaan	x	Waversesteenweg	1221--1225A
Guillaume Crocklaan	40--18	Waversesteenweg	1227--1237
Guillaume Detrochlaan	2--32	Waversesteenweg	1239--1257
Gustave Demeylaan	133--111	Waversesteenweg	1239--1257
Gustave Demeylaan	x	Waversesteenweg	1256--1286
Henri de Brouckèrelaan	2--4	Waversesteenweg	1259--1307
Henri de Brouckèrelaan	101--105A	Waversesteenweg	1308--1318
Henri de Brouckèrelaan	107--127	Waversesteenweg	1309--1337

Waversesteenweg	1318A--1322A	Guillaume Dekelverstraat	61--43
Waversesteenweg	1324--1398	Guillaume Dekelverstraat	58--48
Waversesteenweg	1341--1381	Jacques Bassemstraat	10--4
Waversesteenweg	1383--1455	Jacques Bassemstraat	41--1
Waversesteenweg	1400--1416	Jacques Bassemstraat	44--64
Waversesteenweg	1418--1440	Jacques Bassemstraat	66--98
Waversesteenweg	1442--1444	Joseph Delhayestraat	2--14
Waversesteenweg	1448--1478	Maurice Charlentstraat	20--2
Waversesteenweg	1461--1475	Maurice Charlentstraat	23--3
Waversesteenweg	1479--1495	Maurice Charlentstraat	28--22
Waversesteenweg	1480--1508	Maurice Charlentstraat	32--30
Waversesteenweg	1501--1509	Maurice Charlentstraat	35--25
Waversesteenweg	1510--1518	Maurice Charlentstraat	58--48
Waversesteenweg	1513--1515	Robert Willamestraat	27--1
Waversesteenweg	1519--1553	Robert Willamestraat	x
Waversesteenweg	1520--1540	Roodenbergstraat	10--8
Waversesteenweg	1542--1606	Roodenbergstraat	29--5
Waversesteenweg	1555--1591	Valducstraat	223--207
Waversesteenweg	1593--1593	Valducstraat	228--226
Waversesteenweg	1595--1633	Valducstraat	329--227
Waversesteenweg	1608--1632	Valducstraat	340--334
Waversesteenweg	1635--1687	Jean-Baptiste De Greefplein	12--12
Waversesteenweg	1658--1658	Jean-Baptiste De Greefplein	2--2
Waversesteenweg	1660--1676	Jean-Baptiste De Greefplein	x
Waversesteenweg	1680--1680B	Jean-Baptiste De Greefplein	x
Waversesteenweg	1682--1690		
Waversesteenweg	1691--1719		
Waversesteenweg	1692--1720		
Waversesteenweg	1721--1743		
Waversesteenweg	1745--1761		
Waversesteenweg	1917--1917		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Waversesteenweg	x		
Lucien Outersgaarde	1--1		
Lucien Outersgaarde	x		
Joseph Vanderborghdreef	15--1		
Félix Govaertplein	18--08		
Félix Govaertplein	1--1		
Thomas Balisplein	06--02		
Thomas Balisplein	x		
Thomas Balisplein	x		
Thomas Balisplein	x		
Adolphe Kellerstraat	11--1		
Alderson Jeuniastraat	14--8		
Alderson Jeuniastraat	x		
Koninklijke Jachtstraat	13--1		
Tweesteenwegenstraat	23-27		
Tweesteenwegenstraat	62-80		
Mispelstraat	1--45		
Visserijstraat	16--22		
Visserijstraat	36--50		
Papiermolenstraat	13--3		
Oude Molenstraat	1--19		
Guillaume Dekelverstraat	32--2		
Guillaume Dekelverstraat	41--1		

Ongereguleerde zones

Kaart 1: geregleerde en ongeregleerde zones 111, p 14

De ongeregleerde zones bevatten 4.971 plaatsen (geregleerde plaatsen niet inbegrepen) en liggen verspreid over de woonzones van de gemeente:

- noorden van de Waversesteenweg
- zuiden van de E411
- zuiden en noorden van Tervurensesteenweg
- noordwesten van de Vorstlaan

Er mag vrij en gedurende onbeperkte tijd worden geparkeerd.

1.2.3 Aanbod aan parkeergelegenheid naast de weg

INLEIDING

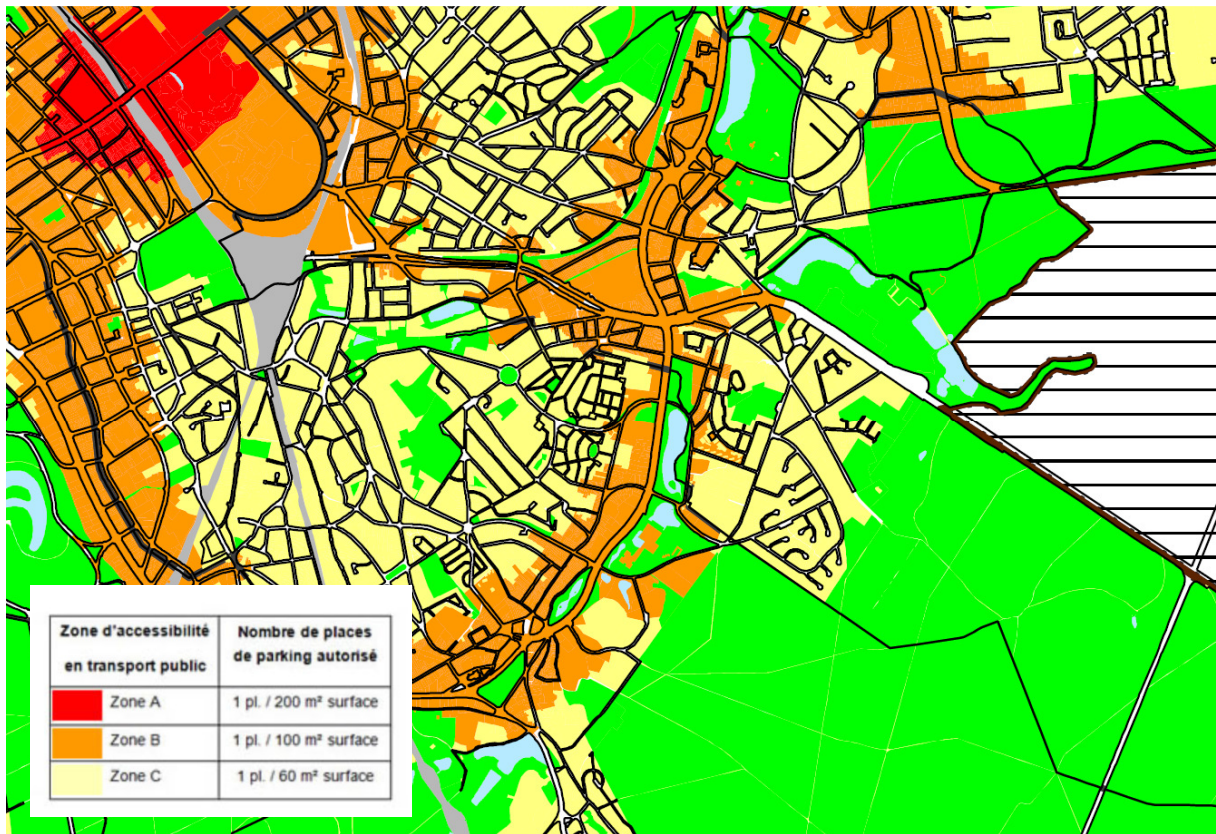
Het aanbod naast de weg bestrijkt meerdere terreinen en functies: omwille van de hoge motorisatiegraden is het aanbod naast de weg in het Brussels Gewest en in het bijzonder in Oudergem een onmisbare aanvulling bij dat op de weg. Bij grote aantrekkingspolen (winkels, openbare voorzieningen en kantoren) is parkeergelegenheid naast de weg nodig voor bezoekers of klanten. De wisselwerking met de lokalisatie van deze voorzieningen en de aan- of afwezigheid van openbaar vervoer hebben echter een belangrijk effect op het aanbod.

Aldus wordt het aanbod naast de weg vanwege kantoren op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningen geregleerd door het Gewestelijk Urbanisatiereglement (GUR), en op het niveau van de milieuvergunningen door het nieuwe BWLKE (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing).

Het BWLKE

De doelstelling van het BWLKE bestaat in de vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving van kantoorgebouwen om de werknemers te ontmoedigen de auto te gebruiken voor "woon-werkverplaatsingen". Het principe van deze maatregel met betrekking tot parkeergelegenheid naast de weg is het volgende: bij elke verlenging of hernieuwing van de milieuvergunning, wordt het maximumaantal parkeerplaatsen bepaald op basis van twee factoren (vastgelegd door het Gewestelijk Urbanisatiereglement):

- Het vloeroppervlak van de kantoren (m²)
- De toegankelijkheidszone via openbaar vervoer



Figuur 5: toegankelijkheidszones via openbaar vervoer

Bron: Brussel Leefmilieu

Overschrijdt het aantal plaatsen de toegestane limiet? Dan heeft de houder van de milieuvergunning van het kantoorgebouw de volgende mogelijkheden:

- eliminatie van de parkeerplaatsen en bestemming van de ruimte voor een andere aanwending;
- terbeschikkingstelling van de plaatsen aan het publiek, als parking voor buurtbewoners of openbare parking;
- behoud van het teveel aan parkeerplaatsen en betaling van een jaarlijkse milieubijdrage, waarvan de hoogte afhankelijk is van de zone waarin het kantoorgebouw zich bevindt, voor elke plaats boven op het maximumaantal.

Gewestelijk Urbanisatiereglement

De reglementering is van toepassing voor elke aanvraag van stedenbouwkundige vergunning voor kantoren, volgens dezelfde quota als voor het BWLKE.

AANBOD AAN PARKEERGELEGENHEID NAAST DE WEG

Aangezien het grootste deel van de parkeergelegenheid naast de weg voor de bewoners dient, is het aandeel aan plaatsen bestemd voor kantoorfuncties (38,5%, hoofdzakelijk langs Vorstlaan en Beaulieuilaan) en commerciële activiteiten (8,5%, hoofdzakelijk aan Hermann-Debroux en de Waversesteenweg) bijzonder belangrijk. De parkeergelegenheid voor bewoners bestaat vooral uit kleine privé-eenheden met slechts weinig boxen en garages. Dat is niet verwonderlijk, gezien de typologie van de Oudergemse panden.

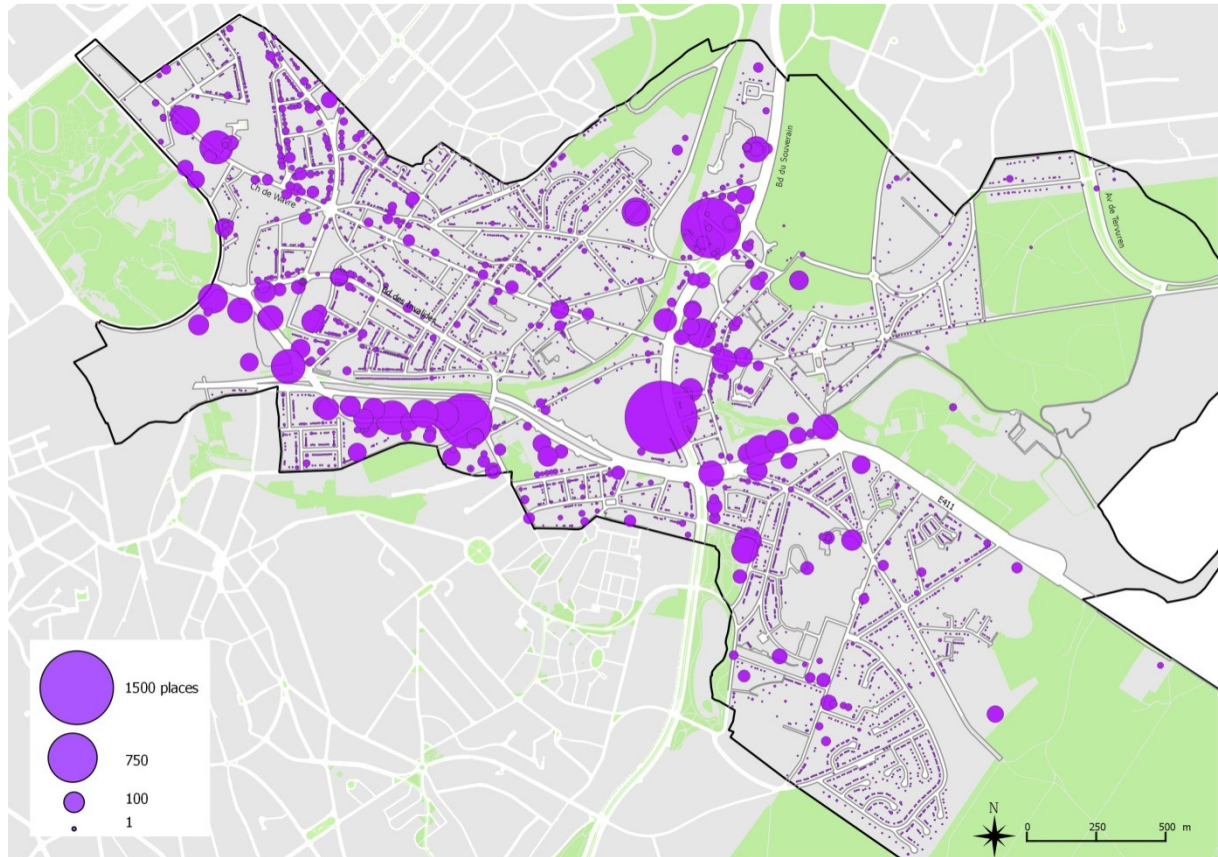
Het grootste deel van de parkeergelegenheid naast de weg bevindt zich bij de aantrekkingspolen van de gemeente:

- Hermann-Debroux (in het bijzonder bij hypermarkt Carrefour in Oudergem)
- Gemeentehuis en cultureel centrum
- Vorstlaan

- Waversesteenweg
- Delta
- Beaulieu

Deze zones zijn bijzonder interessant voor de ontwikkeling van het delen van parkings om aldus de renovatiemogelijkheden voor de openbare ruimte uit te breiden

De parkeercapaciteit naast de weg voor bewoners is quasi uitsluitend individueel. Bijgevolg zijn er in de woongedeelten maar weinig parkeerplaatsen naast de weg die kunnen worden gedeeld.



Kaart 3: parkeergelegenheid naast de weg

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juni 2013. Basis: Urbis Map 2014.

1.2.4 Gereserveerde plaatsen

Volgens het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan zijn gereserveerde parkeerplaatsen uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapten, taxi's, fietsen, gemotoriseerde tweewielers, gedeelde voertuigen, vrachtwagens, motorvoertuigen die passagiers laten in- en uitstappen of goederen laden en lossen, alsook elke andere categorie van voertuigen aangeduid door de Regering.

De gemeente telt 392 gereserveerde plaatsen in alle categorieën samen³. In het kader van het Gewestelijk Parkeerplan en de in de GPP's te nemen actiemaatregelen, zal dit totaal aantal gereserveerde plaatsen niet afnemen.

PV M	LEVERINGSZON E	GEDEELDE VOERTUIGEN N	TAXI'S	VRACHTWAGEN S	SCHOOLBUSSEN EN AUTOBussen	KISS & RIDE	GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS	C D	POLITIE	TOTAAL ⁴
144	74	10	17	0	40	51	2	17	37	392

Tabel 5: totaal aantal gereserveerde parkeerplaatsen per categorie (2014)

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

PERSONEN MET VERMINDERDE MOBILITEIT (PVM)

De terbeschikkingstelling van gereserveerde plaatsen aan gehandicapten vormt de eerste schakel van de toegankelijkheidsketen. Ze zijn immers nodig op tal van plaatsen: voor woningen, winkels, metrostations, ...

Momenteel voorziet de gemeente Oudergem PVM-parkeerplaatsen bij de personen die ze aanvragen.

Definitie

Artikel 27bis van het verkeersreglement: de parkeerplaatsen gesignaleerd zoals voorzien in artikel 70.2.1.3°c) zijn voorbehouden voor voertuigen die gebruikt worden door de personen met een handicap die houder zijn van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3 of van het door artikel 27.4.1 hiermee gelijkgestelde document. Deze kaart of dit document moet aangebracht worden op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het op die plaatsen geparkeerde voertuig.

Quota

Op de openbare weg bedraagt het quotum minstens 2 plaatsen + 1 bijkomende plaats per schijf van 50 plaatsen⁵, hetzij een quotum van 6% voor 50 plaatsen. Dit quotum varieert naargelang de aantrekkelijkheid van de zones. Zo kan het in de buurt van de zones die het meest verplaatsingen teweegbrengen, worden opgetrokken tot 8 of 10%. In woonzones daarentegen kan het dalen naar 4%; in dit laatste geval kan de aanleg van gereserveerde plaatsen ook op aanvraag gebeuren.

15% in België in PVM-toestand. 6% op de aantrekkingswegen. Hyper centrum 8%. Geleidelijke vermindering. 6% zou een gemiddelde zijn 4% (in de PU's, naast de weg)

Afmetingen

- parkeren zij aan zij of in visgraat: breedte 3,30 m en lengte 5 m
- achter elkaar parkeren: breedte 2,5 m en lengte 6 m

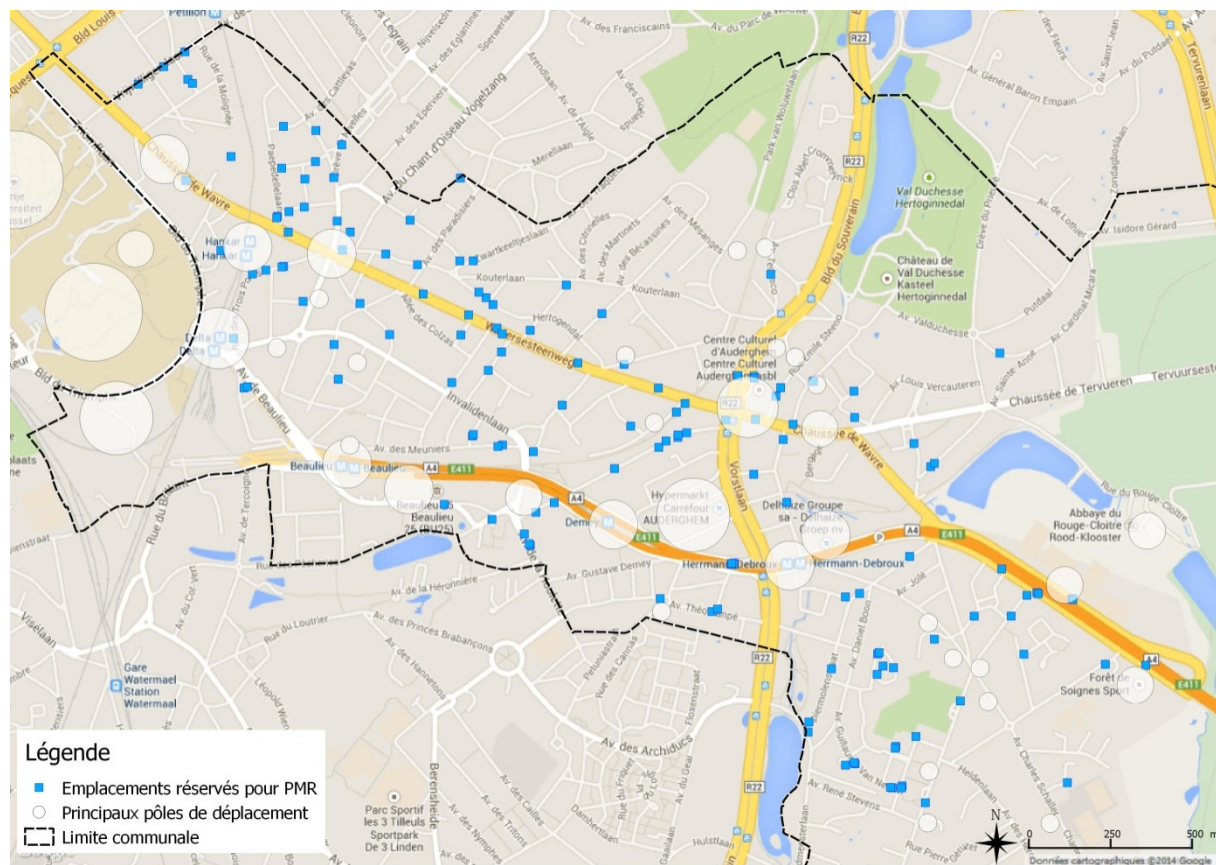
³ Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

⁴ Met haar lengte van 6m biedt elke plaats ruimte aan één voertuig. Zo bijvoorbeeld moet voor de bussen de reële capaciteit door 2 worden gedeeld.

⁵ Voetgangersvademecum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, katern van de voetgangerstoegankelijkheid, richtlijnen voor de inrichting van voor iedereen toegankelijke openbare ruimte, juni 2014

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Verbetering van de toegankelijkheid van gemeente- en vervoerpolen voor PVM's	-	Uitrusting van station Delta met 2 PVM-plaatsen	Momenteel 144 plaatsen, hetzij een verhouding van 1 PVM-plaats voor 65 klassieke parkeerplaatsen. Bijna alle aantrekkingspolen van de gemeente zijn voorzien van PVM-plaatsen. Toch ontbreken PVM-plaatsen: • in de buurt van metrostations Beaulieu en Demey, waar parkeren in het algemeen heel beperkt en moeilijk is • in de omgeving van Rood-Klooster, • en overal langs de Waversesteenweg. Station Delta is toegankelijk van op de ontradingsparking met 2 goed gelegen plaatsen (met nieuwe toegang per lift)



Kaart 4: lokalisatie van gereserveerde plaatsen voor PVM's

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014



Figuur 6: parkeergelegenheid voor PVM's in de gemeente

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014

Straat	Sectie	Aantal plaatsen	Straat	Sectie	Aantal plaatsen
Gustave Demeylaan	-	2	Waversesteenweg	2057--2057	1
Alfred Bastienlaan	24--6	2	Appelbloesemgaarde	15--1	1
André Drouartlaan	9--1	1	Drie Fonteinengaarde	-	1
Kardinaal Micaralaan	4--36	1	Blankedellegaarde	17--08	1
Charles Brassinelaan	37--7	1	Lucien Outersgaarde	01--07	1
Charles Schallerlaan	91--91	2	Nijveldreef	184--178	1
Beaulieuulaan	20--2	1	Sint-Annakerk	-	1
Herdersstaflaan	103--97	3	Edouard Pinoyplein	-	1
Kanarielaan	44--22	1	Albert Meunierstraat	40--6	2
Blauwborstjeslaan	9B--5	1	Alderson Jeuniastraat	14--8	1
Mulderslaan	47--1	1	Kleine Wijngaardstraat	174--2	3
Mulderslaan	62--2A	1	Kleine Wijngaardstraat	187--1	3
Zwartkeeltjeslaan	9--89	1	Kleine Wijngaardstraat	242--212	2
Vrijwilligerslaan	3--47	1	Scholierenstraat	44--10	1
Vrijwilligerslaan	61--73	1	Pauwenstraat	2--40	1
Vrijwilligerslaan	75--97	1	Landschapschilderstraat	23--63	1
Dokter Edmond Cordierlaan	26--12	1	Landschapschilderstraat	46--54	1
Woudmeesterlaan	36-35	1	Visserijstraat	105--107	1
François-Elie Van Elderenlaan	49--39	1	Driebruggenstraat	54--8	2

Straat	Sectie	Aantal plaatsen	Straat	Sectie	Aantal plaatsen
Gabriel Emile Lebonlaan	1--21	1	Driebruggenstraat	69--53	2
Gabriel Emile Lebonlaan	2--18	1	Driebruggenstraat	-	1
Gabriel Emile Lebonlaan	40--30	1	Houyouxstraat	3--29	1
Gabriel Emile Lebonlaan	53--49	1	Houyouxstraat	4--30	1
Generaal Merjaylaan	40--18	1	Papiermolenstraat	16--4	1
Guillaume Keyenlaan	25--5	1	Papiermolenstraat	55--55	1
Guillaume Lefeverlaan	30--2	1	Papiermolenstraat	76--54	1
Guillaume Van Neromlaan	13--17	2	Oude Molenstraat	2--46	1
Guillaume Van Neromlaan	19--19	2	Oude Molenstraat	21--31	1
Henri de Brouckèrelaan	1--77	1	Dorpelingenstraat	1--71	1
Henri Strauvenlaan	39--1	2	Dorpelingenstraat	91--135	1
Hugo Van der Goeslaan	120--34	1	Edouard Henrardstraat	4--2	1
Isidore Geyskenslaan	30--102	1	Edouard Henrardstraat	14--10	1
Jean Van Horenbeecklaan	31--1	1	Emile Idiersstraat	12--20	2
Jean Van Horenbeecklaan	41--33	1	Emile Rotiersstraat	7--3	2
Léopold Florent Lambinstraat	04--01	2	Emile Rotiersstraat	26--2	1
Léopold Florent Lambinstraat	5--5	2	Gustave Jean Leclercqstraat	3--19	2
Pierre Devislaan	7--29	1	Henri Deraedtstraat	-	1
Tedescolaan	41--1	1	Henri Van Antwerpenstraat	01--02	1
Théo Vanpélaan	79--39	1	Jacques Bassemstraat	10--4	1
Vandrommelaan	49--23	1	Jacques Bassemstraat	44--64	1
Walckierslaan	3--97	2	Jean Ekelmansstraat	26--32	2
Vorstlaan	165--201	2	Joseph Lombaertstraat	-	1
Vorstlaan	258--268	1	Jules Cockxstraat	89--89	1
Vorstlaan	274--320	1	Jules Emile Raymondstraat	9--3	1
Watermaalsesteenweg	56--2	1	Louis Marcxstraat	29--3	1
Watermaalsesteenweg	108--104	1	Mathieu Buntinxstraat	3--17	1
Waversesteenweg	1111--1219	1	Pierre Schoonejansstraat	67--11	1
Waversesteenweg	1206--1240	1	Robert Willamestraat	-	2
Waversesteenweg	1324--1398	2	Valducstraat	166--126	1
Waversesteenweg	1418--1440	1	Valducstraat	195--169	2
Waversesteenweg	1479--1495	1	Valducstraat	329--227	1
Waversesteenweg	1480--1508	1	Valducstraat	330--280	1
Waversesteenweg	1542--1606	1	Valducstraat	-	1
Waversesteenweg	1721--1743	1	Baron Robert Hankarplein	01--03	2
Waversesteenweg	1854--1854	2	Georges Golinvauxplein	08--14	1
Waversesteenweg	1949--1955	1	Hermann Debroux-viaduct	-	2
Waversesteenweg	1991--2009	2			2

Tabel 6: lijst van plaatsen voorbehouden aan PVM's

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

LEVERINGEN

Definitie

Geen enkele bepaling van het verkeersreglement definieert de levering van goederen. Ze wordt echter gelijkgesteld met de stilstand van een voertuig. Artikel 2.22 van de Wegcode definieert een stilstaand voertuig als een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- en uitstappen van personen of voor het laden en lossen van zaken. Een geparkeerd voertuig is een voertuig dat langer stilstaat dan nodig is voor het in- en uitstappen van personen of het laden en lossen van zaken. Het is dus niet de duur van de stilstand, maar wel de uitgevoerde handeling die bepaalt of het voertuig stilstaand of geparkeerd is.

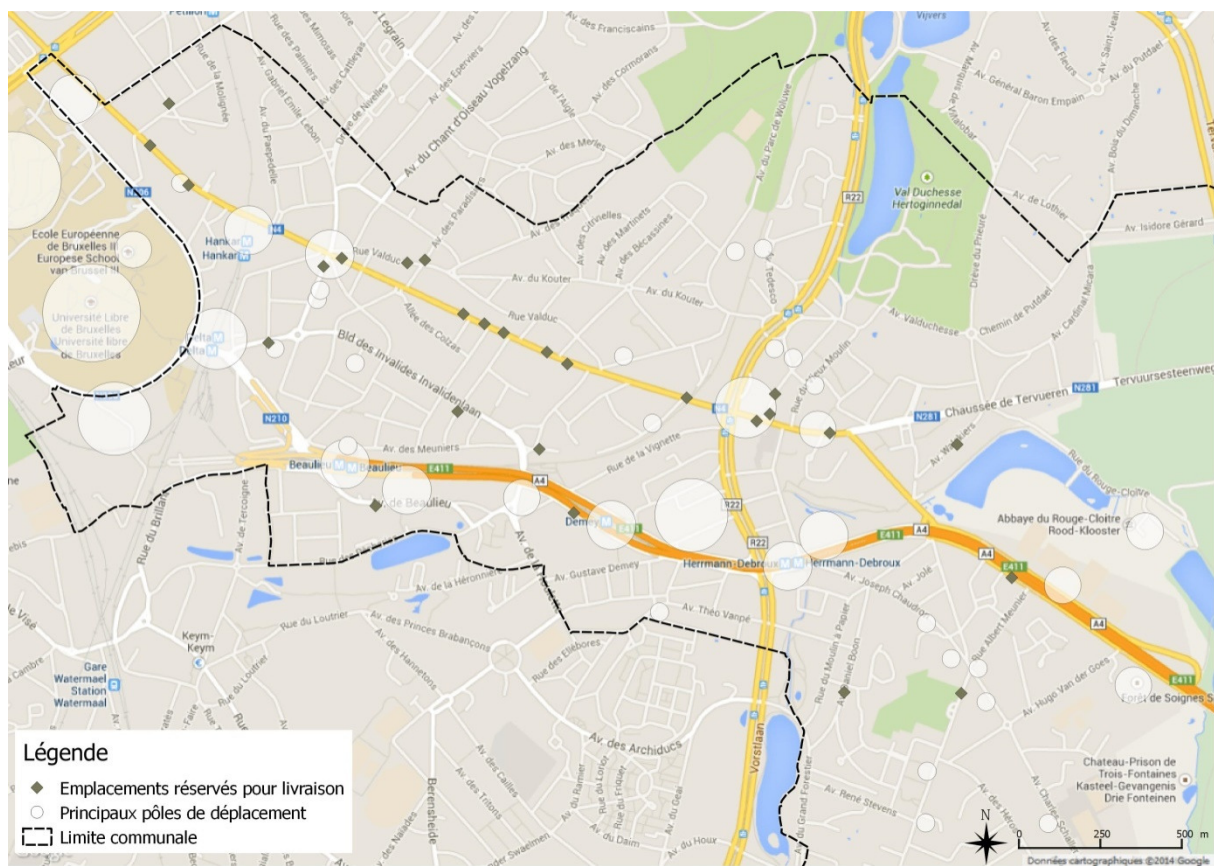
Signalisatie

Momenteel bevatten alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leveringszones. Ze worden in de handelszones aangelegd op verzoek van de ondernemingen of handelszaken. Hun afmetingen variëren, ze worden aangeduid met het bord E1, en hebben heel variabele geldigheidsroosters naargelang de gemeente of het deel ervan.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Parkeren in dubbele file, in het bijzonder langs de Waversesteenweg (leveringen)	Modernisering van de controlemethoden voor specifieke inrichtingen (leveringszones) en benadrukking van politieaanwezigheid.	Implementatie van een specifiek controlesysteem: nota met fotografering door de haltesteward van elk voertuig in de leveringszone, ongeacht zijn aard, met 15 minuten later verificatie of het er nog altijd staat.	75 leveringsplaatsen verspreid over 30 leveringszones, waarvan de meeste zich op de Waversesteenweg bevinden.

Een evaluatie van de leveringsbehoeften in de gemeente bevindt zich in hoofdstuk 2.1.1



Kaart 5: lokalizatie leveringszones

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

Straat	Straatdeel	Aantal plaatsen ⁶	Tijdslot
Auguste Oleffelaan	38--4	1	maandag zaterdag, 7-13u
Beaulieuilaan		1	15 min
Daniel Boonlaan	99--73	3	maandag vrijdag, 9-18u
Sint-Juliaanskerklaan	31--1	3	7-18u
Paradijvogelslaan	24--24	3	maandag vrijdag, 7-11u
Edmond Van Nieuwenhuyselaan	08--02	1	maandag vrijdag, 8-16u
Jean Van Horenbeecklaan	31--1	2	maandag vrijdag, 8-17u
Vrijwilligerslaan	1	1	maandag vrijdag, 9-13u
Walckierslaan	2--108	2	maandag vrijdag, 8-17u
Invalidenlaan	222--216	4	maandag vrijdag, 10-16u
Triomflaan	34-75	3	maandag vrijdag, 7-16u
Waversesteenweg	1048--1138	6	maandag zaterdag, 6-10u
Waversesteenweg	1111--1219	3	
Waversesteenweg	1256--1286	3	maandag zaterdag, 7-12u
Waversesteenweg	1324--1398	1	maandag vrijdag, 8-16u
Waversesteenweg	1400--1416	2	maandag vrijdag, 7-17u
Waversesteenweg	1418--1440	2	maandag vrijdag, 8-17u
Waversesteenweg	1448--1478	4	maandag vrijdag, 7-12u
Waversesteenweg	1555--1591	2	maandag zaterdag, 10-18u
Waversesteenweg	1692--1720	2	
Waversesteenweg	1721--1743	3	maandag zaterdag, 7-19u
Waversesteenweg	1959--1987	1	maandag vrijdag, 7-9u en 15-18u
Bocqstraat	2--32	4	
Dokterstraat	67--45	2	maandag vrijdag, 9-13u
Emile Idiersstraat	12--20	3	maandag vrijdag, 7-17u
Emile Idiersstraat	13--41	3	maandag vrijdag, 7-17u
Jules Cockxstraat	6--6	3	maandag vrijdag, 7-19u
Valducstraat	329--227	4	maandag vrijdag, 8-19u

Tabel 7: lijst van plaatsen voorbehouden voor leveringen

⁶ Equivalent 6m



Figuur 7: plaatsen voor leveringszones in de gemeente

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014

GEDEELDE VOERTUIGEN

Inleiding

In Oudergem, net als in het Brussels Gewest, behoort de overgrote meerderheid van de gedeelde voertuigen toe aan het bedrijf Cambio (www.cambio.be). Deze service van gedeelde wagens startte zijn activiteiten in Brussel in 2003, met 4 stations. Eind 2013 telde hij ongeveer 10.000 klanten en 91 stations, verspreid over het hele Brussels Gewest.

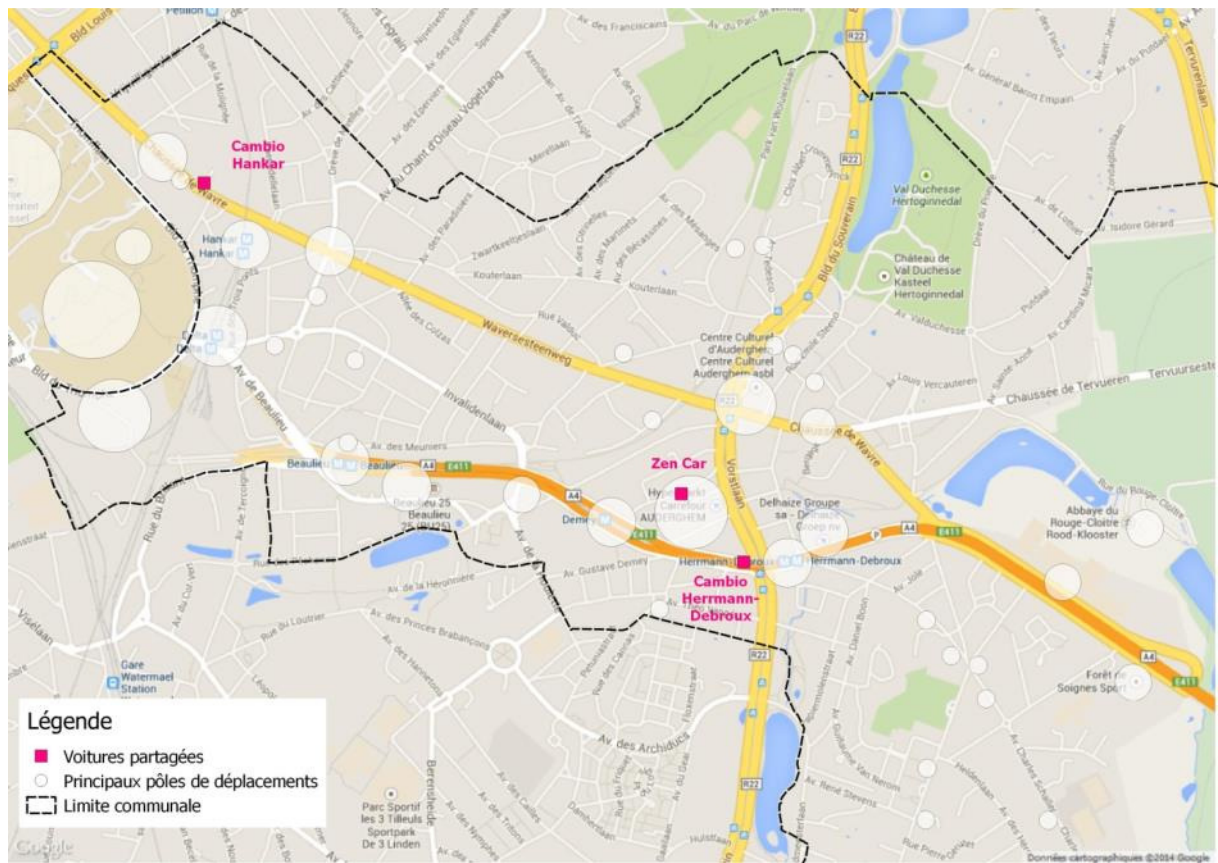
In de gemeente is er ook een Zen Car-station (zelfde principe als Cambio, maar met elektrische voertuigen – www.zencar.eu), met een voertuig dat zich aan hypermarkt Carrefour in Oudergem bevindt.

Gebruik van de voertuigen

De 2 Cambio-stations die recent werden geïnstalleerd aan Hermann-Debroux en Hankar, vertonen reeds heel interessante gebruiksgraden (hoger dan het minimum van 30% dat noodzakelijk wordt geacht met het oog op de rentabiliteit van een voertuig). Dat is niet verrassend, gezien hun zeer goede ligging. Het feit dat er in een blauwe zone geen parkeerticket is vereist (schijf leggen), draagt bij tot het gebruik van gedeelde voertuigen, in het bijzonder in Oudergem.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Opvolging en promotie van de ontwikkeling van het systeem van gedeelde auto's	Aanleg van 5 Cambio-stations (Hermann-Debroux, gemeentehuis, Sint-Juliaanplaats, Hankar, Heilig-Hart)	2 Cambio-stations gerealiseerd (Hankar en Hermann-Debroux).	Momenteel 8 voertuigen en 3 stations in dienst: • 7 voertuigen en 2 Cambio-stations aan Hermann-Debroux en Hankar. • 1 zen car-station en 1 zen car-voertuig aan Carrefour Oudergem



Kaart 6: lokalisatie van de stations met gedeelde wagens

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014



Figuur 8: gedeelde wagens (Cambio aan Hermann-Debroux)

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014



Figuur 9: gedeelde wagens (Cambio aan Hankar)

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014



Figuur 10: gedeelde wagens (Zen car aan Carrefour Oudergem)

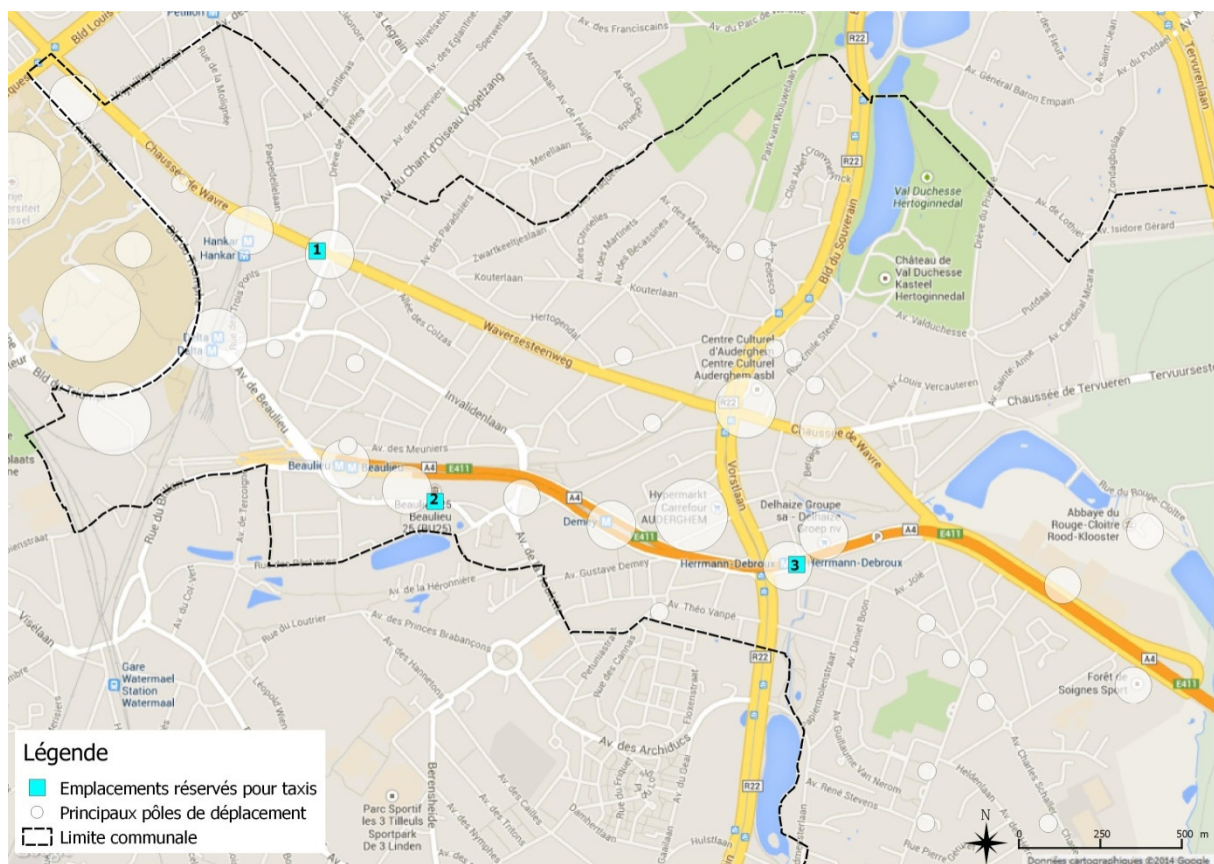
Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014

TAXI'S

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Er zijn 3 taxistations in Oudergem: op het Sint-Juliaanplein (lokale handelspool), aan Herrmann-Debroux (vervoerpool) en aan Beaulieu (kantorenpool van de Europese Commissie).

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Niet van toepassing	Niet van toepassing	Niet van toepassing	12 parkeerplaatsen voor taxi's, verdeeld over 3 stations: • 1 plaats op Sint-Juliaanplein (Waversesteenweg), ○ Deze plaats is afgelegen en weinig doeltreffend. Een verandering van bestemming zou dus kunnen worden overwogen. • 4 aan Herrmann-Debroux, • 7 aan Beaulieu, ○ Van station Beaulieu wordt regelmatig illegaal gebruik gemaakt door de omwonenden (om het plaatsgebrek in de wijk op te lossen, werd een poging ondernomen tot beheer van die plaatsen via een gedeeld uurschema - dat bleef echter zonder succes, vermits de voertuigen 's ochtends niet van de betreffende plaatsen werden verwijderd)



Kaart 7: lokalisatie van plaatsen voor taxi's
Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

Nr.	Straat	Sectie	Aantal plaatsen
1	Waversesteenweg	1259--1307	1
2	Beaulieu	33--1	7
3	Herrmann-Debrouxlaan	1--1	4

Tabel 6: lijst van plaatsen voorbehouden voor taxi's



Figuur 11: taxiplaats (Sint-Juliaanplein)



Figuur 12: taxiplaats (Herrmann-Debroux)



Figuur 13: taxiplaats (Beaulieu)

VRACHTWAGENS

Definitie

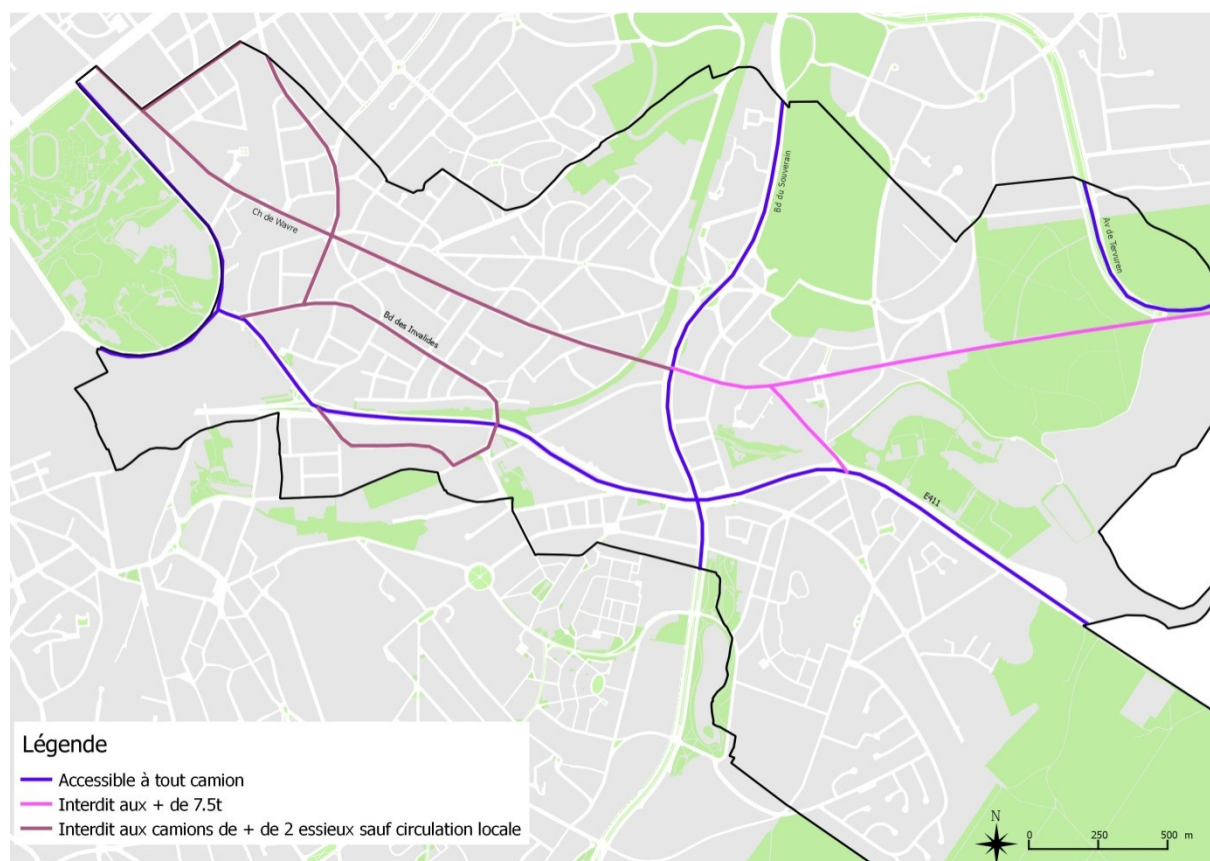
Vrachtwagens zijn voertuigen met een Maximaal Toegelaten Massa (MTM) tussen 3,5t en 44t, en met een lengte van hoogstens 18,75m (12m voor een enkel stel). Deze voertuigen zijn bestemd voor het vervoer van goederen en voor leveringen.

Deze kalibers brengen specifieke voorwaarden met zich mee qua verkeer en parkeren.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Problematisch parkeren van bestelwagens in bepaalde wijken en bepaalde smalle straten.	Ontwikkeling van het gebruik van het E9b-bord, dat het parkeren van zowel vracht- als bestelwagens verbiedt.	Gerealiseerd in de Vercauterenstraat en de Roger Hainautstraat.	Een zone met 2 plaatsen voor het gemeentelijke stadion is voorbehouden voor bestelwagens
De gemeente moet anticiperen op de nakende verdwijning van de voor vrachtwagens gereserveerde zone in de Cockxlaan	Voorlopig zou een nieuwe E9c-zone kunnen worden afgebakend in de Tervurenlaan	Niet gerealiseerd	Geen parkeerzone voor vrachtwagens in de gemeente

Voor bepaalde gedeelten (Triomflaan, Koninklijke Jacht-wijk en Cockxlaan) is de routekaart voor vrachtwagens niet meer up-to-date gezien de nieuwe bestemming van deze sites (werk- en opslagplaatsen, alsook bedrijven), die momenteel voor andere stadsfuncties dienen	Aanpassing van de gewestelijke documenten (Irisplan 2 – vrachtwagenroutes) opdat de enkele Oudergemse zones waarvan de wegen toegankelijk zijn voor alle vrachtwagens, niet meer alsdusdanig zouden worden beschouwd.	Niet gerealiseerd	Waversesteenweg, tussen Vorstlaan en viaduct, alsook Tervurensesteenweg zijn verboden voor voertuigen van meer dan 7,5t.
--	---	-------------------	--



Figuur 14: vrachtwagenroutes in de gemeente

Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan



Figuur 15: rijverbod voor + 7,5t (Waversesteenweg) en + 3.5t
Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014

SCHOOLBUSSEN EN AUTOBUSSEN

Inleiding

Bepaalde scholen beschikken over een schoolophaaldienst, die parkeerzones voor bussen vergt in hun buurt. Ook in het kader van bepaalde activiteiten of uitstappen is een bus vereist en bestaat er dus behoefte aan parkeergelegenheid.

De autobussen worden gebruikt voor het vervoer van personen - anderen dan scholieren - in het bijzonder naar openbare of sportvoorzieningen.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Betere organisatie van de parkeergelegenheid voor schoolbussen van het Centre scolaire du Souverain		De plaats voor de schoolbussen van het centre scolaire du Souverain is geëlimineerd en vervangen door een Kiss & Ride	• 1 zone met 10 plaatsen voor autobussen (Herrmann-Debroux, tegenover het gemeentestadion) • 5 zones voor het equivalent van 10 plaatsen voor bussen in de omgeving van scholen en sportvoorzieningen • Geen zone voor schoolbussen bij de volgende scholen ○ Schaller (schoolbussen kunnen naast de weg parkeren) ○ Blankedelle

			○ St-Hubert (overdag gebruik van de kiss & ride-zones door de bussen) ○ Sint-Juliaan (overdag gebruik van de kiss & ride-zone door de bussen) ○ Centre scolaire du Souverain
--	--	--	--



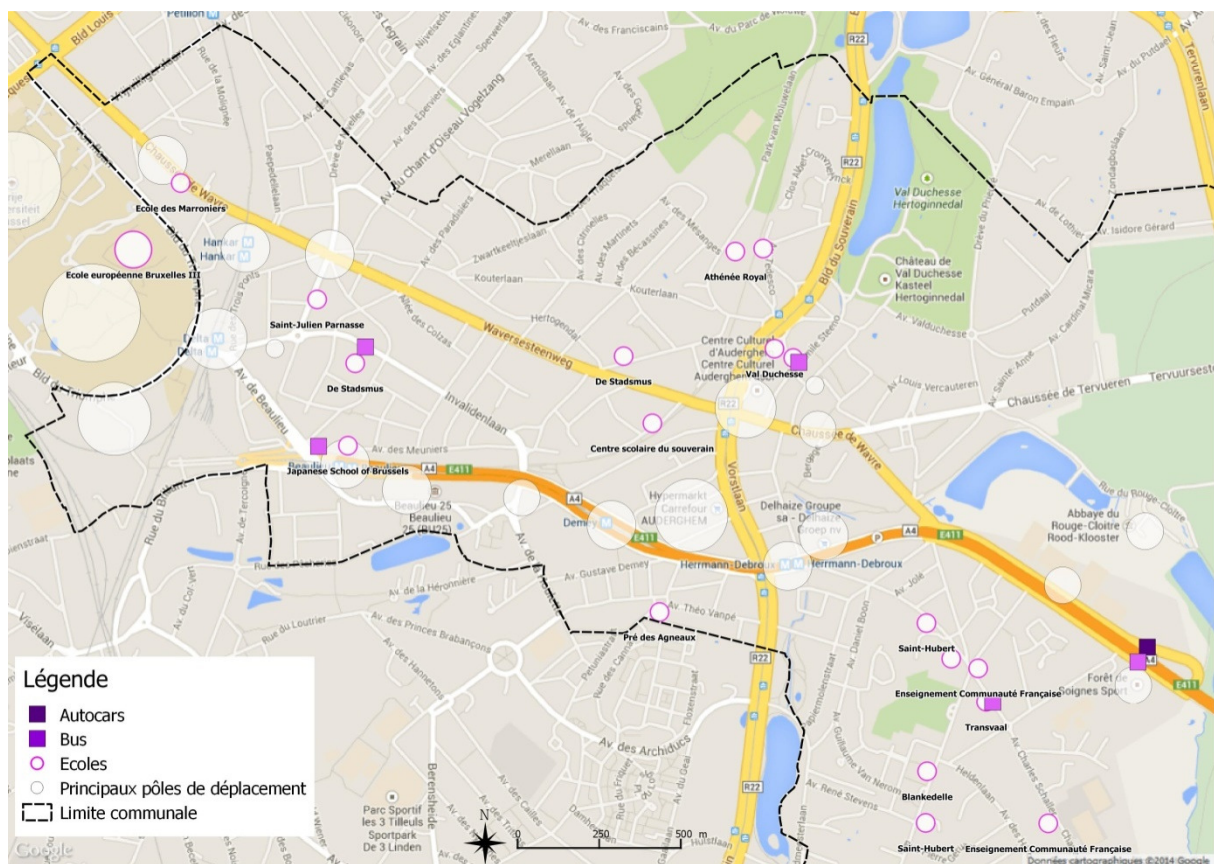
Figuur 16: gereserveerde plaats voor autobussen

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014



Figuur 17: gereserveerde plaats voor autobussen

Bron: Espaces-Mobilités, juli 2014



Kaart 8: lokalisatie van gereserveerde plaatsen voor auto- en schoolbussen

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

Straat	Sectie	Type	Aantal plaatsen
Charles Schallerlaan	1--35	Bus	3
Nipponlaan	-	Bus	6
Invalidenlaan	196--152	Bus	2
Waversesteenweg	2057--2057	Bus	4
Waversesteenweg	-	Autobus	20
Emile Steenostraat	4--6	Bus	5

Tabel 8: lijst van plaatsen voorbehouden aan bussen en autobussen

KISS & RIDE-ZONES

Definitie

Een Kiss & Ride-zone is een plaats waarop een voertuig stopt om een passagier te laten in- of uitstappen. Kiss & Ride-zones bestaan niet in de wegcode. De legale waarde van dit concept schuilt in het signaal E1 (parkeren verboden, maar stilstaan toegestaan).

Kiss & Ride-zones zijn vaak nodig in de buurt van openbare instellingen, in het bijzonder scholen, die een sterke in-en uitstroom kennen gedurende korte perioden. Deze zones dienen om de kinderen veilig te laten in- en uitstappen en de verkeershinder op de steenweg te verminderen.

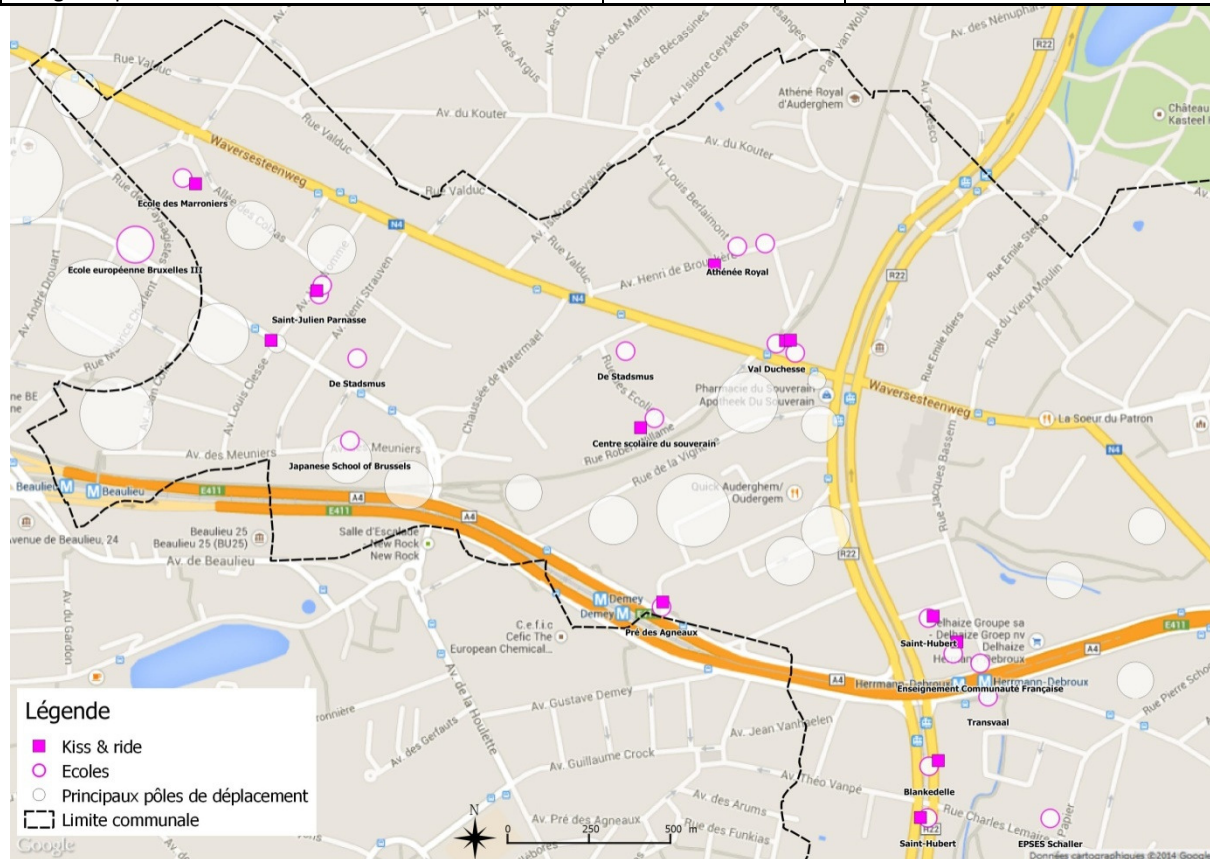
Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
---------------------------------------	----------------------------	--------------------	--------------------

Betere organisatie van de kiss & ride-functies in de omgeving van scholen	Betere organisatie van de "kiss & ride"-functie in Scholierenstraat – Willamestraat	Gerealiseerd	De meeste scholen beschikken over een functionele Kiss & Ride, behalve: • japonese school • Autre école • Ecole Henri Spaak • Ecole Schaller (beschikt over een parkeerzone die gedeeltelijk privé is).
Ontwikkeling van kiss & ride-functies in de omgeving van metrostations	Inrichting van een kiss & ride-zone aan Beaulieu, Demey en Hermann-Debroux	Niet gerealiseerd	Ook de omgeving van de metrostations is niet uitgerust.

Tabel 9: lijst van plaatsen voorbehouden voor Kiss & Ride

Straat	Sectie	Aantal plaatsen
Sint-Juliaanskerklaan	20--2	.4
Woluweparklaan	25--25	5
Zandgroeflaan	2--2	3
Henri de Brouckèrelaan	1--77	.4
Jean Van Horenbeeklaan	196--166	3
Jean Van Horenbeeklaan	204--198	3
Jean Van Horenbeeklaan	41--33	3
Joseph Chaudronlaan	103--115	6
Invalidenlaan	222--216	.4
Waversesteenweg	1383--1455	2
Waversesteenweg	1183	3
Edouard Pinoyplein	18-28	2
Scholierenstraat	44--10	.4
Heilig-Hartplein	02--08	5



99: lokalisatie van plaatsen voorbehouden voor Kiss & Ride



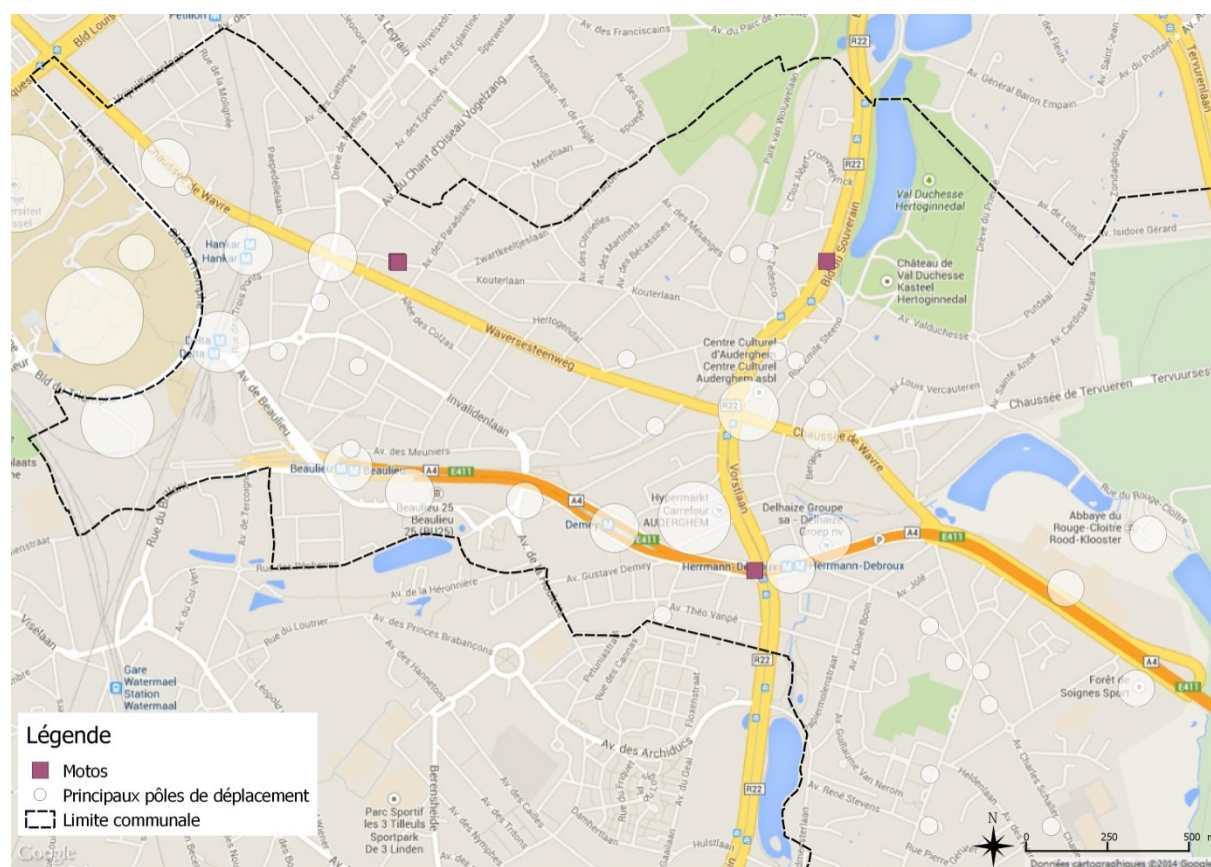
Figuur 18: Kiss & Ride (Willamestraat en Chaudronstraat)

GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

In Oudergem, en in het Brussels Gewest in het algemeen, bestaat er geen echt parkeerbeleid inzake gemotoriseerde tweewielers.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Geen specifieke inrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers	Installatie, bij wijze van experiment, van enkele motohouders in, en in de buurt van de voornaamste handelspolen	Nog geen motohouders aangebracht	2 parkeerplaatsen voor privé-moto's 1 zone voor het tentoonstellen en parkeren van moto's (door concessiehouder)



Kaart 10: lokalisatie van plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

Straat	Sectie	Type	Aantal plaatsen
Gustave Demeylaan	-	Naast de weg	1
Valducstraat	329--227	Voor concessiehouders	2
Vorstlaan	356--360	Op de weg	1

Tabel 10: lijst van plaatsen voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers

1.2.5 Transitparkings

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

"Je auto in een ontradingssparking (P+R) laten staan om daarna trein, metro of tram te nemen." Dit concept is niet nieuw, en wordt sterk ondersteund door de publieke opinie als belangrijke hefboom voor overschakeling van auto op openbaar vervoer, in het bijzonder voor mensen die in de Brusselse rand wonen en zich naar Brussel moeten begeven. Een mobiliteitsbeleid met afleiding naar het openbare vervoer via P+R, is echter heel wat complexer dan het lijkt. Immers, gedragingen op het vlak van mobiliteit zijn dikwijls moeilijk te voorspellen en de implementatie van P+R heeft soms effecten die indruisen tegen de oorspronkelijke doelstellingen. Analyses uitgevoerd in andere stadsregio's, toonden de volgende effecten aan:

- Bepaalde gebruikers verkiezen voortaan om zich naar een P+R dichterbij het stadscentrum te begeven, terwijl ze voordien reeds parkeerden in een verder ervandaan gelegen trein- of metrostation;
- Bepaalde gebruikers die te voet of met de fiets naar station, metro- of tramhalte gingen, opteren voortaan voor hun auto;
- Het ontbreken van een toegangsbeleid heeft als gevolg dat de recent gecreëerde parkeerplaatsen nog intensiever worden gebruikt door omwonenden en mensen die in de buurt werken;

Het succes van een P+R-zone moet dus vaak worden genuanceerd. Het criterium bezettingsgraad alleen volstaat niet om het maatschappelijke nut van een parkeerplaats juist te kunnen beoordelen.

GEWESTBELEID

In Brussel werd het beleid inzake P+R, net als enkele andere kwesties, tijdens de recentste legislaturen stiefmoederlijk behandeld. Buiten de acties aanbevolen in IRISPLAN II, beschikt het Brussels Gewest niet over een goed gedefinieerd actieplan met betrekking tot P+R. Ook moet worden vastgesteld dat het beleid van de andere twee gewesten terzake vrij onduidelijk is, en dat er weinig overleg plaatsvindt tussen de mobiliteitsactoren (overheid, vervoeroperators) met het oog op de ontwikkeling van een totaalvisie op de behoeften aan parkeergelegenheid in de buurt van vervoerknooppunten. Bovendien lijkt het Brussels Gewest bang te zijn voor een sterk pull-effect in geval van creatie van nieuwe parkings, wat het nemen van beslissingen nog meer vertraagt. In de regeringsnota van maart 2013 wordt intensivering van het overleg aanbevolen. De implementatie daarvan laat echter op zich wachten. Het debat is meestal gefocust op het de vraag of er al dan niet belang bij bestaat om dit infrastructuurtype - dat veel geld en ruimte opsloort - aan te leggen op het gewestelijke grondgebied, alsook op de bepaling van wie zich met de financiering en het beheer ervan zal belasten. De creatie van het Gewestelijk Parkeeragentschap is een opportuniteit die moet worden benut, en de bepaling van een richtschema voor P+R-zones, gecombineerd met een vademecum voor hun implementatie, is waarschijnlijk een essentiële actie voor de lopende legislatuur.

In andere Europese stadsregio's is de creatie van P+R heel gebruikelijk, maar in het Brussels Gewest bleef de ontwikkeling ervan relatief beperkt. Het concept kreeg nochtans een centrale plaats in de opeenvolgende mobiliteitsplannen IRIS I en IRIS II, alsook in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP). Het laatstgenoemde onderscheidde twee categorieën van P+R-zones:

P+R-zones buiten het Gewest, in verbinding met het RER, en indien mogelijk voor de dagelijkse files in de richting van Brussel gelegen;

P+R-zones binnen het Gewest, een ultieme veiligheidshefboom die bijdraagt tot de overschakeling qua vervoermiddel.

Uit een overzicht opgesteld in juni 2012, blijkt dat er 8 P+R-zones en ongeveer 1.860 plaatsen zijn op het gewestelijke grondgebied. Twee van deze parkings bevinden zich op het grondgebied van de gemeente Oudergem. Samen bieden ze 550 plaatsen, wat overeenstemt met bijna 1/3 van de totale beschikbare capaciteit in het Gewest.

In Irisplan 2 wordt tegen 2020 de terbeschikkingstelling van meer dan 16.000 parkeerplaatsen in de stadsrand voorzien.

NAAM	CAPACITEIT
CERIA	200
Delta	350
Herrmann-Debroux ⁷	200
Kraainem	190
Lennik-Erasmus	100
Reyers	270
Roodebeek	200
Stalle	350
TOTAAL	1860

Tabel 11: Parkeercapaciteit in de Brusselse P+R-zones, juni 2012, Brussels Hoofdstedelijk Gewest

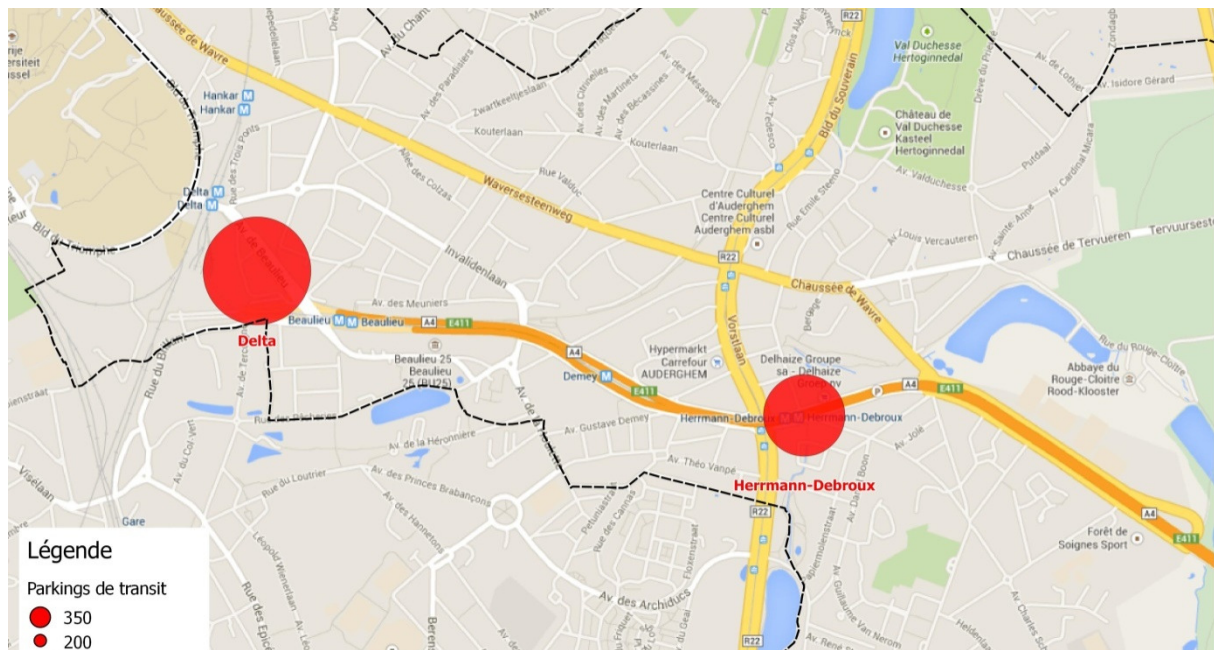
GEMEENTELIJKE CONTEXT

Op het grondgebied van de gemeente Oudergem bevinden zich twee transitparkings: parking Delta ter hoogte van metrostation Delta en parking Herrmann-Debroux ter hoogte van het metrostation dat het eindpunt vormt van lijn 5. Deze twee parkings kenmerken zich door een sterke verzadiging en zijn niet uitgerust met een toegangscontrole. Dat beperkt sterk hun relevantie met het oog op de doelstellingen van overschakeling op openbaar vervoer. De meeste plaatsen worden inderdaad gebruikt door buurtbewoners of mensen die in de naburige kantoren werken.

Synthese van de bestaande situatie en van het GMP

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
Parking Delta is volzet vanaf het begin van de ochtendspits.	Capaciteitsverhoging Delta	Niet gerealiseerd (de sites zijn eigendom van het Gewest)	1 transitparking aan Delta (350 plaatsen) en Herrmann-Debroux (200). • De situatie aan Herrmann-Debroux blijft gespannen, met veel vraag, wat regelmatig illegaal parkeren veroorzaakt. • Parking Delta is volzet vanaf het begin van de ochtendspits.
Saturatie is ook nabij voor parking Herrmann-Debroux. Bovendien is het parkeren er anarchistisch, en zijn zichtbaarheid en toegankelijkheid er zwak	Specifieke reservering onder het Herrmann-Debroux-viaduct		
Ontwikkeling van nieuwe ruimten voor transitvoertuigen	Realisatie van nieuwe inrichtingen aan Rood-Klooster	Niet gerealiseerd omdat de verlenging van deze lijn momenteel geen prioriteit is	
	Doortrekking van metro en aanleg van nieuwe transitparkings		

⁷ Het betreft de parkeerplaatsen onder het Herrmann-Debroux-viaduct, die strikt genomen geen transitparking vormen.



Kaart 11: transitparkings
Bron: Brussel Mobiel



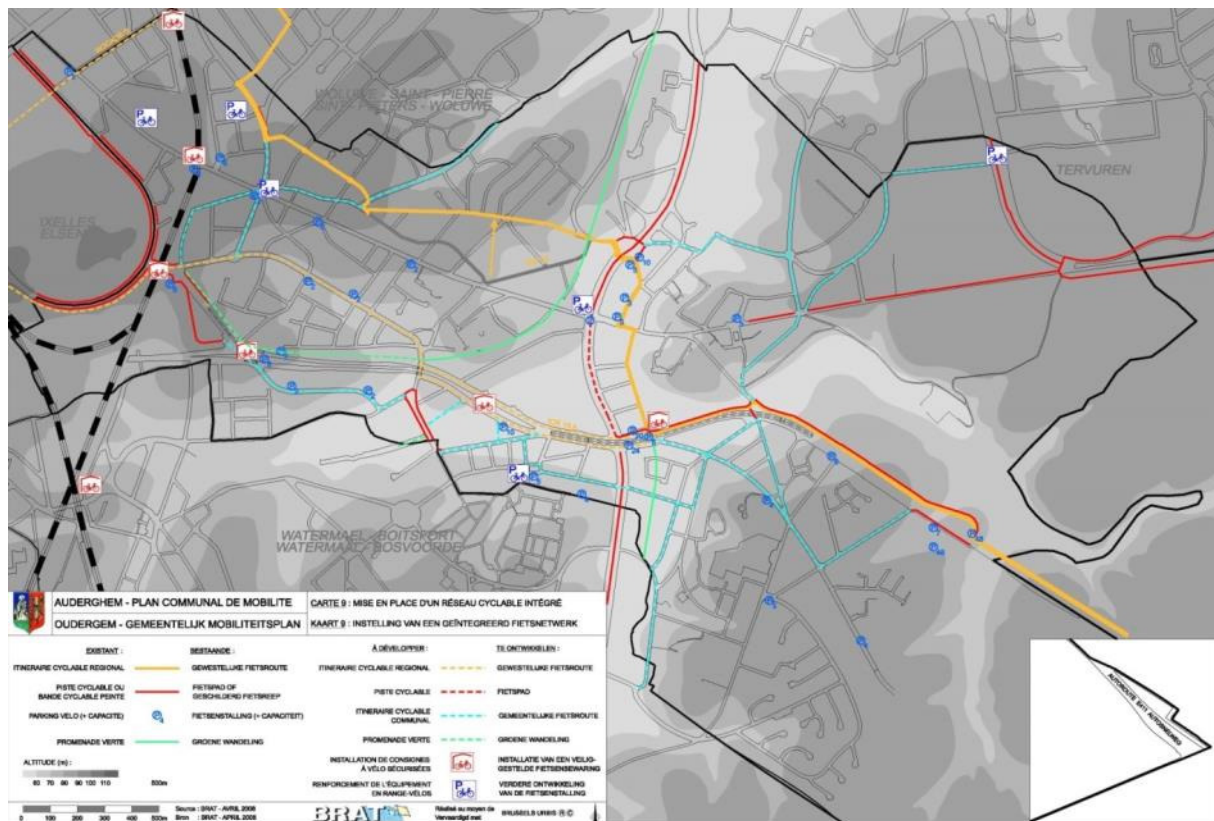
Figuur 19: transitparking Hermann-Debroux
Bron: Espaces-Mobilités



Figuur 20: transitparking Delta
Bron: Espaces-Mobilités

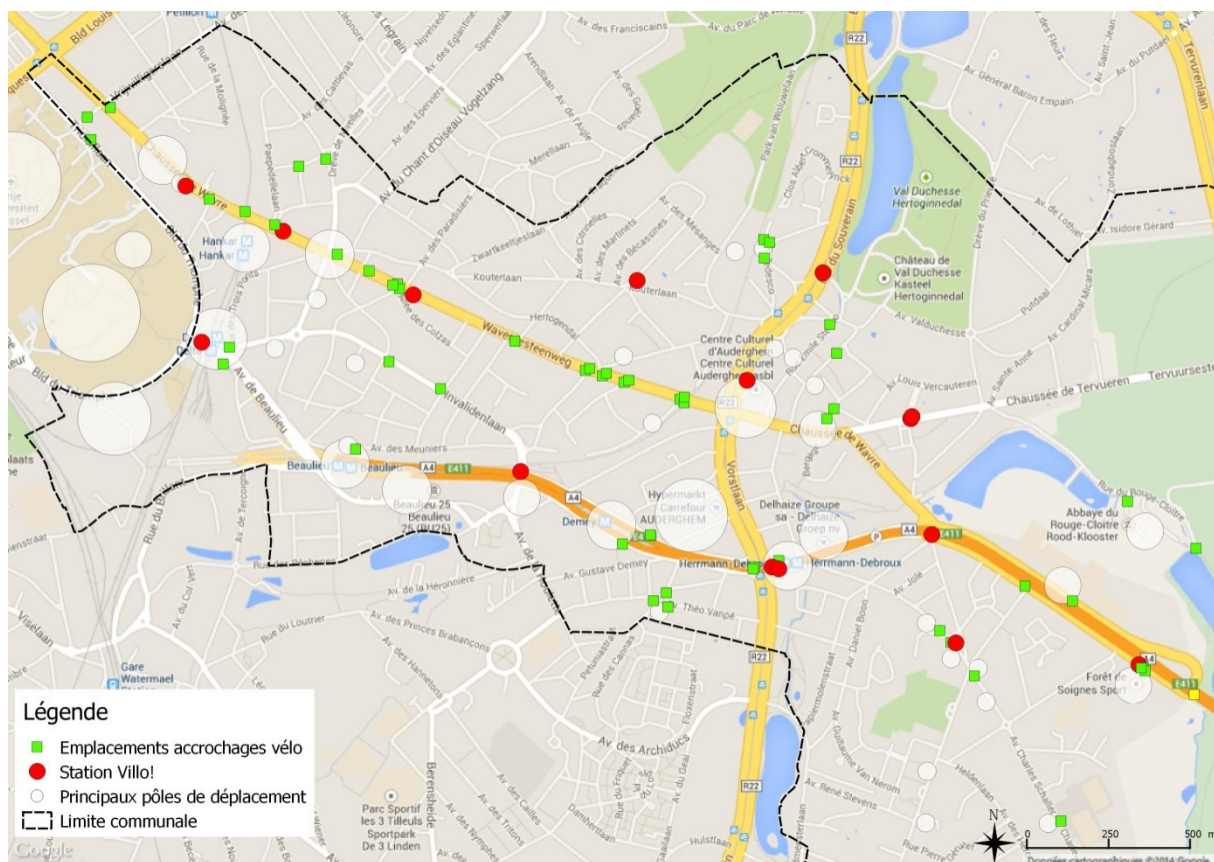
1.2.6 Parkeergelegenheid voor fietsen

Vaststelling/doelstelling van het GMP	Acties voorzien in het GMP	Uitgevoerde acties	Bestaande situatie
De kleine wijkpolen en grote voorzieningen zijn onvoldoende uitgerust voor fietsen, te voet gaan.	Uitbreiding - reeds op korte termijn aan te vatten - van het park met fietsenhouders van 270 (in 2006) tot 750 eenheden.	Regelmatische ontwikkeling van het aantal plaatsen in de buurt van verplaatsingspolen	523 plaatsen voor fietsen (809 met Villo!'s). De meeste openbare voorzieningen en handelspolen zijn uitgerust met kwaliteitsvolle systemen om fietsen aan vast te maken. Bepaalde scholen zijn niet uitgerust met fietsenhouders op de weg (ze beschikken echter wel over fietsenhouders naast de weg): • De twee sites van De stadsmus • Centre scolaire du Souverain • Sint-Juliaan • Ecole Henri Spaak De woonzones zijn slechts beperkt uitgerust
Intensivering van de mogelijkheden tot overschakeling qua vervoermiddel op de sleutelpunten van het vervoernet	Uitbreiding van parkeervoorzieningen in metrostations;	Niet gerealiseerd	Alle metrostations behalve Beaulieu zijn aan de buitenkant wel, maar binnenin niet uitgerust met parkeergelegenheid voor fietsen Desalniettemin, uitrusting van alle haltes met een Villo!-station
	Rationalisering (via vervanging van de overblijvende " wielklemmen " door bogen) en groepering van de fietsenhouders op het kruispunt Vorst – Hermann-Debroux (momenteel te sterk verspreid en verschillend);	Groepering van de parkeerplaatsen voor fietsen aan Hermann-Debroux, onder het viaduct	Bepaalde wielklemmen voor fietsen aan Hermann-Debroux (kant Delhaize) werden niet vervangen. Tegenover de Delhaize (aan de bushaltes) is er geen parkeergelegenheid
	Uitrusting van de toekomstige haltepunten van tramlijn 94 met fietsenhouders.	Niet gerealiseerd	De haltes van tram 94 zijn niet uitgerust met parkeergelegenheid voor fietsen (halte Oudergem Shopping beschikt over een Villo!-station)
Intensivering van de installatie van fietsenhouders op het privédomein van grote handelszaken en op het terrein van de voornaamste voorzieningen (scholen, openbare voorzieningen, ...).		Continue plaatsing van nieuwe uitrustingen	• Op privédomein: Carrefour Oudergem, Delhaize Waversesteenweg, Colruyt, Krefel, fitnesscenter, ... • Op openbaar domein: Gemeentehuis



Figuur 21: te nemen acties voor de installatie van een intern fietsnet

Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan



Kaart 12: parkeerplaatsen fietsen en Villo!

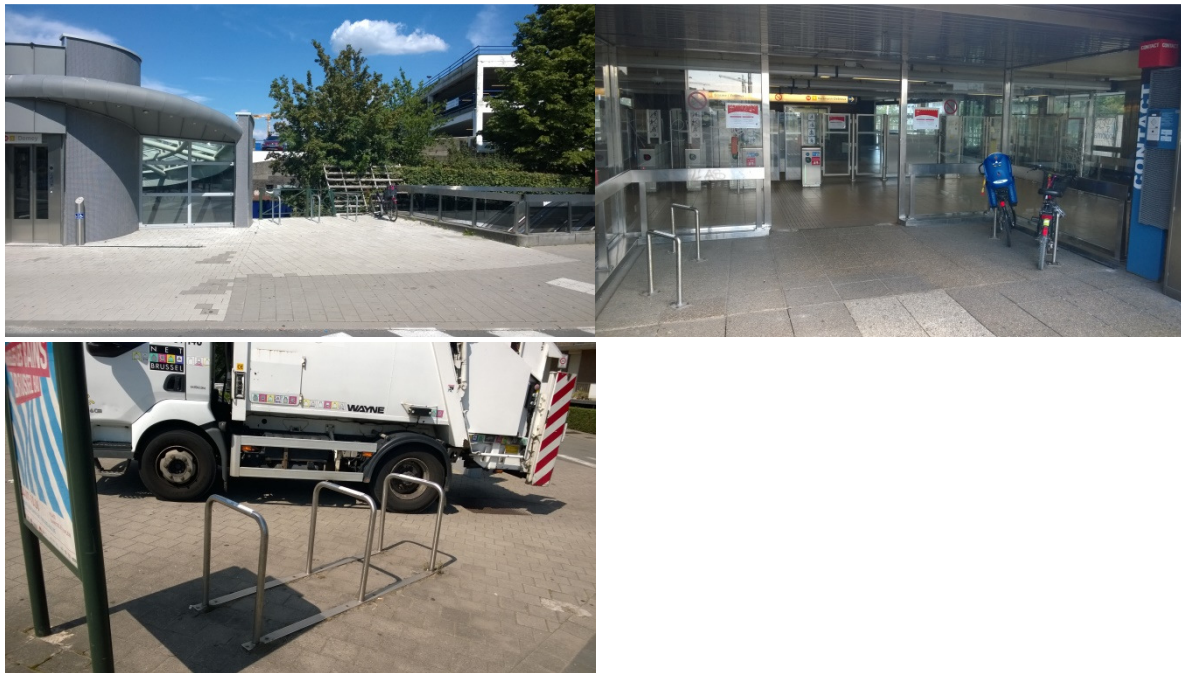
Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

Straat	Sectie	Type	Operator	Plaats	Dekking	Capaciteit
Charles Schallerlaan	1--35	Vrijstaande boog	Andere	Op het voetpad	Neen	2
Charles Schallerlaan	42--50	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Mulderslaan	166--156	Bogengroep	MIVB	Op het voetpad	Neen	.4
Edmond Van Nieuwenhuyselaan	-	Bogengroep	BHG	Op het voetpad	Neen	8
Gabriel Emile Lebonlaan	40--30	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	.4
Guillaume Poelslaan	27--27	Andere	Andere	Op het voetpad	Neen	3
Gustave Demeylaan	-	Bogengroep	J-C Decaux	Op middenberm / berm	Ja	32
Gustave Demeylaan	-	Bogengroep	Andere	Op middenberm / berm	Ja	32
Henri Schoofslaam	12--8	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	6
Herrmann-Debrouxlaan	1--1	Villo!-station	BHG	Op middenberm / berm	Ja	25
Herrmann-Debrouxlaan	1--1	Villo!-station	BHG	Op middenberm / berm	Ja	30
Herrmann-Debrouxlaan	-	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	19
Herrmann-Debrouxlaan	-	Villo!-station	J-C Decaux	Op middenberm / berm	Ja	30
Isidore Geyskenslaan	119--125	Villo!-station	J-C Decaux	Op de weg	Neen	20
Joseph Chaudronlaan	103--115	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	8
Louis Dehouxlaan	-	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	8
Roger Hainautlaan	-	Villo!-station	Gemeente	Op het voetpad	Neen	9
Roger Hainautlaan	-	Villo!-station	Gemeente	Op het voetpad	Neen	10
Invalidenlaan	141--83	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	.4
Invalidenlaan	144--88	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	.4
Invalidenlaan	224--224	Bogengroep	Gemeente	Op het voetpad	Neen	6
Invalidenlaan	-	Villo!-station	Andere	Andere	Neen	0
Invalidenlaan	-	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	6
Vorstlaan	165--201	Villo!-station	J-C Decaux	Op het voetpad	Neen	25
Vorstlaan	348--348	Villo!-station	Andere	Andere	Neen	0
Triomflaan	34-75	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	6
Watermaalsesteenweg	-	Villo!-station	BHG	Andere	Neen	25
Waversesteenweg	-	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	48
Waversesteenweg	1002--1046	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1111--1219	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1111--1219	Bogengroep	Gemeente	Op het voetpad	Neen	6
Waversesteenweg	1111--1219	Villo!-station	J-C Decaux	Op het voetpad	Neen	20
Waversesteenweg	1160--1174	Bogengroep	Gemeente	Op het voetpad	Neen	6
Waversesteenweg	1206--1240	Villo!-station	J-C Decaux	Op de weg	Neen	25
Waversesteenweg	1308--1318	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1318A--1322A	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	6
Waversesteenweg	1341--1381	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1383--1455	Villo!-station	BHG	Op de weg	Neen	25
Waversesteenweg	1501--1509	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1510--1518	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1520--1540	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	6
Waversesteenweg	1520--1540	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1542--1606	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1555--1591	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	6

Straat	Sectie	Type	Operator	Plaats	Dekking	Capaciteit
Waversesteenweg	1595--1633	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1595--1633	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	.4
Waversesteenweg	1635--1687	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	6
Waversesteenweg	1854--1854	Vrijstaande boog	Gemeente	Op de weg	Neen	10
Waversesteenweg	1959--1987	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	6
Waversesteenweg	2057--2057	Villo!-station	J-C Decaux	Op het voetpad	Neen	22
Waversesteenweg	2057--2057	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	7
Waversesteenweg	2057--2057	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	30
Waversesteenweg	2057--2057	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	18
Waversesteenweg	-	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	6
Rood-Kloosterdreef	-	Bogengroep	Andere	Op openbaar terrein	Neen	48
Zavelken	-	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	.4
Zavelken	-	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	.4
Edouard Pinoyplein	18-28	Andere	Andere	Op het voetpad	Neen	5
Edouard Pinoyplein	18-28	Andere	Andere	Op het voetpad	Neen	5
Edouard Pinoyplein	x	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	6
Félix Govaertplein	1--1	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	12
Félix Govaertplein	1--1	Bogengroep	Andere	In recreatieruimte	Neen	6
Félix Govaertplein	1--1	Andere	Andere	In recreatieruimte	Neen	20
Rood-Kloosterstraat	-	Bogengroep	Andere	Andere	Neen	8
Oude Molenstraat	50--90	Bogengroep	Andere	Op de weg	Neen	10
Emile Steenostraat	4--6	Bogengroep	Andere	Op het voetpad	Neen	.4
Louis Marcxstraat	30--4	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	.4
Robert Willamestraat	-	Bogengroep	Acka	Op het voetpad	Neen	6
Valducstraat	356--344	Bogengroep	Gemeente	Op het voetpad	Neen	12
Baron Robert Hankarplein	01--03	Bogengroep	Gemeente	Op de weg	Neen	8
Heilig-Hartplein	02--08	Bogengroep	Acka	Op het voetpad	Neen	.4
Heilig-Hartplein	-	Villo!-station	BHG	Op openbaar terrein	Neen	20

Tabel 12: lijst en type van bevestigingsystemen voor fietsen

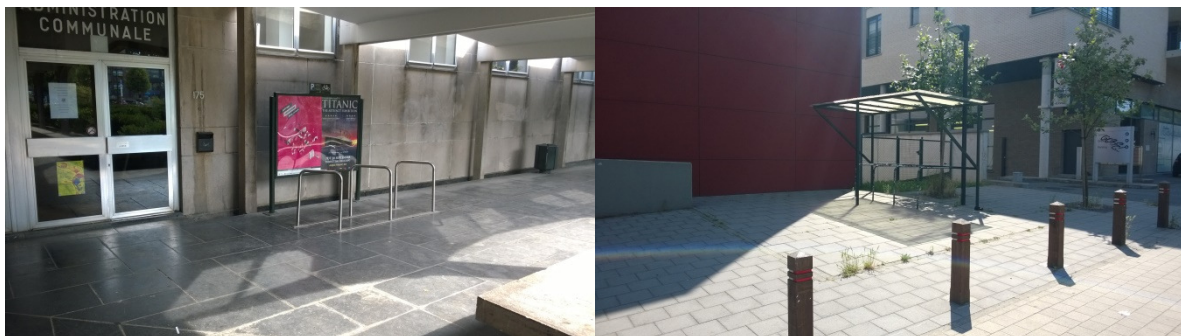
Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014



Figuur 22: parkeergelegenheid voor fietsen in de buurt van metrostations



Figuur 23: parkeergelegenheid voor fietsen in grote kleinhandelszaken



Figuur 24: parkeergelegenheid in de buurt van gemeentehuis en fitness (Invalidenlaan)

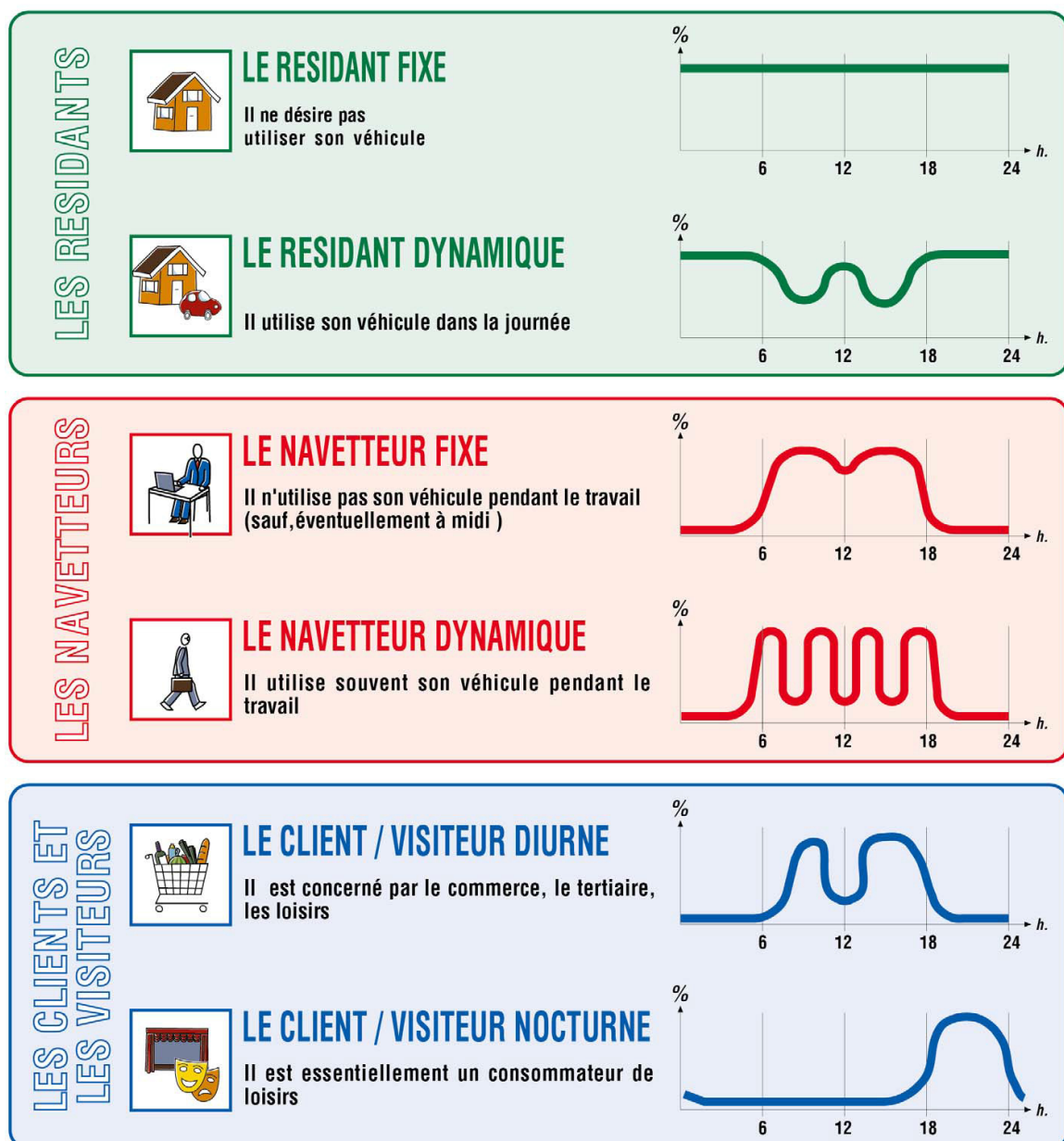
1.3 VRAAG NAAR PARKEERGELEGENHEID

1.3.1 Typologie van de vraag naar parkeergelegenheid

De vraag naar parkeergelegenheid komt van 3 types van gebruikers:

- (vaste of dynamische) pendelaars
 - Ze parkeren gedurende lange perioden in de buurt van tewerkstellingspolen en voorzieningen.
- (nachtelijke of dag-) klanten-bezoekers
 - ze parkeren overdag (werklozen, bejaarden) of 's avonds (drukbezette actieve personen), gedurende korte perioden
- (vaste of dynamische) bewoners
 - hun wagen wordt weinig gebruikt, maar neemt wel plaats in op de weg

Elk type van gebruiker benut het aanbod aan parkeergelegenheid op een andere manier. Naargelang tijdstip en plaats kunnen de verschillende types (bewoners, pendelaars en bezoekers) er op bepaalde momenten tegelijk aanwezig zijn, in verschillende proporties.



Figuur 25: de verschillende types van gebruikers van parkeergelegenheid

Bron: Transitec, opleiding CeM 2014 – groep A28, Module 6 – La route – circulation, stationnement, régulation des feux, 18 juni 2014

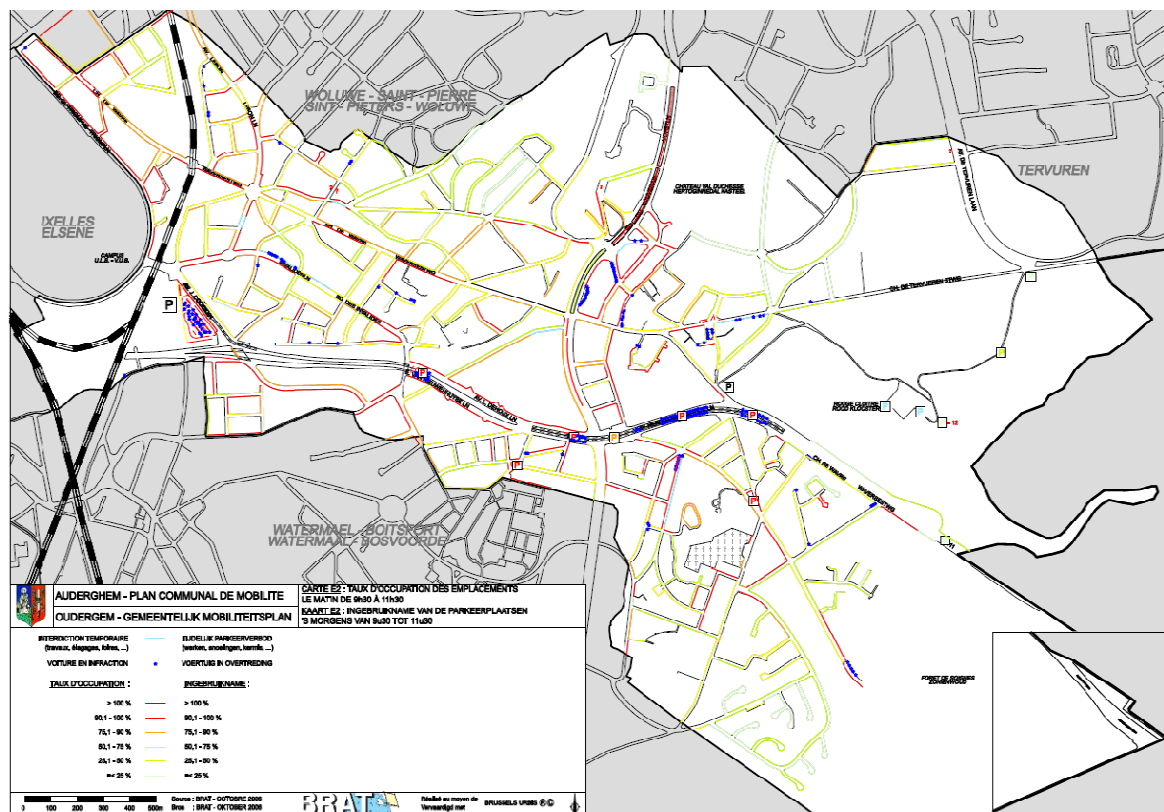
1.3.2 Evolutie van de vraag naar parkeergelegenheid

2006

's Ochttends komen talrijke secties in de buurt van saturatie:

- de voornaamste structuurwegen in de buurt van gemeentepolen:
 - Waverssesteenweg
 - Vorstlaan
 - Triomflaan
 - Invalidenlaan
 - Beaulieuilaan
 - Dehouxlaan
 - Van Nieuwenhuyse
- bepaalde specifieke secties
 - bepaalde wegen in de Helden-wijk
 - wegen rond het gemeentehuis

De situatie kan worden verklaard door de grote toevloed aan pendelaars (werkende mensen of studenten), wiens aantal dat van de vertrekkende Oudergemse bewoners overstijgt. Net als de bewoners, nemen ook zij parkeerruimte in, wat tot verzadiging van het aanbod leidt. Vroeger was de blauwe zone kleiner, wat de druk op de weg grotendeels verklaart.

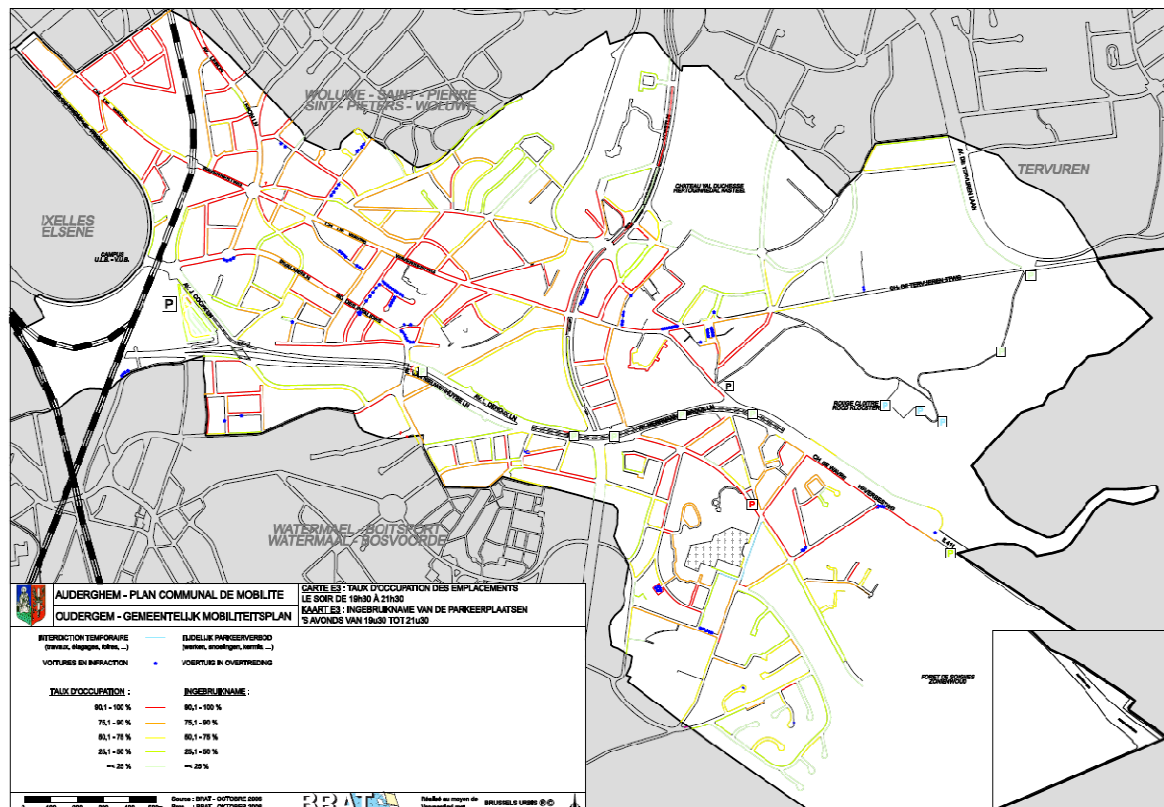


Figuur 26: ochtendlijk parkeren op de weg (2006)

Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan

's Avonds neemt de druk op de weg toe door de terugkeer van de actieve bewoners naar hun woonplaats (hoge motorisatiegraad) en de zwakke benutting van de parkeergelegenheid naast de weg (overheersing van de woonfunctie, met vooral eengezinswoningen, beperkte omvang van wooneilanden, ...).

De druk vermindert rond de ULB, ter hoogte van de Beaulieuilaan, waar de woonfunctie minder belangrijk is.



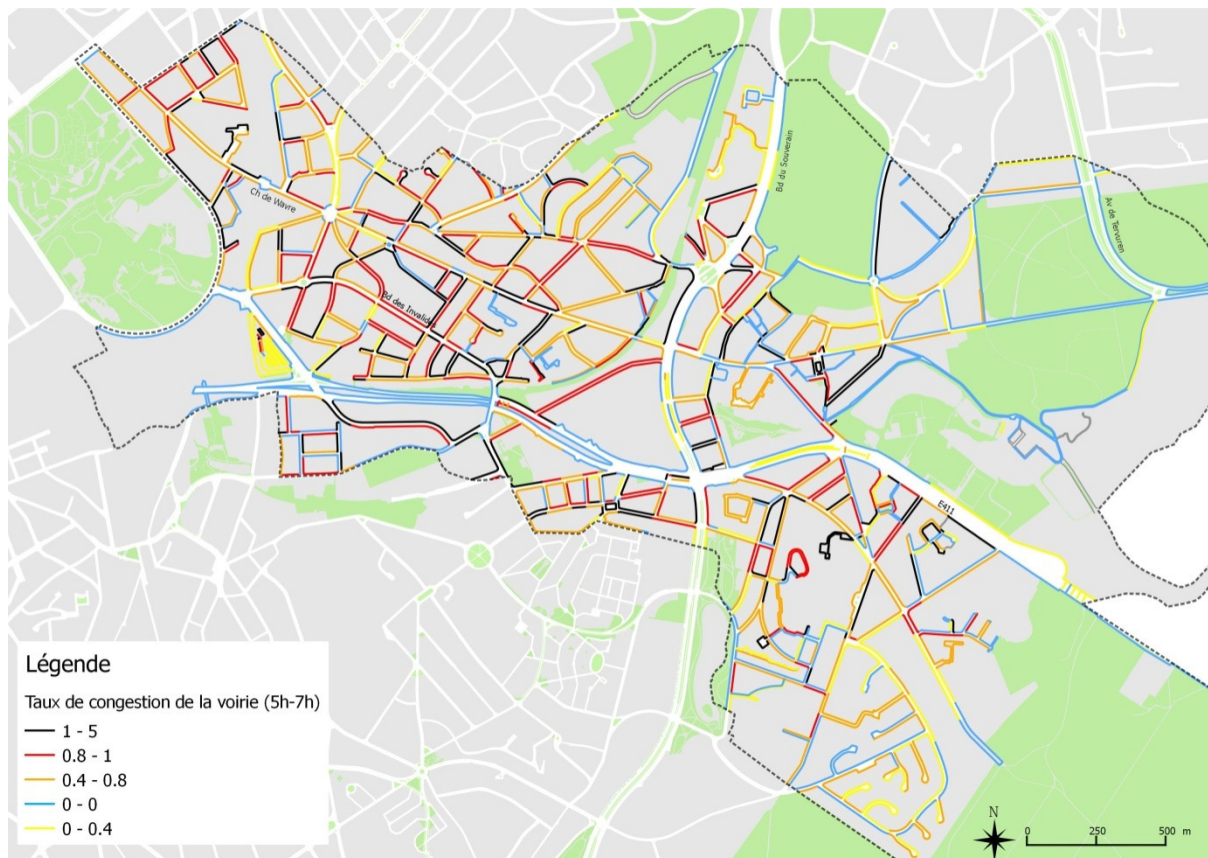
Figuur 27: avondlijk parkeren op de weg (2006)

Bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan

2014

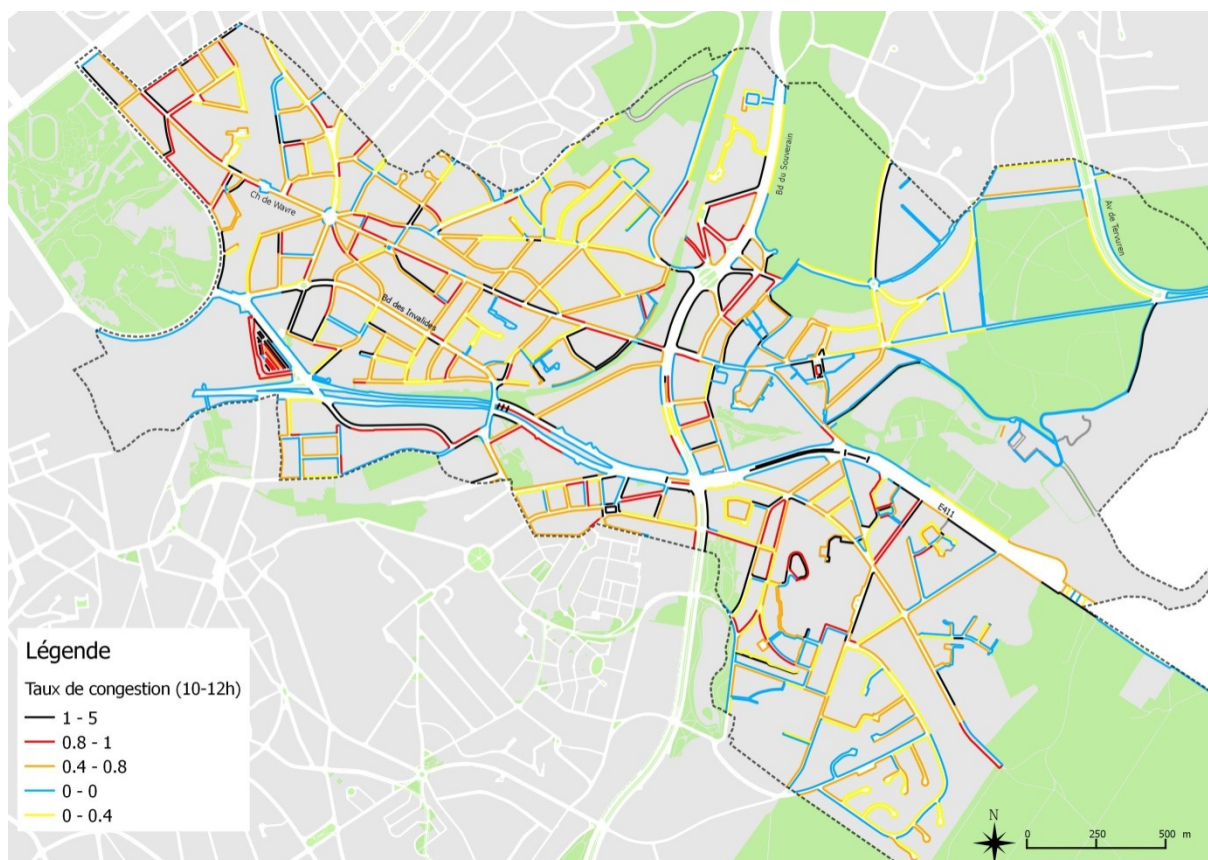
De gegevens zijn gebaseerd op de tellingen uitgevoerd door het Parkeeragentschap in 2014. De resultaten moeten voorzichtig worden gehanteerd in de mate waarin de methodologie, toegepast op het hele Brussels Gewest, geen analyse mogelijk maakt die voldoende gedetailleerd is om haar resultaten toe te passen in kleinere zones.

Zo moet worden gepreciseerd dat alleen rekening werd gehouden met het legale aanbod aan parkeergelegenheid, wat saturatiegraden van meer dan 100% verklaart. Toch weerspiegelt het resultaat een tendens inzake het gebruik van de parkeergelegenheid op de weg 's nachts (5-7u) en overdag (10-12h).



Kaart 13: congestiegraad op de weg (5-7u)

Bron: ARS, september 2014



Kaart 14: congestiegraad op de weg (10-12u)

Bron: ARS, september 2014

1.4 BEHEER VAN PARKEERGELEGENHEID EN VRIJSTELLINGSKAARTEN

1.4.1 Beheer van parkeergelegenheid

Het toezicht op de parkeergelegenheid wordt verzekerd door de Gemeente en uitgevoerd door gemeentestewards. Het betalingssysteem is gebaseerd op een taksbijdrage en wordt eveneens beheerd door de Gemeente.

Meerdere keren per week stellen de stewards staten op betreffende de blauwe zones. Over de meest problematische zones (Waversesteenweg) wordt daarbij elke week integraal verslag uitgebracht. Worden er problemen vastgesteld op een specifiek gedeelte? Dan treden de gemeenteagenten op.

De voornaamste problemen waarmee de beheerders worden geconfronteerd, zijn de veroudering van het materieel en de moeilijke interactie tussen de controle door de agenten en de sanctionering door de gemeente. De gemeente moet immers een database beheeren (voor de toekenning van vrijstellingskaarten, uitvaardiging van sancties, ...), die niet rechtstreeks toegankelijk is voor de stewards.

Het beheer van deze database is overigens problematisch: de jaarlijkse hernieuwing van de kaarten is vervelend, en de identificatiecriteria zijn niet 100% betrouwbaar (gezinshoofd?, kentekenplaat?).

De Gemeente wil overschakelen op een vereenvoudigd systeem zonder fysieke vrijstellingskaart en met krachtig materieel dat synergieën en productiviteitswinsten mogelijk maakt in de verschillende diensten die met het beheer van de parkeergelegenheid zijn belast.

1.4.2 Vrijstellingskaarten

DEFINITIE

Conform het Ministerieel Besluit van 09/01/2007 en dat van 18/12/1991 leveren de gemeenteadministraties op verzoek gemeentelijke parkeerkaarten af. Als de gemeentelijke parkeerkaart op de voorruit van het voertuig wordt gelegd, stelt ze de houder vrij van de maximumduur en/of betaling die volgens de op weg toegepaste reglementering aan het parkeren zijn verbonden. Volgens het Besluit van 09/01/2007 (Art. 2) mag elke gemeente bepalen:

- de categorie van personen waaraan deze kaart mag worden afgeleverd
- de afleveringsvoorwaarden met betrekking tot de kaart (criteria, maximumaantal kaarten afgeleverd per gezin, vergoeding voor aflevering van de kaart)
- de toepassingsvoorwaarden en de geldigheidsduur van deze kaart
- het maximumaantal kentekenplaten vermeld op de kaart
- de afmetingen van de kaart.

Volgens het Besluit van 09/01/2007 mogen de gemeenten ook parkeerkaarten afleveren aan andere categorieën van gebruikers buiten buurtbewoners die hun houder vrijstellen van de betaling van een parkeervergoeding en/of het gebruik van een schijf in een blauwe zone. Bovendien mag de wegbeheerder - net zoals voor de buurtbewoners - parkeerplaatsen reserveren voor de houders van de vermelde kaarten. De mogelijkheid voor de gemeenten om een ruimer bereik te hebben dan de bewonerskaart, geeft hen grotere autonomie inzake de bepaling van de rechthebbenden.

Zo beschikken ze over een werkinstrument om bepaalde specifieke problemen op te lossen door een adequatere verdeling van de ruimte bestemd voor parkeren op de weg.

SYNTHESE VAN DE BESTAANDE SITUATIE⁸

De gemeente levert momenteel 6 types van vrijstellingskaarten af

Bewonerskaart

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Verkrijgbaar door alle personen die in een blauwe zone wonen.	-	10€/jaar of 25€/3 jaar.	Blauwe zone	1 tot 3 jaar	6105

Bewonerskaart voor 2de verblijfplaats

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Verkrijgbaar voor alle personen met een tweede verblijfplaats op het grondgebied van de gemeente	-	100€/jaar	Blauwe zone	1 jaar	2

Medisch-sociale kaarten

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Verkrijgbaar voor personen die een medisch (arts, kinesist) of paramedisch (sociaal assistent, preventieassistent, enz.) beroep uitoefenen en wiens praktijk in een gereguleerde zone is gelegen}	-	10€		1 jaar	72 van wie 26 betalend

Kaarten voor gedeelde voertuigen

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Bestemd voor gedeelde voertuigen	Geen kaarten afgeleverd (akkoord met dienstverleners)				

Bedrijfskaarten

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Verkrijgbaar voor bedrijven	Max 2	100€ (-25% voor buurtactiviteiten uitgeoefend door personen die in de gemeente zijn gedomicilieerd)	Blauwe zone	1 jaar	199 tot 100€ en 5 tot 75€

Ambulante kaarten

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Geen kaarten afgeleverd					

⁸ Gegevens op 31 augustus 2014

Werfkaarten

Definitie	Beperking	Prijs	Gebruiksvoorwaarden	Geldigheid	Aantal afgeleverde kaarten
Systeem via aanvraag bij dienst taksen					

1.5 SAMENVATTENDE ANALYSE

PARKEERGELEGENHEID OP DE WEG

Het beheer van de parkeergelegenheid op de weg is duidelijk verbeterd sinds de uitbreiding van de blauwe zone op de Waversesteenweg en de Invalidenlaan; de voornaamste problemen overdag zijn nu verdwenen - er resten alleen nog enkele moeilijke situaties 's avonds in de dichtbevolkte wijken rond de Waversesteenweg.

PARKEERGELEGENHEID NAAST DE WEG

Het parkeren naast de weg verbonden aan de woonfunctie, is logischerwijs het sterkst vertegenwoordigd, maar is quasi uitsluitend individueel (weinig boxen en garages).

De kantoren- en handelszones bezitten heel wat capaciteit naast de weg, wat het mogelijk maakt om projecten met het oog op gedeelde parkeerplaatsen te overwegen.

GEREGLEMENTEERDE ZONES

De voornaamste functies en activiteiten die gereserveerde zones vergen (scholen, leveringen, PVM, ...), beschikken in kwantiteit en kwaliteit reeds over de nodige plaatsen om grotendeels tegemoet te komen aan de bestaande behoeften.

TRANSITPARKINGS

Door haar ligging bij de toegang tot de stad en de aanwezigheid van talrijke metrostations, beschikt de gemeente over een grote capaciteit aan transitparkings. Die kampen echter met saturatie en met het ontbreken van erkenning en signalisatie.

PARKEERGELEGENHEID VOOR FIETSEN

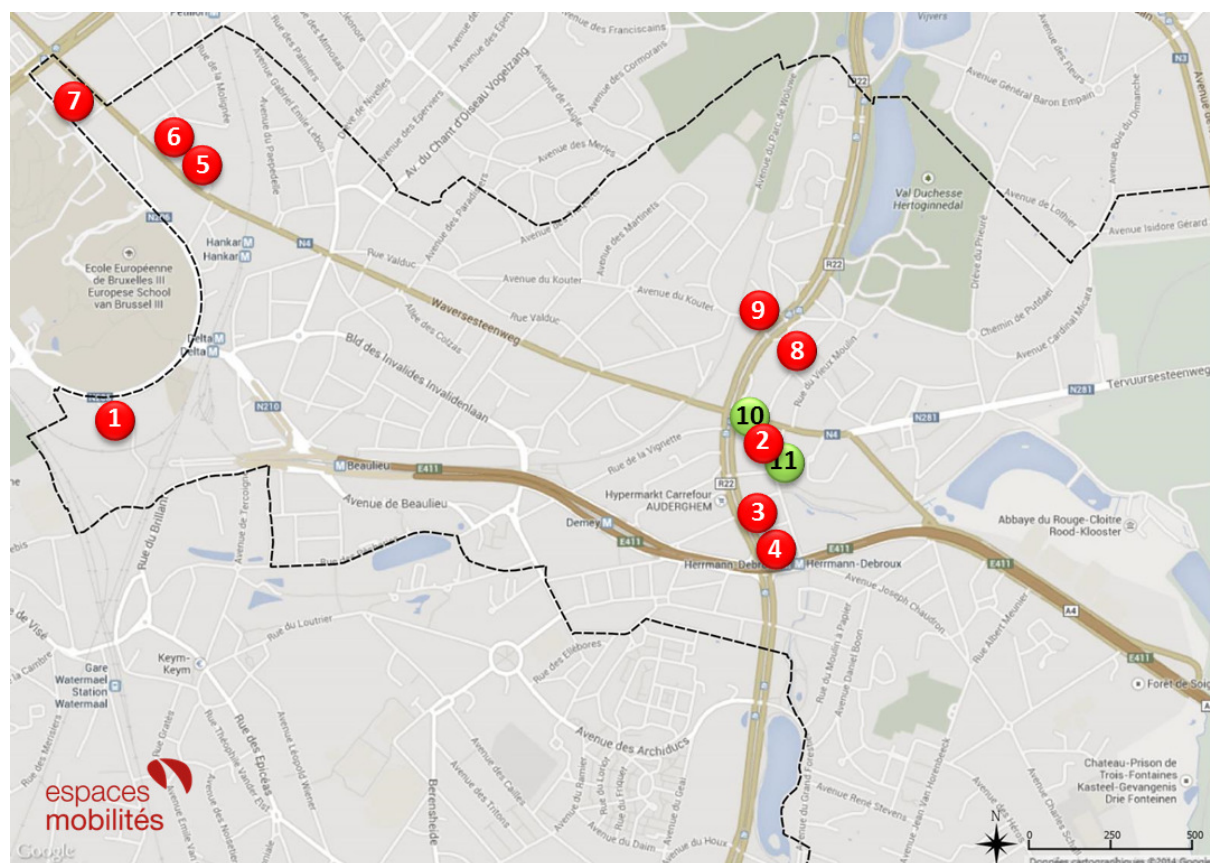
Parkeergelegenheid voor fietsen is reeds vanzelfsprekend - de meeste openbare en private aantrekkingspolen zijn ermee uitgerust. De voornaamste tekortkomingen hebben te maken met het gebrek aan uitrusting van bepaalde haltes van het openbare vervoer (metro, tram 94), alsook met de kwaliteit of het type van het gebruikte materieel (geen parkeergelegenheid in de buurt van de metro, veralgemening van de onafgewerkte omgekeerde U).

1.6 LOPENDE PROJECTEN

1.6.1 Lopende projecten in Oudergem

Naam	Funcities	Impact op Parkeergelegenheid
1. Chirec	Ziekenhuiscomplex (ziekenhuis, winkels, woningen)	+1219 plaatsen naast de weg
2. Bassem	gemengd project (serviceflats, 154 woningen)	+165 plaatsen naast de weg
3. Brustar	gemengd project (rusthuis met 86 kamers, 1 winkel, 1 kantoor)	+44 plaatsen naast de weg
4. Hermann-Debroux	6,500m ² kantoren	+69 plaatsen naast de weg
5. Brustar	70 woningen + kantoren en winkels	+238 plaatsen naast de weg
6. Aldi	gemengd project (winkels – woningen)	+100 plaatsen naast de weg
7. Green square	gemengd project (83 woningen, 74 bedden)	+98 plaatsen naast de weg
8. Lutgardisschool	61 woningen	+69 plaatsen naast de weg
9. Rondpunt Vorstlaan	gemengd project (35 woningen, 5 kantooroppervlakken)	+30 plaatsen naast de weg
10. Eigen site bus 34	Heraanleg van wegen	-4 plaatsen in blauwe zone
11. Bassemstraat	Heraanleg van wegen	-10 plaatsen in blauwe zone

Tabel 13: lopende of op korte termijn geplande vastgoed- en infrastructuurprojecten



15: lopende of op korte termijn geplande vastgoed- en infrastructuurprojecten

Bron: gemeenteadministratie, Assar, Mobiel Brussel