

2. GEPLANDE ACTIES

2.1 PARKEERGELEGENHEID VOOR VOERTUIGEN

2.1.1 Gereguleerde en ongereguleerde zones

ONGEREGLEMENTEERDE ZONES

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 11. (...) Ten opzichte van de tellingen van 2004-2005, wordt het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen verminderd op het hele grondgebied van het Gewest met ten minste 16 %. Deze vermindering neemt de vorm aan van ofwel de herbestemming voor andere gebruiksdoeleinden met of zonder compensatie buiten de openbare weg ofwel door een reglementering. De parkeerplaatsen op de openbare weg die fysiek werden geschrapt zullen gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

Het aantal ongereguleerde plaatsen daalde van 5.212 in 2004 naar 4.971 in 2014, wat een vermindering met 241 plaatsen vertegenwoordigt. De doelstelling van afname met 16% tegen 2020 geformuleerd in het GPP, komt neer op wijziging van bestemming of eliminatie van 592 plaatsen, wat overeenstemt met iets minder dan 100 plaatsen/jaar.

Tegen 2020 moet het aantal ongereguleerde plaatsen dus kleiner zijn dan of gelijk aan 4.379.

Tabel 14: doelstellingen inzake reductie van ongereguleerde en niet-voorbehouden plaatsen

Ongereguleerde plaatsen in 2004	Ongereguleerde plaatsen in 2014	Evolutie 2004-2014	Doelstelling eliminatie parkeergelegenheid GPBP	Ongereguleerde plaatsen te elimineren tegen 2020	Aantal plaatsen/jaar te elimineren tegen 2020
5.212	4.971	-241	833	592	~100

Om deze doelstelling te bereiken, zijn meerdere opties mogelijk:

- Ontwikkeling van de gereguleerde zones: zie hoofdstuk hieronder
- Ontwikkeling van de gereserveerde plaatsen: zie hoofdstuk 2.1.3 p64
- Gedeelde parkeerplaatsen. Zie hoofdstuk 2.3, p99

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BETREFFENDE DE GERELEMENTEERDE PARKEERZONES EN DE VRIJSTELLINGSKAARTEN

Art. 27. In een blauwe zone kan slechts gedurende twee uur gratis worden geparkeerd.

Art. 28. Wanneer de toegestane parkeerduur wordt overschreden of wanneer de parkeerschijf die het aankomsttijdstip weergeeft, niet aan de binnenkant van de voorruit van het voertuig werd gelegd, wordt de gebruiker geacht te hebben geopteerd voor de betaling van een forfaitaire vergoeding van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 29. De geldigheid van vrijstellingskaarten in blauwe zones wordt gedefinieerd in artikel 39 van het Besluit.

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 2 (...) - het aantal plaatsen in een blauwe zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een sterker beperkende reglementering

Evolutie van de blauwe zone

Tariefbepaling en tijdslot van de blauwe zone

De reglementering van de blauwe zone heeft in Oudergem haar doeltreffendheid bewezen, op het vlak van uurregeling en andere bepalingen. Er is geen algemene wijziging voorzien van de parkeervoorwaarden in een blauwe zone:

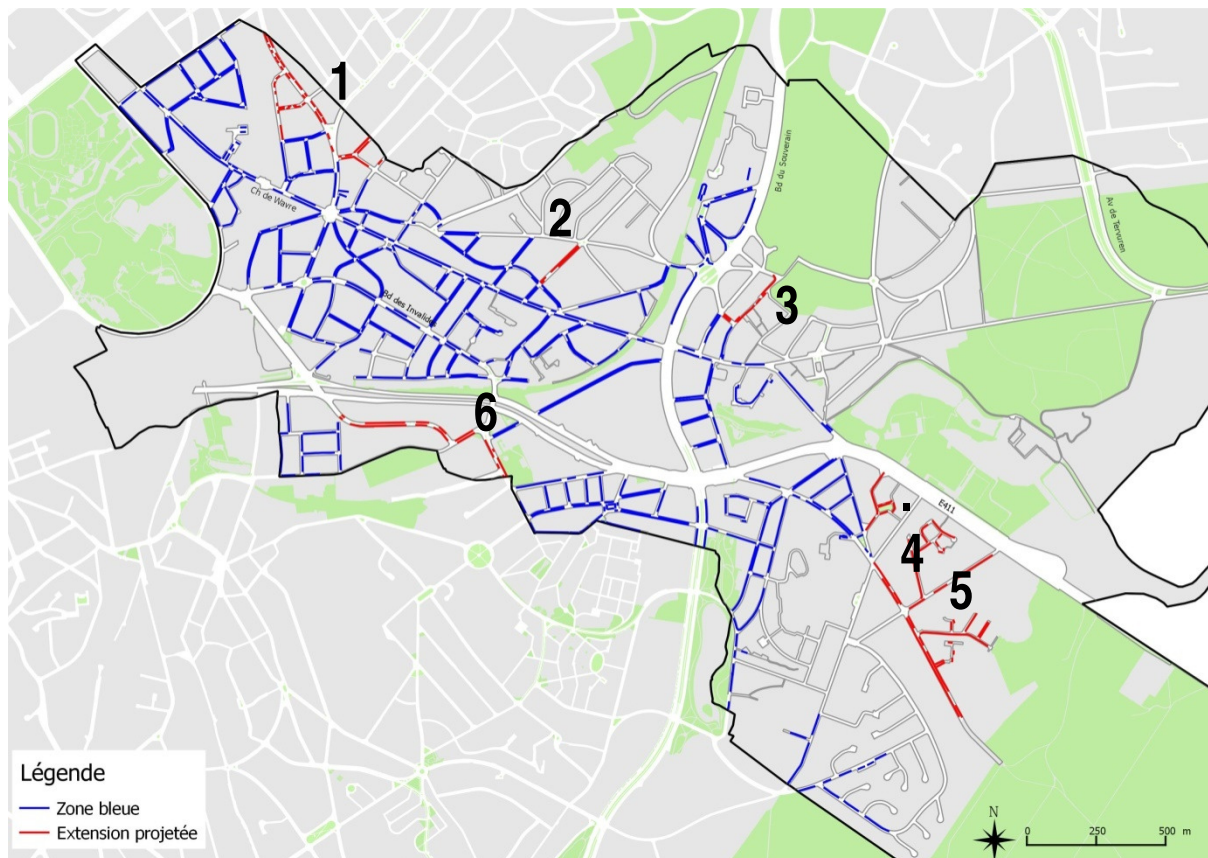
- behoud van het tijdslot: 8u-18u van maandag tot zaterdag
- tarief: 2 uur gratis op voorwaarde dat de schijf werd gelegd

Er kunnen echter lokale ad-hocwijzigingen aan het tijdslot van een blauwe zone worden aangebracht als een slechte werking wordt vastgesteld rond specifieke sites. Zo bijvoorbeeld kan een uitbreiding van het tijdslot door de gemeente worden overwogen op zondag rond een sportcentrum of 's avonds (tot 23u) rond een cultureel centrum.

Geografische uitbreiding van de zone

De gemeente telt sinds minstens 18 maanden 4.437 parkeerplaatsen in blauwe zones, in overeenstemming met artikel 2 van het besluit van 18 juli 2013 betreffende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan. Behoudens fysieke afschaffing van deze plaatsen door stadsinrichtingen of door een sterker beperkende reglementering, zal dit aantal niet afnemen.

Om de doelstellingen van het GPBP inzake de overdruk van 16% aan ongereguleerde en niet-voorbehouden plaatsen te bereiken en de druk op de weg in bepaalde sectoren (zie Kaart 13 en Kaart 14, p49) te verlichten, alsook om coherent te zijn met de gemeenten, besliste de gemeente om het bereik van de blauwe zones te vergroten.



Kaart 16: evolutie van het aantal plaatsen in een blauwe zone

Bron: Urbis

In meerdere sectoren wordt de bestemming gewijzigd, met een totaal van 717 aan aangepaste plaatsen:

1. **Lebon - 155 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
 - Gabriel Emile Lebonlaan
 - Jules Emile Raymondstraat
 - Papedellelaan
 - Alphonse Valkenerslaan (2-8; 1-19)
 - Thomas Frissenlaan (2-6; 1-5)
 - Vogelzanglaan (131-139)
2. **Valduc - 33 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
 - Kouterlaan (340-248; 329-227)
3. **Vorst - 47 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
 - Oude Molenstraat
 - Zandgroeflaan
 - Wahalaan
4. **Van Lindtplein - 58 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
 - François-Elie Van Elderenlaan
 - Antoine Vanlindtplein
 - Henri Ver Eyckenstraat
5. **Schaller - 316 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
 - Charles Schallerlaan (2-52; 1-89)
 - Blankedellegarde
 - René Christianstraat
 - Jean Charlierlaan
 - Gustave Timmermansstraat
 - Henri Simonsstraat
 - Jean Mereauxstraat
 - Hugo Van der Goeslaan

- Jean-Baptiste Vannypenlaan
 - Henri Deraedtstraat
 - Georges Huygensstraat
 - Egide Charles Bouvierstraat
6. **Beaulieu - 108 plaatsen** (van ongereguleerde naar blauwe zone)
- Herderstaflaan (103-97; 78-76)
 - Beaulieu (33-1; 26-22)
 - Visserijstraat (105-107)

Dit programma vormt geen doel op zich, maar moet eerder worden beschouwd als een fase in de evolutie op termijn van het hele gemeentelijke grondgebied naar blauwe zone. De realisatie en het succes van deze einddoelstelling zijn verbonden aan een evolutie van het beleid inzake aflevering van vrijstellingskaarten.

2.1.2 Vrijstellingskaarten

VRIJSTELLINGSKAARTEN VOOR BUURTBEWONERS

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Verkrijgbaar door alle personen die in een blauwe zone zijn gedomicilieerd.	Blauwe zone	1, 2 of 3 jaar	3 max	10€/jaar of 25€/3 jaar voor de 1ste kaart.	6105
Reglementair kader GPBP	de vrijstellingskaart wordt door het college toegekend aan personen die in het bevolkings- of wachtregister zijn ingeschreven en [in dit geval] in een blauwe zone wonen	Een of meer parkeersectoren met een totaal geldigheidsbereik van hoogstens 150ha	1 of 2 jaar	hoogstens 2 per gezin (behoudens afwijking)	1ste kaart: minstens 5€ 2de kaart: minstens 50€ Extra kaart: minstens 200€	

➤ Standpunt van de gemeente

- Omvang: de gemeente wenst één of hoogstens 2 parkeersectoren
- Prijs: de prijzen worden aangepast als volgt:
 - 1^{ste} kaart: 10€/jaar,
 - 2^{de} kaart: 50€/jaar,
 - 3^{de} kaart: 200€/jaar
- Aantal: de gemeente wenst een 3de bewonerskaart af te leveren aan enkele grote gezinnen die erom verzoeken. Het criterium is de grootte van het gezin (groot gezin).
- Duur: de kaart heeft een geldigheidsduur van 1 of 2 jaar.

TIJDELIJKE VRIJSTELLINGSKAART VOOR BUURTBEWONERS

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Voor het parkeren van voertuigen van personen met een tweede verblijfplaats in een blauwe zone op het grondgebied van de gemeente	Blauwe zone			100€/jaar	2
Reglementair kader GPBP	Personen die gedomicilieerd zijn op het grondgebied en een ad-hocparkeerbehoefte hebben of er een tweede verblijf bezitten.	Parkeersector	in totaal max 63 dagen/jaar	max 1 kaart/gezin	5€/63 dagen	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente zal enkele tijdelijke vrijstellingskaarten voor buurtbewoners afleveren tegen de voorwaarden vastgelegd in het GPBP.

STANDAARD VRIJSTELLINGSKAARTEN

Kaarten voor verleners van dringende zorgen

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	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}	Gemeente	1an	10€/jaar	0
Reglementair kader GPBP	Verkrijgbaar voor personen die dringende medische zorgen verlenen: voor personen die medische zorgen verlenen en een RIZIV-nummer hebben, terwijl ze onmiddellijk gepaste hulp moeten gaan verlenen aan een persoon wiens gezondheidstoestand als gevolg van een ongeval, plotse ziekte of plotse verwikkeling van een ziekte dringende medische interventie vereist.	BHG. Alle zones	1 jaar	200€/jaar	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente vindt de prijs van 200€ die voor de kaart voor verleners van dringende zorgen wordt gevraagd, niet gerechtvaardigd, aangezien de prijs van kaarten voor verleners van niet-dringende zorgen slechts 70€ bedraagt. De gemeente vindt dat voor de kaart voor verleners van dringende zorgen dezelfde prijs moet gelden (75€).

Kaarten voor verleners van niet-dringende zorgen

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Medisch-sociale kaarten		1an	10€/jaar	27
Reglementair kader GPBP	Bestemd voor de verleners van niet-dringende medische zorgen. De voertuigen van deze zorgverleners zijn verbonden aan organisaties erkend door de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie. Tot de verleners van niet-dringende medische zorgen behoren ook de dierenartsen.	BHG. Geldig in blauwe, groene en grijze zone, alsook in een evenementenzone	1 jaar	75€/jaar	

➤ Standpunt van de gemeente:

De gemeente aanvaardt de afleveringsvoorwaarden inzake kaarten voor verleners van niet-dringende zorgen (aanpassing van tarieven en bereik). Jaarlijks mogen er hoogstens 27 kaarten worden afgeleverd.

Vrijstellingskaart voor gedeelde auto's

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Deze vrijstellingskaart is specifiek bestemd voor de gebruikers van motorvoertuigen verbonden aan het erkende systeem van gedeelde auto's zoals gedefinieerd in artikel 2-definities "gedeelde wagens".	Niet gepreciseerd	1 jaar	Niet gepreciseerd	5€/jaar	11
Reglementair kader GPBP						Carsharingplan 2020: 12 bijkomende plaatsen voor gedeelde wagens
Te nemen acties in het GPP	onveranderd					Doelstelling +12

➤ Standpunt van de gemeente

De kaarten voor gedeelde wagens zullen tegen dezelfde voorwaarden als nu worden afgeleverd, conform de gewestreglementering.

Vrijstellingskaart voor gehandicapten

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	De Europese parkeerkaart voor gehandicapten doet dienst als vrijstellingskaart					
Reglementair kader GPBP						
Te nemen acties in het GPP	onveranderd					

➤ Standpunt van de gemeente

Onveranderd

FACULTATIEVE VRIJSTELLINGSKAARTEN

" Tijdelijke multisectorvrijstellingskaart "

Naam	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Momenteel geen equivalent					
Reglementair kader GPBP	De gemeenteraden mogen zulke kaart creëren op voorwaarde dat alle betrokken gemeenten deelnemen in het kapitaal van ARS. Deze kaart geeft aan meerdere gebruikers van een zelfde voertuig de toestemming om het in meerdere vooraf bepaalde parkeersectoren te plaatsen.	Meerdere sectoren	1 jaar	Meerdere personen mogelijk voor één zelfde voertuig	Op basis van de prijs van een bewonerskaart vermenigvuldigd met het aantal aangevraagde sectoren	

➤ Standpunt van de gemeente

Gezien de toekenningsvoorwaarden en het vage gebruik van deze kaart, wenst de gemeente voorlopig geen "tijdelijke multisectorvrijstellingskaarten" af te leveren

FACULTATIEVE VRIJSTELLINGSKAARTEN "ANDERE GEBRUIKER"

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BETREFFENDE DE GEREGLIMENTEERDE PARKEERZONES EN DE VRIJSTELLINGSKAARTEN

Art. 73. De colleges van burgemeester en schepenen kunnen facultatieve vrijstellingskaarten toekennen conform deze sectie.

De colleges van burgemeester en schepenen kunnen bij de eerste toepassing van hun gemeentelijk parkeerplan geen hoger aantal vrijstellingskaarten toekennen dan datgene dat werd toegekend in het jaar dat aan dit plan voorafgaat.

Art. 86. Het aantal toegekende vrijstellingskaarten "andere gebruiker" mag niet hoger zijn dan datgene dat in het vorige jaar werd toegekend.

Het aantal vrijstellingskaarten "andere gebruiker" zal geleidelijk worden verlaagd volgens de modaliteiten weerhouden in het goedgekeurde GPP.

Deze verschillende kaarten zullen dus op termijn verdwijnen, mits implementatie van compenserende maatregelen. Dit met uitzondering van de kaarten verbonden aan het verplaatsingsplan van een bedrijf of een equivalent. Er wordt een geharmoniseerde voorlopige oplossing voorzien om een overgang te verzekeren.

Vrijstellingskaart voor bedrijven en zelfstandigen

Naam	Definitie	Omvang	Duur	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Via de bedrijfskaart wordt toestemming gegeven om het voertuig waarvoor ze werd afgeleverd, te parkeren in "blauwe zones".		1 jaar	100€/jaar (mogelijke reductie van 25% voor personen die in de gemeente zijn gedomicilieerd)	204
Reglementair kader GPBP	Kaart afgeleverd aan ondernemingen en zelfstandigen, namelijk aan personen of ondernemingen met maatschappelijke of exploitatiezetel in een gereglementeerde parkeerzone. De aanvraag moet vergezeld zijn van een verplaatsingsplan of equivalent.	Geldig in de toegewezen parkeerzones	1 jaar	150€/jaar voor de eerste 5 kaarten, 250€ voor 6 tot 20, 500€ voor 21 tot 30, 600 voor elke bijkomende kaart	Hoogstens 204 kaarten, en beleid te implementeren met het oog op vermindering van het aantal afgeleverde kaarten

➤ Standpunt van de gemeente

Aangezien de toekenningsvoorwaarden voor deze kaart reeds heel strikt zijn in Oudergem (hoogstens 2 kaarten/economische entiteit, wat tot de strengste voorwaarden in het BHG behoort), wenst de gemeente ze onveranderd te behouden in de toekomst.

Vrijstellingskaart openbare onderwijsinstelling en kinderopvang

Naam	Definitie	Omvang	Duur	Prijs	Hoeveelheid
Bestaande situatie	Kaarten niet afgeleverd door de gemeente				0
Reglementair kader GPBP	Voorbehouden aan openbare instellingen voor onderwijs en kinderopvang, namelijk aan elke instelling georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap, alsook instellingen voor kinderopvang die openbaar zijn of tarieven op basis van het inkomen toepassen, gevestigd in een gereglementeerde parkeerzone. De aanvraag moet vergezeld zijn van een schoolvervoerplan of equivalent.	Als de lesgever in meerdere scholen actief is, is de kaart in alle geldig		75 €	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente wenst geen kaarten af te leveren aan openbare instellingen voor onderwijs of kinderopvang.

Vrijstellingskaart ambulante handel

Naam	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeverheid
Bestaande situatie	Kaarten niet afgeleverd door de gemeente					0
Reglementair kader GPBP	Afgeleverd aan ambulante handelszaken die actief zijn op het grondgebied van de gemeente.	Geldig in de parkeerzones waarin de ambulante activiteit van de aanvrager wordt uitgeoefend	1 jaar		75€/jaar/1d/half jaar, 150€/jaar/2d/half jaar 350€/jaar/7d/half jaar	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente wenst geen kaarten voor ambulante handelszaken af te leveren.

Vrijstellingskaart voor personen die op een werf werken

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeverheid
Bestaande situatie	Systeem via aanvraag bij dienst taksen					0
Reglementair kader GPBP	Kaart afgeleverd aan personen die op een tijdelijke werf werken	geldig in de parkeerzone waarin de werf zich bevindt	15d		50€/plaats/15d	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente wenst geen vrijstellingskaarten af te leveren voor personen die op een werf werken

Vrijstellingskaart bezoeker

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeverheid
Bestaande situatie	Geen equivalent					0
Reglementair kader GPBP	Kaart afgeleverd aan bezoekers		1 dag		3€/dag	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente wenst deze kaart af te leveren.

Vrijstellingskaart vrachtwagens

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeverheid
Bestaande situatie	Geen equivalent					0
Reglementair kader GPBP	Kaart afgeleverd aan eigenaars van een voertuig van meer dan 3,5 ton.		1 jaar	1 vrijstellingskaart per eigenaar van een voertuig van meer dan 3,5t, ook al bezit deze eigenaar meerdere voertuigen van dit type.	500€/jaar	

➤ Standpunt van de gemeente:

De gemeente wenst geen vrijstellingskaarten voor vrachtwagens af te leveren.

VRIJSTELLINGSKAART INTERVENTIE

Situatie	Definitie	Omvang	Duur	Aantal	Prijs	Hoeverheid
Bestaande situatie	Momenteel geen equivalent					
Reglementair kader GPBP	De kaart wordt afgeleverd aan: 1. professionals van de volgende sectoren: - « dak en waterdichting »; - « Schrijnwerkerij en beglazing »; - « Centrale verwarming, airconditioning, gas en sanitair »; - « Elektrotechniek » (domotica, elektriciteitstraject, ...); - « Installatie van liften ». 2. De volgende vergunninghouders in de officiële lijst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: - Sector gas: Eandis, Fluxys, Sibelga - Sector elektriciteit: Elia, Sibelga (reeds opgenomen in categorie « gas ») - Sector water: Hydrobru, Brusselse Maatschappij voor Waterbeheer, Vivaqua - Sector telecommunicatie: Belgacom, Telenet, Brutélé. 3. « Openbare sector »: gemeenten in het gewest, alsook gewestelijke (ministeries, BIM, MIVB, ...) of federale (Infrabel, ...) instellingen	Meerdere sectoren	1 maand		90 €/maand	

➤ Standpunt van de gemeente

De gemeente wenst geen vrijstellingskaarten voor "interventie" af te leveren.

SYNTHESE

Zie hoofdstuk 4.1.1, p108

2.1.3 Gereserveerde plaatsen

PERSONEN MET VERMINDERDE MOBILITEIT (PVM)

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 14. Voor personen met een handicap moeten de gemeenteraden:

- er over waken dat alle plaatsen die bezoekers ontvangen (handelszaken, diensten, administraties, culturele centra, recreatiegebieden, parken,...) zo goed mogelijk worden bediend. De gebouwen die goed toegankelijk zijn voor personen met een handicap krijgen hierbij voorrang;

- in hun beleid met betrekking tot het parkeren op en buiten de openbare weg gestructureerd en gesystematiseerd een antwoord bieden op elke gerechtvaardigde aanvraag voor voorbehouden parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woon- en werkplaats, onder andere indien:

- de woning of de plaats van tewerkstelling niet beschikt over een garage of privéparking die een goede toegankelijkheid garandeert;

- de aanvrager een voertuig heeft of vervoerd wordt door iemand die bij hem inwoont.

Verdeling en beschikbaarheid van de plaatsen voorbehouden aan PVM op basis van de geldende quota's

De meeste zones die verplaatsingen veroorzaken, zijn voorzien van voldoende PVM-parkeerplaatsen. Alleen parking Delta kampt met een duidelijk tekort, maar de sterke saturatie van deze site en haar rol in de gewestelijke mobiliteit (transitparking) kunnen dat momenteel verklaren. Toch moet bij toekomstige uitbreidingsprojecten voor deze parking met deze situatie rekening worden gehouden.

Tabel 15: evaluatie van de behoeften aan PVM-plaatsen in de gemeente

Zone	Plaatsen (gereserveerde niet inbegrepen)	Bestaande PVM-plaatsen	PVM-plaatsen volgens minimumquotum ⁹	Te nemen acties
Waversesteenweg	430	16	10	Quotum bereikt
Gemeentehuis	51	5	3	Quotum bereikt
Kantoren Beaulieu	70	.4	3	Quotum bereikt
Adeps	50	.4	3	Quotum bereikt
Gemeentestadion	82	2	3	1 plaats te creëren
Rood-Klooster	18	0	1	1 plaats te creëren
Parking Delta	311	2	7	5 plaatsen te creëren
Metro Herrmann-Debroux	45	.4	2	Quotum bereikt
Metro Beaulieu	16	0	1	1 plaats te creëren
Metro Demey	9	0	1	1 plaats te creëren
TOTAAL				9 plaatsen te

⁹ 2 PVM-plaatsen/50 parkeerplaatsen, daarna 1 PVM-plaats/50 plaatsen

In de aantrekkingspolen is er een tekort van 9 PVM-plaatsen. Rekening houdend met de bevolkingsevolutie tegen 2020, kan redelijkerwijs een doelstelling van 15 PVM-plaatsen worden bepaald om te voldoen aan alle huidige en toekomstige behoeften.

De rest van de PVM-parkeergelegenheid bevindt zich in woonzones; houders van een Europese invaliditeitskaart moeten bij de gemeente een aanvraag indienen voor de toekenning van een gereserveerde parkeerplaats bij hun woning.

LEVERINGSZONES

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPAN

Art. 38. De gemeenteraden hernemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan alle leveringszones die onontbeerlijk zijn voor het economische leven van de gemeenten, met inbegrip van de inrichtingen voorzien of aangelegd door de wegbeheerders.

De gemeentelijke parkeeractieplannen specificeren de bijzondere controlemaatregelen en de concrete modaliteiten om de naleving van deze zones te verzekeren.

Art. 39. De gemeenteraden houden rekening met de volgende doelstellingen:

- *Het vaststellen van het aantal en de verdeling van de leveringsplaatsen, op basis van een diagnose van de vraag. Deze diagnose onderscheidt a priori:*
- *de buurten of straten waar veel handelszaken gelegen zijn: leveringszones van sectoren;*
- *afgelegen of grote afnemers van leveringen: specifieke leveringszones.*
- *Het vaststellen van de verzorgingsgebieden van leveringsplaatsen in functie van het type het betrokken stedelijk weefsel. Om de behoeften in leveringsplaatsen te kwantificeren, moeten de implantaties geobjectiveerd worden, met name door een inventarisering van de activiteiten, ook op de verdiepingen, en waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen deze waarvan de oppervlakte groter is dan 400 m en zonder rekening te houden met de activiteiten die over een privéruimte voor hun leveringen beschikken.*
- *Het inrichten of behouden van specifieke leveringsplaatsen voor de behoeften van een bijzondere vestiging, rekening houdend met:*
- *de frequentie van de leveringen, in combinatie met het tijdstip van de dag en de gemiddelde duur teneinde de bezetting van de openbare weg in te kunnen schatten;*
- *de gewone rondomliggende parkeerdruk, en dus de kans dat er voldoende gewone parkeerplaats beschikbaar zal zijn bij de aankomst van een leveringsvoertuig;*
- *de eventuele regelmaat van leveringen, bijvoorbeeld vaste dagen en uren, die kan zorgen voor het tijdelijk delen van een parkeerplaats met andere gebruiksdoeleinden, bijvoorbeeld minuuthaltes, betalend parkeren...;*
- *de gemiddelde duur van een levering: in geval van een korte levering, kan de levering plaatsvinden in een ruimte waar parkeren verboden is maar waar het stoppen toegestaan is zonder dat het verkeer gehinderd wordt;*
- *het type voertuig dat gewoonlijk ter plaatse levert; dit beïnvloedt de afmetingen van de leveringsplaats en de kenmerken van de vestiging ervan (toegangsmogelijkheden);*
- *het type goederen;*
- *algemene organisatie van de openbare weg: aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers, fietspaden, tram- of buslijnen, ...*

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BETREFFENDE DE GERELEMENTEERDE PARKEERZONES EN DE VRIJSTELLINGSKAARTEN

Art. 34. Een forfaitaire vergoeding van 100 euro per parkeerperiode is verschuldigd bij parkeren in een zone met een E9 a-bord, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1 van het koninklijk besluit van 12 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, aangevuld met een bord « betalend uitgezonderd leveringen» dat de duur van het gereguleerde parkeren aanduidt.

Het forfaitaire bedrag van 100 euro wordt aangeduid met een informatiebord.

Art. 35. Onder voorbehoud van de bepalingen in artikel 39 alinea 2 van het Besluit, zijn vrijstellingskaarten niet geldig in leveringszones.

Art. 36. De gebruiksduur van een parkeerplaats in een leveringszone is onbeperkt.

Evaluatiemethode voor parkeerbehoeften in het kader van leveringen

In het GPBP werd de CERTU-methodologie gebruikt voor de theoretische bepaling van het aantal leveringszones dat in een commercieel gebied moet worden voorzien op basis van de aard van de handelszaken en het geraamde aantal leveringen:

- Aan elke handelszaak of activiteit worden een code en een leveringscoëfficiënt toegekend.

Elke activiteit wordt gekwalificeerd aan de hand van het aantal bewegingen dat ze wekelijks teweegbrengt, namelijk het gemiddelde aantal leveringen dat dit soort van inrichting wekelijks genereert (leveringscoëfficiënt).

	TYPE D'ENSEIGNE	COEFF. DE LIVRAISONS
1	Cafés hôtels, restaurants	6,25
2	Boulangeries, pâtisseries	8,07
3	Boucheries, charcuteries	10,50
4	Alimentation générale	9,35
5	Commerce de détail d'habillement	3,23
6	Librairies, papeteries	13,80
7	Pharmacies	0
8	Autres commerces de détail	7,53
9	Commerce d'ameublement	7,50
10	Grands magasins (> 400 m ²)	83,94
11	Commerce de gros	21,67
12	Agences bancaires	0
13	Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé	2,43
14	Artisanat de fabrication et petite industrie	7,81

Figuur 28: leveringscoëfficiënten per type van handelszaak

Bron: katern van het kenniscentrum van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, september 2012.

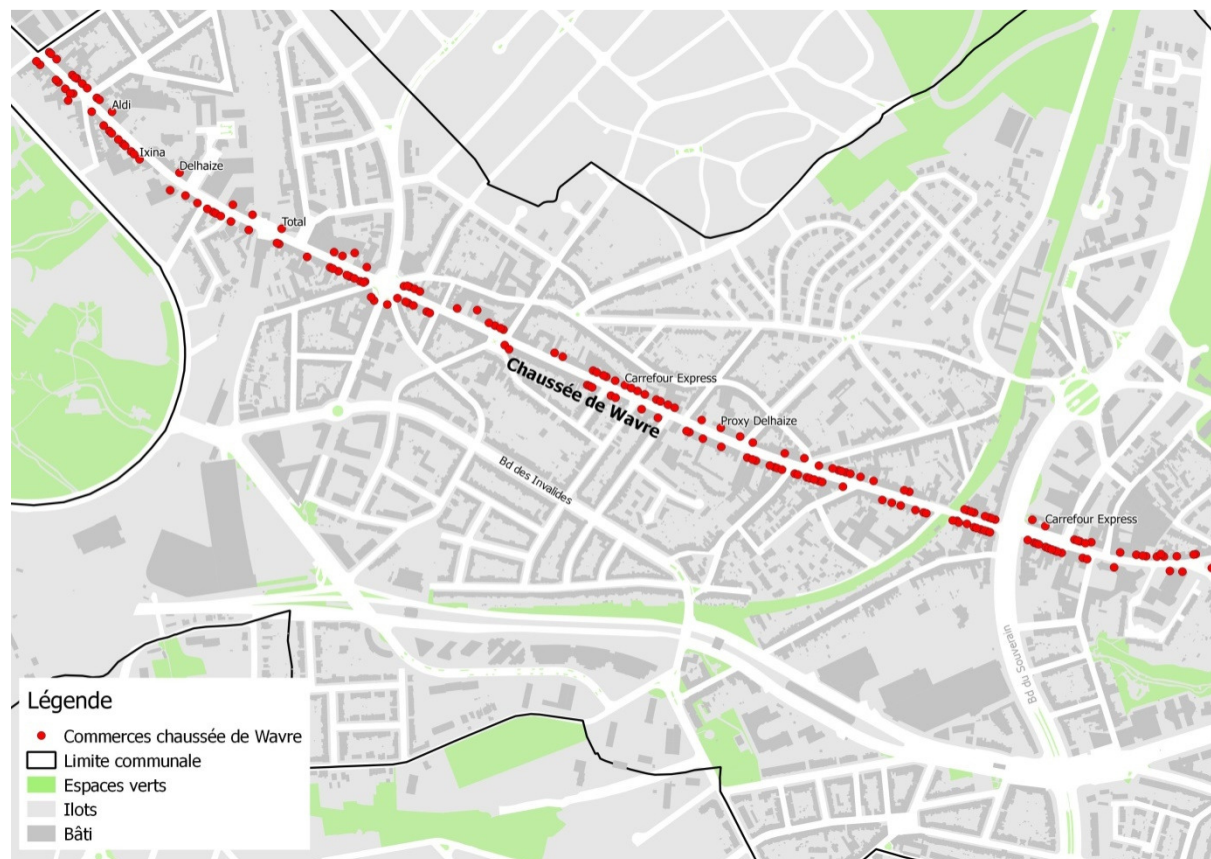
- Voor elk gedeelte worden de leveringscoëfficiënten opgeteld. De som wordt gedeeld door 90 om het theoretische aantal in te planten zones te verkrijgen.

Zones in Oudergem die leveringen teweegbrengen

De meeste leveringen worden veroorzaakt door handelszaken. Bepaalde grote openbare voorzieningen brengen ook frequente leveringen met zich mee, zonder echter de frequentie in een winkelstraat in de stad te evenaren. Die vertoont, in zeer gegeerde gedeelten, een grote concentratie aan handelszaken met heterogene maar veelvuldige leveringsbehoeften.

De Waversesteenweg en zijn kern, het Sint-Juliaanplein, vormen de belangrijkste handelspool in de gemeente. In deze pool bevinden zich vooral buurtwinkels en -diensten, waaronder enkele voedingswarenhuizen. Het is op deze weg met beperkte capaciteit, waarop zich tal van handelszaken bevinden en waarop een regelmatige stroom van voertuigen en bussen passeert, dat de parkeerproblemen in het kader van leveringen geconcentreerd zijn.

De apart gelegen handelspolen, zoals bijvoorbeeld Carrefour Oudergem, Colruyt en Delhaize Lion, beschikken over leveringszones naast de weg, wat elke hinder in de openbare ruimte vermijdt.



Kaart 17: handelszaken Waversesteenweg

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis

Aantal in te planten leveringszones per gedeelte

De Waversesteenweg is reeds goed voorzien van leveringszones, met een twaalfstal parkeerzones ter hoogte van de strategische gedeelten (grote voedingswinkels).

Kaart 5: lokalisatie leveringszones 523, p26

Toch vergen bepaalde gedeelten de aanleg van nieuwe parkeerzones. Aan de hand van de kaarten hieronder kunnen, op basis van het type van de handelszaken die leveringen teweegbrengen, de behoeften aan leveringszones worden gelokaliseerd. Op de Waversesteenweg worden 3 secties en 12 gedeelten onderscheiden

Sectie 1

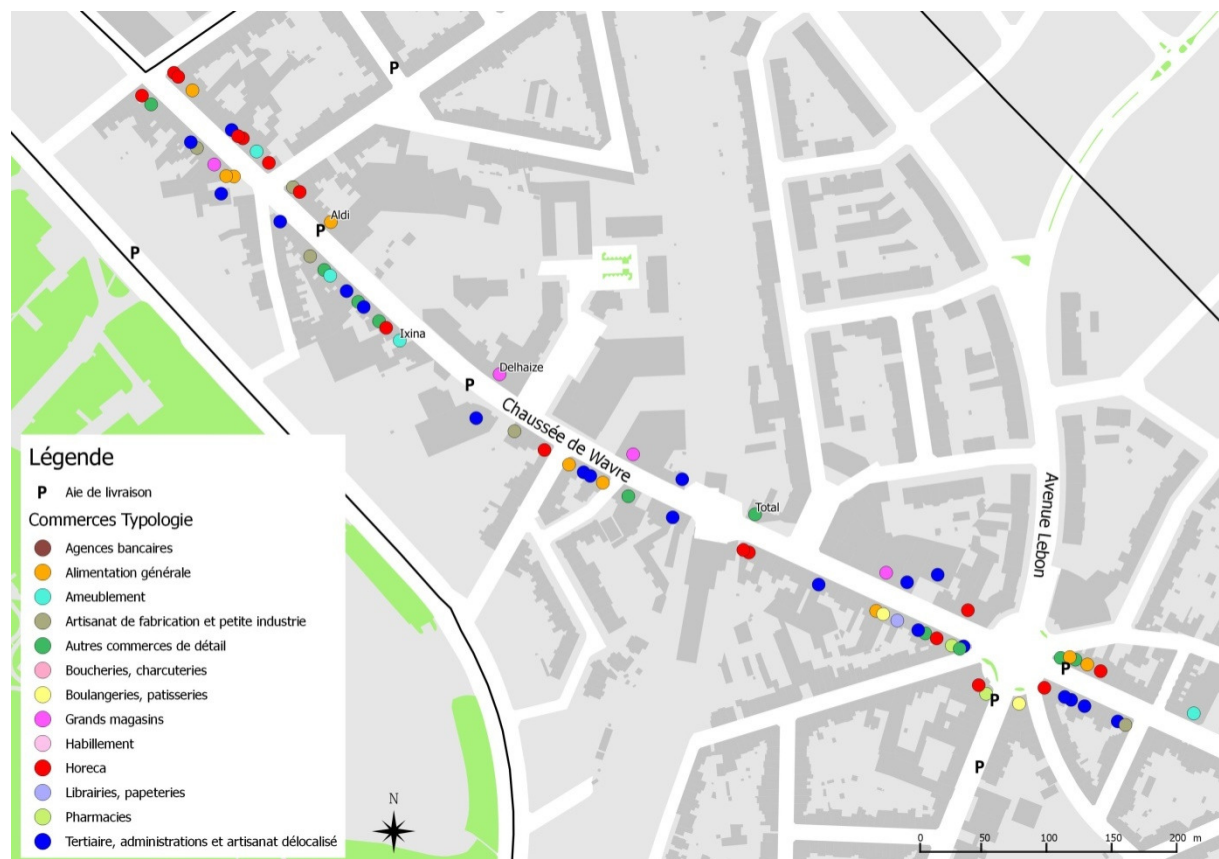
Gedeelten 1 en 3 bevatten tal van handelszaken, zonder dat er een leveringszone in de buurt is.

Deze handelszaken genereren individueel slechts weinig leveringen; samen echter vergen ze een theoretisch aantal leveringszones van 2 voor gedeelte 1 en 3 voor gedeelte 2.

Gedeelte 2 bevat 2 leveringszones, wat toereikend lijkt gezien de uitgevoerde berekening en de goede lokalisatie van deze zones ter hoogte van de handelszaken die de meeste behoeften hebben (Aldi, Ixina).

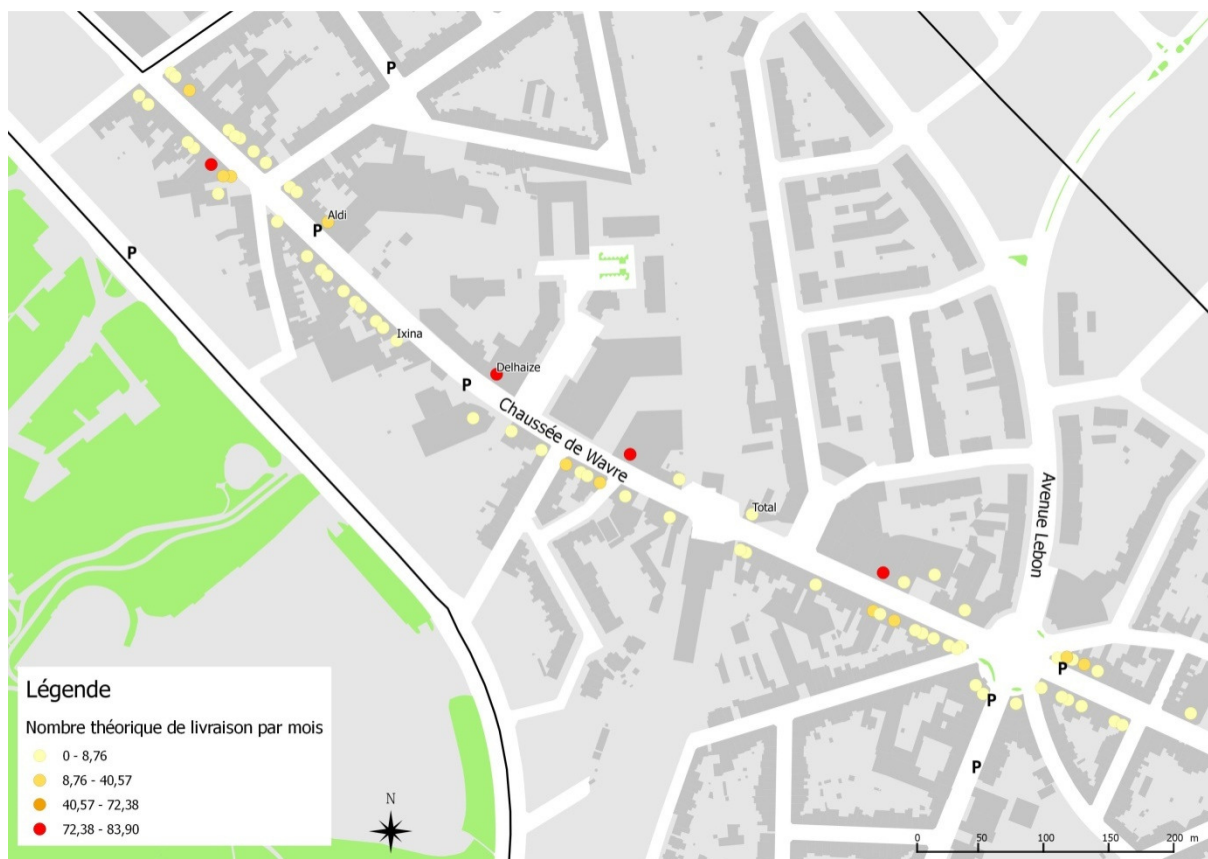
Gedeelte 4 is eveneens goed uitgerust met het oog op het commerciële weefsel.

Voor het geheel van de sectie wordt aldus een niet voorziene behoefte van 5 leveringszones vastgesteld.



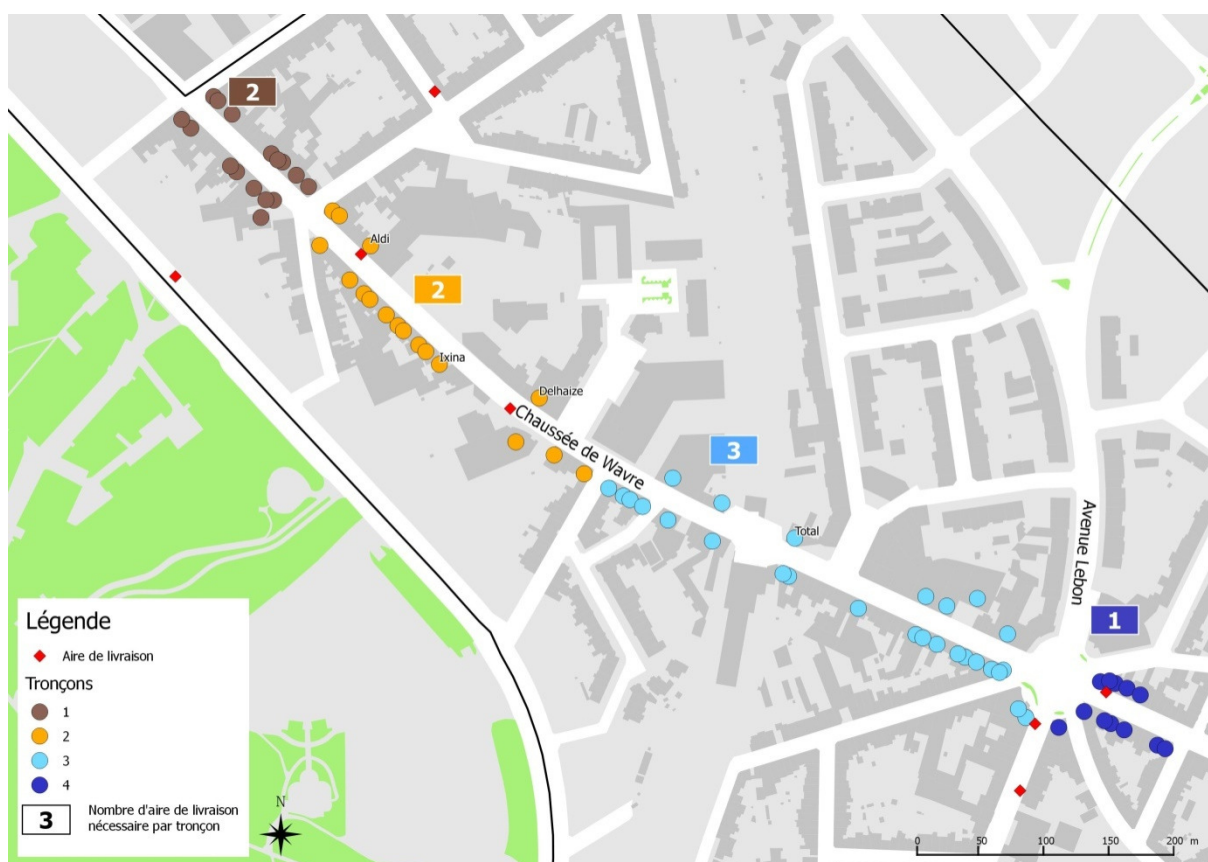
Kaart 18: typologie van handelszaken aan Waversesteenweg (sectie 1)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 19: handelszaken die verplaatsingen teweegbrengen (sectie 1)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 20: benodigd aantal leveringszones (sectie 1)

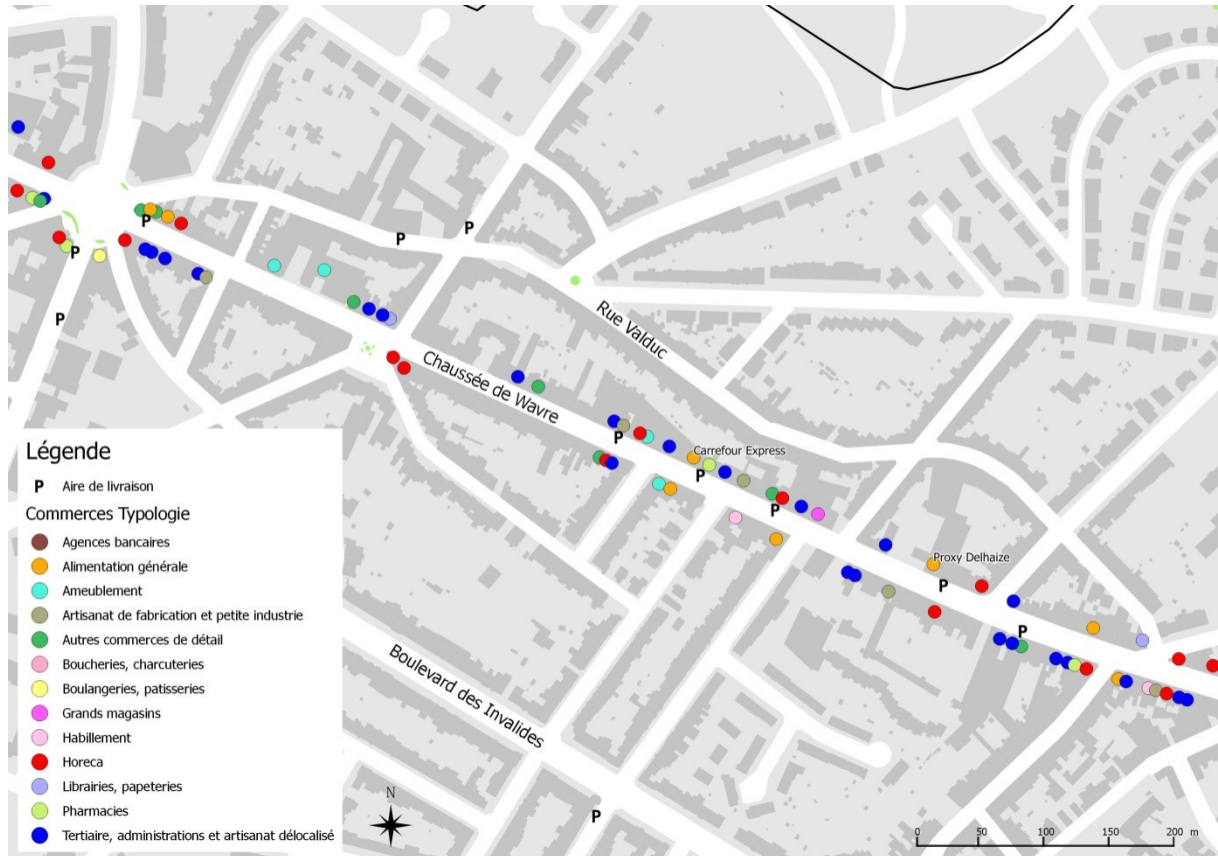
Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis

Sectie 2

De concentratie aan handelszaken is sterk in deze sectie, maar het huidige aantal leveringszones volstaat om aan de behoeften van elk gedeelte te beantwoorden.

De handelszaken die de meeste leveringen tweeegbrengen (Proxy Delhaize, Carrefour Express), beschikken overigens over een leveringszone in de buurt of voor hun ingang.

Voor de sectie als geheel is er geen behoefte aan leveringszones



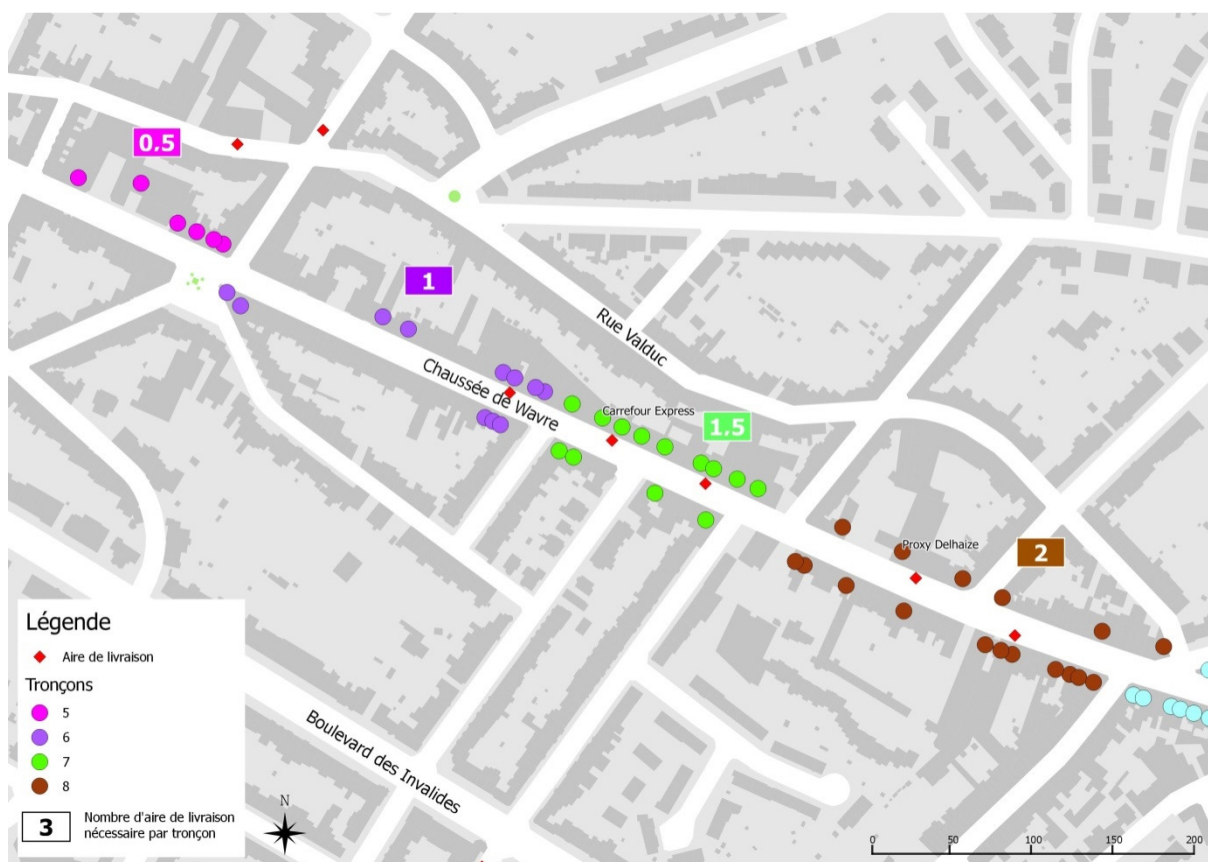
Kaart 21: typologie van handelszaken aan Waversesteenweg (sectie 2)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 22: handelszaken die verplaatsingen teweegbrengen (sectie 2)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 23: evaluatie van het aantal in te planten leveringszones (sectie 2)

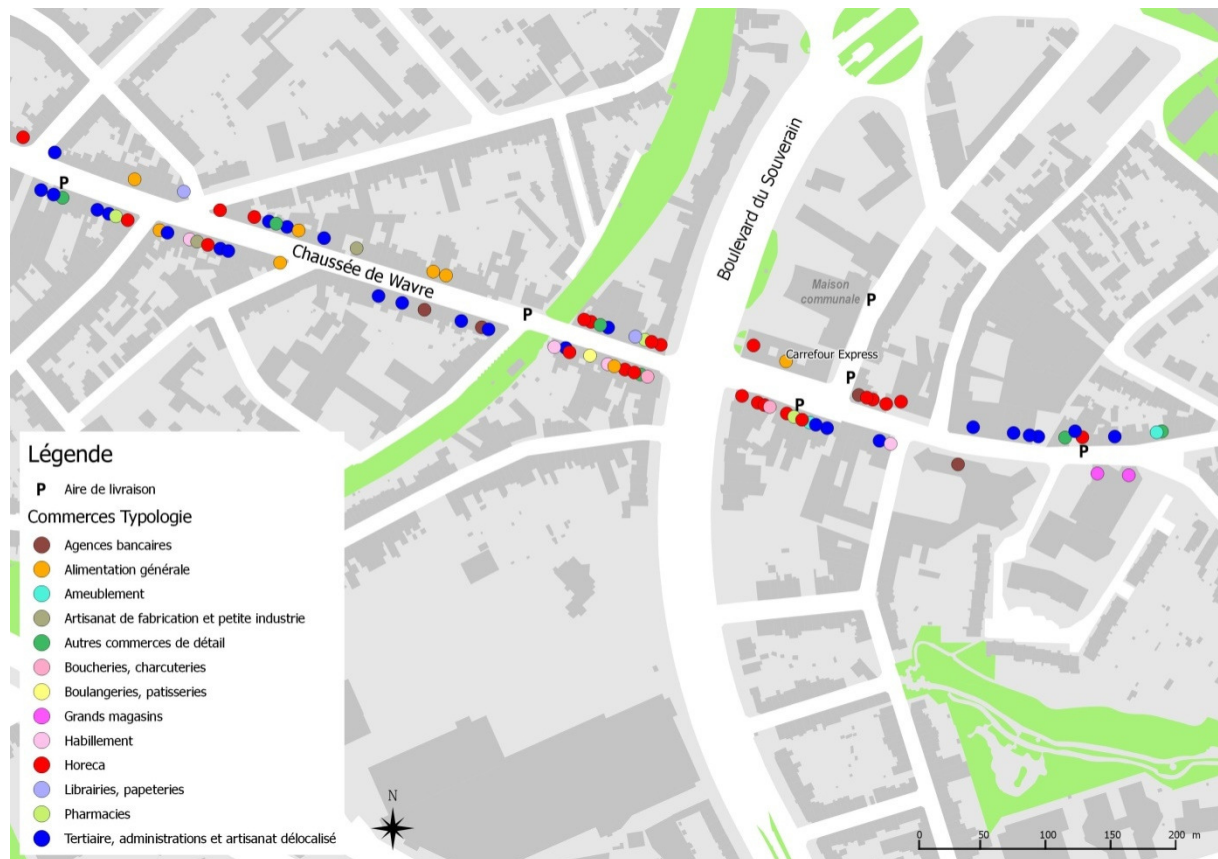
Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis

Sectie 3

De commerciële concentratie is het sterkst nabij de Vorstlaan, en de bestaande zones volstaan niet om aan de leveringsbehoeften te voldoen.

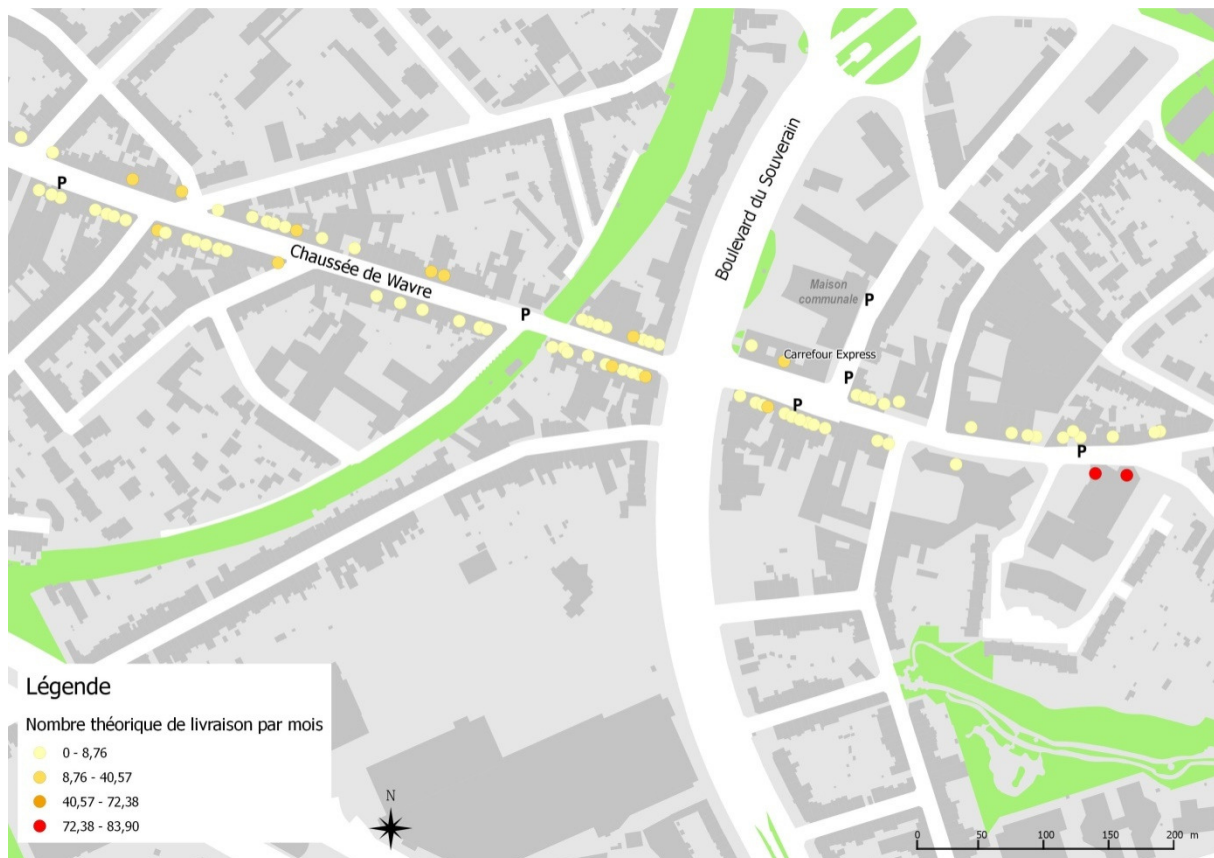
Aldus bestaat er een algemeen tekort ter hoogte van gedeelten 9, 10 en 11. De individuele handelszaken brengen niet zoveel leveringen teweeg, maar hun gecumuleerde aantal verrechtvaardigt de inplanting van een extra leveringszone. In gedeelte 11 geldt een parkeerlimiet van 30 minuten. Dat zorgt voor een hogere parkeerrotatie, en dus meer parkeergelegenheid voor leveringsvoertuigen.

Alles in acht genomen, is er behoefte aan 3 leveringszones om aan de behoeften van deze sectie te voldoen.



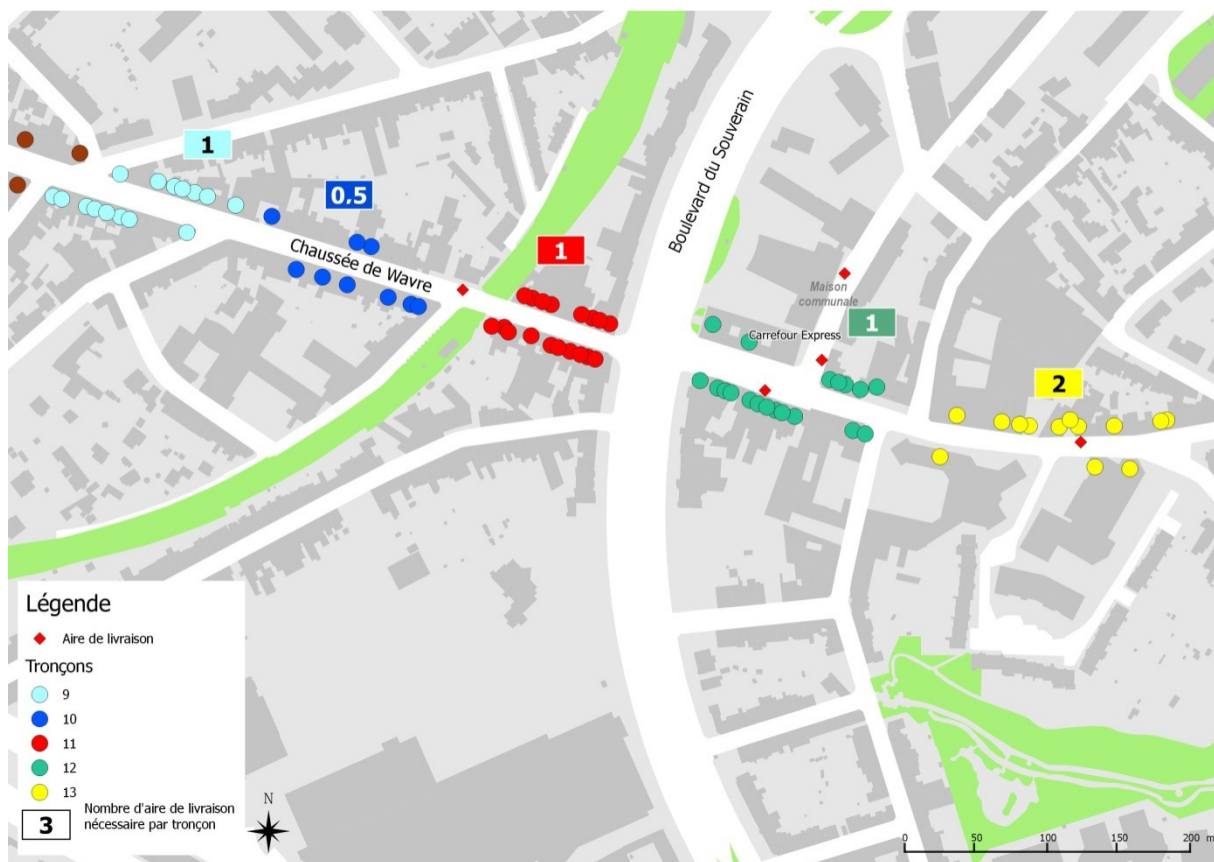
Kaart 24: typologie van handelszaken aan Waversesteenweg (sectie 3)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 25: handelszaken die verplaatsingen teweegbrengen (sectie 3)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis



Kaart 26: evaluatie van het aantal in te planten leveringszones (sectie 3)

Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/NL>. Basis: Urbis

Synthese per gedeelte waarin leveringszones zijn vereist

Tabel 16: gedeelten van Waversesteenweg waarin leveringszones zijn vereist

Gedeelten	Straatnaam	Straatdeel	Aantal bestaande zones	Resultaat van de berekening	In te planten zones
1	Waversesteenweg	1002-1046 1061-1107	0	2	2
2	Waversesteenweg	1048-1138 1111-1219	2	2	0
3	Waversesteenweg	1140-1240 1221-1307	0	3	3
4	Waversesteenweg	1256-1286 1309-1337	1	1	0
5	Waversesteenweg	1308-1322 1341-1381	0	0,5	0
6	Waversesteenweg	1324-1398 1383-1455	1	1	0
7	Waversesteenweg	1400-1444 1461-1495	2	1,5	0
8	Waversesteenweg	1448-1518 1501-1591	2	2	0
9	Waversesteenweg	1520-1540 1593-1633	0	1	1
10	Waversesteenweg	1542-1606 1635-1687	1	0,5	0
11	Waversesteenweg	1608-1632 1691-1719	0	1	1
12	Waversesteenweg	1658-1680B 1721-1761	2	1	0
13	Waversesteenweg	1680-1720 1769-1811	1	2	1
TOTAAL			12		8

Het aantal vereiste leveringszones wordt dus op 8 geraamd, wat overeenstemt met 16 voertuigplaatsen.

Deze cijfers vormen een te bereiken doelstelling en moeten gebaseerd worden op de specifieke kenmerken van elk gedeelte. Er moet immers een evenwicht worden gevonden tussen ruimten voor levering enerzijds, en parkeerplaatsen voor buurtbewoners en klanten anderzijds. Er moet ook een hiërarchie worden opgesteld: secties die weinig leveringszones tellen en waarin veel zones moeten worden ingeplant, dienen bij voorrang te worden behandeld.

Uurregeling

De gemeente wenst de leveringstijdstippen te harmoniseren, in het bijzonder ter hoogte van de Waversesteenweg.

Deze problematiek, gelinkt aan het incalculeren van de goederenlevering op gewestniveau (goederenvervoerplan), is in volle evolutie. Met soms tegenstrijdige boodschappen: enerzijds is er het parkeerplan, dat een zo groot mogelijk tijdslot promoot (7-18u) om rekening te houden met de veralgemening van rondes als leveringswijze; anderzijds zijn er de gewestelijke overwegingen om de geluidsreglementering te versoepelen en meer leveringen toe te staan 's nachts en in de vroege ochtend. Deze verschillende elementen bemoeilijken momenteel de uitwerking van uniforme gemeenschappelijke regels.

Op gemeenteniveau en ter hoogte van de Waversesteenweg zou enkel een studie gericht op de bestaande zones (met individuele vragenlijsten en allesomvattende analyse), het mogelijk maken een harmonisatie van de relevante tijdslots voor te stellen.

Met het oog op de bestaande uurregelingen op de Waversesteenweg (zie Tabel 7 p23) kan een tijdslot van 7-14u als een goede basis voor harmonisatie worden beschouwd, omdat het de bestaande ochtendlijke tijdslots quasi onveranderd overneemt, met een beperkte tijdsreductie tijdens de namiddag in enkele zones.

GEDEELDE VOERTUIGEN

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 31. Enkel wagens van verenigingen of bedrijven die hiervoor door het Parkeeragentschap erkend zijn kunnen genieten van de parkeervoordelen die door dit besluit, de Ordonnantie, de zijn uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke parkeeractieplannen worden toegekend.

Art. 32. De gemeenteraden nemen in hun actieplan " Autodelen " preferentiële maatregelen op voor het parkeren van voertuigen voor autodelen, met het oog op:

- het aanmoedigen van alternatieven voor het gebruik van de eigen wagen;
- het bevorderen van de ontwikkeling van de diensten voor autodelen;
- het bevorderen van de zichtbaarheid van deze diensten.

De stations voor autodelen worden bij voorkeur geplaatst op de openbare weg, met een verspreiding binnen de wijken van kleine stations dichtbij de gebruikers. De grote stations moeten in principe buiten de openbare weg worden geplaatst.

Art. 33. Er zijn twee parkeermogelijkheden voor voertuigen voor autodelen:

- in het station: deze parkeermogelijkheid richt zich op de parkeerplaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen die gebruikt worden voor het systeem van autodelen. De gemeenteraden reserveren dit soort parkeerplaatsen op de openbare weg om de klanten toe te staan om een gedeeld voertuig op te halen en terug te brengen.
- in gebruik: de exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen en aanvaard door het Parkeeragentschap, kunnen een vrijgesteldenkaart " autodelen " verkrijgen die aan de klanten ter beschikking wordt gesteld wanneer die het voertuig gebruiken.

Art. 34. De gemeenteraden werken tegen 2020 een gemeentelijk beleidsplan " Autodelen " uit conform de gewestelijke groeidoelstelling van autodelen zoals opgenomen in de bijlage bij het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 maart 2013 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van operatoren van autodelen voorbehouden parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg.

Carsharingplan 2020

Met het oog op de huidige situatie en de te bereiken doelstellingen, moet de gemeente Oudergem tegen 2020 ongeveer 15 plaatsen voor gedeelde voertuigen ter beschikking stellen.

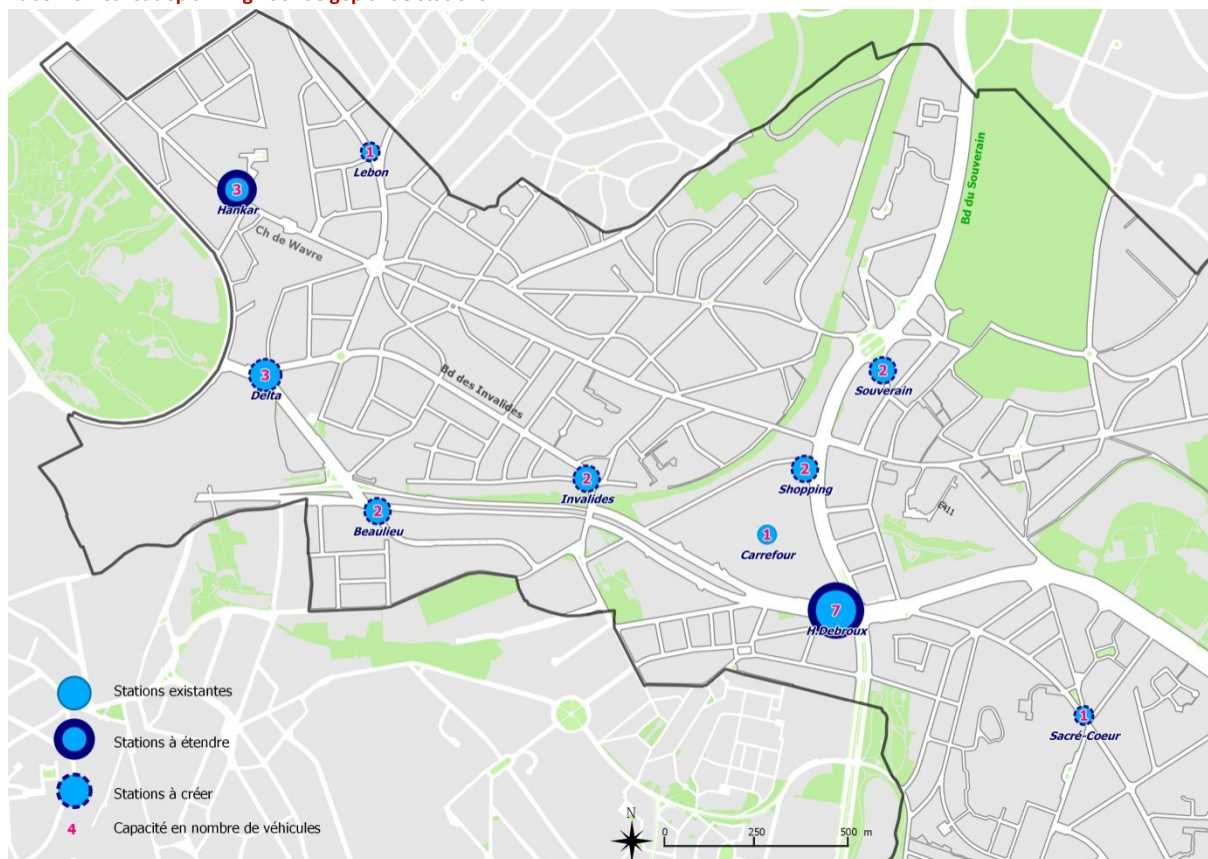
Gemeente	% van de bevolking van het BHG	Gedeelde voertuigen juli 2014	Doelstelling 800 op basis van bevolking	Toename 2014-2020
Oudergem	3%	8	23	15

Tabel 17: uitbreidingsdoelstellingen inzake het aantal plaatsen voorbehouden voor gedeelde wagens

Stations	2014	2014-2016	2016-2018	2018-2020	totaal
Herrmann-Debroux	5		2		7
Hankar	2		1		3
Carrefour	1				1
Delta		3			3
Invaliden			2		2
Shopping			2		2
Beaulieu		2			2
Vorst		2			2
Lebon				1	1
Heilig-Hart				1	1

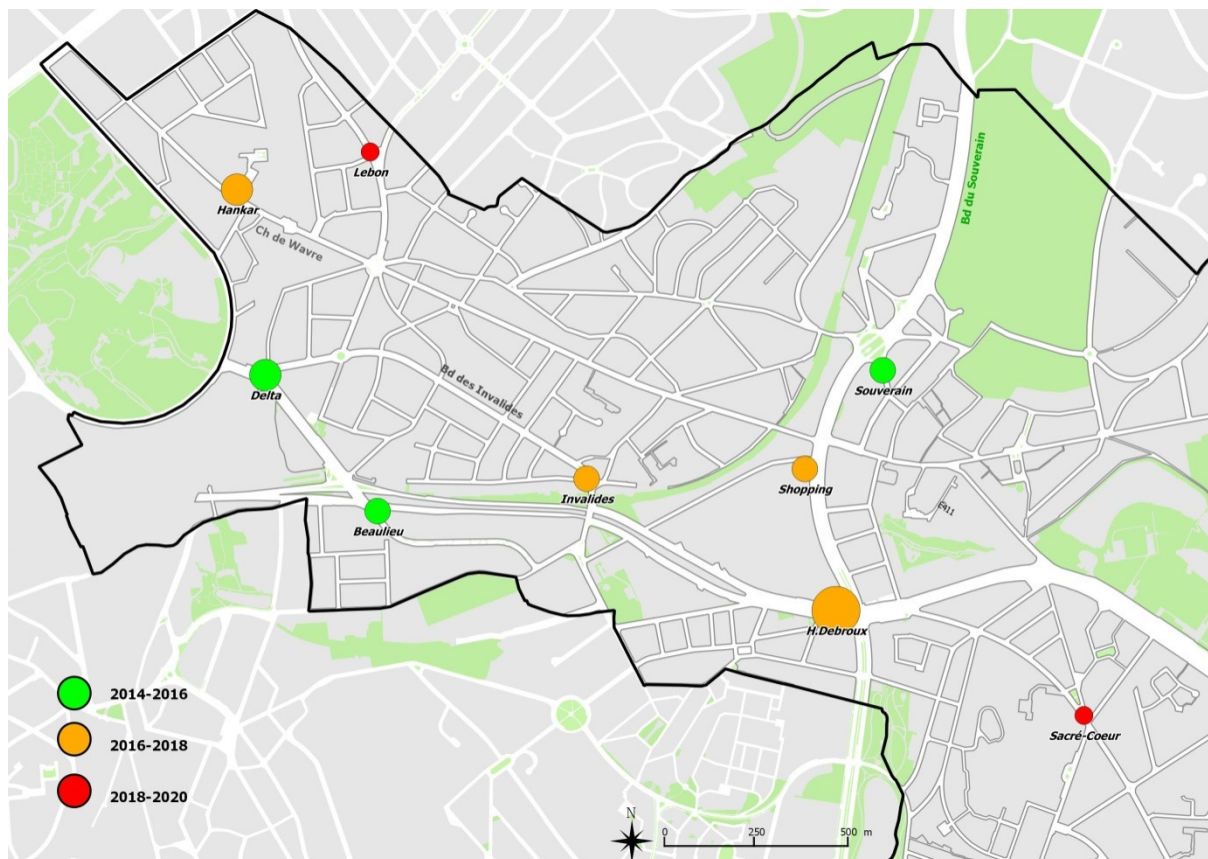
TOTAAL	8	7	7	2	24
--------	---	---	---	---	----

Tabel 18: realisatieplanning voor de geplande stations



Kaart 27: carsharingplan 2020 (stations en capaciteiten)

Bron: Urbis



Kaart 28: carsharingplan 2020 (agenda)

TAXI'S

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPAN

Art. 35. De Directie Taxi's kan aan de gemeenten bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, op basis van de dynamische inventaris van de taxistandplaatsen en een voorstel van het Regionaal Adviesorgaan voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Directie Taxi's geeft zijn advies over alle heraanlegprojecten van de gewestelijke openbare weg waarbij een taxistandplaats is voorzien, met name wat betreft de kwaliteit en de zichtbaarheid van de ligging van deze standplaatsen.

Art. 36. In het kader van hun gemeentelijk parkeeractieplan kunnen de gemeenteraden bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, met opgave van de criteria waarmee zij rekening hebben gehouden.

Art. 37. Het voorgaand advies van het Parkeeragentschap is vereist voor elke oprichting, verplaatsing of verwijdering van de vestiging van taxistandplaatsen en eventuele parkeerruimtes die zijn voorbehouden aan taxi's.

Te nemen acties

- Sint-Juliaan

- Gegeven de diagnose – zwakke vraag, zwakke zichtbaarheid van het station - kan aan de plaats die voorbehouden is voor taxi's, een andere bestemming worden gegeven

- Beaulieu

- Om de druk op de weg te verlichten, zou een gedeeld uurschema kunnen worden overwogen. Dit systeem werd reeds getest. Daarbij kregen de buurtbewoners de toestemming om hun wagen 's avonds op de parkeerplaatsen te zetten. Dat draaide uit op een mislukking, doordat een te groot aantal voertuigen 's morgens niet van de betreffende plaatsen werd verwijderd. De directie taxi's is echter bereid om het experiment over te doen op voorwaarde dat er uitgebreide informatie in alle brievenbussen wordt gestoken om de buurtbewoners zo goed mogelijk te informeren over de gebruiksvoorwaarden.

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPAN

Art. 40. De reglementeringen betreffende het parkeren van vrachtwagens opgesteld door de gemeenteraden dienen in overeenstemming te zijn met het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Art. 41. De gemeenten dragen evenredig bij aan de behoefte binnen het Gewest om het parkeren door vrachtwagens toe te staan door in functie van hun mogelijkheden plaatsen te reserveren.

Art. 42. De gemeenten laten zware trucks toe in verhouding tot de wegcapaciteit op hun grondgebied die toegankelijk is voor alle vrachtwagens: ze reserveren voor zware trucks het equivalent van minstens 18 % van de totale wegcapaciteit die toegankelijk is voor alle vrachtwagens die op hun grondgebied rijden.

Een eventuele plaatselijke verlaging van dit percentage moet gerechtvaardigd worden door een parkeerstudie over vrachtwagens die wordt goedgekeurd door het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden nemen hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden moeten worden aan vrachtwagens in functie van de berekening uitgevoerd in verhouding tot het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens.

Met dit doel mogen ze een akkoord afsluiten met andere aangrenzende gemeenten in het licht van een verschuiving en/of een herverdeling van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens op het grondgebied van een van deze gemeenten.

Art. 43. Om het aantal parkeerplaatsen voorbehouden aan vrachtwagens vast te stellen, houden de gemeenten rekening met de volgende criteria:

- De lokalisatie in een stedelijke industriezone of in een kantoorzone;*
- De beschikbare ruimte: wegbreedte van meer dan 7 meter of een ruimte op de middenberm;*
- Weinig voetgangers- en fietsverkeer;*
- Weinig bewoners;*
- Toegankelijkheid voor bestuurders van zware trucks: het aanbod van openbaar vervoer, mogelijkheden tot middellang- en langparkeren.*

Studie parkeergelegenheid zware trucks

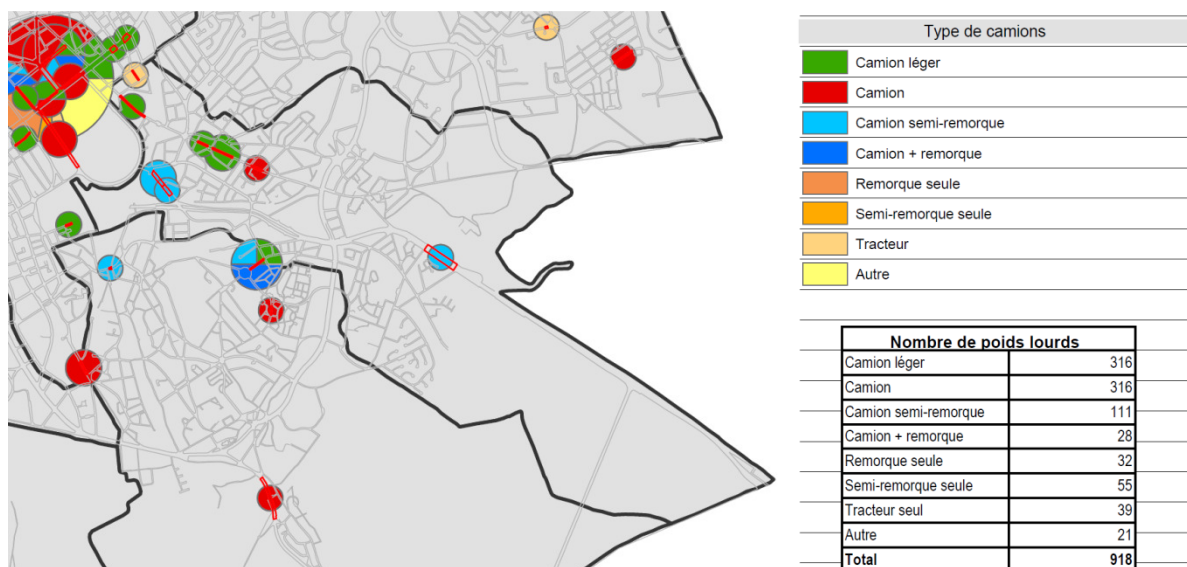
Inleiding

Artikel 42 van het besluit van 18 juli 2013 verplicht alle gemeenten om parkeergelegenheid voor zware trucks ter beschikking te stellen die overeenstemt met 18% van de totale wegcapaciteit die door vrachtwagens mag worden gebruikt. Ditzelfde artikel staat echter toe om dit percentage te verlagen mits een studie betreffende de parkeergelegenheid voor zware trucks.

Parkeergelegenheid voor zware trucks in Oudergem

Volgens het Gewestelijk Parkeeragentschap bedraagt de wegcapaciteit toegankelijk voor zware trucks in de gemeente 9.765km, wat overeenstemt met 1.758m aan parkeerruimte voor deze voertuigen. Dat is het equivalent van 352 plaatsen voor auto's (5m) of 117 plaatsen voor vrachtwagens (15m).

De reële behoeften vergen echter veel minder plaats. Uit de Ariès-studie uitgevoerd in 2005, blijkt dat gemiddeld 5 zware voertuigen en 5 lichte vrachtwagens langdurig parkeren in Oudergem.



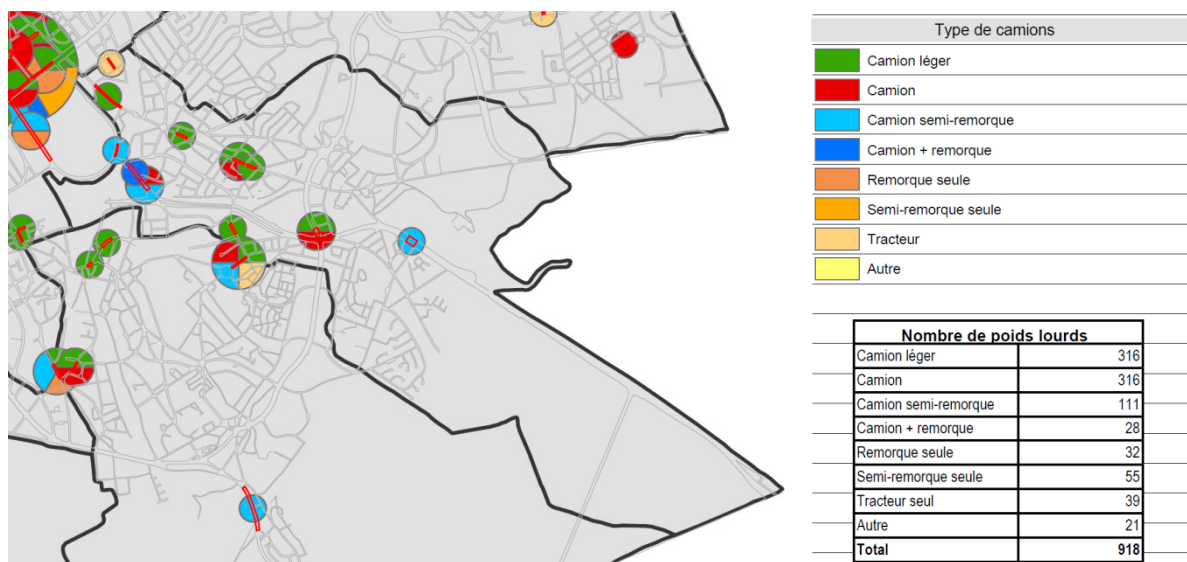
Figuur 29: lokalisatie van parkeergelegenheid voor zware trucks (2004 – dinsdagavond)

Bron: Haalbaarheidsstudie betreffende de inrichting van ruimte voor het langdurige parkeren van zware trucks in het BHG, synthese, Ariès, december 2004

Gemeente	Lokalisatie	Zware trucks	Lichte vrachtwagens	TOTAAL
Oudergem	Waversesteenweg	2	.4	6
Oudergem	Houyouxstraat	1	0	1
Oudergem	Jules Cockxstraat	3	0	3
Totaal Oudergem		6	.4	10
Totaal Brussels Gewest		602	316	918
Aandeel Oudergem		0,99%	1,2%	1,11%

Tabel 19: parkeergelegenheid voor zware trucks in Oudergem (2004 – dinsdagavond)

Bron: Haalbaarheidsstudie betreffende de inrichting van ruimte voor het langdurige parkeren van zware trucks in het BHG, synthese, Ariès, december 2004



Figuur 30: lokalisatie van parkeergelegenheid voor zware trucks (2004 – zondagavond)

Bron: Haalbaarheidsstudie betreffende de inrichting van ruimte voor het langdurige parkeren van zware trucks in het BHG, synthese, Ariès, december 2004

Gemeente	Lokalisatie	Zware trucks	Lichte vrachtwagens	TOTAAL
Oudergem	Herdersstaflaan	0	1	1
Oudergem	Vorstlaan	1	1	2
Oudergem	Triomflaan	1	0	1
Oudergem	Waversesteenweg	2	.4	6
Totaal Oudergem		.4	6	10
Totaal Brussels Gewest		727	319	1.046
Aandeel Oudergem		0,5%	1,9%	0,9%

Tabel 20: parkeergelegenheid voor zware trucks in Oudergem (2004 – zondagavond)

Bron: Haalbaarheidsstudie betreffende de inrichting van ruimte voor het langdurige parkeren van zware trucks in het BHG, synthese, Ariès, december 2004

Zowel op dinsdag- als zondagavond parkeren er zware trucks op de grote verkeersaders in de buurt van de E411:

- Waversesteenweg, ter hoogte van het gemeentestadion
- Jules Cockxstraat

Lichte vrachtwagens parkeren vooral in de dichtbevolkte stadszones, eveneens op de Waversesteenweg

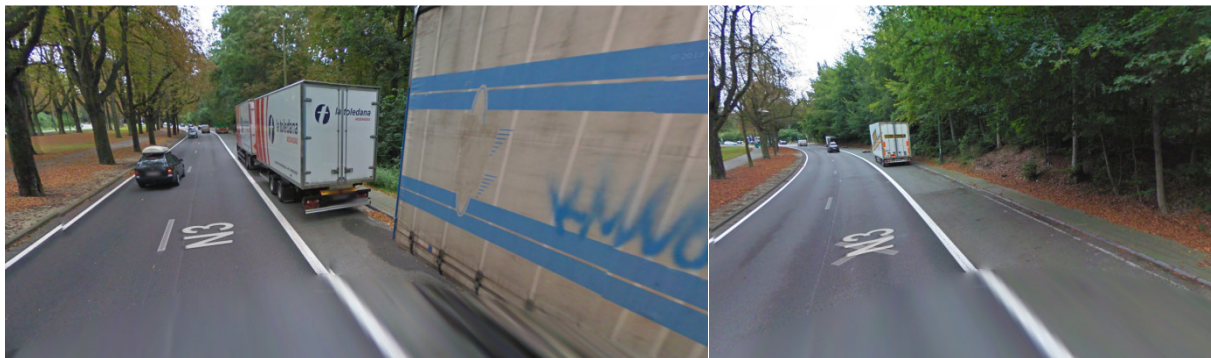
Op basis van de aanbevelingen van het Parkeeragentschap inzake parkeergelegenheid voor zware trucks, zal de terbeschikkingstelling van plaatsen in Oudergem gelijk moeten zijn aan de vastgestelde vraag, namelijk voldoende groot voor 5 zware trucks, vermeerderd met 20%, wat overeenstemt met 6 plaatsen. Dat komt neer op een capaciteit van 90 tot 120 m.

Lokalisatie van parkeerzones voor zware trucks

90 tot 120 m aan parkeergelegenheid voor zware trucks, het equivalent van 20 auto's, moet binnen de gemeente worden ingeplant.

Aanleg van een parkeerzone voor zware trucks langs de Tervurenlaan, voorgesteld in het GMP, lijkt ons adequaat:

- De capaciteit is toereikend (420 m beschikbaar)
- Van op de vierarmenwisselaar is vlotte toegang mogelijk, en zware trucks kunnen omkeren ter hoogte van het kruispunt Tervuren/Isodore Gerard
- Geen confrontatie met, en hinder voor de buurt
- In de zone worden reeds zware trucks geparkeerd



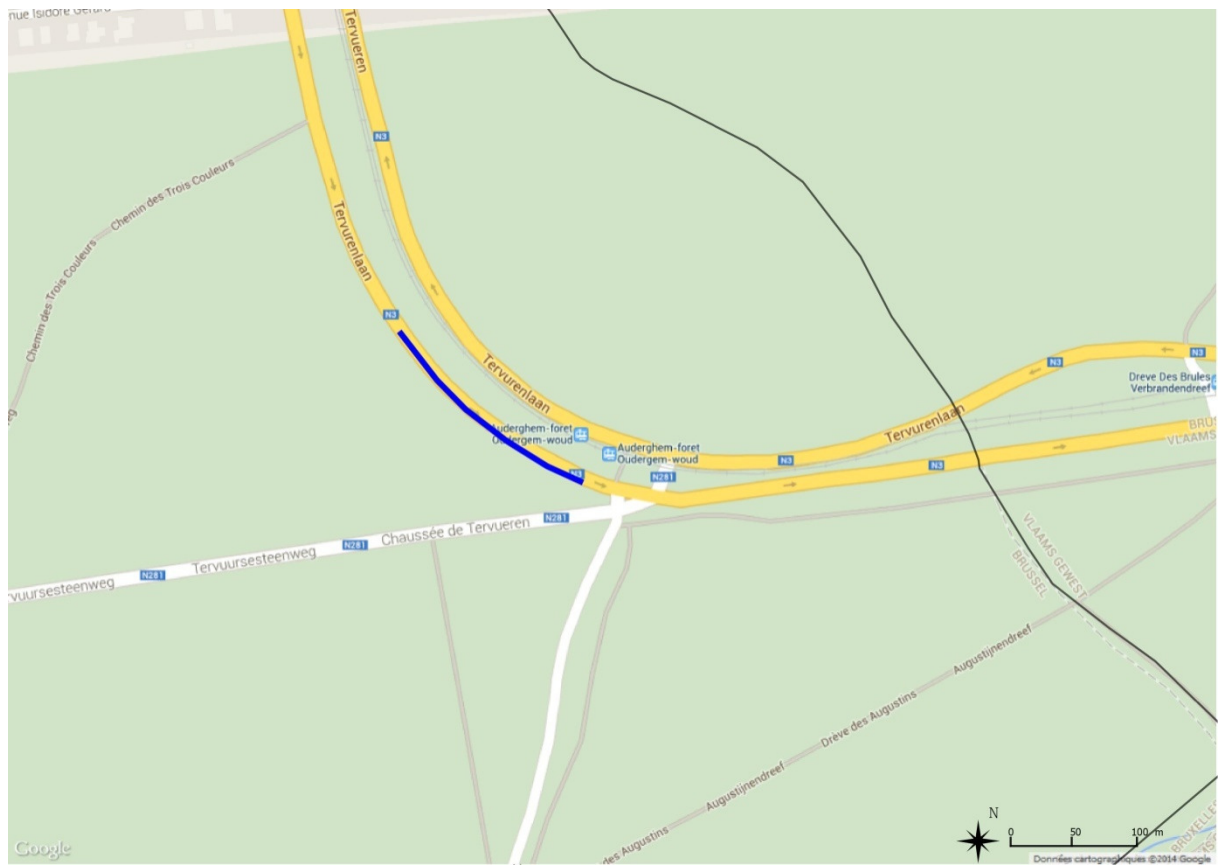
Figuur 31: parkeergelegenheid voor zware trucks, Tervuren (2009)

Bron: Google Street View



Figuur 32: parkeergelegenheid voor zware trucks, Tervurenlaan (2012)

Bron: Urbis Orthophoto 2012



Kaart 29: lokalisatie van de in te planten parkeerzone voor zware trucks

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPAN

Art. 44. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden dienen te worden aan schoolbussen in de buurt van scholen die zich op hun grondgebied bevinden, ongeacht het type onderwijs of het onderwijsnet.

De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.

Art. 45. De voorbehouden parkeerplaatsen voor autocars zijn onderverdeeld in functie van 3 periodes:

- uitstappen-instappen: het parkeren is beperkt tot 1/2 u.;
- parkeren met een gemiddelde duur: het parkeren is beperkt tot 5 uur, wat de buschauffeur in staat stelt om zijn autocar buiten de toeristische trekpleisters te parkeren tussen het moment dat hij zijn passagiers afzet en het oppikt;
- langparkeren: parkeren in de traditionele betekenis van het woord, overdag of `s nachts, wanneer het voertuig leeg is.

Art. 46. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die worden voorbehouden aan toeristische autocars, door voor elke plaats het type van de duurtijd te specificeren.

Het gemeentelijk parkeeractieplan biedt eveneens, in functie van de eigenheid van het gemeentelijk grondgebied, specifieke plaatsen aan voor autocars die de culturele, recreatieve en sportieve trekpleisters aandoen, alsook de grote hotels en de congreslocaties.

Er zijn geen specifieke behoeften aan parkeerzones voor school- en autobussen waarmee rekening moet worden gehouden.

Voor autobussen zal het desalniettemin passend zijn om de toegestane parkeerduur te preciseren. Voor de parkeerzone langs het gemeentestadion moet een beperking tot 5 uur worden overwogen.

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST BETREFFENDE DE GEREGLIMENTEERDE PARKEERZONES EN DE VRIJSTELLINGSKAARTEN

Art. 41. In een 'kiss & ride'-zone is het parkeren gratis gedurende de tijd die op de daartoe voorziene wegsignalisatie is aangeduid. Bij overschrijding van de toegestane parkeertijd is een forfaitaire vergoeding van 100 euro per parkeerperiode verschuldigd.

Art. 42. Onder voorbehoud van de bepalingen in artikel 39 alinea 2 van het Besluit, zijn vrijstellingskaarten niet geldig in leveringszones.

Er wordt geen enkele specifieke ontwikkeling verwacht voor de Kiss&Ride-zones.

Bij eventuele ontwikkelingen (bijvoorbeeld vervanging van ongereguleerde zones of plaatsen voor autobussen), moet de gemeentelijke overheid ervoor zorgen dat de samenhang van de signalisatie wordt behouden.

GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 27. Het parkeren van tweewielige motorvoertuigen dient te worden georganiseerd op specifieke plaatsen waar bromfietsen toegelaten zijn, zodanig dat de voetpaden en de fietsstallingen niet versperd worden.

Art. 28. . Binnen iedere parkeersector is het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers, voor zoveel als mogelijk, evenredig met het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor auto's. Er worden 1 tot 3 plaatsen ingericht voor gemotoriseerde tweewielers per 200 plaatsen die zijn ingericht voor het parkeren van auto's.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenten, die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

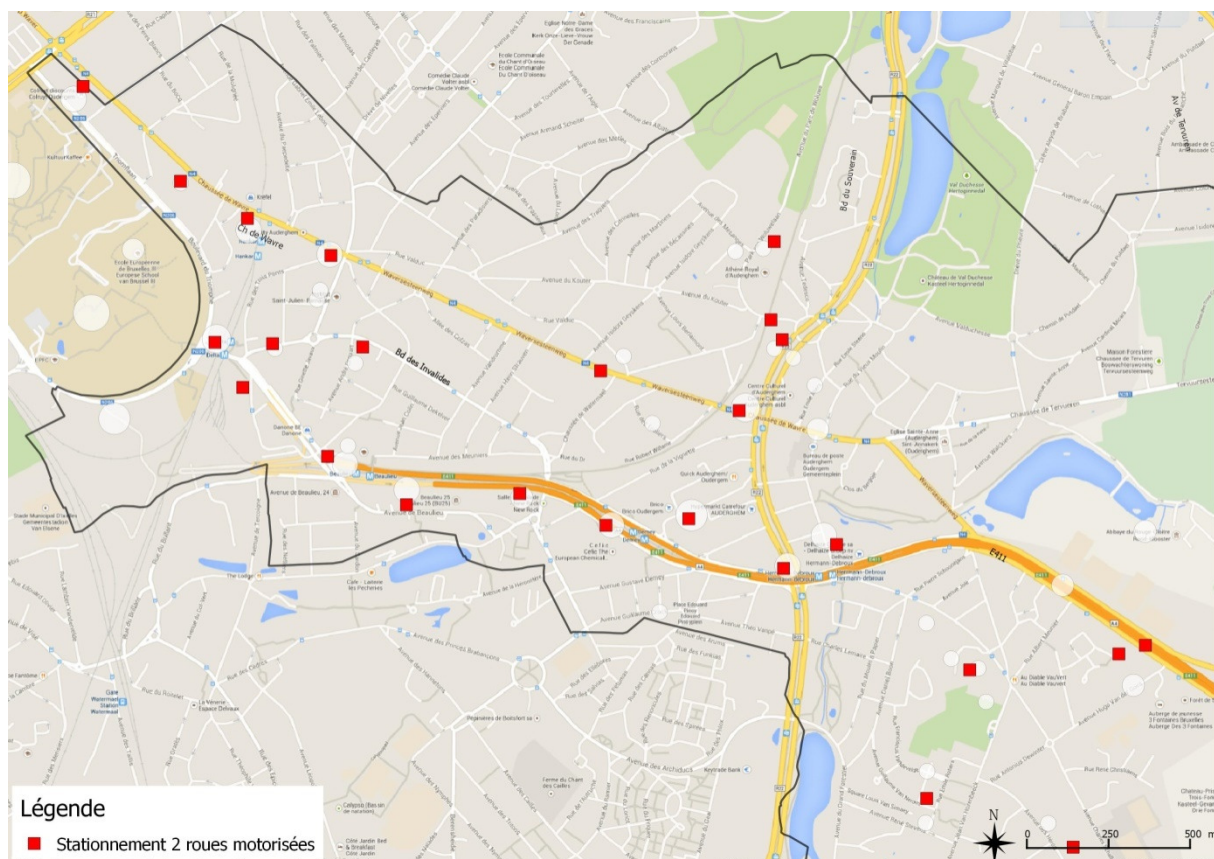
De gemeenteraden kunnen plaatselijk afwijken van deze aantallen, onder voorbehoud van een rechtvaardiging op basis van een door het Parkeeragentschap goedgekeurde mobiliteitsstudie.

Art. 29. De nieuwe parkeerinrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers worden bij voorkeur ingericht op autoparkeerplaatsen, behoudens een door de Regering toegestane afwijking, nadat die het advies heeft ingewonnen van het Parkeeragentschap.

Art. 30. De parkeerplaatsen worden ingericht naast een verkeersweg die toegankelijk is voor gemotoriseerde tweewielers, zonder die op het voetpad te plaatsen.

De reglementering van de gereguleerde parkeerzone geldt voor motorfietsen.

Ontwikkelingsplan voor gemotoriseerde tweewielers



Kaart 30: ontwikkelingsplan voor gemotoriseerde tweewielers

Basis: GoogleMaps

Inplanting van 26 bevestigingsvoorzieningen ter hoogte van de voornaamste verplaatsingspolen zal het mogelijk maken om een dicht netwerk aan parkeergelegenheid voor gemotoriseerde tweewielers te creëren.

Het klassieke bevestigingsmateriaal zal bestaan uit 2 hoge bogen, die parkeermogelijkheid bieden voor 4 moto's.

In termen van aanleg moeten de zones met de sterkste aantrekking (metrostations, handelszones, scholen, ...) het eerst worden ingericht.

Er zullen ook inrichtingen kunnen worden aangebracht in woonzones waarin erom wordt verzocht en/of waarin de behoefte eraan wordt vastgesteld. De publieksenquête moet een gelegenheid zijn om - via publicaties, brievenbuscampagne of een ander medium - een inventaris op te stellen van de verzoeken van particulieren die behoefte voelen aan parkeergelegenheid voor moto's.

Voornaamste in te richten polen:

- COLRUYT
- MARONNIERS-ALDI
- METRO HANKAR
- DE GREEFPLEIN
- METRO DELTA
- SPORTCENTRUM INVALIDEN
- DE STADSMUS INVALIDEN
- PARKING DELTA
- METRO BEAULIEU
- METRO DEMEY
- CARREFOUR OUDERGEM
- HERRMANN DEBROUX
- DELHAIZE HERRMANN DEBROUX
- HEILIG-HARTPLEIN
- BLANKEDELLE/SINT-HUBERT
- SCHALLER
- GEMEENTEHUIS
- CULTUREEL CENTRUM
- RONDPUNT VORST
- KONINKLIJK ATHENEUM
- GEMEENTESTADION
- ADEPS



Figuur 33: voorbeeld (uit Parijs) van een bevestigingsuitrusting voor gemotoriseerde tweewielers

2.1.4 Transitparkings

PRO MEMORIE: REGLEMENTAIR KADER

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 62. De transitparkings die beheerd worden door het Parkeeragentschap en die gelegen zijn op het grondgebied van het Gewest doen dienst als tussenhalte voor de intermodale trajecten van pendelaars en bezoekers.

Hun gebruik impliceert het gecombineerd gebruik met het openbaar vervoer of de fiets. De transitparkings zijn, in principe, niet bestemd voor plaatselijke bediening.

Art. 63. Teneinde de intermodaliteit met de fiets te bevorderen, omvatten de transitparkings een beveiligde en gemakkelijk toegankelijke parkeerplaats voor fietsen. Zij bieden, in zoverre als mogelijk, verschillende diensten aan die fietsen ter plaatse ter beschikking stellen, bijvoorbeeld fietsen in zelfbediening of fietsverhuur voor korte of lange termijn.

Art. 64. De parkeerplaatsen in de buurt van de transitparkings worden beschermd door inrichtingen en/of een regelgeving die de verspreiding van het parkeren door pendelaars in de buurt van deze parkings voorkomt.

Een door het Parkeeragentschap goedgekeurde parkeerstudie zal de vaststelling van deze beschermde zone begeleiden. De transitparkings zijn beveiligd en voldoende verlicht.

Art. 65. Het gebruik van de transitparking is betalend.

VOORNAAMSTE UITDAGINGEN OP HET VLAK VAN P+R

Ontwikkelingsplan voor transitparkings

Definiëring van de ideale capaciteit van het parkeeraanbod in P+R-zones, is een complexe analyse op de schaal van een agglomeratie als Brussel. Het aandeel van de reizigers dat overschakelt op P+R, hangt sterk af van de lokale context, het aanbod aan openbaar vervoer, het parkeerbeleid in de agglomeratie, en de tariefbepaling voor het gebruik van P+R. Deze verschillende factoren evolueren volop in Brussel. De kennisfeedback van het beleid gevoerd in Zwitserland en Frankrijk¹⁰, toont aan dat slechts 3% tot 5% van de personen die gebruik maken van

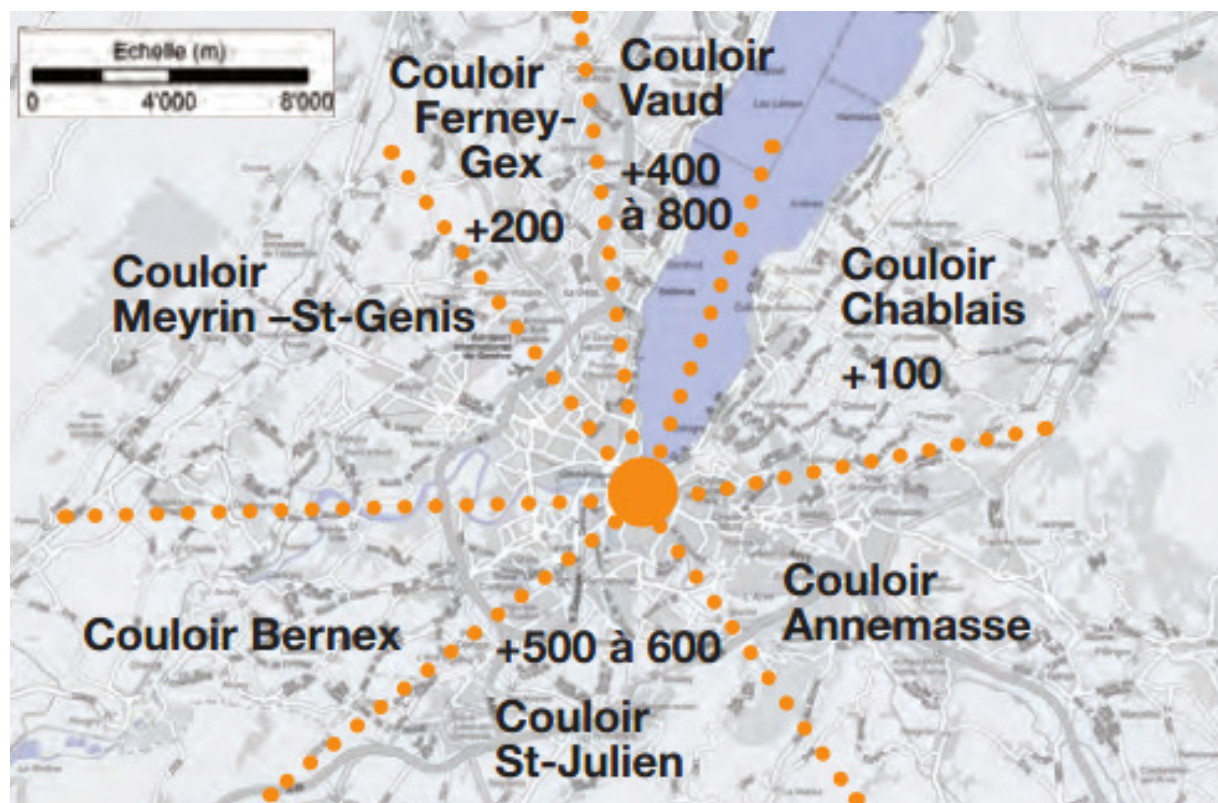
¹⁰ Assistentie met het oog op het publieke debat over de doelstellingen tot integratie van de "parcs relais" in het project Grand Paris, SARECO, Juli 2010

een wisselpool (trein- of metrostation, tramhalte) automobilisten betreft die daarop overschakelen komend vanuit hun wagen. Volgens modellen ontwikkeld in het kader van IRISPLAN II, bestaat het ideale scenario in de terbeschikkingstelling van niet minder dan 28.000 plaatsen. In vergelijking met de bestaande 1.860 plaatsen zou zulks heel consequente investeringen vergen om het parkeeraanbod uit te breiden. Op basis van een ondervangingsgraad van 5% van het dagelijkse inkomende verkeer, zou dat overeenstemmen met de ondervanging van een potentieel van meer dan 500.000 automobilisten ($560.000 \times 5\% = 25.000$) die naar Brussel willen, en dat enkel in de Brusselse P+R-zones, dus zonder de parkings in de buurt van stations en haltes in de andere twee gewesten (RER-zone) mee te tellen. De doelstelling van creatie van 28.000 plaatsen roept ook vragen op met het oog op de voorziene parkeergelegenheid in andere Europese steden, zie tabel hieronder.

STAD	AANTAL PARKINGS	TOTALE CAPACITEIT
Amsterdam ¹¹	7	1664
Lyon ¹²	16	6010
Genève ¹³	21	1979

Tabel 21: Parkeercapaciteit in P+R-zones van andere Europese steden, 2014

Een nauwkeurige raming van het totale P+R-aanbod lijkt dus noodzakelijk met het oog op de context van de mobiliteit in Brussel en de geplande projecten op het vlak van openbaar vervoer om een geloofwaardige doelstelling op het vlak van P+R te bepalen. Een analyse per toegang op basis van het dagelijkse inkomende verkeer is raadzaam.



Figuur 34: Analyse van de nieuwe P+R-plaatsen die rond Genève moeten worden gecreëerd

Bron: Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014, Kanton Genève

¹¹ <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

¹² <http://www.lyon-en-lignes.org/index.php/parcs-relais-plusloin-54>

¹³ <https://www.ge.ch/parkings/parkings/parkings-parc-relais.asp>

Mogelijkheden tot delen en publiek-private samenwerking

Een bepaalde denkpiste bestaat in het delen van de parkeerruimten. Ze vormt een onderzoeksterrein in volle ontwikkeling dat bijzondere aandacht verdient in het kader van de beschouwingen betreffende de creatie van nieuwe P+R-zones. In het Brussels Gewest bevinden zich tal van privéparkings die tijdens de week niet worden gebruikt. Er zijn zeker synergieën mogelijk met de eigenaars van bepaalde sites. Ontwikkeling van nieuwe business models, naar het voorbeeld van het parksharingconcept Bepark, kan het P+R-beleid nieuwe vormen geven. Gezien de reglementaire complexiteit van de creatie van nieuwe parkings (verkrijging van vergunning, aanpassing van wegen, etc.) en de hoge kosten verbonden aan aanleg en exploitatie van dergelijke infrastructuren, zou de implementatie van publiek-private samenwerkingsverbanden -gedeeltelijk - kunnen tegemoetkomen aan de groeiende vraag vanwege de gebruikers, zonder grote investeringen en toegenomen bebouwing van het grondgebied te vereisen. In plaats van nieuwe parkings aan te leggen, zou de overheid tijdens de week een deel van de capaciteit van bestaande parkings kunnen "huren" en ter beschikking stellen van de gebruikers. Zulk systeem zou de volgende voordelen hebben:

- Vermijding van zware investeringen in infrastructuur waarvan het succes niet gegarandeerd is;
- Versnelde terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen;
- Mogelijkheid tot geleidelijke evolutie op basis van de behoeften;
- Creatie van een dicht netwerk op het gewestelijke grondgebied;
- Versterking van de relaties tussen publieke en privésector;
- Verbetering van het imago van de privépartner, die zich engageert in een project ten dienste van de collectiviteit (CSR).

Het kanton Genève creëerde een samenwerkingsverband met de Ikea-groep voor gebruik tijdens de week van 100 van de 850 plaatsen op de nieuwe Ikea-site in Vernier. Meer info: https://www.ge.ch/parkings/parkings/pr_ikea.asp

Behalve op evenementendagen worden de parkings van het Grand Stade Pierre Mauroy (P+R 4 Cantons) in Rijsel voorbehouden aan klanten van het Rijsselse openbare vervoernet Transpole die houder zijn van een geldig vervoerbewijs. Tijdens evenementen blijven 500 plaatsen ter beschikking voor Transpole-klanten. De andere moeten de dag voordien voor 1 uur 's ochtends worden vrijgemaakt. Bepaalde parkeerplaatsen zijn voorbehouden aan carpoolers, andere zijn uitgerust met laadstations voor elektrische voertuigen. Meer info: <http://www.transpole.fr/fr/Voiture/parc-relais-4cantons.aspx>

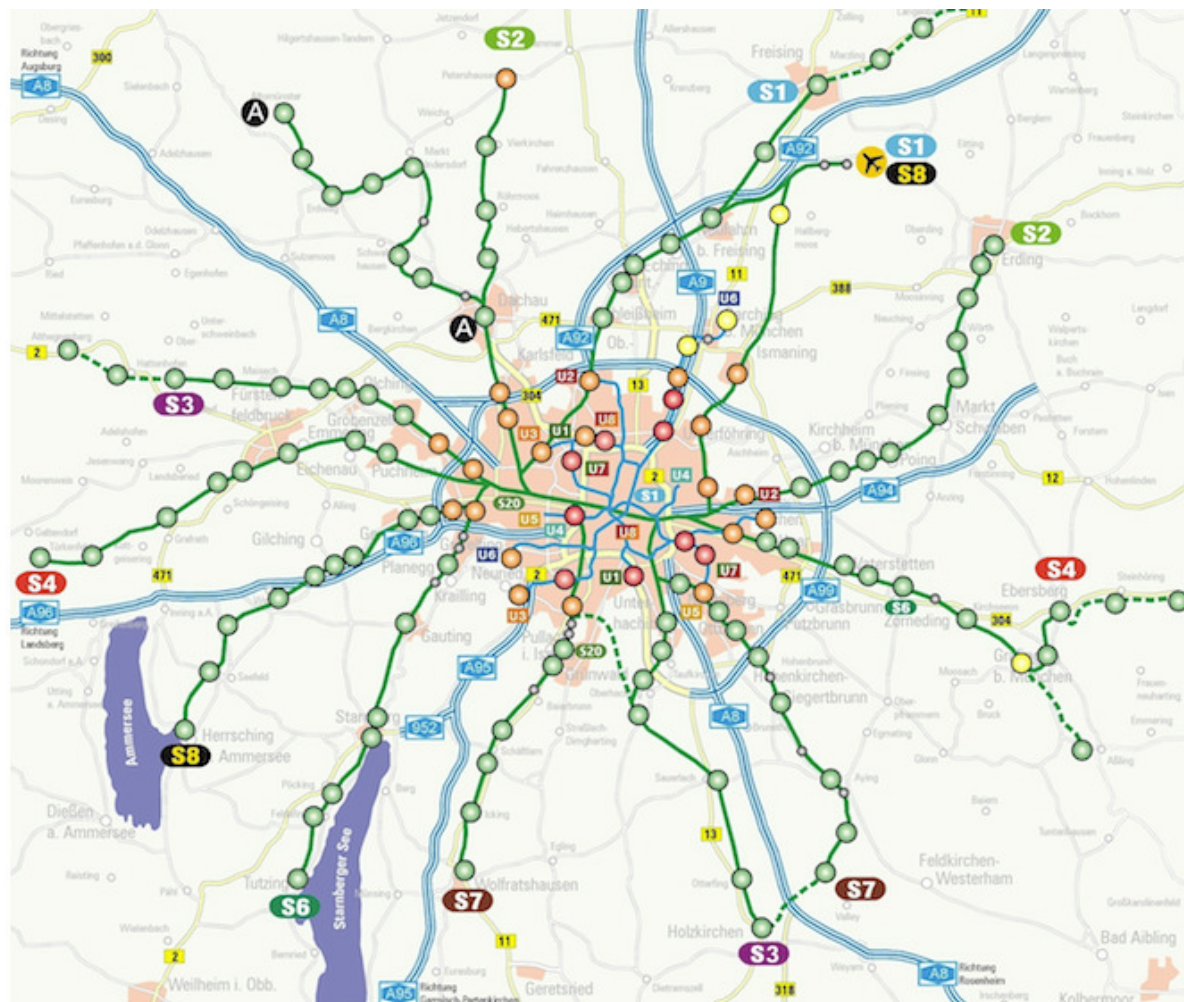
Met het oog op de snelle ontwikkeling van een parkingnetwerk voor carpooling op zijn grondgebied, associeerde het Waals Gewest zich met meerdere handelsmerken (Décathlon, Cora, Equilis) en biedt het aldus aan carpoolers gratis parkeerplaatsen op privéparkings aan. Deze publiek-private samenwerking toont aan dat het mogelijk is om synergieën te creëren tussen de publieke en privésectoren. Meer info: www.carpoolwallonie.be

Tarief

Allereerst moet het soort van gebruik worden gedefinieerd dat van de P+R-zones wordt gemaakt. Een P+R-zone kan niet alleen dienst doen voor pendelaars die naar het werk gaan, maar ook voor automobilisten die naar de stad willen gaan voor inkopen of vrijetijdsbesteding, of voor deelnemers aan bepaalde evenementen. De parking kan ook dienst doen voor buurtbewoners tijdens de nacht of voor personen die carpoolen om naar hun eindbestemming te rijden (ofwel naar Brussel, ofwel vanuit Brussel naar andere bestemmingen).

Een belangrijk dilemma inzake P+R betreft de hoge investerings- en exploitatiekosten waartegenover vaak lage opbrengsten staan. De kostprijs van de creatie van een parkeerplaats in een ondergrondse parking wordt op 20.000€ tot 35.000€ geraamd - die van een siloparking op 10.000€ tot 15.000€, en die van een parking op de begane grond op 2.500€ tot 3.000€. De exploitatie- en onderhoudskosten bedragen ongeveer 250€/plaats/jaar

voor ondergrondse en siloparkings, en 100€ voor parkings op de begane grond. Daarbij komen nog personeelskosten als de parking moet worden bewaakt. Het is heel moeilijk om deze kosten te compenseren via de tarieven voor de gebruikers. P+R kadert immers in een promotiebeleid voor het openbare vervoer. Zijn tarief moet dus aanzetten om er gebruik van te maken. De Franse ervaring toont aan dat het raadzaam is om een maandtarief van 40 tot 50€ niet te overschrijden. De financiële balans van dit type van infrastructuur is dan ook vaak negatief, in het bijzonder als er personeelskosten aan zijn exploitatie zijn verbonden. Hoe dichterbij de kern van de agglomeratie, hoe hoger de tarieven. De bedoeling daarvan is automobilisten aan te zetten om hun wagen verder af te laten staan.



Legende:

- P+R kostenlos
- 0,50 €/Tag
- 1,00 €/Tag
- 1,50 €/Tag
- Bahnhof ohne P+R-Anlage

Fahrzeuge dürfen nicht über mehrere Tage abgestellt werden. Es gelten die an den Anlagen ausgehängten Einstellbedingungen.
Im Stadtgebiet München sind nicht alle Bahnhöfe dargestellt.

Figuur 35: Tariefbeleid inzake P+R in agglomeratie München

Bron: MVV

Tariefintegratie met het abonnement op openbaar vervoer is een wekerend verzoek vanwege de gebruikers, die een eenvoudige formule en een enkel contactpunt wensen voor de organisatie van hun verplaatsingen. Deze tariefintegratie bestaat momenteel niet in Brussel: P+R-zones zijn niet betalend en geen enkele abonnementsformule van de MIVB voorziet deze optie. Gegeven de ambitie van het Gewest om deze parkings betalend te maken, moet samenwerking worden gecreëerd met de transportoperators, in het bijzonder de MIVB, voor ticketintegratie met de Mobib-kaart en ontwikkeling van andere tariefoplossingen voor occasionele klanten (betaling via sms en smartphone, gecombineerd ticket heen-en-terug, etc.).

Op het vlak van intermodaliteit, moeten toekomstige P+R-zones rekening houden met de evolutie van de mobiliteitsdiensten en beveiligd parkeren mogelijk maken van fietsen, alsook huren van fietsen (Villo of FIETSenWERK), opladen van elektrische voertuigen, etc. Er is reflectie nodig aangaande autodelen, om gebruikers aan te zetten tot carpooling (plaatsen in de buurt van de ingangen voorbehouden voor autodelen) naar de P+R-zone. Ook aanverwante diensten worden ontwikkeld, zoals geautomatiseerde afhaalpunten voor aankopen, systemen voor levering bij de uitgang van het openbare vervoernet, etc.

Transport for London ontwikkelde een samenwerking met meerdere winkels om aan gebruikers van de Londense metro de mogelijkheid te bieden hun aankopen te recupereren in geautomatiseerde afhaalpunten bij de uitgang. Zaken die voor 12 uur via internet worden besteld, worden vanaf 16 uur ter beschikking gesteld van de betreffende klant in de door hem aangeduide P+R-zone.

Opdat de tariefbepaling van de losparking doeltreffend zou zijn, moet zijn omgeving worden beschermd door reglementering van het parkeren op de weg.

Stedelijke integratie

Het is niet altijd gemakkelijk om een parking met honderden plaatsen te integreren in een bestaand infrastructuurkader. Gezien de moeilijkheden die het Gewest ondervond bij de implementatie van de P+R-zones, moet samen met stadsplanners en architecten worden nagedacht om te zien op welke manier ze harmonieuzer kunnen worden geïntegreerd in het stads-kader. Er zijn heel wat buitenlandse voorbeelden van betere integratie in de omgeving. Hoewel dit architectonische onderzoek meerkosten veroorzaakt in vergelijking met een traditioneler project, kan het ook de aanvaarding van het project door politiek en burger vergemakkelijken en aldus langere uitvoeringstermijnen vermijden, onder andere door de buurtbewoners vanaf het begin bij het project te betrekken.



Figuur 36: P+R Rotterdam, Saint-Louis (Frankrijk) en Pomona (Californië)

Bron: RET, Barthélémy-Griño Architects, Pomona College

Gebruikersinformatie

Gebruikersinformatie is essentieel voor de promotie van P+R-zones. De huidige informatie op de site van de transportoperators (NMBS, MIVB, De Lijn en TEC) en de overheid (MobiEl Brussel, gemeenten) is echter zeer ongestructureerd. In de toekomst moet bijzondere aandacht worden besteed aan het beschikken over nauwkeurige en regelmatig geactualiseerde informatie om de automobilisten zo goed mogelijk naar bestaande en toekomstige parkings te oriënteren. Deze informatie moet ook preciseren in welk kader deze parkings passen en welke hun toegangsvoorwaarden zijn. Toekenning van een label aan P+R-zones is zeker een interessante optie, net zoals creatie van een sterke visuele identiteit. Een commerciële naam geassocieerd met de dienst, zou ook gerichte communicatie over het product mogelijk maken. Ten slotte moet de ontwikkeling van een mobiele applicatie of haar integratie in bestaande applicaties worden overwogen, net zoals terbeschikkingstelling van de gebruiksvoorwaarden van de parking aan derden, zodat ook andere diensten/platformen de gebruikers in realtime kunnen informeren.

De Lijn installeerde een multimodale routeplanner, waarmee iedere gebruiker het beste traject kan opzoeken om zich naar zijn eindbestemming te begeven, met gebruik van de P+R-zones in de rand van de verschillende agglomeraties. Meer info: <http://www.delijn.be/reisinformatie/randparking/index.htm>

Vermijd parkeerstress!
Parkeer aan de stadsrand en neem de bus of tram naar het centrum.
Plan hier uw route

Koop uw vervoerbewijs
in een Lijnwinkel in uw buurt
via de eShop

VERTREKADRES
Wilrijk
2610 Antwerpen
[Wijzig uw vertrekadres](#)

KIES DE STAD DIE U WENST TE BEZOEKEN
Uw bestemming:
Antwerpen
[Wijzig uw bestemming](#)
Parkeer suggestie:
P&R Olympiade | 5 min.
[KIES EEN ANDERE PARKING](#)

BESTEMMING
☒ Sportpaleis
☐ Zuid
☐ Eilandje
☐ Grote Markt
☐ Zoo en Centraal Station
☐ Meir
[KIES ZELF UW BESTEMMING](#)

Figuur 37: Routeplanner met integratie van P+R-zones

Bron: De Lijn

De Stad Amsterdam heeft heel gedetailleerde informatie ontwikkeld over de parkeermogelijkheden in de buurt van vervoerknooppunten, in het bijzonder voor bezoekers. Betaling van het P+R-tarief geeft recht op een korting bij aankoop van de kaart voor het openbare vervoer, voor hoogstens 5 personen. Meer info: <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

How does P+R work?



Figuur 38: Info over werking van P+R-zones in Amsterdam

Bron: Stad Amsterdam

Signalisatie

In IRISPLAN II, bevestigd door een nota van de gewestelijke regering van maart 2013, is voorzien dat de lokalisatie van de parkings door middel van dynamische bewegwijzering aan de automobilisten moet worden aangeduid. Deze signalisatie ontbreekt nog. Gecoördineerde actie moet het mogelijk maken om de automobilisten van op de verkeersassen te oriënteren. Een systeem van dynamische telegeleiding zou zeker nuttig zijn om de gebruiker een eind vooraf te informeren over een eventuele verzadiging van de parking.

De Duitse stad Halle telt ongeveer 230.000 inwoners en beschikt over een net van 15 tramlijnen. Om de automobilisten ertoe aan te zetten om gebruik te maken van het openbare vervoer, in het bijzonder in geval van verstopping van de wegen naar het stadscentrum, ontwikkelden de stedelijke overheid en de lokale vervoeroperator NASA een specifiek multimodaal informatiesysteem inzake P+R. In 2006 werd het P+R-park Kröllwitzer in het noordwesten van de agglomeratie uitgerust met informatieborden die de automobilisten waarschuwen betreffende opstoppen (in permanente verbinding met het centrum voor verkeersbeheer) op hun traject, en het aantal beschikbare plaatsen in de transitparking aanduiden, alsook de voorziene vertrektijdstoppen van de eerstkomende trams. Als gevolg van de installatie van deze informatieborden steeg de gebruiksgraad van de P+R-zone met 15%.



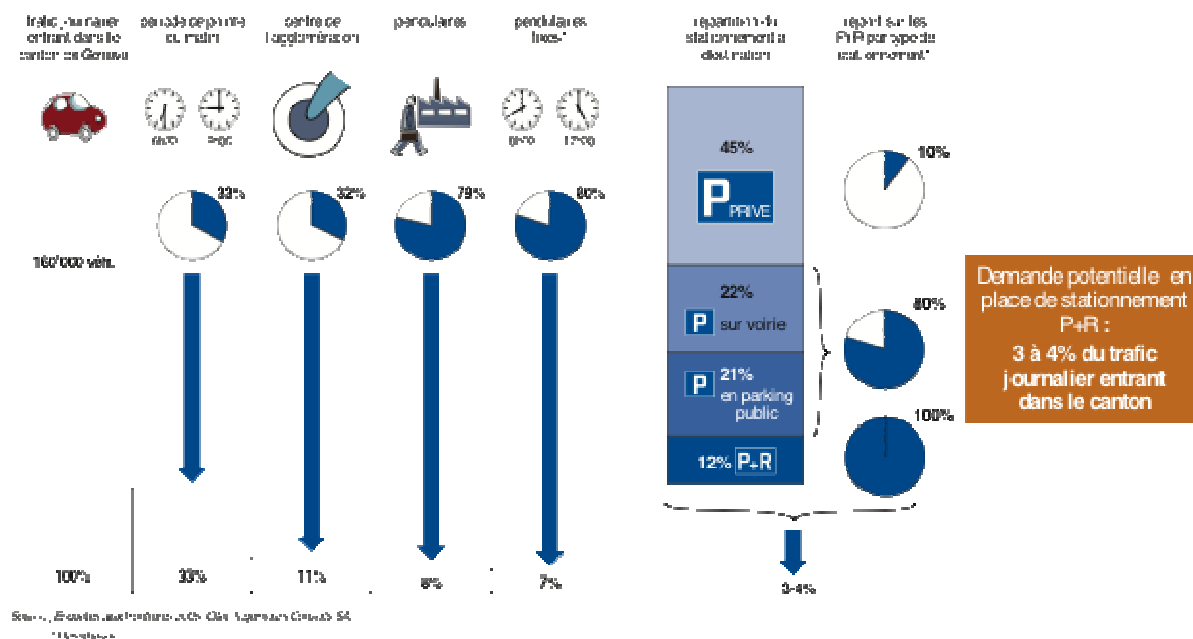
Figuur 39: Multimodaal informatiebord in de P+R-zone Kröllwitzer in Halle
Bron: Como Magazine, Siemens, April 2010

TE NEMEN ACTIES IN OUDERGEM

Deze analyse, die niet werd gevraagd in het wettelijke kader van de GPP's, wordt aan de gemeente voorgelegd om haar in staat te stellen samen met het Gewest de toekomstige ontwikkelingsbehoeften van haar P+R-parkings te evalueren.

Raming van de behoeften

Zoals hierboven vermeld, bedraagt de potentiële vraag naar parkeergelegenheid in P+R-zones 3 tot 5% van het dagelijkse inkomende verkeer. Dat wordt toegelicht in het schema hieronder, dat steunt op de ervaring in kanton Genève.



Figuur 40: Berekening van de potentiële vraag naar P+R, Kanton Genève

In Oudergem komt het ingaande verkeer vooral langs de E411. Volgens de telling van de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2009, bevat het dagelijkse inkomende verkeer 30.500 voertuigen tussen 6u en 22u (61.600 voertuigen voor de twee richtingen samen) ter hoogte van het Herrmann-Debroux-viaduct, de voornaamste toegangsas tot het bassin dat uitgeeft op het zuidoosten van Brussel. Een ondervanging van 3 tot 5% van deze inkomende verkeersstroom stemt overeen met een potentieel van 1000 tot 1500 gebruikers. Een groot deel daarvan zou idealiter een eind vooraf moeten worden opgevangen door de spoorwegstations en haltes in het RER-kader. Een aanbod van 500 tot 1000 P+R-parkeerplaatsen lijkt voldoende om aan de huidige en toekomstige vraag te kunnen tegemoetkomen. Het huidige aanbod bevat +/- 550 plaatsen (Delta: 350 plaatsen en Herrmann-Debroux: 200 plaatsen). De 200 plaatsen onder het Herrmann-Debroux-viaduct vormen echter geen echte P+R-zone. Het streven bestaat er dus in om op middellange termijn een aanbod met een maximum van 1.000 plaatsen te creëren.

De stadsvernieuwing voorzien in het kader van richtschema Delta, kan de gelegenheid bieden om het P+R-aanbod te herzien in combinatie met het metrostation en RER-halte Delta die rechtstreekse verbindingen biedt met de stations Merode, Meiser (L26). Toch moet het aanbod aan parkeergelegenheid bescheiden blijven, vermits de dichtbevolkte stadszone zich in de buurt bevindt en het vastgoed bij voorrang moet dienen voor andere bestemmingen: woningen, winkels, diensten, etc. Er moet bijgevolg worden nagedacht over uitbreiding op langere termijn van de P+R-capaciteit op de grenzen van het gemeentelijke grondgebied. Doortrekking van de metro lijkt weinig relevant in de mate waarin de uitgebreide lijn door een dunbevolkte zone zou lopen en enkel automobilisten die van op de verschillende verkeersassen komen, als potentiële klanten zou hebben. Alleen een massieve verschuiving naar de metro zou zulke investering rechtvaardigen als ze niet gepaard gaat met een gelijktijdige territoriale ontwikkeling. De inspanningen moeten dus vooral worden gefocust op de omgeving van

metrostations Herrmann-Debroux (ook verbinding met tramlijn 94 van de grote ring) en Demey. Het aanbod zou waarschijnlijk op kortere termijn en zonder tijdrovende en dure investeringen kunnen worden uitgebreid via gedeelde parkeergelegenheid en publiek-private samenwerkingsverbanden (zie hieronder).

Tariefbeleid

Het GPBP voorziet het betalend maken van de transitparkings om te vermijden dat buurtbewoners of mensen die in de buurt werken, hun auto erop parkeren, zoals het geval is bij Delta.

Het equivalent van 385 plaatsen betreft dus de overschakeling van een ongereguleerde op een betalende zone.

Er zullen dus bilaterale besprekingen met Mوبiel Brussel moeten worden gevoerd om de aspecten tariefbepaling en zones van de parkeerkwestie aan te kaarten.

2.2 HET PARKEREN VAN FIETSEN

2.2.1 Pro memorie: reglementair kader

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 17. *De gemeenten moedigen het gebruik van de fiets aan als alternatief voor de stedelijke gemotoriseerde verplaatsingswijzen door middel van parkeerfaciliteiten voor fietsen, volgens de hierna omschreven bepalingen.*

Art. 18. *Het kortparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in U-vormige fietsenrekken of in overdekte stallingen die vrij toegankelijk en gratis voor de gebruiker zijn.*

Art. 19. *Tijdens hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, voorzien de gemeenteraden in bijkomende inrichtingen op de openbare weg. Deze mogen enkel op de voetpaden worden ingericht indien voor de voetgangers een vrije doorgang van 2 meter wordt gewaarborgd wanneer de fietsen zijn vastgemaakt, zodat bij het verstrijken van dit eerste plan aan de volgende minimumvereisten voldaan is:*

- *minstens 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;*
- *maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone.*

De gemeenteraden voorzien eveneens in kortparkeren nabij verplaatsingsgeneratoren die worden aanzien als bestemmingsplaatsen.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenteraden die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

Art. 20. *Het langparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in voorzieningen van het type "afgesloten box" of in een garage. De toegang tot die voorzieningen is betalend.*

Art. 21. *De gemeenteraden voorzien op de openbare weg afgesloten, overdekte en beveiligde parkeerinrichtingen die voldoen aan de volgende voorwaarden:*

- *deze inrichtingen op de openbare weg beogen het fietsgebruik voor de bewoners en de gebruikers van de wijk te vergemakkelijken door hen veilige en ergonomische parkeermogelijkheden aan te bieden.*
- *Ze worden enkel ingericht op openbare wegen waar de stedenbouwkundige situatie het niet toelaat om parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te leggen die aan deze twee criteria voldoen. De private of openbare fietsstallingen voor langparkeren worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De voorzieningen buiten de openbare weg, privé of op een publieke plaats, krijgen systematisch de voorkeur voor het langparkeren.*
- *deze inrichtingen beogen niet om andere opslagmogelijkheden buiten de openbare weg voor ongebruikte fietsen te vervangen. De gemeenteraden voeren beleidsregels in om de bezetting door achtergelaten fietsen te voorkomen.*
- *deze inrichtingen zijn enkel toegankelijk via een abonnement, met identificatie van de gebruiker en een toegangscontrole.*
- *Een regelmatige schoonmaak en onderhoud van deze inrichtingen houdt ze:*
 - *in goede staat.*

De analyse van dezelfde voorwaarden laat toe om verouderde infrastructuur te identificeren en te verwijderen.

Art. 22. *De beveiligde inrichtingen voor het langparkeren van fietsen op de openbare weg gedurende zijn boxen of constructies waarvan de grootte in verhouding is met de behoeften en de aard van het stedelijke weefsel. De grootste structuren krijgen de voorkeur telkens wanneer dat mogelijk is in functie van de normen voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning.*

Art. 23. *De gemeenteraden zetten hun acties ter zake uiteen in hun gemeentelijk parkeeractieplan. Ze nemen hierin de mogelijke plaatsen op waar dit type van inrichting opgenomen kan worden en wijzen ten minste één plaats aan waar deze inrichting gerealiseerd zal worden.*

Het Parkeeragentschap begeleidt indien nodig de installatie van dit type inrichting en houdt zich in voorkomend geval zelf bezig met de installatie ervan.

Art. 24. De bepalingen van deze onderafdeling betreffen zowel het kortparkeren als het langparkeren van fietsen.

Het meubilair is naar keuze:

- een omgekeerde U die voldoet aan de normen die door de Minister zijn uitgevaardigd;
- een evenwaardig functioneel alternatief met een meer gesofisticeerde vormgeving, onder voorbehoud van het verkrijgen van de voorafgaande goedkeuring van het Parkeeragentschap voor wat betreft zijn functionele eigenschappen.

Art. 25. De nieuwe fietsstallingen worden bij voorkeur ingeplant op autoparkeerplaatsen.

In alle gevallen worden deze stallingen geplaatst naast een verkeersweg die toegankelijk is voor fietsen zodanig dat de fietser geen voetpad of een voetgangersruimte moet oversteken om zijn fiets te parkeren.

Voor kortparkeren geven de gemeenten de voorkeur aan lokalisatie op straathoeken om coherentie te behouden

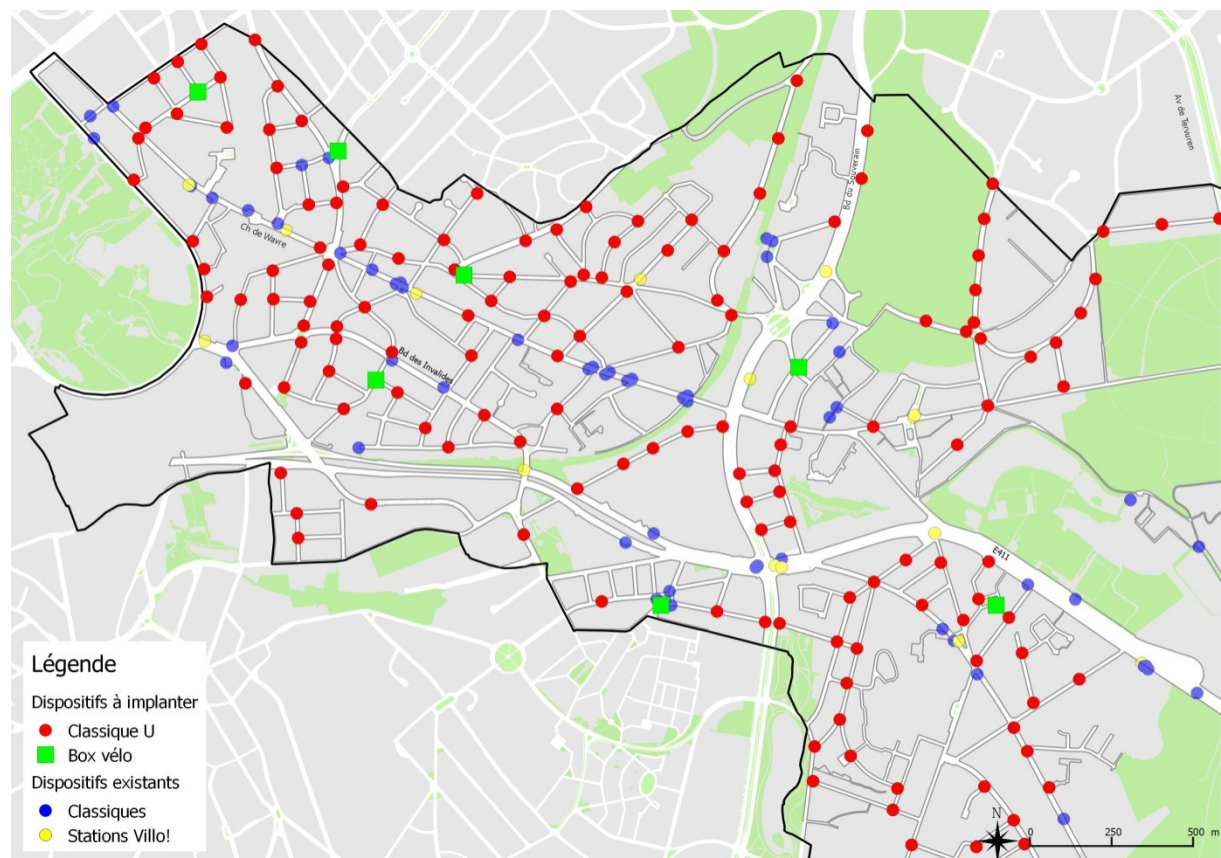
2.2.2 Ontwikkelingsplan voor gemotoriseerde tweewielers

Het accent moet eerst en vooral worden gelegd op de verdere ontwikkeling van het netwerk in dichtbevolkte zones (Waverssesteenweg, aantrekkingspolen) - daarna moet de ontwikkeling in woonzones worden aangevat.

Op de kaart hieronder wordt de inplanting van ongeveer 150 plaatsen voor fietsen voorgesteld: ze worden bij voorkeur aangelegd ter hoogte van kruispunten, naast het voetpad, en voor de oversteekplaatsen voor voetgangers, wat het mogelijk maakt om de laatstgenoemde te beveiligen. Wanneer de parkeerzones langer zijn (200-300m), worden de bevestigingsuitrustingen in het midden ervan geplaatst, eveneens bij voorkeur naast het voetpad.

Bepaalde bestaande parkeerplaatsen zullen moeten worden gerenoveerd (Herrmann-Debroux) of uitgebreid (Claeslaan).

Er zullen overigens fietsboxen worden aangebracht in meerdere weefseltypes – oude, dichtbevolkte, collectieve woonomgeving - om te remediëren aan het probleem van plaatsgebrek in privézones.



Kaart 31: te implementeren acties op het vlak van parkeergelegenheid voor fietsen

Basis: Urbis

In termen van kwantiteit moet een doelstelling van 5 tot 10 boxen tegen 2020 worden overwogen.

In termen van tariefbepaling, is de prijs/fiets/jaar gelijk aan de prijs van de eerste bewonerskaart.



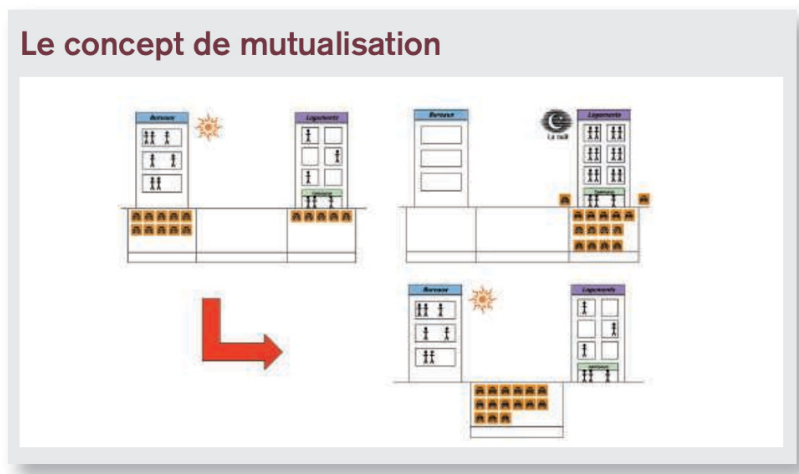
Figuur 41: voorbeeld van een fietsbox op de openbare weg

2.3 COMPENSERENDE MAATREGELEN

2.3.1 Gedeelde parkeergelegenheid

CONCEPT

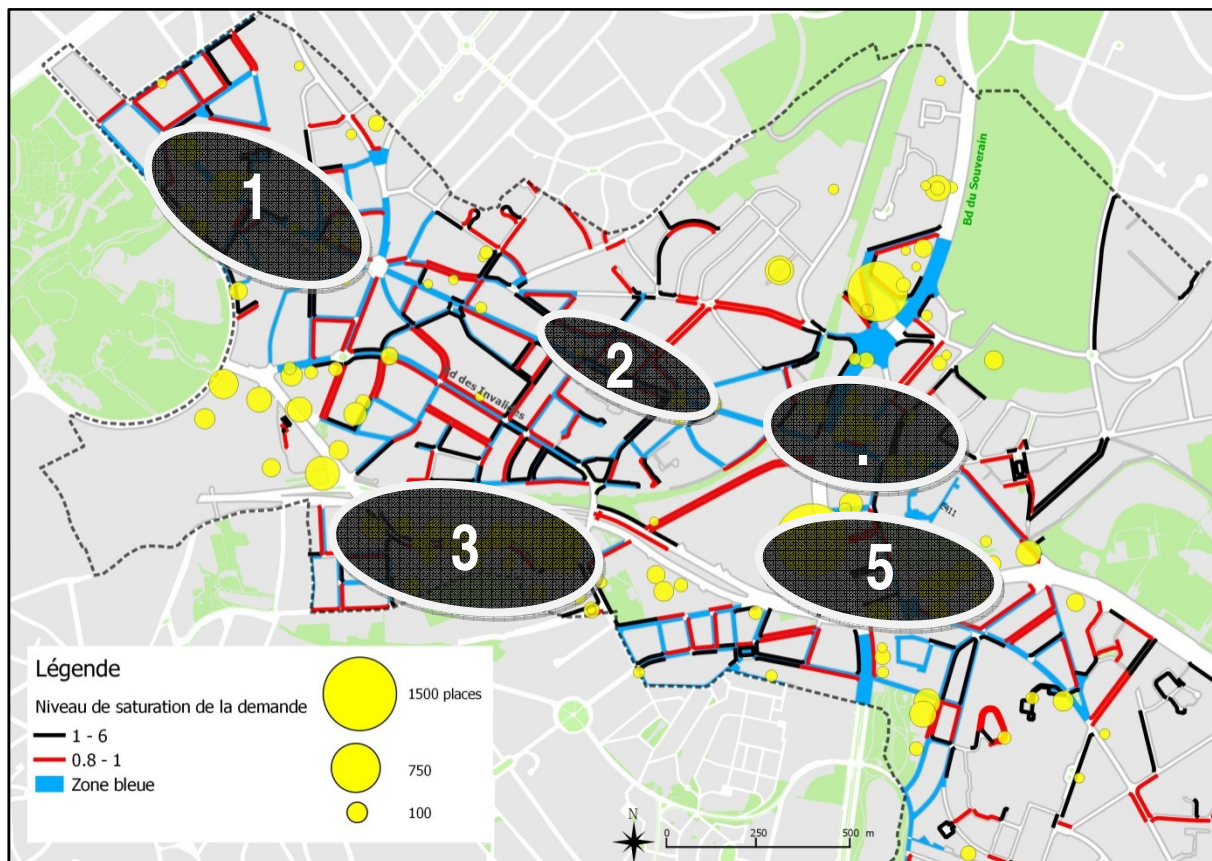
Het principe bestaat erin aan de buurtbewoners de gelegenheid te geven om gebruik te maken van de verschillende privéparkings op momenten waarop die niet bezet zijn, naargelang het geval 's avonds en/of in het weekend. Dat maakt het mogelijk om na onderhandeling met de privépartners het parkeeraanbod voor de buurtbewoners snel uit te breiden, tegen heel lage kosten, omwille van het gebruik van reeds bestaande infrastructuur. Op deze manier kan de parkeercapaciteit rendabeler worden gemaakt en kan de ruimte die in beslag wordt genomen door parkeergelegenheid op de weg, worden gereduceerd. Er bestaan vele geslaagde experimenten op het vlak van gedeelde parkeergelegenheid. Ze vergen echter aangepaste afspraken en een doeltreffend projectbeheer.



Figuur 42: Concept van gedeelde parkeergelegenheid

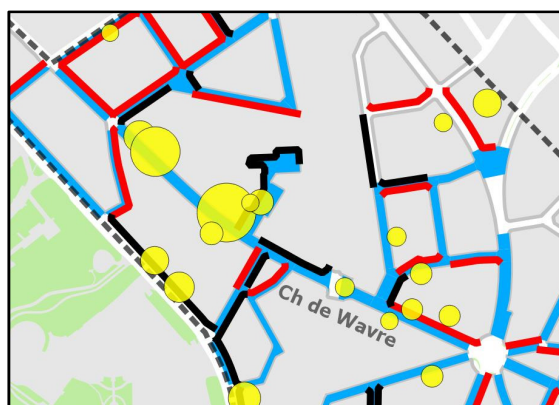
Parkeergelegenheid naast de weg

Het bruikbare potentieel bevindt zich naast de weg. De grootste capaciteiten bevinden zich in een bepaald aantal zones in Oudergem. Kruising van deze gegevens met de informatie over de bezettingsgraad van de wegen tijdens de nacht (5-7u) maakt detectie mogelijk van de zones waarin het delen van parkeergelegenheid aan een vraag zou beantwoorden.



Kaart 32: mogelijkheden tot gedeelde parkeergelegenheid

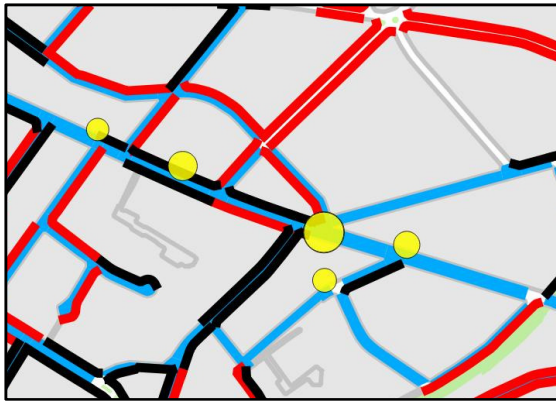
Source: A



1. Waversesteenweg (noordelijk deel alsook Sint-Juliaan)

Saturatie van de vraag naar parkeergelegenheid op de steenweg en op de naburige wegen.

- 10 potentiële eenheden
 - Aldi + woningen
 - Delhaize
 - ...
- Bestaande capaciteit van 922 plaatsen in totaal
 - 582 plaatsen in kantorenzone
 - 263 in woonzone
 - 77 in handelszone (onderschat door de klassering van Aldi in woonzone)



2. Waversesteenweg (midden)

Saturatie van de vraag naar parkeergelegenheid op de steenweg en op de naburige wegen.

- 7 potentiële eenheden
- Bestaande capaciteit van 379 plaatsen in totaal
 - 199 plaatsen in kantorenzone
 - 156 in woonzone
 - 24 in handelszone



3. Beaulieu

Saturatie van de vraag naar parkeergelegenheid in de laan en op de naburige wegen. Veiligheidsbeperking voor de ondergrondse parkings van de Europese Commissie.

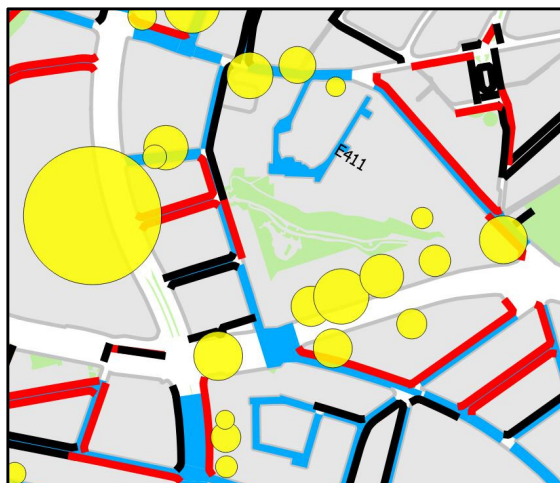
- 12 potentiële eenheden
- Bestaande capaciteit van 2480 plaatsen in totaal
 - 2480 plaatsen in kantorenzone
 - 199 in woonzone
 - 24 in handelszone



4. Gemeentehuis

Saturatie van de vraag naar parkeergelegenheid op de steenweg en op de naburige wegen. De parking van het gemeentehuis heeft een groot bruikbaar potentieel, maar de beperkingen zijn talrijk (vooral evenementen in het Cultureel Centrum, dat de volledige capaciteit benut). Benutting overdag ook door schoolpersoneel, ...

- 7 potentiële eenheden
- Capaciteit van 820 plaatsen (parking gemeentehuis niet inbegrepen)
 - 702 plaatsen in kantorenzone
 - 86 in woonzone
 - 32 in handelszone



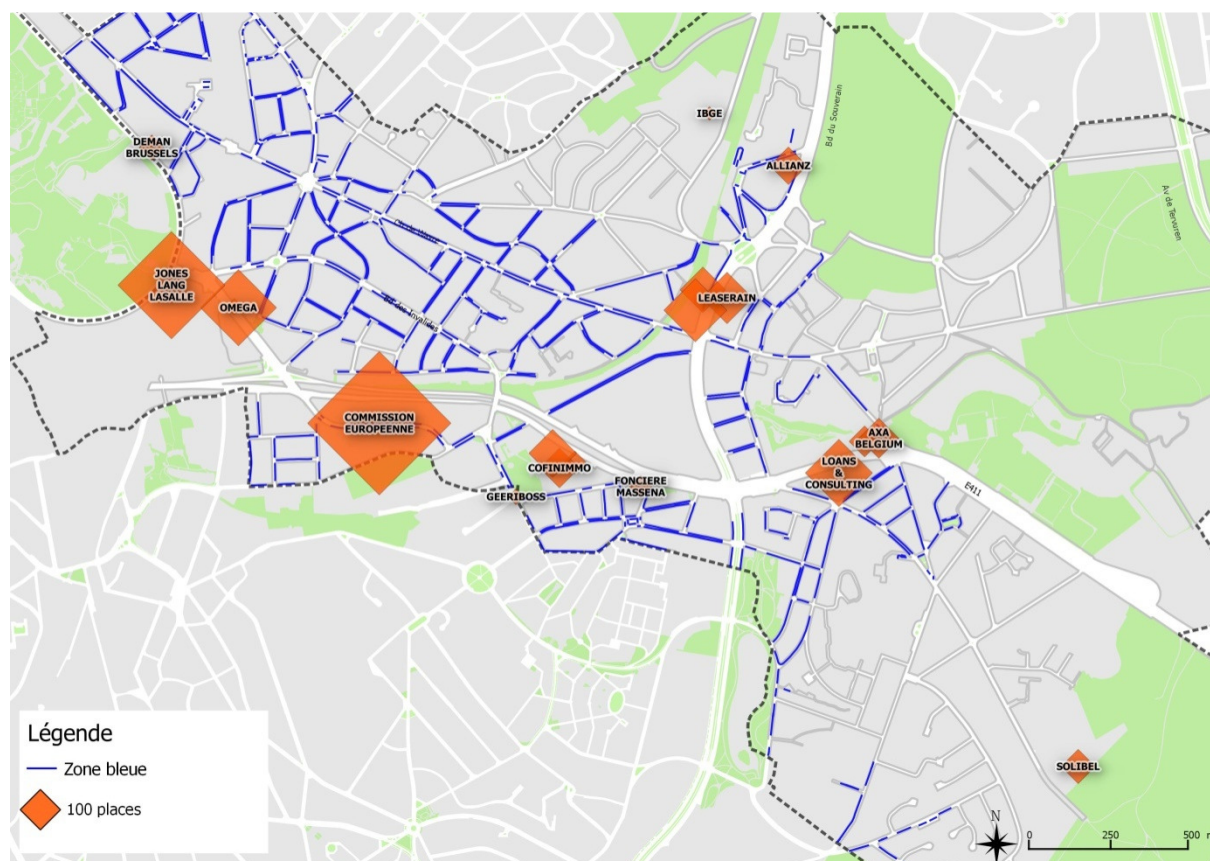
5. Herrmann-Debroux

Saturatie van de vraag naar parkeergelegenheid in de laan en op de naburige wegen.

- 10 potentiële eenheden
- Bestaande capaciteit van 2698 plaatsen in totaal
 - 765 plaatsen in kantorenzone
 - 106 in woonzone
 - 1827 in handelszone
- Een deel van de Carrefour-parking wordt reeds gedeeld, maar enkel overdag (300 plaatsen van maandag tot vrijdag van 7u tot 23u).

Potentieel in het kader van het BWLKE

Oppuntstelling kan worden gerealiseerd door rekening te houden met de kantoren waarvan de milieuvergunning haar einddatum nadert en die hun parkeercapaciteit zullen moeten rechtvaardigen op basis van hun vloeroppervlak en toegankelijkheid. Bij overschrijding van de drempel gedefinieerd door Leefmilieu Brussel, zal de onderneming de mogelijkheid hebben om een schadevergoeding te betalen, plaatsen te elimineren of te delen.



Kaart 33: lokalisatie van de kantoren waarvan de milieuvergunning op korte termijn haar einddatum bereikt

Bron: milieudienst van Oudergem

Uitbater	Adres	Klasse	Rubriek	Geldigheid	Capaciteit
LOANS & CONSULTING	Herrmann-Debrouxlaan 17 - 19	1B	68B, 152B	14-04-15	165
MBHG	Jules Cockxstraat 9-11	1B	68B	31-05-15	40
JEWEL PROPERTIES	Herrmann-Debrouxlaan 52	1B	68B	08-06-15	76

SOLIBEL	Charles Schallerlaan 54	1B	152B	18-08-15	84
COFINIMMO	Edmond Van Nieuwenhuyselaan 2	1B	68B	28-11-15	56
COFINIMMO	Edmond Van Nieuwenhuyselaan 4	1B	68B	28-11-15	97
COFINIMMO	Edmond Van Nieuwenhuyselaan 6	1B	68B	28-11-15	117
AXA BELGIUM	Herrmann-Debrouxlaan 54	1B	68B	03-01-16	98
EUROPESE COMMISSIE	Beaulieuilaan 25	1A	224	28-06-16	352
BIM	Woluweparklaan 68	1B	152A	21-12-16	33
ACP VAL DUCHESSE	Vorstlaan 292-304	1B	68B	19-03-17	112
FONCIERE MASSENA	Gustave Demeylaan 66	1B	68B	19-09-17	56
OMEGA	Jules Cockxstraat 8-10	1B	68B	10-02-18	187
GEERIBOSS	Herdersstaflaan	1B	68B	10-05-19	39
DEMAN BRUSSELS	Triomflaan 103	1B	68B	03-03-20	62
LEASERAIN	Vorstlaan 191-197	1B	68B, 152A	26-08-20	126
JONES LANG LASALLE	Triomflaan 172-174	1A	152A, 24	10-11-20	263
ALLIANZ	Vorstlaan 360	1B	68B	24-11-20	92
COMMERZ REAL	Vorstlaan 280	1B	68B	20-12-20	155

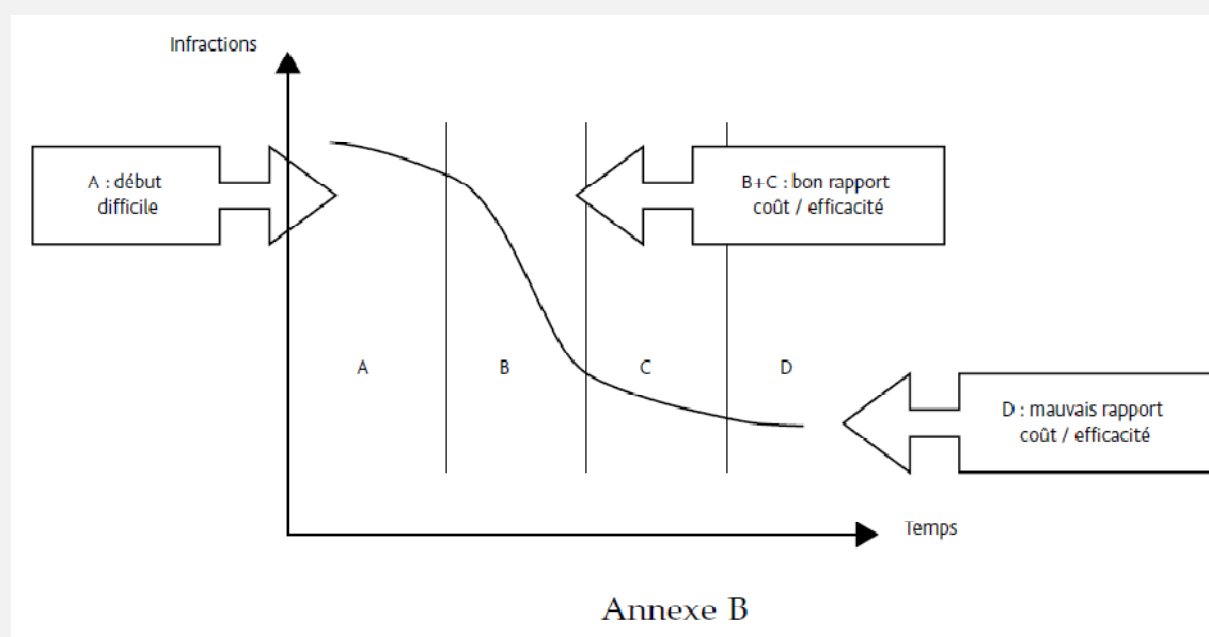
3. CONTROLE EN SANCTIE

3.1 PRO MEMORIE: REGLEMENTAIR KADER

18 JULI 2013. — BESLUIT VAN DE REGERING VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST HOUDENDE HET REGLEMENTAIRE LUIK VAN HET GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN

Art. 76. De gemeenteraad geeft ook gedetailleerd haar beleid weer op het vlak van controle en sanctionering. Dat beleid moet efficiënt zijn en de controle regelmatig en voldoende.

Art. 77. De gemeenteraad stelt een grafiek op volgens het model in Bijlage B om de aangewende middelen objectief te evalueren en ze te wijzigen als ze niet overeenstemmen met de optimale doelstelling B+C. De gemeenteraad stelt een grafiek volgens het model dat als Bijlage B is opgenomen om de gebruikte middelen objectief te evalueren en deze aan te passen, indien ze niet beantwoorden aan de optimale doelstelling B+C. Er wordt voorzien in een minimumaantal interventies, samen met snelle interventiemaatregelen om voertuigen te verwijderen die de passage van openbaar vervoer, fietsen, voetgangers en van het verkeer in zijn geheel belemmeren, in voorkomend geval met de hulp van de diensten die door of via het Parkeeragentschap ter beschikking worden gesteld.



3.2 TE NEMEN ACTIES OP HET VLAK VAN CONTROLE EN SANCTIES

3.2.1 Financiële aspecten

BESTAANDE SITUATIE

De geraamde financiële balans van het jaar 2014 gerealiseerd door de gemeentediensten, geeft ons een realistisch beeld van de soorten kosten en opbrengsten die aan parkeergelegenheid zijn verbonden.

- 80% van de opbrengsten is verbonden aan overtredingen, de overige 20% aan vrijstellingskaarten
- Daadwerkelijke controle op het terrein levert 53% van het totaal op. Daarna volgen de vervaardiging van de kaarten (28%) en de opvolging van de inning van boetes (19%)

OPBRENGSTEN		KOSTEN
BOETES EN TAKSEN	+200.000€	
VRIJSTELLINGSKAARTEN	+45.000€	
VERVAARDIGING VAN KAARTEN		-78.000€
OPVOLGING INNING BOETES		-52.000€
CONTROLE		-150.000€
TOTAAL	+245.000€	-280.000€
BALANS		-35.000€

Tabel 22: raming van de financiële balans van de parkeergelegenheid (2014)

Bron: Gemeente Oudergem (cijfers van januari tot september 2014, en extrapolatie voor het derde kwartaal)

Momenteel vertonen controle en beheer een deficit van ongeveer 35.000€. Dat is niet onlogisch gezien de blauwe reglementering, die weinig "opbrengt" maar wel regelmatige controle en heel wat opvolgingswerk vereist.

WAARSCHIJNLIJKE SITUATIE

Blaauwe zone

De opbrengsten zullen stijgen volgens de uitbreiding van de zone. Maar ook de behoeften zullen toenemen (zie hoofdstuk over de evolutie van de controle hieronder)

Vrijstellingskaarten

De opbrengsten verbonden aan de vrijstellingskaarten, zullen automatisch toenemen omwille van de algemene prijsstijging van de vrijstellingskaarten vastgelegd door het Parkeeragentschap:

- Het aantal kaarten dat in een blauwe zone kan worden afgeleverd, zal toenemen volgens de uitbreiding van die zone
- De opbrengsten verbonden aan de aflevering van bewonerskaarten, zullen stijgen, vermits het aantal kaarten zal toenemen (uitbreiding van de blauwe zone) en hun totaalprijs zal stijgen van 5 tot 10€ voor de eerste kaart (omwille van de kosten verbonden aan hun vervaardiging en beheer), en van 5 tot 50€ voor de tweede kaart (minimumprijs vastgelegd door het Agentschap).
 - Ook al is het waarschijnlijk dat een bepaald aantal gezinnen zal beslissen om geen tweede bewonerskaart te nemen, zal de algemene stijging van het aantal afgeleverde kaarten en van de gevraagde prijs een stijging van de opbrengsten mogelijk maken.
- Ook de prijsstijging van bedrijfskaarten en van kaarten voor de verleners van dringende en niet-dringende medische zorgen, zal de opbrengsten doen toenemen.

3.2.2 Evolutie van de controle

De evolutie van de blauwe zone (+/- 8,5 km aan bijkomende straatoppervlakte bij de huidige 50km) zal een extra werkbelasting veroorzaken voor de stewards, van wie de gepresteerde uren momenteel overeenstemmen met die van 3.5 VTE's (Voltijds Equivalenten). Bij onveranderde productiviteit en uurregeling moet worden gerekend op 4 VTE's om de uitbreiding van de blauwe zone op te vangen.

De waarschijnlijke actualisering van de programma's voor het beheer van de vrijstellingskaarten en het toezicht op de parkeergelegenheid zou op termijn een gevoelige productiviteitsverbetering mogelijk moeten maken voor alle personen die bij de parkeeraangelegenheid zijn betrokken:

- Nieuwe PDA-toestellen in realtime verbonden met de databases betreffende parkeerzones, vrijstellingskaarten, reglementeringen, ...
- Fotografering, scanning van nummerplaten
- Beheerssoftware voor vrijstellingskaarten
- ...

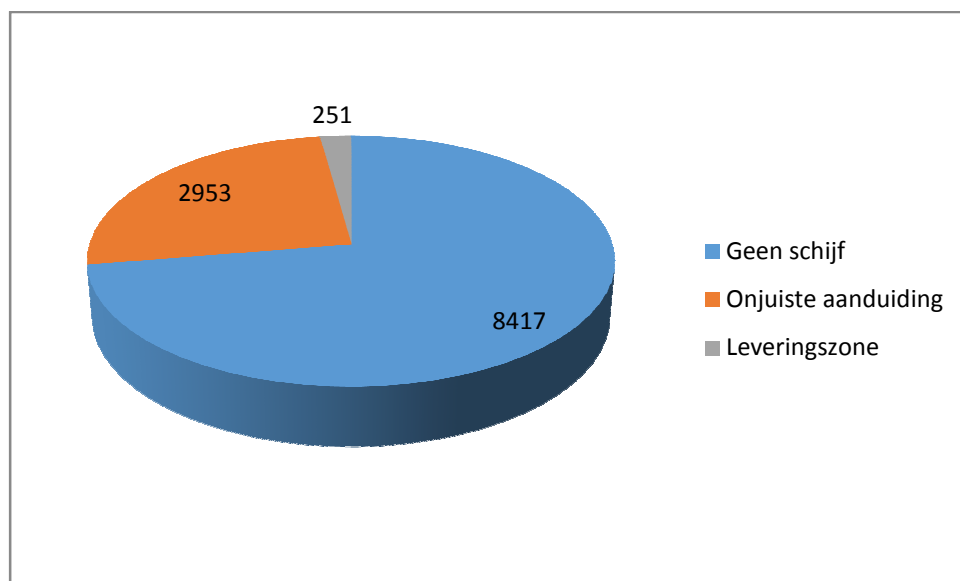
Ten slotte zal een van de uitdagingen op het vlak van controle gelinkt zijn aan haar continuïteit, aangezien de stewards momenteel niet actief zijn op zaterdag. Deze situatie, die door een deel van de Oudergemnaars is gekend, zou moeten worden opgelost opdat de boodschap van het parkeercontrolebeleid duidelijk zou zijn, alsook in overeenstemming met de doelstellingen van het parkeerplan.

3.2.3 Evolutie van de overtredingen

BESTAANDE SITUATIE

In 2013 stelde de controledienst 11.621 processen-verbaal op in blauwe zones.

De belangrijkste overtreding is het niet leggen van een parkeerschijf (72%). Gevolgd door onjuiste aanduidingen (25%) en illegaal parkeren in leveringszones (3%).



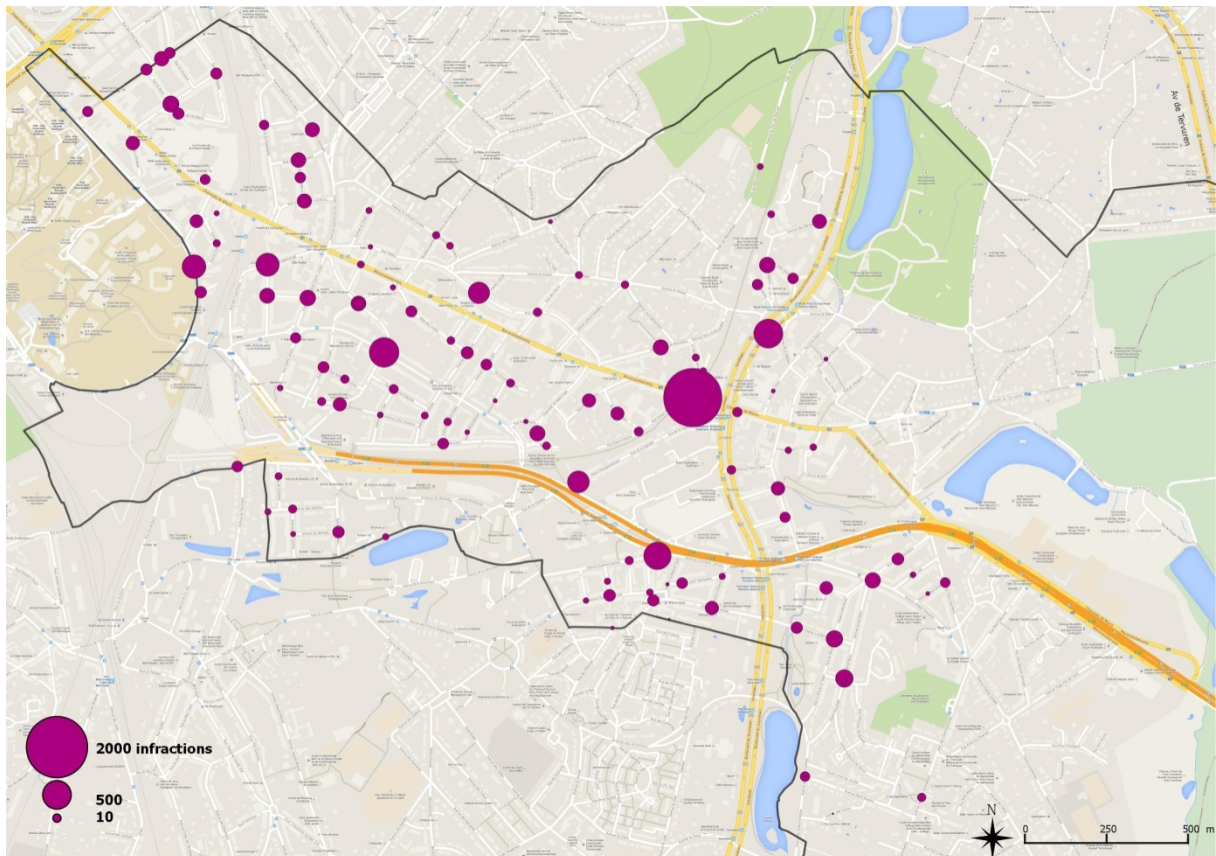
Figuur 43: verdeling van de soorten overtredingen (2013)

Bron: gemeentehuis

Op het vlak van kentekenplaten betreft 91% van de overtredingen voertuigen met een Belgische nummerplaat - de rest (9%) heeft betrekking op auto's met een buitenlandse plaat.

In termen van lokalisatie zijn de grootste verkeersaders degene waarop het grootste aantal overtredingen wordt vastgesteld:

• WEVERSESTEENWEG		2052 (aantal inbreuken)
• INVALIDENLAAN	530	
• VORSTLAAN	506	
• GUSTAVE DEMEYLAAN		452
• TRIOMFLAAN	341	
• DRIEBRUGGENSTRAAT		323
• KLEINE WIJNGAARDSTRAAT		287
• VALDUCSTRAAT		275
• DANIEL BOONLAAN		188
• PAPIERMOLENSTRAAT		167



Kaart 34: lokalisatie van de overtredingen

Bron: gemeentehuis

GEPLANDE SITUATIE

Uit de evolutie van het aantal overtredingen moet blijken dat het geïmplementeerde beleid door de bevolking wordt begrepen en aanvaard.

Elke nieuwe verandering in de reglementering impliceert echter vaak aanpassingsfasen voor de gebruikers, waarbij het aantal overtredingen stijgt.

Om daaraan te remediëren, moet de gemeente een bijzondere communicatie-inspanning leveren, en dat meer in het bijzonder tijdens de publieksenquête.

De doelstelling op termijn bestaat erin om een evenwicht te vinden tussen repressie (financiën) en doeltreffendheid (mobiliteit) van het plan.

De gemeente moet dit evenwicht zoeken tussen beheersing van de controlekosten en financiële opbrengsten verbonden aan overtredingen.

4. SYNTHESSES

De in het GPP geplande acties maken het mogelijk om ruimschoots te voldoen aan de doelstellingen tot bestemmingswijziging van 592 ongereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen (artikel 11 van het besluit van 18 juli 2013 betreffende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan).

4.1.1 Te nemen acties

VOORBEHOUDEN PLAATSEN EN PARKEERGELEGENHEID VOOR FIETSEN

Tabel 23: synthese van de te ondernemen acties (voorbehouden plaatsen en parkeergelegenheid voor fietsen)

Zone	Actie	Lokalisatie	Wijziging	Impact op ongereguleerde en niet-voorbehouden zones
GEREGLEMENTEERDE ZONES	Uitbreiding van de blauwe zone	Zie Kaart 16, p56	Van ongereguleerde naar gereguleerde zone	-717
PVM	Uitbreiding van de capaciteiten in de aantrekkingspolen	Zie Tabel 15, p64	Van niet-voorbehouden zone naar voorbehouden plaats	-9
LEVERINGSZONES	Vermeerdering van het aantal leveringszones	Zie Tabel 16, p74	Van gereguleerde zone naar voorbehouden plaats	0
GEDEELDE VOERTUIGEN	Implementatie van het plan voor autodelen	Zie Kaart 27 en Kaart 28 Kaart 28 p76	Van ongereguleerde zone naar voorbehouden plaats	-23
ZWARE TRUCKS	Inplanting van voorbehouden parkeerplaatsen voor zware trucks	Zie Kaart 29, p81	Van ongereguleerde zone naar voorbehouden plaats	-20
GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS	Creatie van een parkeernetwerk voor gemotoriseerde tweewielers	Zie Kaart 30, p84	Van ongereguleerde of reeds gereguleerde zone naar voorbehouden plaats	-13*
TRANSITPARKING	Parking Delta betalend maken	Delta	Van ongereguleerde zone naar betalende parkeergelegenheid	-385
FIETSEN	Ontwikkeling van het parkeernetwerk voor fietsen	Zie Kaart Kaart 31, p97	Eliminatie van parkeerplaatsen voor voertuigen op de weg	-38*
TOTAAL				-1205

*50% van de plaatsen worden beschouwd als reeds gereguleerd, wat de impact op de ongereguleerde zones verkleint

VRIJSTELLINGSKAARTEN

Kaart	Standpunt van de gemeente	Synthese van de aan te brengen wijzigingen
BEWONERSKAART	De gemeente wenst één of hoogstens 2 parkeersectoren De gemeente wenst een 3de bewonerskaart af te leveren aan enkele grote gezinnen die erom verzoeken. Het criterium is de grootte van het gezin (groot gezin).	- Tariefwijziging: 1ste kaart: 10€/jaar 2de kaart: 50€/jaar 3de kaart: 200€/jaar - Wijziging gebruiksduur - geldigheidsduur van 1 tot 2 jaar.
TIJDELIJKE KAART VOOR BEWONERS	De gemeente wenst deze kaart af te leveren.	Tarief en duur te wijzigen
KAARTEN VOOR VERLENERS VAN DRINGENDE ZORGEN	De gemeente vindt de prijs van 200€ die voor de kaart voor verleners van dringende zorgen wordt gevraagd, niet gerechtvaardigd, aangezien de prijs van kaarten voor verleners van niet-dringende zorgen slechts 70€ bedraagt. De gemeente vindt dat voor de kaart voor verleners van dringende zorgen dezelfde prijs moet gelden (75€).	
KAARTEN VOOR VERLENERS VAN NIET-DRINGENDE ZORGEN	De gemeente aanvaardt de afleveringsvoorwaarden inzake kaarten voor verleners van niet-dringende zorgen	Te implementeren tariefwijziging (75€)
VRIJSTELLINGSKAART VOOR GEDEELDE AUTO'S	Voorwaarden onveranderd	
VRIJSTELLINGSKAART VOOR GEHANDICAPTEN	Voorwaarden onveranderd	
"TIJDELIJKE MULTISECTORVRIJSTELLINGSKAART"	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	
VRIJSTELLINGSKAART VOOR BEDRIJVEN EN ZELFSTANDIGEN	Aangezien de toekenningvoorwaarden voor deze kaart reeds heel strikt zijn in Oudergem (hoogstens 2 kaarten/economische entiteit, wat tot de strengste voorwaarden in het BHG behoort), wenst de gemeente ze onveranderd te behouden in de toekomst.	
BEZOEKERSKAART	De gemeente wenst deze kaart af te leveren.	3€/dag
KAART VOOR EIGENAARS VAN EEN VOERTUIG VAN MEER DAN 3,5T	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	
VRIJSTELLINGSKAART OPENBARE ONDERWIJSINSTELLING EN KINDEROPVANG	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	
VRIJSTELLINGSKAART AMBULANTE HANDEL	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	
VRIJSTELLINGSKAART VOOR PERSONEN DIE OP EEN WERF WERKEN	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	
VRIJSTELLINGSKAART INTERVENTIE	De gemeente wenst deze kaart niet af te leveren.	

Tabel 24: syntheses van de standpunten van de gemeente en de te nemen acties

PARKEERSECTOREN

De gemeente wenst slechts 1 of hoogstens 2 parkeerzones te behouden (met scheiding ter hoogte van de Vorstlaan).

4.1.2 Impact op de buurgemeenten

ETTERBEEK

De grens met Etterbeek is gereglementeerd en er zijn geen reglementeringsprojecten gepland in deze zone voor Oudergem. Er wordt dus geen impact voorzien op Etterbeek.

ELSENE

Geen voorziene impact, in de mate waarin er in de buurt geen enkele reglementaire uitbreiding wordt gepland

WATERMAAL-BOSVOORDE

De grens met Watermaal-Bosvoorde waarop de geplande uitbreiding van de blauwe zone zich bevindt (Visserijstraat en Beaulieustraat) is reeds gereglementeerd. De impact is dus nul

SINT-PIETERS-WOLUWE (SPW)

De grens met SPW waarop de geplande uitbreiding van de blauwe zone zich bevindt, is niet gereglementeerd, wat een impact op deze gemeente zou kunnen veroorzaken.

Er moet dus overleg worden gepleegd tussen de twee gemeenten om problemen op de grens te vermijden.

VLAAMS GEWEST

Geen voorziene impact, in de mate waarin er in de buurt geen enkele reglementaire uitbreiding wordt gepland