

## VOORWERP VAN DE NOTA

Deze nota gaat over de wijze van inzamelen en bijwerken van de gegevens die door het Agentschap ter beschikking van het publiek gesteld worden en die betrekking hebben op:

- vraag naar en aanbod van parkeren van auto's op de openbare weg;
- vraag naar en aanbod van parkeren van alternatieve vervoerswijzen voor de auto in de openbare ruimte;
- de gegevens met betrekking tot het parkeren van auto's buiten de openbare weg.

## PARKEREN OP DE OPENBARE WEG EN IN DE OPENBARE RUIMTE

### ORGANISEREN VAN DE WAARNEMINGEN

#### PLANNING

De gegevens over de vraag en het aanbod op de openbare weg (type regelgeving, parkeerplaatsen volgens aantal en type, geparkeerde voertuigen, fietsvoorzieningen en vraag vanwege fietsers) zijn gebaseerd op waarnemingen op het terrein die op alle openbare wegen in het Gewest zijn uitgevoerd, volgens een kalender vastgesteld in de beheersovereenkomst van het Gewestelijk Parkeeragentschap.

	PARKEERVRAAG	PARKEERAANBOD	AANBOD VAN EN VRAAG NAAR FIETSPARKINGS <sup>1</sup>
<b>Gegevens 2019-2020</b>	<b>Februari-juni 2019 dinsdag en donderdag buiten de schoolvakanties</b>	<b>Februari-juli 2020</b>	<b>September-november 2020</b>
Middelen	Waarneming te voet, onderzoekers met toepassing van GIS-gegevensinvoer	Waarneming te voet, onderzoekers met toepassing van GIS-gegevensinvoer	Waarneming te voet, onderzoekers met toepassing van GIS-gegevensinvoer
Levering dataset	September 2019	Februari 2021	Februari 2021
<b>Gegevens 2023</b>	<b>OO loopt nog, in functie van de methode van de geselecteerde dienstverlener</b>	<b>Voorzien voor augustus-september 2023</b>	<b>OO loopt nog, in functie van de methode van de geselecteerde dienstverlener</b>
		Waarneming uitgevoerd in het kader van de monitoring, zie infra.	
		Voorzien voor september-oktober 2023	

<sup>1</sup> Vanaf 2023 wordt deze waarneming uitgebreid naar alle alternatieve vervoerswijzen voor de auto: fietsen, gemotoriseerde tweewielers, voertuigen voor micromobiliteit.

Teneinde de vergelijkbaarheid van de gegevens op jaarbasis te garanderen en zo toe te laten correct te beoordelen of de doelstellingen van het gewestelijk beleid op lange termijn verwezenlijkt zijn, wordt de waarneming van het aanbod inzake parkeren van auto's op de openbare weg van 2020 gebruikt als basis voor de latere waarnemingen. Deze bestaan derhalve niet uit volledige tellingen, maar kaderen in het initiatief tot monitoring, gedefinieerd in 2021 (zie infra).

## NORMEN

### *Autoparkeren*

- De resultaten met betrekking tot het aanbod en de vraag op de openbare weg werden uitgedrukt in personenauto-equivalent (PAE), wetende dat 1 PAE = 5 meter. Er werd aldus te werk gegaan in een streven naar coherentie met de methoden die in 2013 werden toegepast bij de opmaak van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) alsook om de berekeningen van bezetting te vergemakkelijken. De omzetting in PAE van de gereserveerde parkeerzones met een specifieke lengte werd gekalibreerd op basis van het maximaal aantal privévoertuigen dat er kan worden geparkeerd (bv. er werd beschouwd dat een leveringszone van 18 meter gelijk is aan 3 PAE).
- Bij de productie van de gegevens betreffende het aanbod op de openbare weg werd een onderscheid gemaakt tussen gereguleerde parkeerplaatsen, voorbehouden parkeerplaatsen (voor specifiek gebruik / specifieke gebruikers), vrije parkeerplaatsen (gereguleerd noch voorbehouden) en parkeerplaatsen gelegen voor een oprit. Op [Mapviewer](#):
  - De voorbehouden parkeerplaatsen zijn weergegeven op basis van hun markering. Wanneer een markering (verticaal en/of horizontaal) van toepassing is op het equivalent van meerdere parkeerplaatsen, wordt één enkel punt gecodeerd in de GIS-omgeving, maar het kenmerk "pae" duidt het aantal voertuigen aan dat er geparkeerd kan worden (bv.: een zone voor elektrisch laden waar 2 voertuigen kunnen parkeren, wordt als één enkel punt in kaart gebracht maar de databank vermeldt "2 pae" en een lengte van 12m).
  - Enkel de opritten waar geparkeerd kan worden, zijn weergegeven (parkeerplaat aangebracht aan de ingang van een garage, of duidelijk individueel gebruik)<sup>2</sup>. De opritten waar niet geparkeerd kan worden, namelijk opritten die toegang geven tot collectieve parkings die niet voldoende breed zijn om een voertuig te parkeren, of die rechtstreeks uitkomen op een circulatieruimte waar het verboden is te parkeren, zijn niet in kaart gebracht. Deze opritten waar niet geparkeerd kan worden, zijn echter wel opgenomen in de database van het Agentschap, met een aantal pae gelijk aan 0.
- De gegevens over de vraag op de openbare weg houden rekening met alle gemotoriseerde voertuigen die op de openbare weg geparkeerd staan (met inbegrip van hinderlijk en illegaal parkeren en parkeren voor garages en opritten, maar met uitsluiting van voertuigen die op

---

<sup>2</sup> De bepaling van het "duidelijk individuele" karakter van een oprit is een niet te verwaarlozen interpretatie factor. Deze gegevens moeten gezien worden als schattingen die soms verschillend geïnterpreteerd kunnen worden.

privéterrein geparkeerd staan, zoals parkings verbonden aan supermarkten of de inspringstroken voor huizen bijvoorbeeld); ze focussen op vier verschillende tijdvakken die representatief zijn voor respectievelijk het parkeren bij vertrek (05.00 - 07.00 uur), ter bestemming (10.00 - 12.00 uur en 15.00 - 17.00 uur) en 's avonds (20.00 - 22.00 uur).

#### *Alternatieve vervoerswijzen voor de auto*

- De gegevens van het aanbod houden rekening met alle soorten inrichtingen op de openbare weg (fietsbeugels, groepen van fietsbeugels, fietsenstallingen, fietsboxen, lockers...), met uitzondering van de Villo!-stations<sup>3</sup>.
- De gegevens met betrekking tot de parkeervraag<sup>4</sup> zijn gericht op het parkeren bij vertrek (nacht); de vraag in private voorzieningen (boxen, stallingen) wordt niet meegerekend.
- De gegevens in verband met de fietsboxen zijn afkomstig van het platform Cycloparking voor de 17 gemeenten die het beheer van de fietsboxen gedelegeerd hebben aan het Agentschap; voor de gemeenten Sint-Joost-ten-Node en Sint-Lambrechts-Woluwe worden die gegevens aangevuld met de terreinopmeting.

## **KWALITEITSCONTROLE**

De bruto resultaten van deze volledige terreinwaarnemingen (aanbod 2020, metingen van de vraag) worden onderworpen aan talrijke controle- en verificatieprocedures met het oog op de consolidatie of zelfs de correctie ervan: exhaustieve en systematische verificatie van sleutelsectoren, verificaties van coherentie (afwijkende of inconsistente waarden, verbanden tussen de verkregen resultaten en de soorten inrichtingen of de afmetingen van de weggedeelten), vergelijking met oude gegevens, fotografische vergelijkingen, kwaliteitsdrempels (voor het aanbod op de openbare weg), specifieke controle van de ruimte van opritten, bijzondere aandacht voor sectoren waar werkzaamheden aan de gang zijn of die ontoegankelijk zijn ...

Wanneer dit geheel van typeprocedures toelaat de kwaliteit en de representativiteit van de geproduceerde resultaten na de veldonderzoeken te maximaliseren, maakt de omvang tegen dewelke deze uitgerold worden elke exhaustieve verificatie onmogelijk. Bovendien nodigt de interpretatie factor, inherent aan een meting die ertoe strekt op een gestandaardiseerde wijze een realiteit te kwantificeren die op het terrein niet gematerialiseerd is (de parkeerplaatsen zijn slechts uitzonderlijk afgebakend op de grond van de eenheid), toch uit om voorzichtig te zijn bij het lezen van de gepubliceerde resultaten.

## **BIJWERKING VAN DE GEGEVENS TUSSEN DE WAARNEMINGEN**

### **MONITORING**

<sup>3</sup> Beschikbaar op <https://data.mobility.brussels/mobigis/>

<sup>4</sup> Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de vraag "binnen voorziening" en de vraag "buiten voorziening" (bv.: fietsen vastgemaakt aan een paal of hek...). Deze gegevens zijn niet beschikbaar op Mapviewer maar kunnen verkregen worden via de [gewestelijke datastore](mailto:data@parking.brussels), waarbij een vraag gericht moet worden aan [data@parking.brussels](mailto:data@parking.brussels).

In 2021 heeft parking.brussels een monitoringsproces ingevoerd om een zo continu mogelijke bijwerking van de gegevens tussen de waarnemingen mogelijk te maken. Momenteel wordt dit proces enkel toegepast op het aanbod inzake het parkeren van auto's op de openbare weg. Dit proces berust voornamelijk op:

- desgevallend, de kennisgevingen van de wegbeheerders voor de werken;
- de systematische analyse van de notulen van de adviescommissie Wegverkeer vanaf juli 2020;
- een persmonitoring op basis van RSS-feeds van "Mobiliteit" en van het persoverzicht van het Agentschap;
- feedback afkomstig van het terrein door dienstverleners die door parking.brussels gemandateerd zijn om studies uit te voeren.

Bovendien zijn er gegevens beschikbaar in OpenData die betrekking hebben ofwel op een specifiek aspect van het aanbod op de openbare weg (bv.: de parkeerplaatsen voor elektrisch laden), ofwel op elementen van de openbare ruimte die een impact kunnen hebben op deze laatste (bv. inrichtingen voor de beveiliging van de onmiddellijke omgeving van de oversteekplaatsen voor voetgangers). De verschillen bij het invoeren van informatie laten geen directe integratie in de database van het Observatorium toe; deze gegevens worden echter wel gebruikt om de beoogde actualiseringsoverzichten een richting te geven (zie hierna).

## CONTROLES OP HET TERREIN

De meeste informatie die verzameld wordt in het kader van de monitoring is vaak niet nauwkeurig genoeg om de database onmiddellijk te kunnen bijwerken. Deze informatie wordt ingevoerd in een opvolgingsbestand vanwaar het Agentschap:

- één à twee keer per jaar de wegbeheerders inschakelt om hen verduidelijkingen te vragen en/of de bevestiging van de daadwerkelijke verwezenlijking op het terrein van de wijziging van het parkeeraanbod;
- in de gemeenten die aan het Agentschap het parkeerbeleid hebben toevertrouwd, één à twee keer per jaar, controles op het terrein laat uitvoeren door stewards van de dienst;
- één keer per jaar aan een studiebureau vraagt controles op het terrein uit te voeren over het volledige Brusselse Gewest (beoogde actualiseringsoverzichten).

## VOORZORGEN OP HET VLAK VAN INTERPRETATIE

Wat betreft het voorgaande valt niet te ontkennen dat er verschillen zijn tussen de realiteit op het terrein en de voorstelling van het parkeren door parking.brussels. De gepubliceerde gegevens dienen dan ook met de nodige omzichtigheid bekeken te worden en dit om volgende redenen:

- het feit dat het parkeeraanbod geen realiteit is die in werkelijkheid op een gestandaardiseerde manier bestaat: de openbare ruimte omvat *parkeerruimte*, waarvan de werkelijke capaciteit schommelt in functie van de omvang van de voertuigen en het gedrag van de gebruikers, terwijl de database gestandaardiseerde onveranderlijke eenheden moet registreren;
- het niet-exhaustief karakter van de informatiebronnen, gebruikt in het kader van de monitoring, die bijgevolg niet volstaan, zelfs wanneer zij samen gebruikt worden, om verslag uit te brengen van de evoluties van de openbare ruimte met een impact op het parkeren;

- de noodzaak te beschikken over een stabiele basis om een monitoring uit te voeren op lange termijn om de implementatie van het parkeerbeleid (gewestelijk en gemeentelijk) in het Brusselse Gewest te evalueren.

De verbetering van de processen om dit verschil weg te werken, is voortdurend voorwerp van reflectie binnen het Agentschap. Bijkomende vragen kunnen steeds verstuurd worden naar [data@parking.brussels](mailto:data@parking.brussels).

## PARKEREN BUITEN DE OPENBARE WEG

De gegevens betreffende het aanbod buiten de openbare weg hebben in grote mate betrekking op het privédomein en dus is het moeilijk ze te verzamelen door middel van waarnemingen *in situ*, des te meer daar dit als gevolg van hun volume een zeer lastige oefening zou worden. Dergelijke informatie kan dus het best worden verkregen uit bestaande bronnen, met name bij de partneradministraties (FOD Financiën, Leefmilieu Brussel, urban.brussels ...); geen enkele van die partners beschikt echter over een werkelijk volledige en exhaustieve databank waarin parkeren buiten de openbare weg in al zijn dimensies en componenten is opgenomen.

In 2021 heeft parking.brussels een [atlas](#) opgesteld waarin, om deze moeilijkheid uit de weg te gaan, besloten werd om twee belangrijke beschikbare informatiebronnen samen te voegen: de gegevens van het kadaster van 2021 enerzijds en de gegevens over openbare parkings (en P+R) die het Agentschap produceert anderzijds.

Deze benadering biedt immers het gecombineerde voordeel uit te gaan van een bron die *a priori* geneigd is de volledigheid van de gegevens te maximaliseren daar ze, meer bepaald, wordt geacht alle parkeerinfrastructuur buiten de openbare weg te omvatten (ook die met minder dan 10 plaatsen, die niet worden opgenomen in de lijsten die bijvoorbeeld afkomstig zijn van de milieuvergunningen), voorzien is van leesbare en gebruiksklare informatie en bovendien wordt geconsolideerd door gegevens die parking.brussels controleert (en waarvoor bepaalde tekortkomingen werden vastgesteld in het kadaster). Niettemin is de grootste voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van de aldus verkregen resultaten, die in de eerste plaats als waarden bij benadering moeten worden beschouwd:

- De administratie van het kadaster heeft geen precieze informatie verstrekt over de methoden en processen voor bijwerking die worden toegepast in het kader van de aanleg van voornoemde databank (waarvoor parking.brussels zich dus niet borg kan stellen);
- Uit tests waarbij de kadastrale gegevens werden vergeleken met de meest recente datasets die afkomstig zijn van de milieu- en stedenbouwkundige vergunningen, blijkt dat die eerste gegevens te lijden hebben van bepaalde toewijzingsproblemen (voor bepaalde parkings is duidelijk een verkeerde bestemming toegewezen ten opzichte van de werkelijke toestand). Hoewel het in dit stadium niet mogelijk was de omvang van dit fenomeen te kwantificeren (wat systematische kruiscontroles en grondige confronterende analyses zou vereisen), werd het niettemin verkieslijk geacht de gegevens in een geaggregeerde vorm te presenteren.

Op het ogenblik waarop deze nota opgesteld wordt, heeft een dienstverlener de opdracht gekregen om de database van het parkeren op de openbare weg bij te werken. De resultaten hiervan worden verwacht tegen eind 2023.