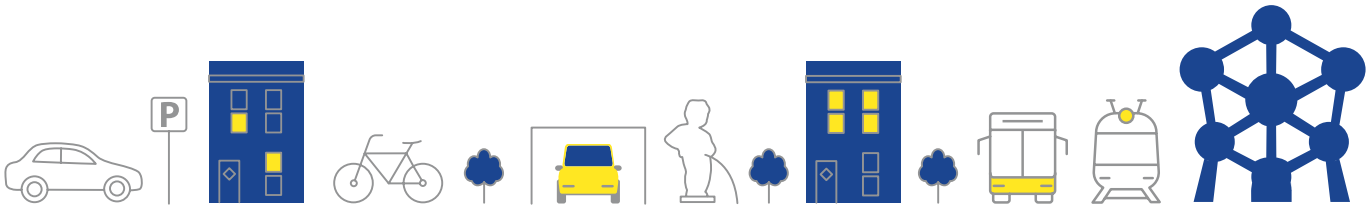
parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

PARKEERBELEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

INTERNATIONALE BENCHMARK, GOEDE PRAKTIJKEN EN ACTIEPISTES

Fase 3: Aanbevelingen en actiepistes

December 2020



stratec
Adolphe Lacomblélaan 69-71 bus 8
1030 Brussel – België
T. +32 2 735 09 95
F. +32 2 735 49 17
stratec@stratec.be

sareco mobilité et stationnement
221 rue La Fayette – 75010 PARIS
Tel. +33 (0)1 42 46 22 66
sareco.france@sareco.fr
www.sareco.fr

(6-t) bureau de recherche
58 rue Corvisart 75013 PARIS
Tel.: +33 1 53 09 26 36
Fax : +33 1 53 09 26 46
www.6t.fr - info@6t.fr

INHOUDSOPGAVE

INTRODUCTIE 4

HOOFDSTUK 1: Voornaamste lering 5

1. Socio-economische context 6
2. Context: Mobiliteit 8
3. Openbare parkeervoorzieningen 10
4. Tarifering voor openbaar parkeren 13
5. Parkeervergunningen 17
6. Park and Ride 20
7. Fietsen parkeren 22
8. Deelmobiliteit 23
9. Swot-analyse 25

HOOFDSTUK 2: Herhaling van de gewestelijke parkeerdoelstellingen 26

1. GoodMove en GPBP 27
2. Algemene beleidsverklaring van het BHG 28

HOOFDSTUK 3: Aanbevelingen en actiepistes 29

1. Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen buiten de straat 31

1.1 Het BWLKE-beleid versterken en monitoren 31

1.2 Het koppelen van de plaatsen in parkings aan woningen vermijden 31

1.3 De leegstaande voorraad parkeerplaatsen van sociale woningen gebruiken 32

2. Regulering van het parkeren op straat en afstemming van de tarieven op die voor parkeren buiten de straat 33

2.1 De compensatieregel herzien 33

2.2 De tarieven voor parkeren op straat en elders op elkaar afstemmen 34

2.3 De retributies afkomstig van betaald parkeren herverdelen 35

3. Stelsel van de parkeerkaarten **36**
3.1 Het aantal bewonerskaarten per huishouden beperken 36
3.2 Het tarief voor bewonerskaarten optrekken 37
3.3 Het vrijstellingenbeleid rationaliseren 38

4. Ontwikkeling van P+R's **38**
4.1 Een grootstedelijke strategie vastleggen voor de P+R's 38
4.2 De gebruiksbeperkingen voor de P+R's versterken 41

5. Uitrol van het fietsparkeren **42**
5.1 Fietsparkeren voorstellen dat aan iedereen aangepast is 42
5.2 Beveiligd fietsparkeren ontwikkelen in wijken waar niet aan de vraag is voldaan 43
5.3 Het beheer van het fietsparkeren vereenvoudigen 43

6. Omkadering van het parkeren voor deelmobiliteit **44**
6.1 Billijke spreiding van deelmobiliteit over heel het grondgebied bevorderen 44
6.2 Carpooling gekoppeld aan de P+R's bevorderen 45

Samenvatting van de aanbevelingen 46

INLEIDING

Deze studie wordt aangestuurd door parking.brussels, het gewestelijk parkeeragentschap, en werd tussen januari en november 2020 verricht door een consortium van drie onafhankelijke studiebureaus: Sareco, Stratec en 6-t.

Het doel van de studie, die uit drie opeenvolgende fasen bestaat, is op het vlak van parkeerbeleid aanbevelingen en actiepistes formuleren voor het Brusselse Gewest.

Het in 2014 goedgekeurde gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) zal immers binnenkort moeten worden herzien in het licht van het in 2020 goedgekeurde gewestelijk mobiliteitsplan (GMP). Bovendien bevatten zowel het GMP als de Algemene Beleidsverklaring van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) meerdere (niet allemaal becijferde) doelstellingen inzake parkeren. Om dergelijke doelstellingen te bereiken, moet op het Brussels grondgebied een aantal veranderingen worden doorgevoerd.

In de eerste fase van de studie konden het Brussels Gewest en zijn grootstedelijk gebied worden vergeleken met tien Europese en Amerikaanse steden. De vergelijking gebeurde op grond van een aantal indicatoren met betrekking tot de sociaal-economische context en de mobiliteitscontext, parkeren op straat en elders, P+R en parkeernormen voor auto's en fietsen. De tweede fase van de studie werd opgebouwd rond zes diepgaande analyses over onderwerpen die verband houden met parkeerbeleid (compensatie, P+R, deelmobiliteit, MaaS) en met interacties met andere stedelijke functies (economie, kansarme bevolkingsgroepen).

Dit rapport vormt de laatste fase van de studie en bestaat uit drie delen. Het eerste deel plaatst de parkeerproblematiek in de Brusselse context en geeft een overzicht van de verschillen die werden vastgesteld tijdens de benchmarking tussen het Brussels Gewest[1] en de andere steden van het panel. Het tweede deel brengt de Brusselse doelstellingen inzake parkeren in herinnering en voert daardoor naar het derde deel, dat betrekking heeft op de aanbevelingen en acties die de adviesbureaus voorstellen. Dat laatste deel berust zowel op de waarnemingen van de benchmarking als op de lering die uit de thematische analyses is getrokken en op de deskundigheid van de consultant.

De hele denkoefening draaide rond het volgende vierluik:

- Wat kan beter?
- Wat kunnen we meer doen?
- Wat kan anders?
- Wat voor nieuws kunnen we doen?

1 In de rest van dit document zal «Brussel» worden gebruikt in plaats van «het Brussels Gewest», wanneer de tekst het heeft over een territoriale afbakening. Gaat het over de openbare actor, dan wordt de term «Brussels Gewest» gebruikt. Wanneer het specifiek over de gemeente Brussel gaat, wordt de uitdrukking «Stad Brussel» gebruikt.

HOOFDSTUK 1:

VOORNAAMSTE LERING

Waar staat het Brussels Gewest op het vlak van parkeerbeleid in vergelijking met de andere bestudeerde steden?

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

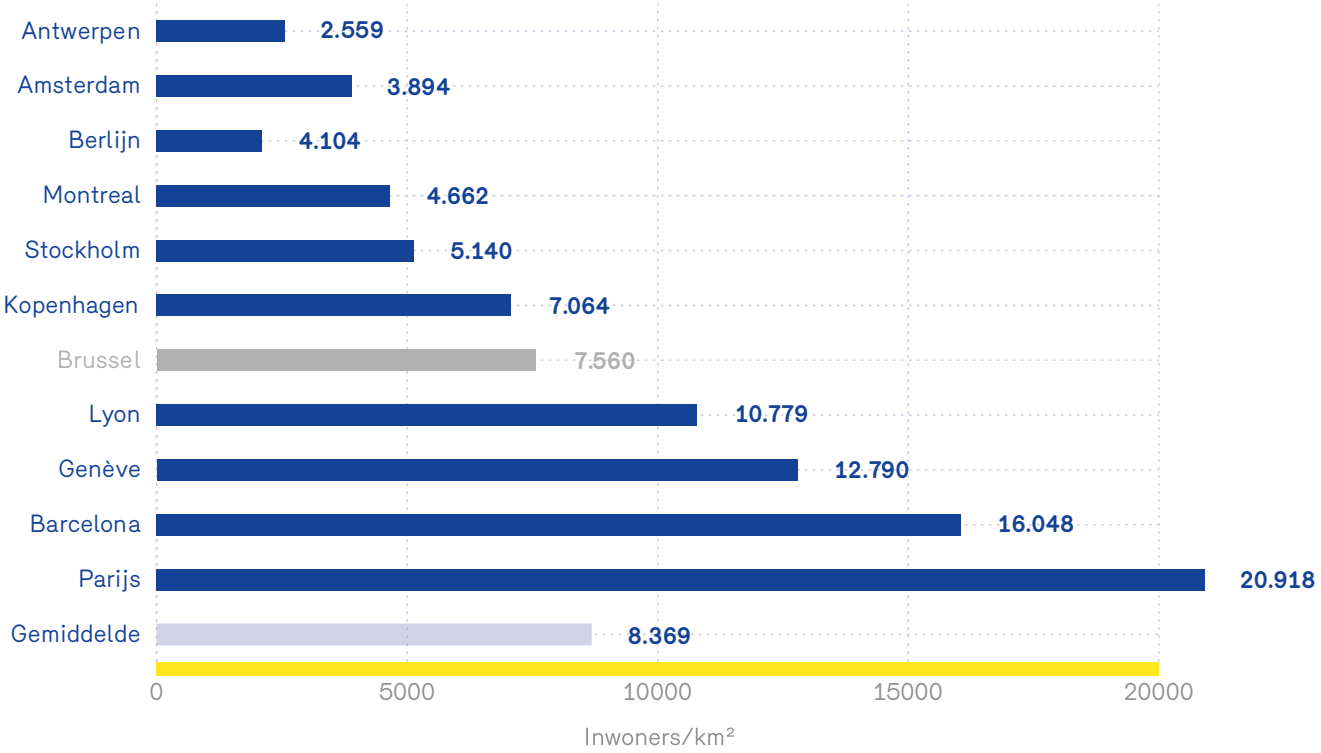
1. SOCIO-ECONOMISCHE CONTEXT

Het BHG bevindt zich qua bevolking en geproduceerde rijkdom weliswaar in de middenmoot van het stedenpanel, maar onderscheidt zich door een bijzondere sociaal-economische context, met een stadscentrum waarin de bevolking kansarmer is.

1.1 BEVOLKINGSDICHTHEID

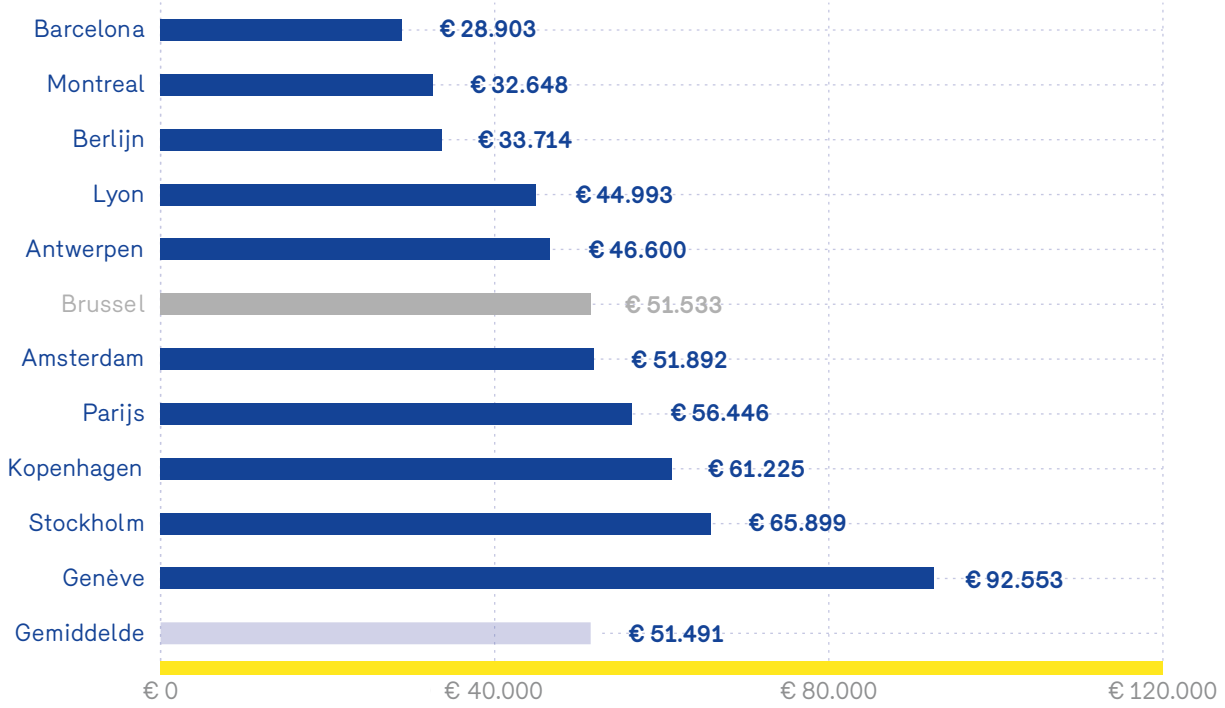
Wat de volgende twee indicatoren (bevolkingsdichtheid en BBP) betreft, ligt het BHG rond het gemiddelde van de steden in het panel.

Bevolkingsdichtheid in stadscentrum



1.2 BBP PER INWONER

BBP per hoofd van de bevolking in het stadscentrum

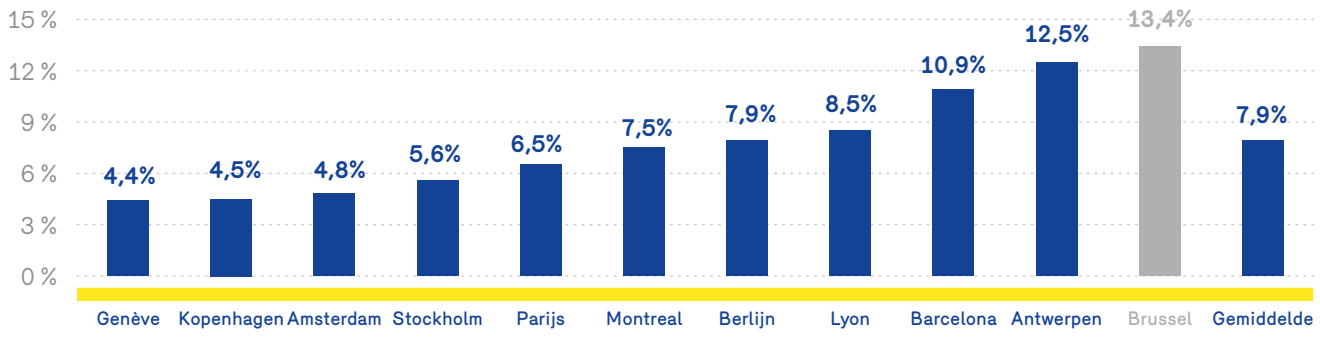


1.3 WERKLOOSHEIDSGRAAD

Het BHG vertoont de hoogste werkloosheidsgraad in het panel.

Brussel volgt veeleer een stadsmodel op z'n Amerikaans, met een ruimtelijke concentratie van bevolkingsgroepen met een laag inkomen in het historisch centrum en een spreiding van de welgesteldere huishoudens in de rand, terwijl economische en productieve voorzieningen (bedrijven, EU, ...) wel degelijk zeer centraal gesitueerd zijn.

Werkloosheidsgraad in het stadscentrum



2. CONTEXT: MOBILITEIT

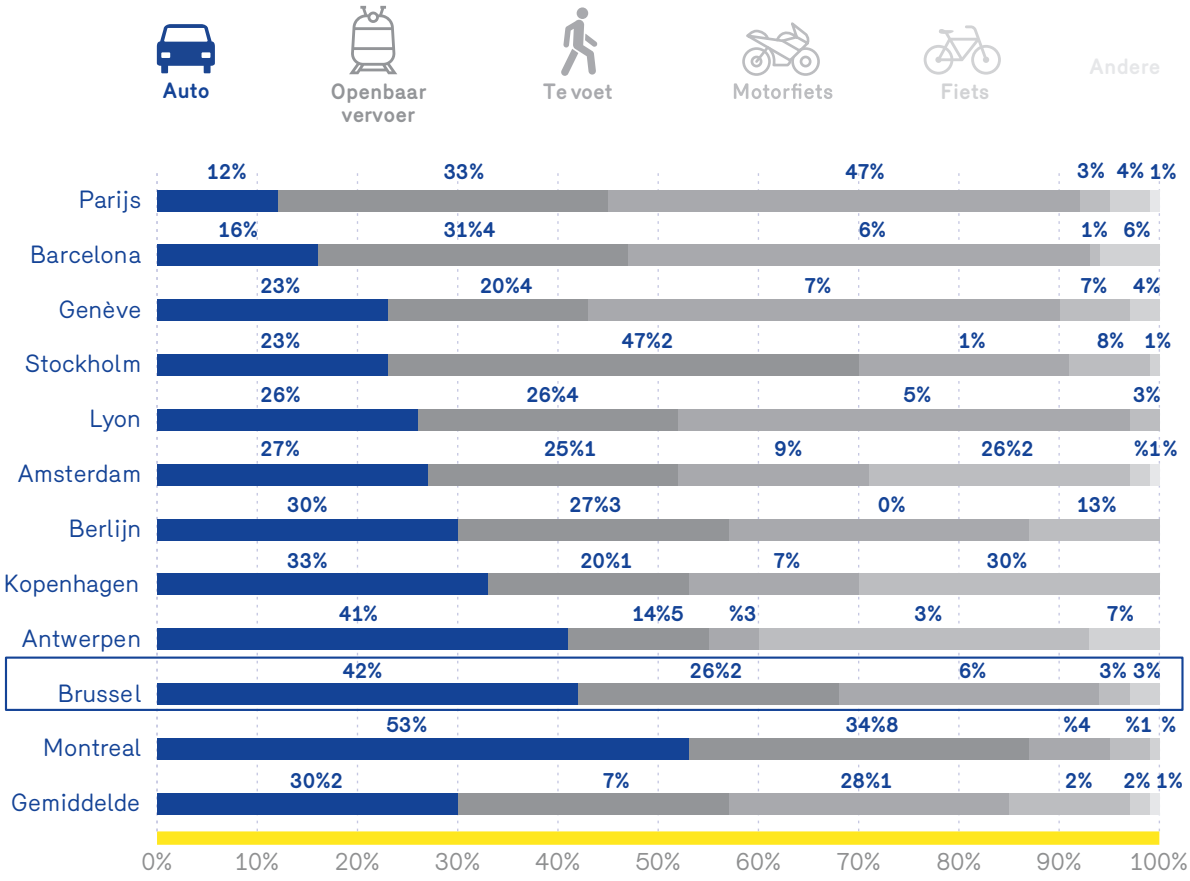
Het gebruik van de auto domineert sterk in Brussel, terwijl het gebruik van de fiets nog gering is in vergelijking met andere Europese steden.

2.1 MODALE AANDELEN VAN DE VERPLAATSINGEN IN STADSCENTRUM

Het BHG bevindt zich in de middenmoot van het stedenpanel, behalve voor

- de personenauto, die een groot modaal aandeel heeft: veel pendelaars, belastingvoordeel voor bedrijfsauto's, veelvuldig gebruik van de auto voor korte afstanden
- de fiets, die minder wordt gebruikt doordat fietsen nog niet zo lang in het mobiliteitsbeleid is opgenomen; er is echter een opwaartse trend: gemiddeld 13% meer verplaatsingen per fiets per jaar sinds 2010 (bron: Provélo)

Modale aandelen van alle verplaatsingen in het stadscentrum (naar, uit en binnen de stad), ongeacht de reden.

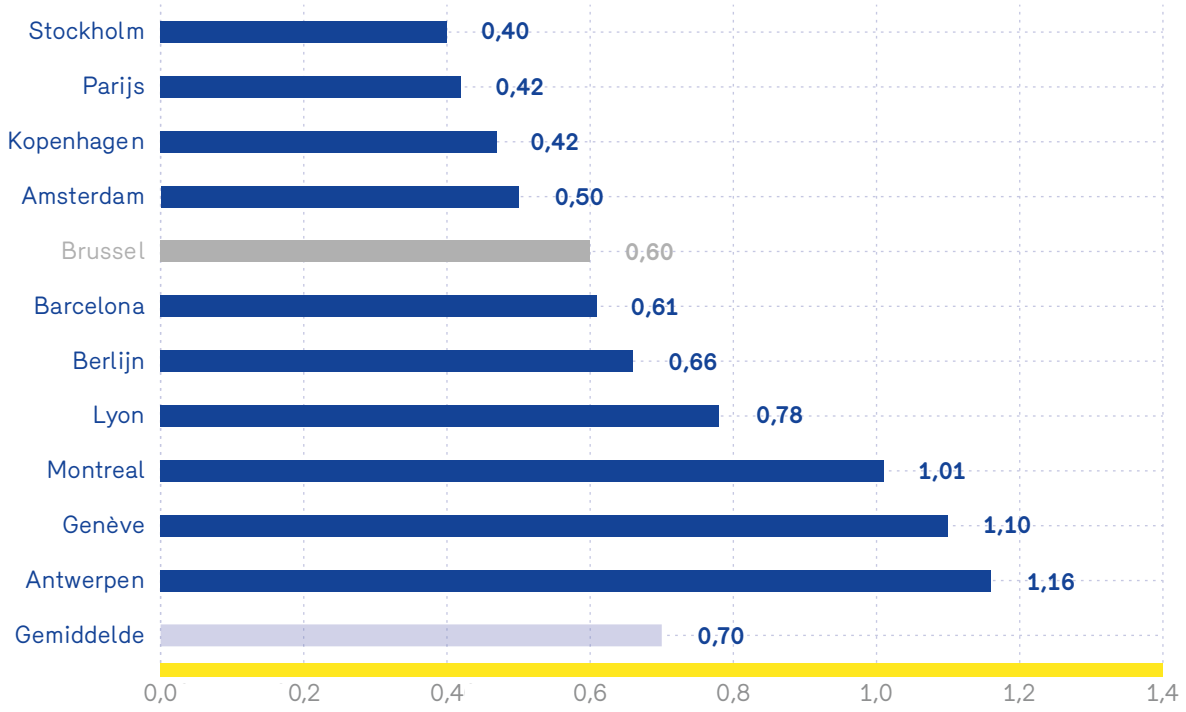


Bron Brussel: enquête Beldam, 2010

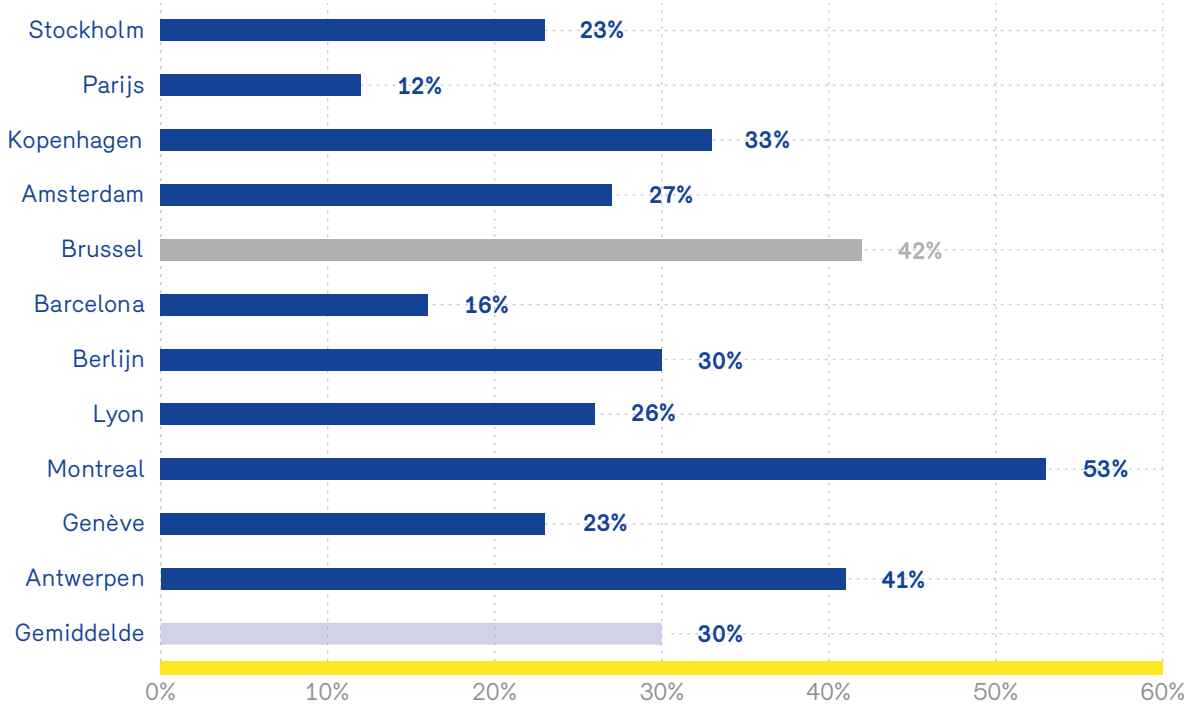
Modaal aandeel auto: omvat alle verplaatsingen per auto, als bestuurder en als passagier

2.2 AUTOBEZIT EN -GEBRUIK

AANTAL VOERTUIGEN/HUISHOUDEN



MODAAL AANDEEL VAN DE AUTO (STADSCENTRUM)



Geen sterke correlatie tussen de mate waarin huishoudens over auto's beschikken en het autogebruik in het stadscentrum.

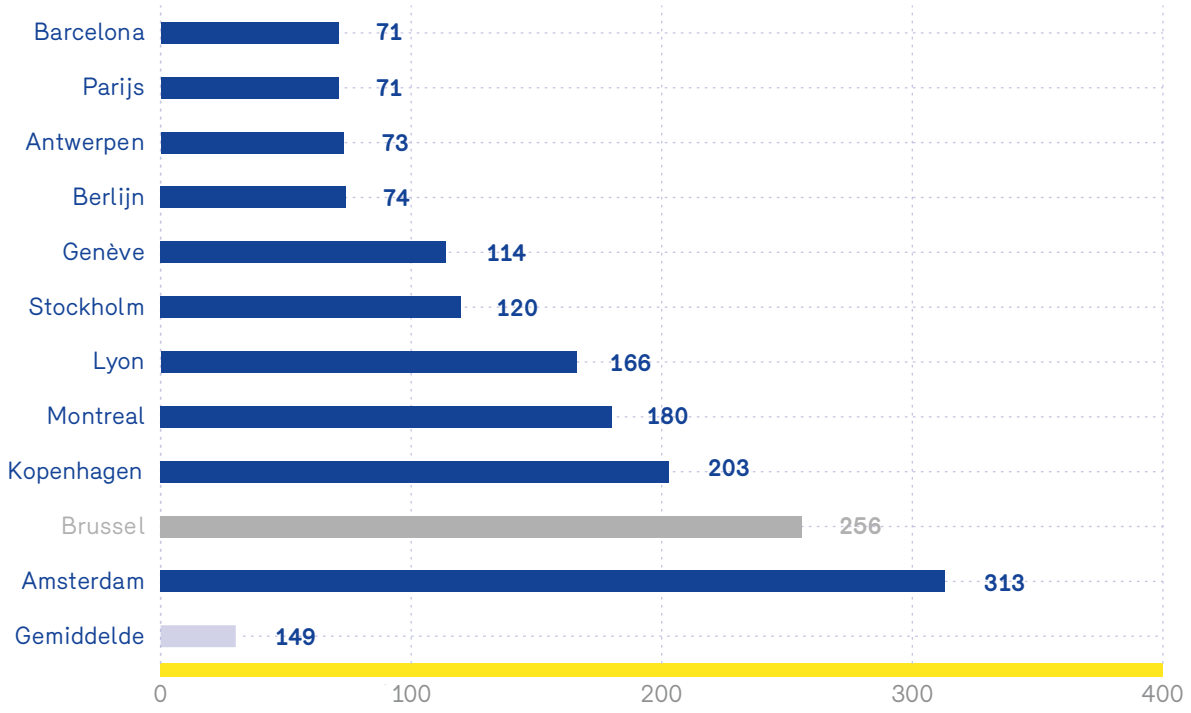
3. HET OPENBAAR PARKEERAANBOD

Het aanzienlijk openbaar parkeeraanbod, waarvan het grootste deel op straat, en een strikte compensatieregel maken Brussel uniek onder de bestudeerde steden.

3.1 AANBOD LANGSHEEN DE STRAAT

Het BHG is in het panel op één na de stad met de hoogste parkeerdichtheid op straat. Deze vaststelling houdt verband met de geschiedenis van het Brusselse mobiliteitsbeleid, dat tot voor kort gericht was op de auto en ieders recht om een auto te parkeren. Ze is ook te verklaren doordat in Brussel de mogelijkheid bestaat **op je inrit te parkeren**, terwijl dat in geen enkele andere stad van het panel toegelaten is.

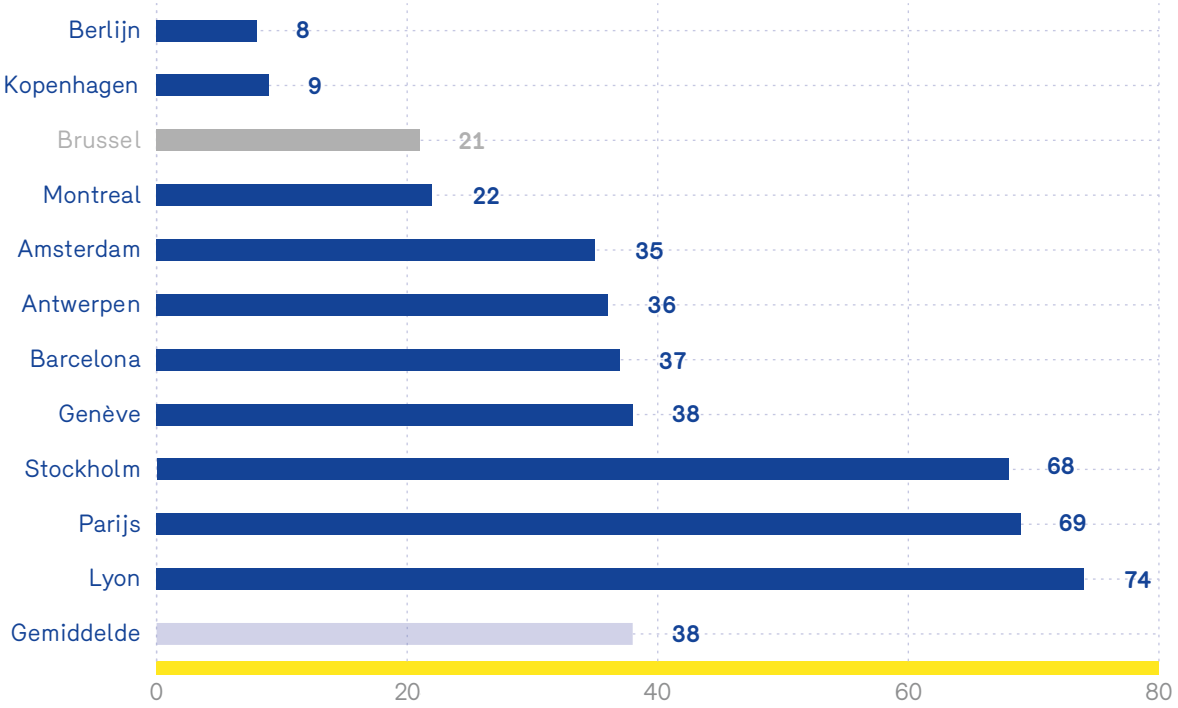
Aantal parkeerplaatsen op straat voor 1.000 inwoners



3.2 AANBOD QUA OPENBARE PARKINGS

Het BHG is een van de steden met de laagste dichtheid qua openbare parkings. Lage dichtheid qua plaatsen in openbare parkings, met 21 plaatsen voor 1.000 inwoners.

Aantal plaatsen in openbare parkings voor 1.000 inwoners



3.3 BELEID TER COMPENSATIE VAN AFGESCHAFTE PARKEERPLAATSEN OP STRAAT

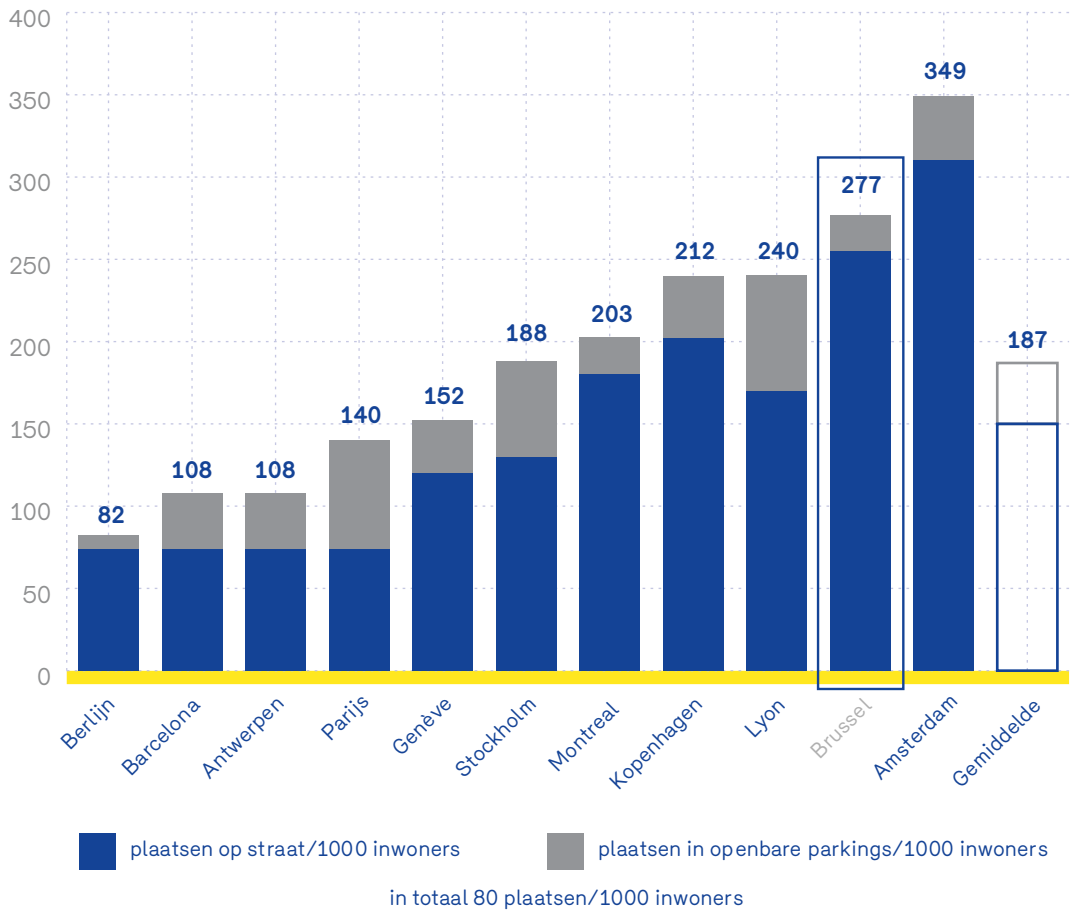
Brussel is de enige stad die ook vandaag nog een strikt beleid voert om parkeerplaatsen die op straat worden afgeschaft te compenseren, ook al wordt deze regel niet altijd toegepast.

Ondanks stadsprojecten om de auto minder plaats te gunnen in de Brusselse openbare ruimte, vormen deze compensatieverplichtingen een rem op een verkleining van het aanbod.

GEEN COMPENSATIEBELEID	BELEID VERSOEPELD OF AFGESCHAFT	STRIKTE COMPENSATIE
- Amsterdam - Antwerpen - Barcelona - Berlijn - Kopenhagen - Montreal - Parijs - Stockholm	- Genève (versoepeld in 2019) - Lyon (afgeschaft in 2017)	- Brussel

3.4 SPREIDING VAN HET OPENBAAR PARKEERAANBOD

Globaal openbaar aanbod voor 1.000 inwoners



Het BHG is op een na de stad met hoogste dichtheid qua openbare parkeerplaatsen. Het aanbod van openbare parkings vertegenwoordigt slechts 8% van het totale openbare parkeeraanbod (privéparkings niet meegerekend). Hoewel in alle steden, op Parijs na, de dichtheid elders dan op straat geringer is dan op straat, blijkt Brussel toch **een van de steden waar dat verschil bijzonder uitgesproken is.**

De vaststelling dat er een groot aanbod van parkeergelegenheid op straat is, moet worden gezien in relatie tot de onderbenutting van het **privéaanbod** van parkeerplaatsen. Zo vermeldt een inventaris van 2014 dat er 295.000 plaatsen zijn in appartementsgebouwen, en dat deze plaatsen "globaal onderbenut" zijn (bron: diagnose van het gewestelijk mobiliteitsplan)

3.5 AANBEVELINGEN

- Het BWLKE-beleid versterken en monitoren
- Het koppelen van de plaatsen in parkings aan woningen vermijden
- De leegstaande voorraad parkeerplaatsen van sociale woningen gebruiken
- De compensatieregel herzien

4. TARIFERING VOOR OPENBAAR PARKEREN

De tarieven voor parkeren op straat zijn bijzonder laag voor een hoofdstad, veel lager dan in parkeergarages. Daardoor worden mensen aangemoedigd in de openbare ruimte te parkeren in plaats van elders.

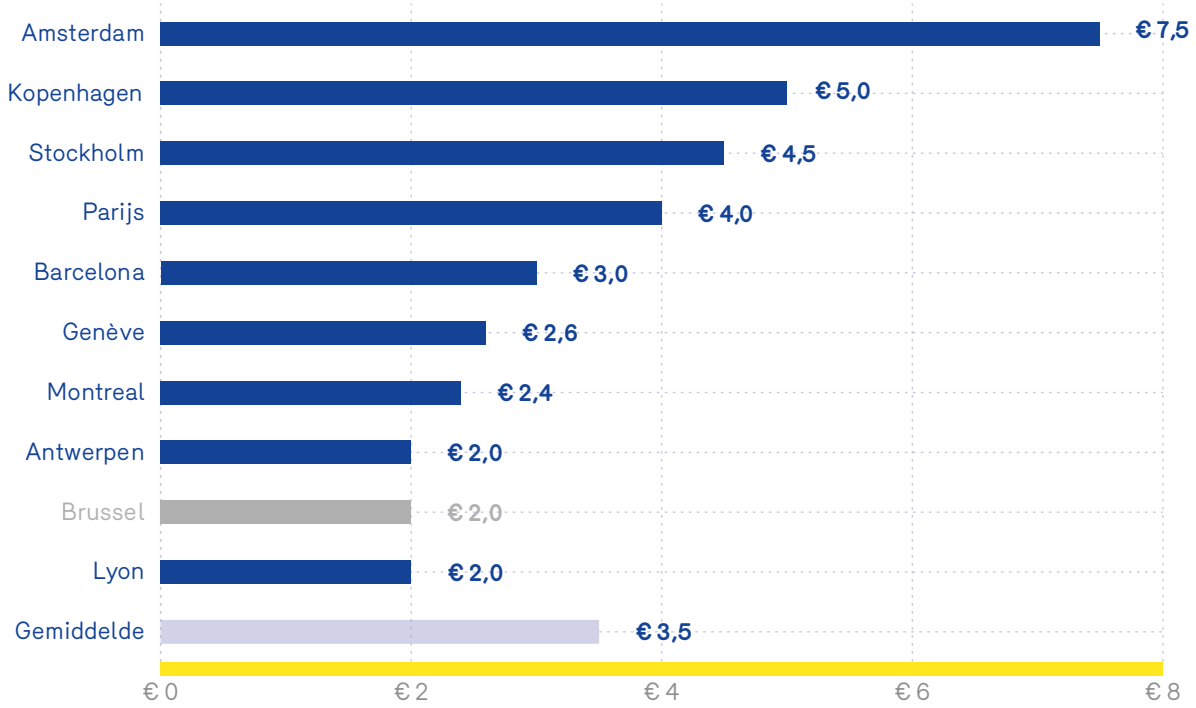
4.1 TARIFERING OP STRAAT PER ZONE

De theoretische tarieven die het Brussels GPBP bepaalt, behoren tot de laagste in het panel.

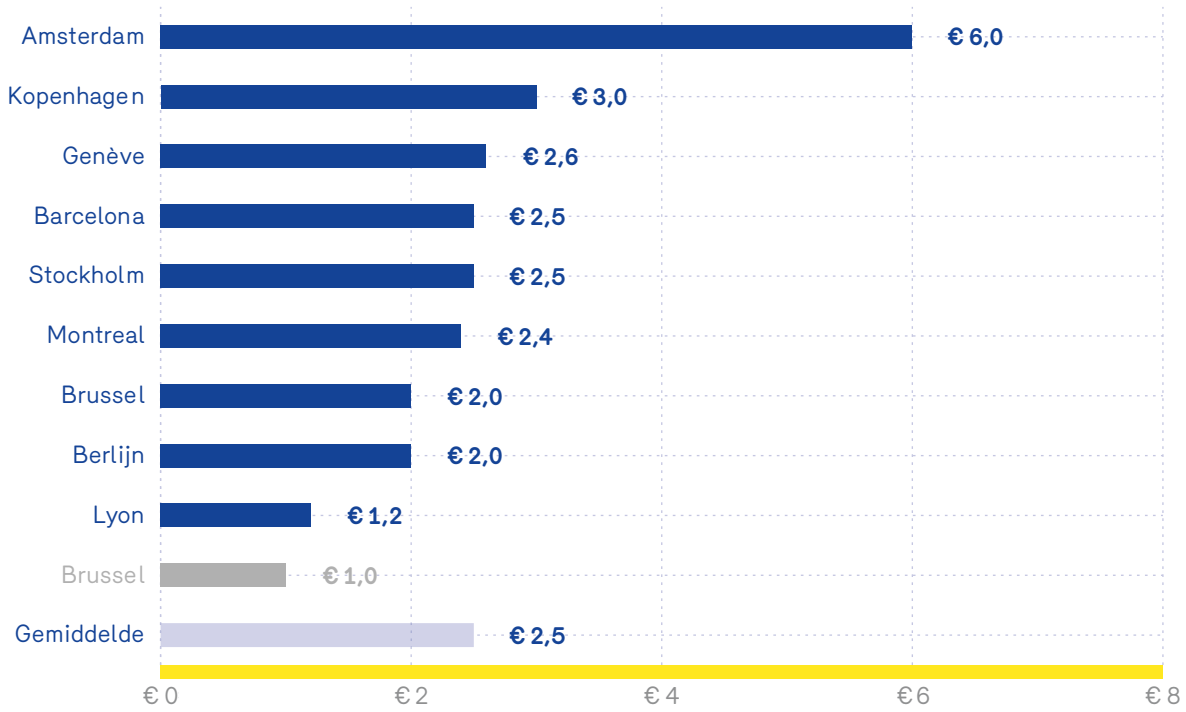
Het zijn alleszins de laagste tarieven van de Europese hoofdsteden, eerder te vergelijken met de tarieven in grote provinciesteden (Antwerpen en Lyon). In het stadscentrum is het vastgelegde tarief maar de helft van het tarief in Parijs en iets meer dan een kwart van het tarief in Amsterdam.

4.2 THEORETISCHE TARIEVEN VOOR ÉÉN UUR PARKEREN OP STRAAT PER PARKEERZONE

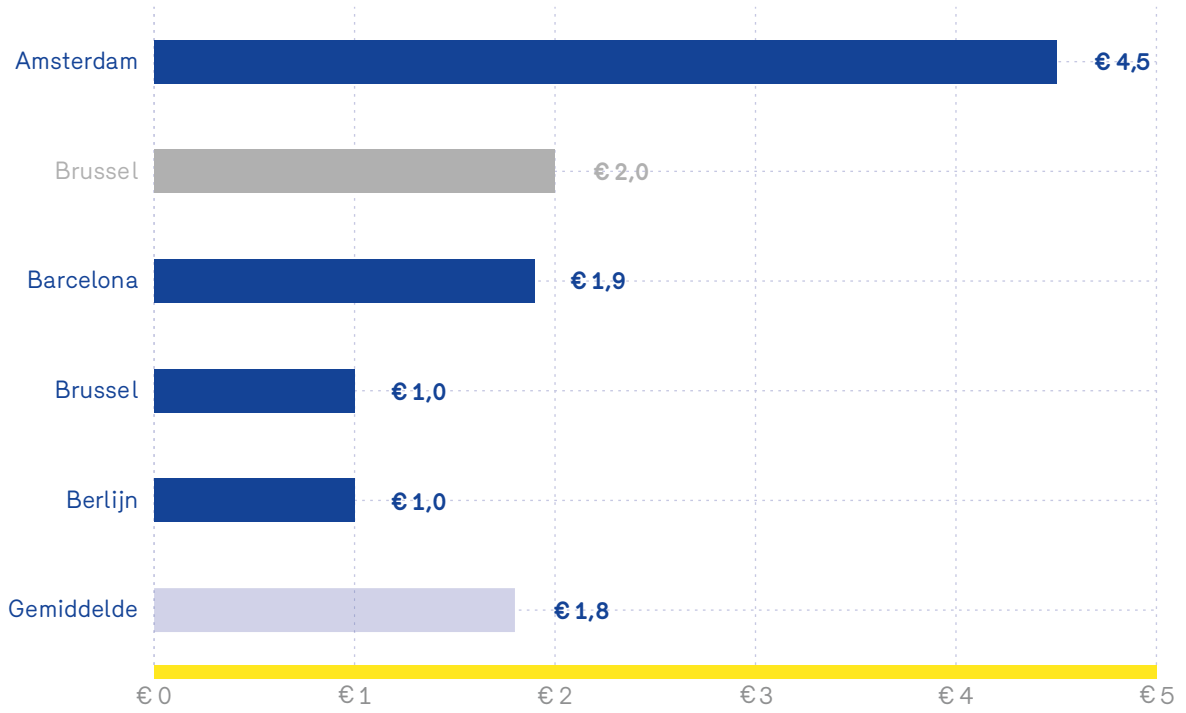
Zone met de grootste rotatie

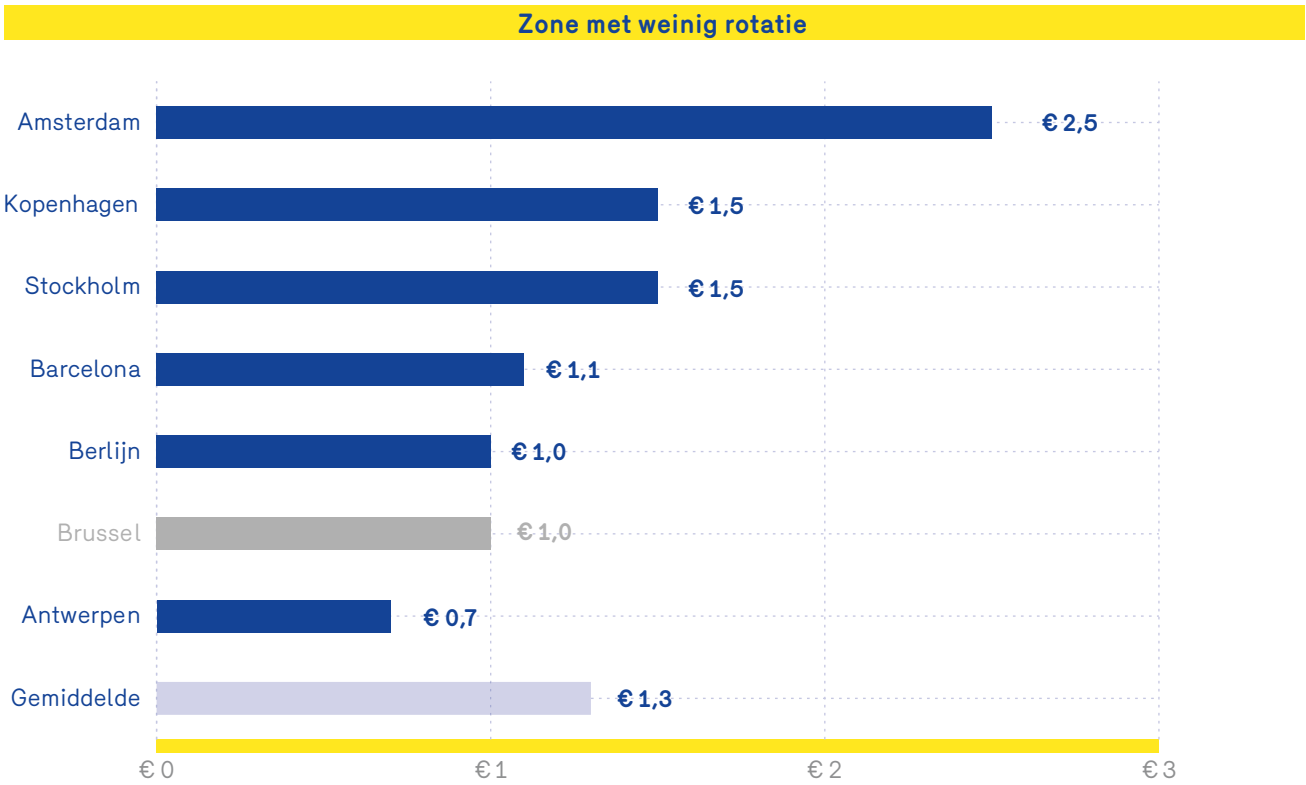


Zone met rotatie



Overgangszone



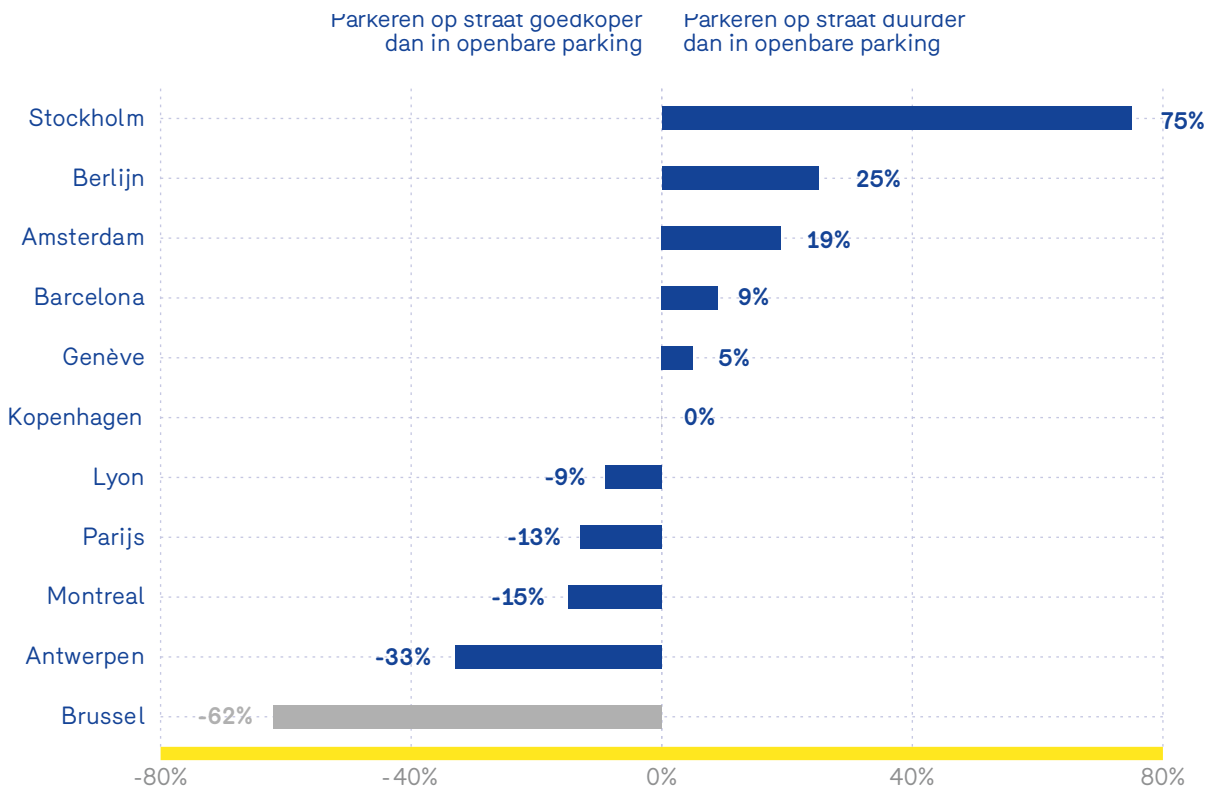


4.3 PRIJSVERSCHIL OP STRAAT EN ELDERS

In het stadscentrum van Brussel is parkeren in een openbare parking 62% duurder dan op straat, meteen het grootste verschil in heel het panel.

De tarieven van openbare parkings zijn globaal gesproken dan ook niet zo aantrekkelijk. Toch zijn de tarieven die worden gehanteerd in parkings die door openbare exploitanten worden beheerd lager dan in parkings in privéhanden.

Prijsverschil tussen parkeren op straat en in een openbare parking voor 1 uur in het stadscentrum



4.2 BEDRAG VAN DE BOETE OF RETRIBUTIE

Wat boetes betreft zit Brussel in het onderste segment van het panel.

De retributie voor het niet betalen van parkeergeld ligt in het BHG tussen 25 en 35 euro, tegenover een gemiddelde van 55 euro in de 11 onderzochte steden.

Merk op dat de prijs van de boete in bijna geen van de onderzochte steden varieert naargelang van de wijk of de parkeersector.

4.3 AANBEVELINGEN

- De tarieven voor parkeren op straat en elders op elkaar afstemmen
- De retributies afkomstig van betaald parkeren herverdelen

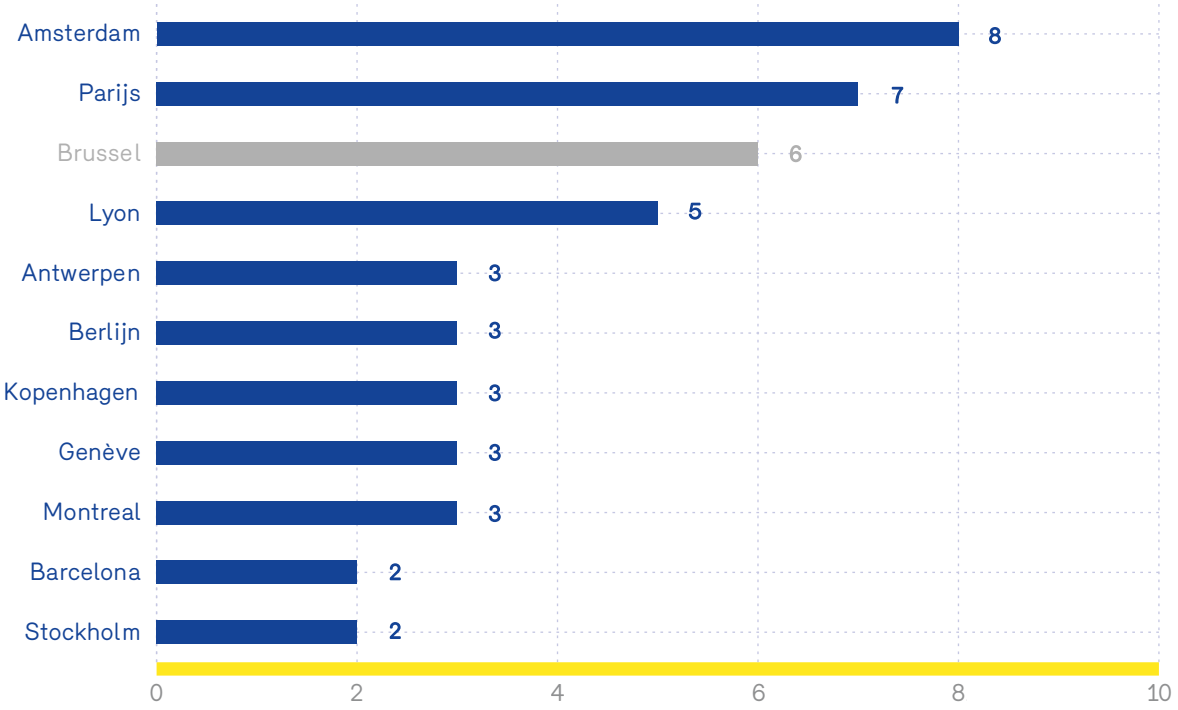
5. PARKEERVERGUNNINGEN

Het aantal vergunningen is groter dan het aantal gereglementeerde plaatsen in het BHG, wat te verklaren is door de lage tarieven en de mechanismen om het aantal vergunningen te beperken, die afhangen van de gemeente

5.1 TYPOLOGIE VAN DE VERGUNNINGEN

Brussel is een van de steden met de grootste verscheidenheid aan soorten vergunningen. Dit "voorbehouden" van plaatsen voor legitiem geacht gebruik is iets wat men veeleer waarneemt wanneer de plaatsen schaars zijn, met een offensief beleid dat plaatsen op straat afschaft, zoals bijvoorbeeld in Parijs het geval is. Overigens wil Amsterdam zijn parkeervergunningenbeleid de komende jaren vereenvoudigen.

Aantal soorten vrijstellingen en vergunningen



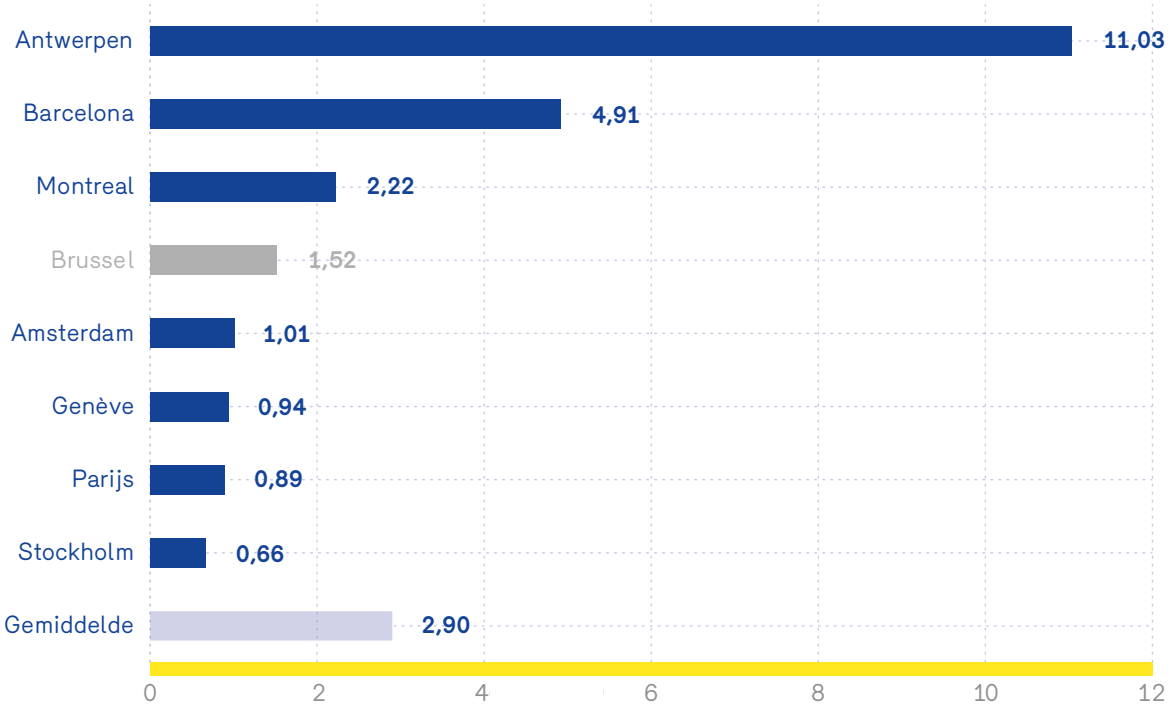
5.2 AANTAL PARKEERVERGUNNINGEN

In Brussel is het aantal verstrekte vergunningen groter dan het aantal gereglementeerde plaatsen. Dit overtal aan vergunningen in verhouding tot het aantal aangeboden plaatsen is gedeeltelijk te verklaren door het aantal verschillende categorieën en doordat het aantal vergunningen dat per huishouden kan worden afgegeven, niet altijd beperkt is.

Brussel behoort echter niet tot de steden die geen beperking hanteren voor het aantal vergunningen dat aan inwoners wordt verstrekt.

Dit hoge cijfer moet ook in verband worden gebracht met het tarief van de vergunningen (zie volgende bladzijde): Brussel behoort tot de steden met de laagste tarieven, net als Antwerpen en Barcelona, die een groot aantal bewonersvergunningen hebben in verhouding tot het aantal gereglementeerde plaatsen.

Aantal vergunningen per gereglementeerde parkeerplaats



Geen gegevens beschikbaar voor Berlijn, Kopenhagen en Lyon

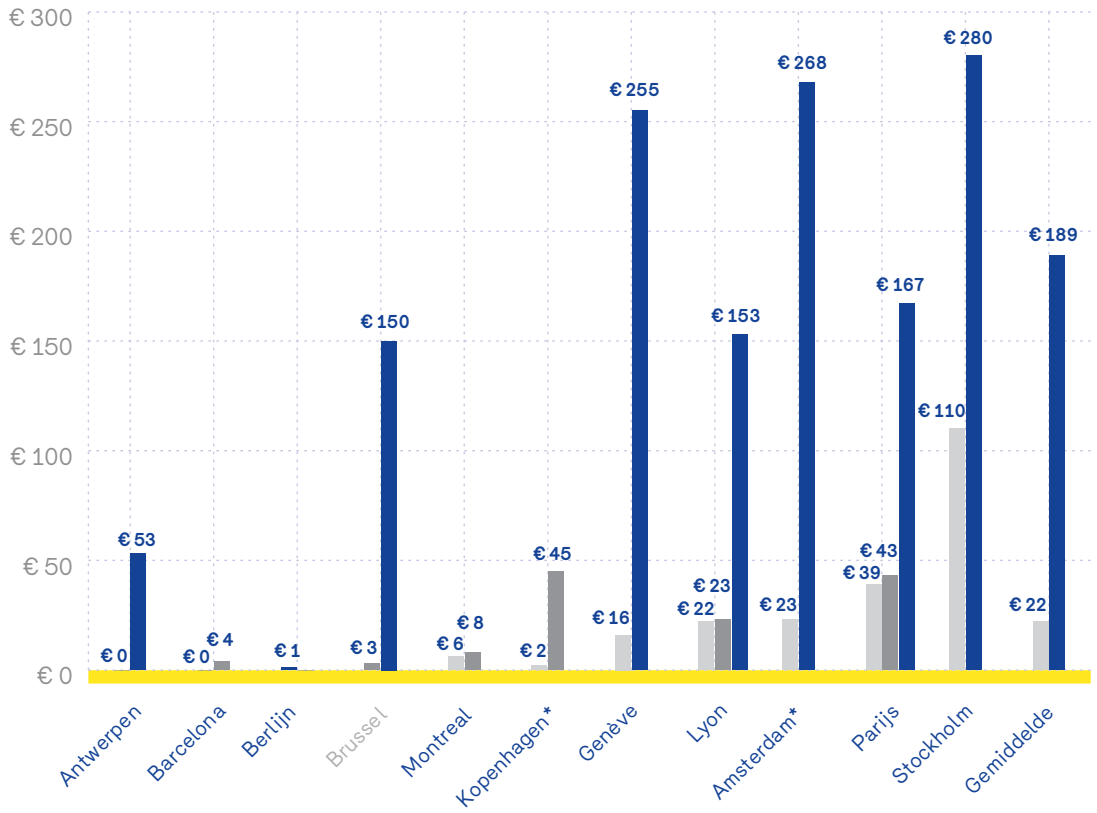
Mechanismen ter beperking van het aantal vergunningen voor bewoners

TYPE BEPERKING	BETROKKEN STEDEN
Max. aantal vergunningen per huishouden	Amsterdam: 1 of 2, afhankelijk van de zone Antwerpen en Lyon: 2 in heel de stad Brussel (2 afhankelijk van de zone)
Max. aantal vergunningen voor een zone	Amsterdam (wachtlijst wanneer het quotum bereikt is)
Bijkomende vergunningen duurder	Brussel (sommige wijken), Lyon en Montreal
Geen beperking	Barcelona, Berlijn, Kopenhagen en Parijs

5.3 PRIJSVERSCHIL TUSSEN BEWONERSVERGUNNINGEN EN ABONNEMENTEN IN OPENBARE PARKINGS

De bewonerstarieven die in Brussel gehanteerd worden, behoren tot de laagste van de bestudeerde steden, zowel op straat als in openbare parkings.

Tarieven voor een maand parkeren in een dichtbevolkte woonwijk (Gemeente Sint-Gillis voor het BHG)



bewonersvergunning voor parkeren op straat: enig tarief indien er meer dan één is

bewonersvergunning voor parkeren op straat: hoogste tarief indien er meer dan één tarief is

abonnement in openbare parking (bewonerstarief indien het bestaat, anders openbaar tarief). Indien geen tarief aangegeven: geen openbare parkings of geen abonnement aangeboden

* sommige parkings gratis voor bewoners die een parkeervergunning hebben

De bewonerstarieven voor parkeren op straat zijn bijzonder laag: slechts een 7de van het gemiddelde tarief voor alle steden. Merk wel op dat dit gemiddelde daalt tot 14 euro wanneer men het extreme geval van Stockholm buiten beschouwing laat.

Het verschil tussen parkeren op straat en parkeren in een parkeergarage varieert van 61% (Stockholm) tot 100% (Antwerpen, waar parkeren op straat gratis is voor bewoners). In Brussel bedraagt het verschil 98%, waarmee de stad behoort tot de steden met de grootste verschillen.

5.4 AANBEVELINGEN

- Het aantal bewonerskaarten per huishouden beperken
- Het tarief voor bewonerskaarten optrekken
- Het vrijstellingenbeleid rationaliseren

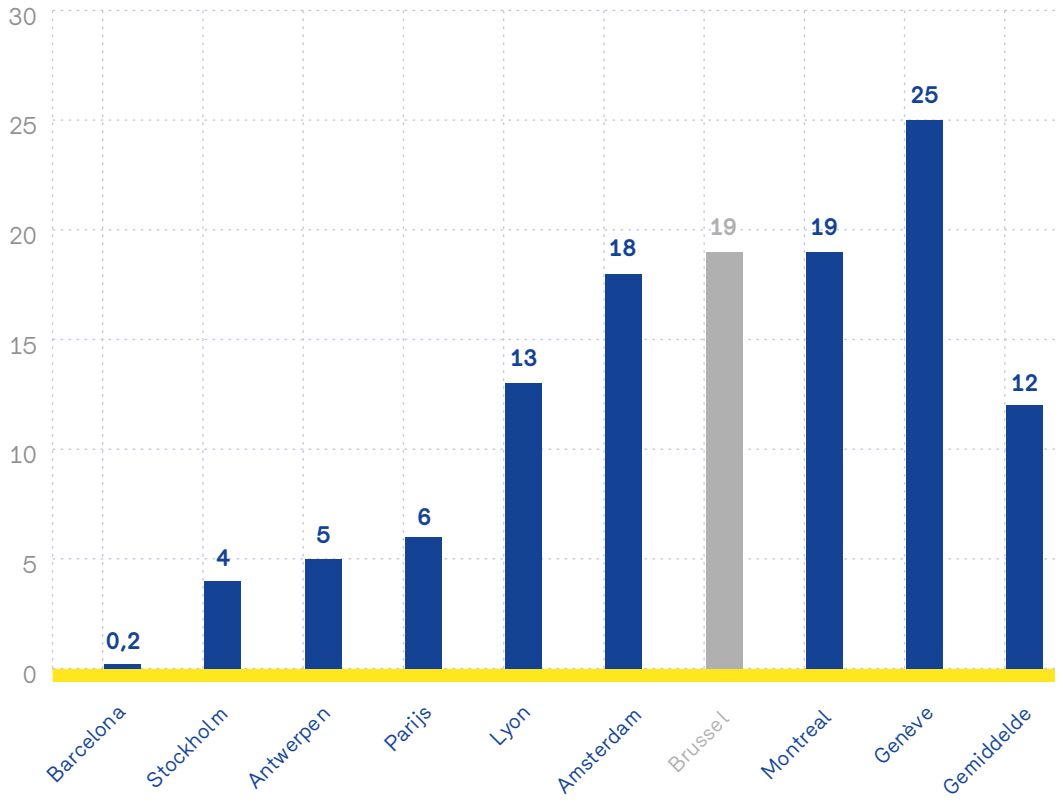
6. PARK AND RIDE

Het hele BHG en de rand errond zijn goed uitgerust qua P+R, maar deze voorzieningen lijken hun rol niet ten volle te spelen: nog altijd rijden veel pendelaars met de auto naar het centrum.

6.1 DICHTHEID QUA P+R-PLAATSEN

Het aantal P+R-plaatsen in Brussel behoort qua dichtheid tot de hoogste in panel Het grondgebied van het BHG telt weliswaar 7 als P+R aangemerkte parkeerterreinen, maar slechts 3 daarvan worden als zodanig beheerd en in het kader van deze benchmark in aanmerking genomen; de andere worden uiteindelijk meer door de bewoners in de omgeving gebruikt.

Aantal P+R-plaatsen voor 1.000 bewoners van de centrumstad



Gegevens niet beschikbaar: Berlijn en Kopenhagen

Methodologie: alle P+R's die centrumsteden bedienen waarvoor gegevens beschikbaar waren, werden meegerekend (er werd rekening gehouden met 3 categorieën: stadscentrum, grootstedelijk gebied en vervoersnet)

BHG: de 4 P+R's op het grondgebied van het BHG die niet als zodanig worden beheerd, tellen niet mee

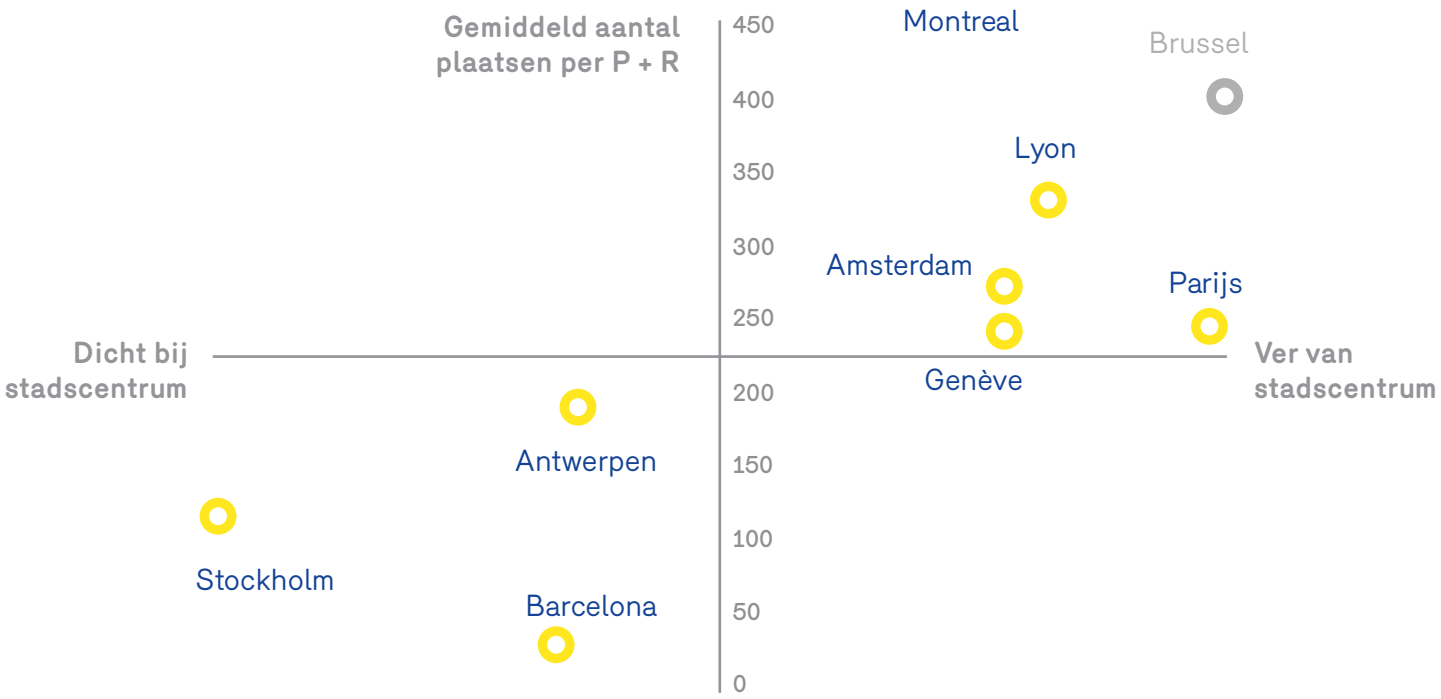
6.2 TYPOLOGIE VAN DE P+R'S

Brussel is een van de steden met de grootste en meest afgelegen P+R's

De grote afstand tot het stadscentrum lijkt coherent omdat pendelaars een groot aandeel vormen; de stromen naar en vanuit de stad vertegenwoordigen 67%* van de verplaatsingen, waarvan 64% met de auto gebeurt. Kijkt men naar het aantal pendelaars dat de auto gebruikt, dan lijken de bestaande P+R's deze vraag niet te kunnen opvangen.

*Op een werkdag en verband houdend met het BHG (2018)

P+R-beleid volgens omvang en afstand tot het stadscentrum



Gegevens niet beschikbaar: Berlijn en Kopenhagen

BHG: de 4 P+R's op het grondgebied van het BHG die niet als P+R worden beheerd, tellen niet mee

6.3 AANBEVELINGEN

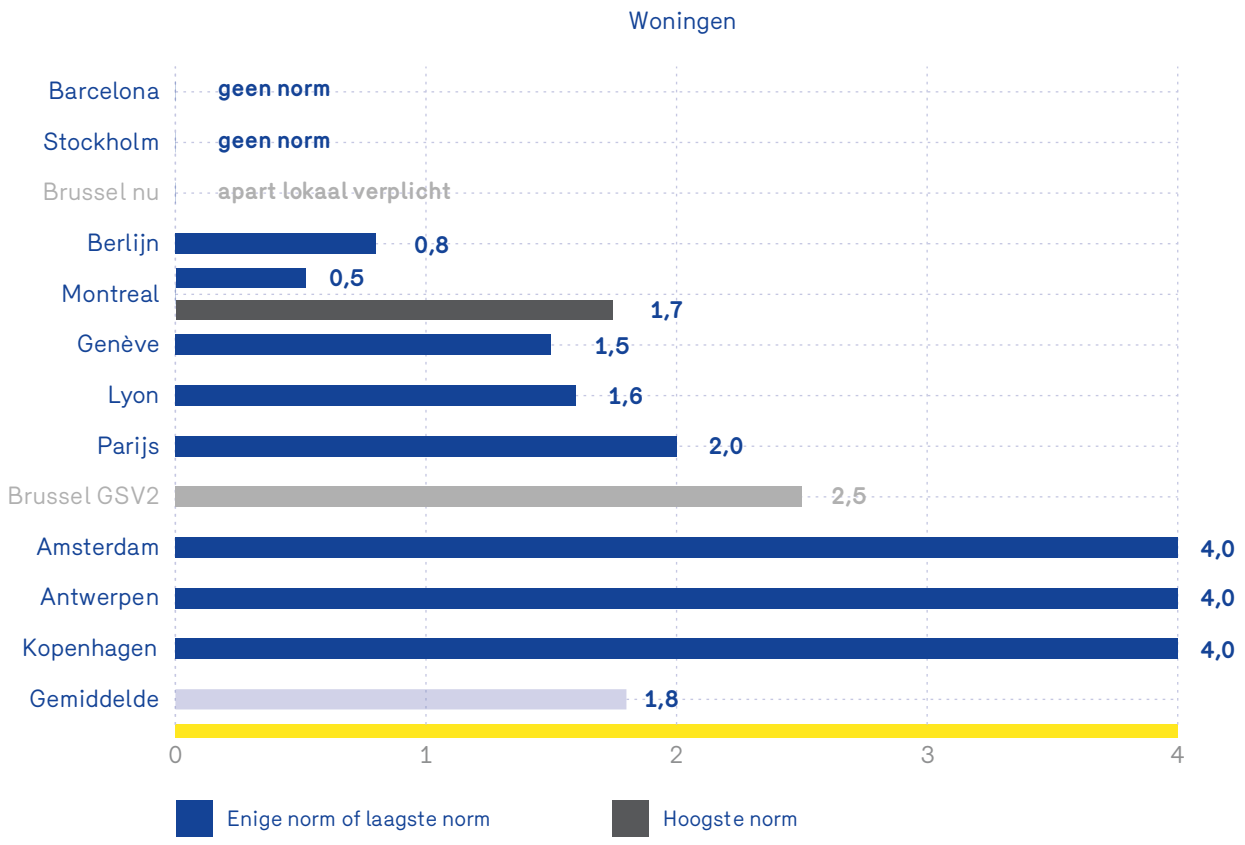
- Een grootstedelijke strategie vastleggen voor de P+R's
- De gebruiksbeperkingen voor de P+R's versterken

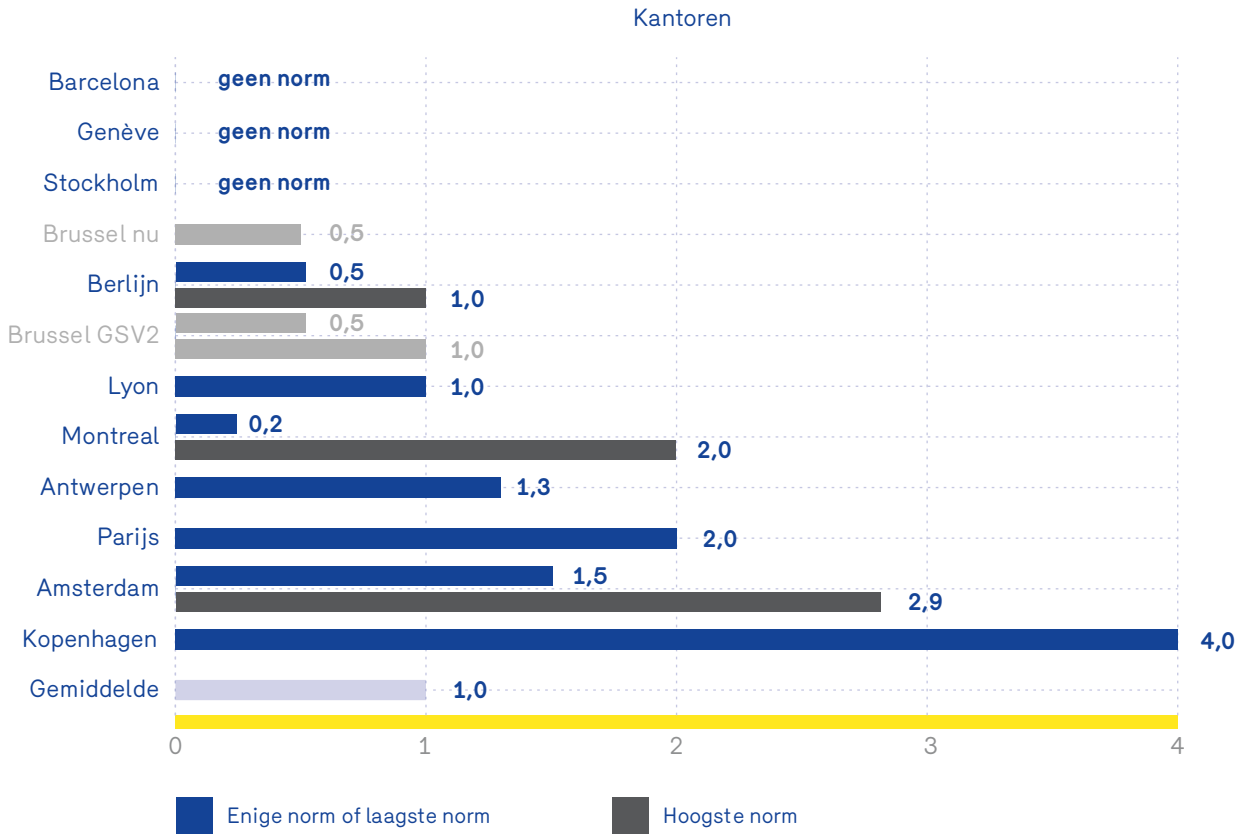
7. FIETSEN PARKEREN

7.1 NORMEN VOOR HET PARKEREN VAN FIETSEN IN NIEUWE GEBOUWEN

Momenteel behoren de normen in Brussel weliswaar tot de laagste in het panel, maar de nieuwe normen die de GSV2 vastlegt zijn ambitieuzer, vooral voor woongebouwen. De normen voor nieuwe kantoren zullen in de lagere middenmoot van de onderzochte steden blijven.

Minimaal aantal parkeerplaatsen voor fietsen in nieuwe gebouwen, in plaatsen/100m² vloeroppervlakte





7.2 AANBEVELINGEN

- Fietsparkeren voorstellen dat aan iedereen aangepast is
- Beveiligd fietsparkeren ontwikkelen in wijken waar niet aan de vraag is voldaan
- Het beheer van het fietsparkeren vereenvoudigen

8. DEELMOBILITEIT

8.1 AUTODELEN

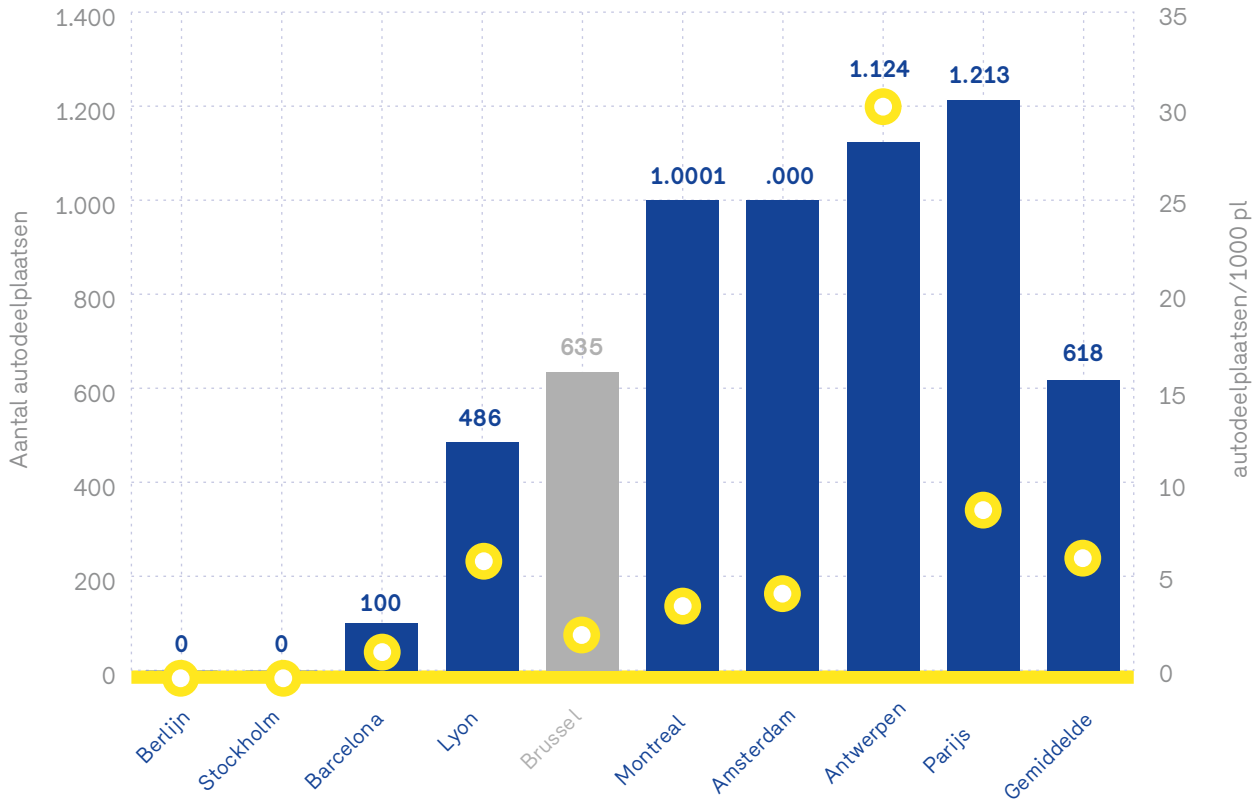
Brussel bevindt zich in het laagste segment van de steden in het panel wat het aantal en de dichtheid van autodeelplaatsen betreft.

De meeste onderzochte steden reserveren een deel van hun parkeeraanbod op straat voor deelauto's. Alleen Berlijn en Stockholm laten het parkeren van deelauto's op straat nog niet toe.

Merk op dat Brussel een voorloper is geweest door in 2003 te beginnen met een "lussysteem", dat intussen behoorlijk ontwikkeld is.

De aanbieder die er van in het begin bij was (Cambio) is tot "rijpheid" gekomen en kreeg voor zijn standplaatsen bereikbaarheidsdoelstellingen opgelegd op het grondgebied. Deze aanbieder zal binnenkort een vrij innovatieve oplossing ontwikkelen met bakfietsen in een lussysteem.

Aantal plaatsen voor autodelen en dichtheid ervan



geen gegevens beschikbaar voor Kopenhagen en Genève

8.2 NIEUWE FREE-FLOATING DEELMOBILITEIT

De recente ontwikkeling van free-floating tweewielers (fietsen, scooters, steps), zonder omkaderingsmaatregelen, heeft in veel steden tot negatieve externe effecten geleid. De meeste bestudeerde steden hebben ervoor gekozen deze markt te reguleren, zoals het geval is in het Brussels Gewest, doorgaans te beginnen met charters voor correct rijgedrag (vanaf 2017 voor Londen). Het systeem is doorgaans hetzelfde: regulering van het aantal aanbieders door het toekennen van een exploitatievergunning en het vastleggen van retributies en sancties.

Het Brussels Gewest is trouwens begonnen met specifieke drop-off zones voor het parkeren van deze voertuigen, naar het voorbeeld van enkele andere wereldsteden zoals Parijs, Tel Aviv of Singapore.

8.3 AANBEVELINGEN

- Billijke spreiding van deelmobiliteit over heel het grondgebied bevorderen
- Carpooling gekoppeld aan de P+R's bevorderen

9. SWOT-ANALYSE

Deze vergelijkende analyse van Brussel met andere steden van vergelijkbare omvang maakt het mogelijk een balans op te maken van de sterke en zwakke punten van het parkeren in het BHG, en de kansen maar ook de bedreigingen aan het licht te brengen die men dient mee te nemen voor de verdere evolutie van het parkeerbeleid.

STERKE PUNTEN

- Sterke stijging van het modale aandeel van de fiets in de afgelopen jaren
- Aanzienlijk dichtheid van P+R-plaatsen voor het bereiken van het stadscentrum
- Metropool met pioniersrol voor autodelen met vaste stations

ZWAKKE PUNTEN

- Parkeertarieven die tot de laagste van het panel behoren (met inbegrip van de forfaitaire retributie), vooral in het hypercentrum
- Verschillen tussen en gebrek aan harmonisatie van de tarieven voor parkeren op straat en elders, in het nadeel van de parkeergarages
- Geringe dichtheid van plaatsen in openbare parkings
- Aantal vergunningen groter dan het aantal gereglementeerde parkeerplaatsen op straat
- Prijzen voor vergunningen behoren tot de laagste in het panel en zijn laag in vergelijking met abonnementen voor parkeergarages
- Weinig P+R's die als zodanig worden beheerd op het grondgebied van het BHG

KANSEN

- Dichtheid van de parkeerplaatsen op straat is een van de hoogste van het panel: mogelijkheid om openbare ruimte terug te winnen
- Potentieel om het privéparkeeraanbod te delen, met name de momenteel zeer talrijke maar onderbezette parkings bij woongebouwen
- Ambitieuzere bouwnormen voor woongebouwen in de GSV2
- Gemiddelde bezetting van de openbare parkings (thans vermoedelijk laag)
- Het bestaan van parking.brussels: instrumenten voor het beheer van parkeren op straat en elders

BEDREIGINGEN

- Beperkte mogelijkheden voor het afschaffen van plaatsen op straat als gevolg van de compensatieregel
- De parkeerplaats vóór een inrit als gewoonte: potentiële terughoudendheid om meer plaatsen op straat af te schaffen en de tarieven te verhogen (privatisering van de openbare ruimte ervaren als een recht)
- Pendelverkeer met auto's nog steeds even groot (bedrijfsauto's, welgestelde gezinnen in de rand rond Brussel, weinig ontradende reglementering in het stadscentrum, P+R niet zo aantrekkelijk, ...)
- Negatieve externe effecten van free-floating mobiliteit

HOOFDSTUK 2:

HERHALING VAN DE GEWESTELIJKE PARKEERDOELSTELLINGEN

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

1. GOODMOVE EN GPBP

In 2014 verbood het GPBP een toename van het aantal parkeerplaatsen op straat. In 2020 gaat het GMP (GoodMove genaamd) verder en wordt de doelstelling het aanbod op straat terug te brengen tot maximaal 200.000 plaatsen tegen 2030 (tegenover 265.000 nu), met minder dan 35.000 ongereglementeerde plaatsen.

In ruil daarvoor wil het GMP het aantal bewonersparkeerplaatsen buiten de straat met ten minste 20.000 optrekken, in 2025 een bezettingsgraad van 65% bereiken en 80% in 2030.

Tegelijk zal het aantal plaatsen in beveiligde fietsenstallingen bij stations en metro- en premetrostations toenemen, met een streefcijfer van 25.000 plaatsen in 2025 en 50.000 in 2030. Deze toename gaat gepaard met het plaatsen van aanleunbeugels op straat (ten minste bij elk kruispunt en met een maximale lineaire tussenafstand van 150-200 m).

Het GMP bevat eveneens een aantal niet becijferde doelstellingen die de voornaamste aandachtspunten voor het gewestelijk parkeerbeleid van de komende jaren omkaderen (zie kader)

Om ervoor te zorgen dat al deze acties in harmonie en in overeenstemming met de algemene doelstellingen van het Brussels Gewest worden uitgevoerd, bevestigt het GMP ten slotte de rol van parking.brussels als de integrator van de parkeerdiensten.

Doelstellingen van het GMP

- De bestaande privéparkings buiten de straat benutten en delen, onder meer via het instrument van het BLWKE;
- Anticiperen om nog aan te leggen parkings buiten de straat beter af te stemmen op de parkeerdoelstellingen (parkeerplaatsen delen, fietsparkeren), door te werken aan de stedenbouwkundige normen (evolutie van de GSV);
- De P+R's aantrekkelijker maken op het vlak van aanbod, beheer, tarieven en voorgestelde diensten;
- Parkeren op straat verder afbouwen (door het telkens af te stemmen op de betreffende wijk), en daartoe de thans verplichte compensatieregels opnieuw evalueren;
- Het tariefbeleid op straat versterken en aanpassen zodat het bijdraagt tot twee doelstellingen: het aantal ongereglementeerde plaatsen verminderen en het parkeren verschuiven naar de parkings buiten de straat;
- Het parkeerkaartenstelsel herzien om de mogelijkheden voor vrijstelling van de parkeervoorschriften te rationaliseren;
- De uitrol van fietsparkeerplaatsen versnellen, zowel op straat als elders, in de wijken en rond de multimodale knooppunten;
- Het parkeren ontwikkelen als een dienst, met integratie van "Parking as a Service" in de MaaS-toepassingen tegen 2025;
- De omkadering en de uitrol van parkeergelegenheid voor deelmobiliteit versnellen, zowel in vaste standplaatsen als free floating, en zowel voor auto's als voor micromobiliteit.

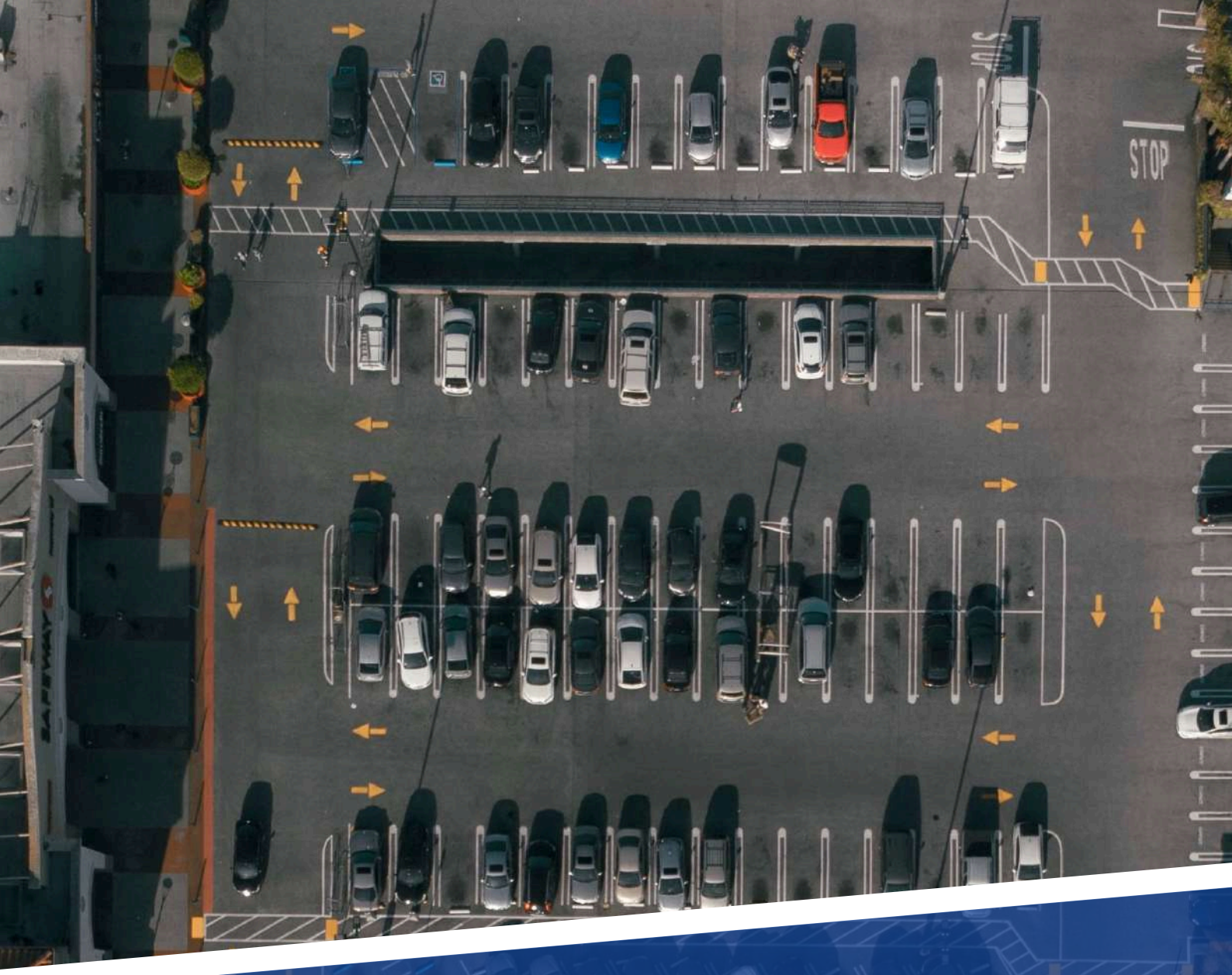
2. ALGEMENE BELEIDSVERKLARING VAN HET BHG

Naast bovengenoemde plannen heeft de Gewestregering zich in haar algemene beleidsverklaring verbonden tot een aantal acties met betrekking tot parkeren, die hier worden samengevat.

Het hoofddoel is het ruimtebeslag van parkeren op straat (d.w.z. in de openbare ruimte) verkleinen door de parkeergelegenheid te verplaatsen naar buiten de straat. Plaatsen in (openbare of particuliere) parkings buiten de straat laten delen is een van de acties die daartoe als hefboom zullen worden ingezet. Prioritair voor de Regering is bevorderen dat parkeerplaatsen bij kantoren, handelsruimten, woongebouwen en scholen ook voor andere gebruikers beschikbaar worden.

Dit is evenwel niet de enige ambitie met betrekking tot parkeren. Ook de parkeerbehoeften van andere vormen van mobiliteit worden genoemd, zoals autodelen nu dit over heel het gewestelijk grondgebied wordt ontwikkeld, en fietsen, via een investeringsplan voor fietsinfrastructuur.

Ten slotte zal ook de gewenste steun voor een open-databeleid bijdragen tot een beter parkeerbeheer.



HOOFDSTUK 3:

AANBEVELINGEN EN ACTIEPISTES

parking.brussels
agence du stationnement | parkeeragentschap

Dit hoofdstuk is opgebouwd rond 6 thema's, die de doelstellingen van het GMP met betrekking tot parkeren overnemen. De aanbevelingen waaruit ze bestaan, worden voorgesteld naar aanleiding van de vergelijkende studie van de verschillende steden in de benchmark en van de diepgaande thematische analyses die respectievelijk in fase 1 en 2 van deze studie zijn verricht.

1. Gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen buiten de straat

De aanbevelingen binnen dit thema slaan op het delen van parkeerplaatsen buiten de straat door verschillende soorten gebruik (handelszaken, kantoren, woningen...) en/of gebruikers (automobilisten, fietsers...), zowel met betrekking tot bestaande parkings als tot parkings in aanbouw.

2. Regulering van het parkeren op straat en afstemming van de tarieven op die voor parkeren buiten de straat

Dit thema omvat de aanbevelingen over de doelstellingen inzake het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, de regelgeving omtrent het compenseren van afgeschafte plaatsen, het harmoniseren van de tarieven voor parkeren op straat en elders, en de parkeerretributies.

3. Stelsel van de parkeerkaarten

Onderstaande aanbevelingen zijn ontwikkeld met betrekking tot het aantal afgeleverde parkeerkaarten, de voorwaarden voor de aflevering ervan en de tarieven.

4. Ontwikkeling van P+R's

Dit thema omvat aanbevelingen met betrekking tot park-and-ridefaciliteiten en slaat zowel op auto's als op fietsen.

5. Uitrol van het fietsparkeren

De specifieke aanbevelingen voor fietsen slaan meer specifiek op de gediversifieerde parkeernoden, op het aanbod buiten de straat in woonwijken en op het vereiste beheer om deze acties tot een goed einde te brengen.

6. Omkadering van het parkeren voor deelmobiliteit

Een laatste aanbeveling wordt ten slotte geformuleerd inzake deelmobiliteit en de rol daarvan bij de billijke toegankelijkheid tot het grondgebied.

1. GEDEELD GEBRUIK VAN DE PARKEERPLAATSEN BUITEN DE STRAAT

1.1 HET BWLKE-BELEID VERSTERKEN EN MONITOREN

Het BWLKE is iets specifieks voor Brussel; weinig steden hebben een dergelijk instrument ingevoerd om het parkeren te regelen ten behoeve van bestaande kantoren buiten de straat. Door te trachten de voorraad parkeerplaatsen buiten de straat te optimaliseren en een modale verschuiving bij werknemers aan te moedigen, is het BLWKE een instrument waarmee men het bestaande aanbod beter kan delen, zodat parkeergelegenheid buiten de straat beschikbaar wordt voor gebruikers die tot dusver de voorkeur gaven aan het aanbod op straat.

Uit de thematische analyse van de verbanden tussen economie en parkeren bleek dat de resultaten van het BWLKE niet honderd procent overtuigen sinds het in 2014 van kracht werd: de te betalen milieubelasting bij overschrijding van het toegelaten maximaal aantal plaatsen is nog te laag om aan te zetten tot het delen of afschaffen van de extra plaatsen. Aangezien dit bedrag de komende jaren echter naar verwachting zal stijgen, mag een verbetering van de resultaten worden verwacht. Hoe dan ook **zullen meer menselijke middelen nodig zijn om de ondernemingen te begeleiden** naar oplossingen waarbij beschikbare plaatsen gedeeld worden, terwijl de milieubelasting hen almaar sterker in die richting zal duwen.

Bovendien zal het noodzakelijk zijn **de effecten van het BWLKE te monitoren om na te gaan of er geen sprake is van een indirect effect op de vestigingskeuze van bedrijven.** Uit actuele studies blijkt dat parkeren slechts één van de factoren is die een onderneming ertoe brengen een bepaalde wijk te verkiezen boven een andere. Momenteel kan het parkeerreguleringsbeleid op zich moeilijk beschouwd worden als verantwoordelijk voor het verhuizen van kantoren van het centrum naar de rand, maar dat zou kunnen veranderen als de milieubelasting steeds verder zou oplopen.

1.2 HET KOPPELEN VAN DE PLAATSEN IN PARKINGS AAN WONINGEN VERMIJDEN

Veel appartementen en andere soorten woningen worden verhuurd of verkocht met een bijbehorende garageruimte. Hoewel dat wordt gezien als een voordeel voor veel toekomstige bewoners van de woning, kan het een averechts effect hebben op huishoudens met lagere inkomens. Kansarme huishoudens hebben immers vaak minder gemotoriseerde voertuigen en betalen in verhouding tot hun gemiddeld maandbudget al een hoger mobiliteitsbudget dan de rest van de bevolking. Een garage die bij hun appartement hoort, houdt een hogere prijs voor de woning in, ook al hebben zij niet noodzakelijk baat bij deze extra ruimte (of zoals men in het Engels zegt: paying for a dessert that you won't eat). Dit verschijnsel is vermeld in meerdere studies, die opgesomd en geanalyseerd worden in de themafiche over het verband tussen parkeren en kansarme groepen, die is verwezenlijkt voor fase 2 van deze studie.

Huisvesting en parkeren van elkaar loskoppelen bij woningen voor de kansarmste huishoudens is een mogelijke oplossing om hun mobiliteitsbudget te helpen verminderen. Dit loskoppelingsbeleid (dat ook wordt toegepast op andere gebieden, zoals energie) noemt men "Unbundling". Een ander effect ervan is het aanmoedigen van de modale verschuiving naar andere mobiliteitsvormen dan de auto.

Het Brussels Gewest beschikt over weinig hefbomen om de woningmarkt in het bestaande woningbestand te reguleren. Wel kan het ingrijpen op het vlak van sociale woningen, en in het bijzonder de bouw ervan.

De GSV II bepaalt reeds dat gebouwen die door een openbare vastgoedbeheerder worden gebouwd in het kader van het sociale woningaanbod, een lager aantal parkeerplaatsen mogen hebben dan de norm nieuwbouw. Het verlagen van de minimale parkeernormen voor sociale woningen is een keuze die meerdere steden maken (zie kader hieronder).

Voorbeeld van uitvoering in de Amerikaanse steden

De gemeente **San Francisco** heeft bepaald dat de woningprijs in gebouwen met 10 woningen of meer niet meer mag worden bepaald door de prijs van de privéparking. Nog recenter heeft de gemeente de minimumeisen voor privéparkeergelegenheid in de hele stad afgeschaft.

Ook andere Amerikaanse steden hebben een verlaging van de minimale parkeernormen voor matig geprijsde woningen ingevoerd (**New-York, Los Angeles, San Diego**) of de normen zelfs afgevoerd (**Seattle**, 2018).

1.3 DE LEEGSTAANDE VOORRAAD PARKEERPLAATSEN VAN SOCIALE WONINGEN GEBRUIKEN

3.000 parkeerplaatsen die bij sociale woningen horen zouden niet gebruikt worden, wat neerkomt op ongeveer 1/3 van het totaal[2]. Deze ongebruikte privéparkings zouden kunnen worden gedeeld zodat omwonenden er kunnen parkeren of voor het parkeren van fietsen. Er bestaan platforms om **het verhuren van vrije parkeerplaatsen in parkeergarages van sociale verhuurders te vergemakkelijken**, zoals YesPark, dat met name wordt gebruikt in Seine-Saint-Denis (regio Parijs) en in andere Franse regio's. In België is de aanbieder BePark eveneens sinds 2011 actief om privéparkings open te stellen voor externe gebruikers. Het gebruik van een vrije plaats is ook interessant voor de bewoners van deze woningen, aangezien een gebruikte plaats minder snel zal verloederen en ook als veiliger wordt ervaren.

De fiets wordt nog steeds weinig gebruikt door kansarme groepen, meer bepaald omdat zij minder gemakkelijk toegang hebben tot een veilige parkeerplek. Deze lege plaatsen zouden kunnen worden **omgevormd tot fietsparkeerplaatsen.**

Parking.brussels zou aan deze aanbeveling kunnen meewerken via:

- inventarisatie van de bestaande parkings van sociale woningen op het Brussels grondgebied, in partnerschap met de verhuurders van sociale woningen;
- dialoog met de particuliere aanbieders (om hen aan te moedigen deze parkings op te nemen in hun commercieel aanbod) en de sociale verhuurders (om hen bij de procedure te helpen);
- follow-up van de bezettingsgraad van deze parkings;
- communicatie van dit nieuwe soort aanbod op gewestelijk niveau, bijvoorbeeld door de gelokaliseerde gegevens toe te voegen aan de website van het Parkeerobservatorium.

2 https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/plus-de-3-000-places-de-parking-non-utilisees-dans-les-logements-sociaux-5dd6f7579978e272f91413b6

2. REGULERING VAN HET PARKEREN OP STRAAT EN AFSTEMMING VAN DE TARIEVEN OP DIE VOOR PARKEREN BUITEN DE STRAAT

2.1 DE COMPENSATIEREGEL HERZIEN

Het Brussels compensatiebeleid is niet alleen vrij uniek, het botst de jongste jaren ook op tal van moeilijkheden op het terrein en het afschaffen van parkeergelegenheid op straat is niet altijd gepaard gegaan met compensatie daarbuiten. Feedback uit Genève en Lyon bevestigt hoe moeilijk het is concreet een systematisch compensatiebeleid toe te passen in een stedelijke context (het gaat dan meer bepaald om beschikbaar onroerend goed en budgettaire middelen). Deze feedback wordt in detail uitgewerkt in de themafiche over het compensatiebeleid, die voor fase 2 van deze studie is opgesteld. De logica achter de compensatie lijkt op het eerste gezicht weliswaar misschien eenvoudig, maar het valt niet mee een afgeschaft aanbod op straat elders weer in het leven te roepen. Dit botst namelijk met verschillende logica's en beleidsmaatregelen inzake mobiliteit, waaronder een betere manier om de openbare ruimte te delen. Een systematisch compensatiebeleid blijkt dan ook niet zo geschikt voor de vele stedelijke contexten en het is moeilijk toepasbaar.

Fase 2 van de opdracht heeft een aantal interessante mogelijkheden aan het licht gebracht om de Brusselse compensatieregels de komende jaren sterker of minder sterk te laten evolueren om ertoe te komen dat men minder parkeert op straat, zoals gewenst in het GMP:

- **Versoepeling van de voorwaarden voor het toepassen van de compensatieverplichting** (bijvoorbeeld alleen compenseren vanaf een zeker aantal afgeschafte plaatsen op straat), maar dit zou bijzondere aandacht vergen om drempeleffecten te voorkomen: stel dat men ervan zou uitgaan dat compensatie niet nodig is tot en met 100 afgeschafte plaatsen op straat, dan zou een project waarbij 101 parkeerplaatsen worden afgeschaft op een totaal andere wijze worden behandeld, ook al is er geen rechtvaardiging voor.
- **Compensatie ten gunste van andere vervoerswijzen** (zoals het geval is in Zürich, zie kader hieronder), met name actieve vervoerswijzen zoals te voet gaan of fietsen.
- **Toepassing van algemene regels per geval, bv. op het niveau van de Brusselse autoluwe buurten.** Op die manier kunnen de drempels en normen worden afgestemd op de plaatselijke context: sociaal-demografische vooruitzichten, verwachte evolutie van de vraag, percentage openbare ruimte, bestaande dichtheid van het aanbod voor fietsparkeren, enz.

Uit de studie die in fase 2 over de verschillende soorten compensaties is verricht, is gebleken dat het in de meeste gevallen de gemeenschap is die de compensaties moet financieren en de parkings moet exploiteren, hoewel van particuliere projectontwikkelaars een financiële bijdrage kan worden gevraagd. Onderhandelingen worden dan gevoerd door de overheid.

Het compensatiebeleid is er thans almaar meer op gericht de bestaande voorzieningen binnen een klein gebied rond de afgeschafte parkeerplaatsen te optimaliseren in plaats van nieuw aanbod te creëren. Zoals reeds in hoofdstuk 4.1 is uiteengezet, gaat het er dus veeleer om de bestaande plaatsen op een betere manier te kunnen delen.

Bij het afschaffen van parkeerplaatsen op straat en alvorens aan nieuw aanbod te denken, kan men dus best **een gedetailleerde analyse maken van het globale beschikbare aanbod in de wijk**: openbaar aanbod op straat en daarbuiten, beschikbare plaatsen in privéparkings voor zowel kantoren als woongebouwen, hotelparkings...

Voorbeeld van uitvoering in Genève en Zürich

De compensatieregel van de **stad Genève** wordt in twee richtingen toegepast om het "referentieaanbod" te behouden: afschaffing van parkeerplaatsen op straat wanneer er plaatsen in parkeergarages bij komen, nieuwe plaatsen in parkings wanneer plaatsen op straat worden afgeschaft.

Deze strikte compensatieregel werd in 2019 versoepeld omdat hij de haalbaarheid van een aantal belangrijke mobiliteitsprojecten (zoals het voornemen om tot 4.000 parkeerplaatsen op straat te schrappen) in de weg stond.

Sinds 1996 heeft de **stad Zürich** een compensatiestelsel ten gunste van ruimtebesparende vervoerswijzen ingevoerd (concept ruimtelijke rechtvaardigheid). In het stadscentrum moet het totaal aantal plaatsen voor bezoekers en klanten stabiel blijven, maar dat aanbod kan verschuiven van parkeergelegenheid op straat naar parkeergarages, met name gedeelde wijkparkings. Zo komt er meer ruimte voor voetgangers in de straten waar dat het meest nodig is. Sinds kort wordt ter discussie gesteld of het wel verplicht is het aantal parkeerplaatsen in het gehele stadscentrum constant te houden.

2.2 DE TARIEVEN VOOR PARKEREN OP STRAAT EN ELDERS OP ELKAAR AFSTEMMEN

In heel het Brussels Gewest en met uitzondering van de openbare parkings die worden beheerd door openbare (gemeentelijke of gewestelijke) exploitanten, liggen de tarieven op straat aanzienlijk lager dan de tarieven daarbuiten.

Dat leidt ertoe dat er veel meer geparkeerd wordt in de openbare ruimte dan in parkeergarages, ook al zijn laatstgenoemde speciaal voor het parkeren van auto's aangelegd.

Uit de benchmark-oefening is bovendien gebleken dat tal van andere steden besloten hadden op straat hogere tarieven in te voeren dan degene die momenteel in Brussel gelden, met name voor de zones met de grootste rotatie. Het zou dus mogelijk zijn **het tarief op straat te verhogen, afhankelijk van de tariefzone**: met veel rotatie, met rotatie, overgangszone, met weinig rotatie. De hier voorgestelde aanbeveling spitst zich in het bijzonder toe op zones met rotatie en veel rotatie.

Zoals wij in het eerste hoofdstuk van dit rapport benadrukten, leunen de huidige tarieven meer aan bij de tarieven die in grote provinciesteden worden gehanteerd en dan bij de tarieven in andere Europese hoofdsteden. Van de gehele benchmark die in fase 1 is verricht en zonder rekening te houden met de extreemste gevallen die te ver van de Brusselse context staan, kunnen we het voorbeeld van Barcelona meenemen (dat ook dicht bij het geval Berlijn ligt):

Prijs van het eerste uur op straat (theoretische regel)

- Zone met veel rotatie: 3 euro/uur (BHG: 2 euro/uur)
- Zone met rotatie: 2,5 euro/uur (BHG: 1 euro/uur)

Voor deze zones, die hoofdzakelijk te vinden zijn in winkelbuurten, is tijdens fase 2 en op basis van talrijke studies aangetoond dat een verhoging van het parkeertarief geen nadeel inhield voor de economische gezondheid van de handelszaken, waar het aandeel van voetgangers en fietsers een stuk groter was dan het aanvankelijk geraamde.

Bovendien is de forfaitaire retributie die Brussel hanteert aan de lage kant in vergelijking met de andere in fase 1 bestudeerde steden: het gemiddelde voor alle steden bedraagt 55 euro, terwijl de retributie in het BHG kan variëren van 25 tot 35 euro. Om parkeermisbruik te ontmoedigen, is **een verhoging van de forfaitaire retributie** dan ook een mogelijkheid. Van de steden die werden bestudeerd, hebben alleen Parijs en Lyon een retributie die varieert naar gelang van de tariefzone. De waargenomen tendens gaat eerder in de richting van één enkele retributie voor alle betalende zones.

Het gaat er ook om een **nieuw evenwicht te vinden tussen de tarieven op straat en die in parkings, om deze laatste concurrentiëler** en aantrekkelijker te maken in vergelijking met de straat. De steden die een dergelijke tarifering hebben ingevoerd (Amsterdam, Barcelona, Berlijn en Genève) rekenen in parkeergarages 0,5 euro per uur minder dan voor parkeren op straat (het verschil varieert van 1,2 euro per uur in Amsterdam tot 0,12 euro per uur in Genève). In Brussel zijn parkeergarages gemiddeld 0,6 euro per uur duurder dan parkeren op straat. Een verhoging van de tarieven op straat in zones met rotatie en veel rotatie zou deze tendens gedeeltelijk kunnen ombuigen, maar er moet ook worden onderhandeld met de privé-exploitanten van openbare parkings (verlaging van de tarieven, bewonersabonnementen).

Het uitwerken van een besluit over openbare parkings, waaraan thans gewerkt wordt, is een geschikt middel om deze omkering te bewerkstelligen en parkeren op straat duurder te kunnen maken dan daarbuiten. Een communicatiecampagne om mensen te informeren/aan te moedigen om in een parkeergarage te parkeren zou eveneens noodzakelijk zijn om de praktijken doen evolueren. De in fase 1 verrichte benchmark kon evenwel geen gelijkaardige regelgevende tekst vinden in steden waar parkeren buiten de straat voordeliger is. Evenmin werd er beleid waargenomen dat een globale strategie invoert om de tarifering op straat en daarbuiten te harmoniseren en een nieuw evenwicht te brengen tussen beide.

2.3 DE RETRIBUTIES AFKOMSTIG VAN BETAALD PARKEREN HERVERDELEN

In het BHG mogen de gemeenten vrij beslissen hoe zij de opbrengst van parkeerretributies gebruiken. Het BHG en Parking.brussels zouden op een aanmoedigende maar niet dwingende manier kunnen voorstellen **een deel van dat geld te herbestemmen via een burgerbudget** of door te communiceren over de herkomst van de middelen voor mobiliteitsprojecten.

Voorbeeld van uitvoering in Amerikaanse steden

Meerdere Amerikaanse steden hebben Parking Benefit Districts ingevoerd (**Austin, Houston, Pasadena, San Diego of Washington**). Bedoeling daarvan is de inkomsten uit het parkeren op straat plaatselijk te herverdelen. Deze inkomsten worden vaak toegewezen aan budgetten voor mobiliteit of stedenbouw, met name om verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer te bevorderen.

3. STELSEL VAN DE PARKEERKAARTEN

3.1 HET AANTAL BEWONERSKAARTEN PER HUISHOUDEN BEPERKEN

In het BHG zijn het momenteel de gemeenteraden die beslissen hoeveel bewonersparkeerkaarten er per huishouden mogen zijn. Het GPBP adviseert maximaal twee kaarten per huishouden, maar gemeenteraden mogen meer kaarten toestaan, gewoon door bij het opstellen van hun GPAP de redenen daarvoor op te geven. Momenteel beperken slechts 7 gemeenten het aantal kaarten tot 2 per huishouden: Oudergem, Evere, Ganshoren, Elsene, Jette, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde.

Zoals uit het eerste hoofdstuk van dit document blijkt, is de verhouding tussen het aantal bewonerskaarten en het aantal gereglementeerde plaatsen groter dan 1: er zijn dus meer mogelijke vrijstellingen dan plaatsen waarop deze vrijstellingen kunnen worden toegepast. Meerdere van de in fase 1 bestudeerde steden hebben eveneens een beperking van het maximaal aantal kaarten per huishouden ingevoerd: 1 of 2 naar gelang van het district in Amsterdam (zie kader hieronder), 2 in Antwerpen, 1 in Berlijn, enz.

Wij stellen voor in alle gemeenten **het aantal parkeerkaarten officieel te beperken tot 2 per huishouden**. Een derde parkeerkaart aanvragen zou in uitzonderlijke gevallen mogelijk zijn.

De gemeente Koekelberg is bijvoorbeeld de enige gemeente die momenteel een systeem heeft voor het selecteren van huishoudens die een derde parkeerkaart aanvragen (op basis van het aantal personen in het huishouden).

Daarnaast zouden **huishoudens met een eigen garage bij hun woning** (garage die als zodanig wordt gebruikt, het tegendeel zou moeten worden bewezen) **slechts één parkeerkaart kunnen aanvragen.**

Voorbeeld van uitvoering in Amsterdam en Koekelberg

In **Amsterdam** worden parkeervergunningen alleen afgeleverd aan bewoners die geen privéparkeerplaats bezitten. In de meeste districten is slechts één vergunning per huishouden toegelaten. Bovendien is het aantal vergunningen per district beperkt. Zodra dit aantal is bereikt, komen nieuwe aanvragers terecht op een wachtlijst (wachttijd tot het ontvangen van de vergunning ligt tussen 1 en 3 maanden of meer, afhankelijk van het district). Dat dwingt tot een strikte en gecontroleerde verdeling.

Tot slot hanteert de agglomeratie een doel wat het verminderen van het aantal afgeleverde vergunningen betreft: om de 6 maanden 1,1% minder tussen 2019 en 2025.

In het Brussels Gewest bestaat in de **gemeente Koekelberg** een procedure om de nood aan parkeerkaarten te rechtvaardigen. Om een derde kaart te kunnen krijgen moet een huishouden namelijk bewijzen:

- Dat het huishouden ten minste drie meerderjarigen telt;
- Dat het derde voertuig wel degelijk geregistreerd staat op de naam van een derde persoon in het huishouden of dat die persoon er permanent over beschikt.

3.2 HET TARIEF VOOR BEWONERSKAARTEN OPTREKKEN

De minimumprijzen die het GPBP voor Brussel vastlegt zijn veel lager dan in de andere Europese steden: met 10 euro/jaar voor de eerste kaart, 50 euro/jaar voor de tweede en 200 euro voor elke bijkomende kaart, geldt dat prijsverschil met de rest van Europa hoofdzakelijk voor de eerste kaart. Bovendien liggen de door de Brusselse gemeenten opgelegde tarieven in de praktijk tussen 0 en 30 euro/jaar voor de eerste kaart en tussen 50 en 100 euro/jaar voor de tweede.

In Amsterdam en Parijs (steden met een BBP/inwoner dat vergelijkbaar is met het BHG) zijn de jaarlijkse tarieven voor de parkeerkaarten:

- Amsterdam (de prijzen variëren naargelang de buurt, hier worden minimum- en maximumprijzen vermeld)
  - Duurste wijk: 46,8 euro/maand (= 561,6 euro/jaar)
  - Goedkoopste wijk: 2,5 euro/maand (= 30 euro/jaar)
- Parijs (de prijzen variëren naar gelang van de geldigheidsduur van de gekochte kaart, die voor een of drie jaar kan worden gekocht)
  - Met een kaart die een jaar geldig is: 42,75 euro/maand (= 513 euro/jaar)
  - Met een kaart die drie jaar geldig is: 39 euro/maand (= 468 euro/jaar)[3]

Met het oog hierop adviseren wij **het minimumtarief voor parkeerkaarten voor bewoners te verhogen**. Om kansarme huishoudens niet bovenmatig te treffen en het aandeel van het mobiliteitsbudget niet te vergroten binnen budgetten die sowieso al krap zijn, stellen we voor **een sociaal tarief in te voeren**, met verschillende prijzen naar gelang van de inkomsten van het huishouden. Dit soort beleid wordt gevoerd in verschillende steden, zoals Montreal, Parijs (zie kader), Grenoble of Vence. In het BHG is 32%[4] van de voertuigen eigendom van gezinnen met een laag inkomen, waarvan de helft onder de armoedegrens leeft. Hoewel de overgrote meerderheid van de auto's eigendom is van huishoudens met hoge en zeer hoge inkomens, zijn er ook kansarme huishoudens die een auto bezitten: gezien de jaarlijkse kosten die een auto met zich meebrengt, lijkt deze "keuze" om een auto te bezitten veeleer een "verplichting" te zijn die verband houdt met noodzakelijke verplaatsingen of slechte bereikbaarheid via andere vervoerswijzen.

Om deze doelgroep te bereiken zou het sociale tarief alleen beschikbaar zijn als de aanvrager zijn inkomensniveau kan bewijzen (met een door parking.brussels vast te stellen maximumdrempel). Het sociale minimumtarief mag echter niet te laag (of gratis) zijn om niet het tegenovergestelde effect te krijgen en het gebruik van de auto aan te moedigen.

Bovendien, hoe groter de auto, hoe meer openbare ruimte hij inneemt. Zo zou kunnen worden gedacht aan een **verhoging (of verlaging) van het tarief van een parkeerkaart voor bewoners afhankelijk van de grootte van het voertuig.**

Voorbeeld van uitvoering in Parijs

De stad Parijs biedt een gratis bewonerskaart aan voor huishoudens die geen inkomstenbelasting betalen. Hetzelfde beleid geldt voor lage-emissievoertuigen (elektrisch, waterstof, aardgas, plug-in hybriden of andere gasvormige brandstoffen).

Bovendien profiteren kleine voertuigen van tariefstimulansen in de ondergrondse parkeergarages. Voor parkeren op straat wordt aan een omgekeerd beleid gedacht: omvangrijke voertuigen, zoals SUV's, zouden een hogere parkeerretributie moeten betalen.

3 Opmerking: voor Parijs omvat het hierboven vermelde tarief de kosten van de kaart plus het dagtarief voor bewoners (gratis parkeren is met de kaart immers niet mogelijk, de automobilist moet altijd parkeergeld betalen bij een parkeerautomaat).

4 Bronnen: BISA, Focus nr. 32, Brusselse huishoudens en de auto, juni 2019 / BISA, Mini-Bru, Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in cijfers, 2020

3.3 HET VRIJSTELLINGENBELEID RATIONALISEREN

Afgezien van de vrijstelling voor bewoners kunnen de gemeenteraden nog tal van andere vrijstellingen voorstellen (zoals vermeld in het GPBP), zowel voor particulieren als voor professionelen:

- Tijdelijke kaart waarmee bewoners in meerdere stadsdelen kunnen parkeren (kaart gebruikt voor een auto die door meerdere huishoudens wordt gedeeld);
- Kaarten voor:
  - verstrekkers van dringende medische zorgen / thuiszorg;
  - deelvoertuigen;
  - mensen met een handicap;
  - professionelen (ondernemingen en zelfstandigen, mensen die verschillende interventies in het Gewest kunnen aantonen, onderwijsinstellingen, politiepersoneel);
  - bezoekers.

Alle in de benchmark bestudeerde steden hanteren vrijstellingen voor hun inwoners en voor mensen met beperkte mobiliteit, de overgrote meerderheid ook voor professionelen (in de meeste gevallen voor een bepaalde categorie van professionelen, vaak in de gezondheidszorg). Samen met Parijs en Amsterdam is Brussel een van de steden die het grootste aantal verschillende vrijstellingen kunnen verlenen, met name aan categorieën van burgers die niet tot de drie hierboven genoemde voorbeelden behoren.

Om het aantal vrijstellingskaarten in verhouding tot het aantal plaatsen op straat (momenteel een vrij hoge verhouding) te beperken, zou een mogelijke actie erin kunnen bestaan **de verleende vrijstellingen te rationaliseren** en ze in alle gemeenten te harmoniseren, met gelijkaardige regels en tarieven. De toekenningscriteria lijken in de andere steden die in fase 1 bestudeerd werden niet fundamenteel strenger te zijn. Een aantal voorbeelden toch: een beperking van het aantal vergunningen per onderneming voor professionelen in Berlijn en Parijs, of een tarifering die ook het milieucriterium meeneemt voor vrijstellingen voor professionelen in Kopenhagen. Veeleer anekdotisch is de minimumdrempel van 100 huisbezoeken per jaar die de stad Parijs heeft ingevoerd en die gezondheidswerkers moeten kunnen aantonen om recht te hebben op de voor hen bestemde vrijstellingskaart.

In meerdere andere bestudeerde steden is te zien dat de vergunningen per sector toegekend worden; Amsterdam heeft bijvoorbeeld 87 geldigheidszones, met de mogelijkheid naar een andere zone over te lopen. Om de reikwijdte van parkeervergunningen te beheersen, kunnen de steden de omvang van de zones verkleinen of de betrokken wijken uitbreiden, ook buiten de stadscentra (zoals in Antwerpen). In Brussel valt het opdelen in sectoren voor vrijstellingen onder de gemeenten. **Het uitbreiden van de sectorale aanpak tot alle gemeenten** is een prioritaire actie om het parkeren te beheersen en de zones met de meeste spanningen beter te reguleren.

4. ONTWIKKELING VAN P+R'S

4.1 EEN GROOTSTEDELIJKE STRATEGIE VASTLEGGEN VOOR DE P+R'S

Het beheer van P+R's is een bijzonder heikele kwestie in het parkeerbeleid. Dat komt door de schaal waarop zij worden uitgevoerd: zij hebben hoofdzakelijk een impact voor het stadscentrum maar bij de strategie voor de uitrol ervan moet men rekening houden met de hele grootstedelijke regio. Idealiter dient men een globaal schema voor uitrol en beheer van de P+R's op grootstedelijk niveau op te stellen, maar dat wordt vaak bemoeilijkt door de plaatselijke bestuurlijke en territoriale organisatie, zoals het geval is in het BHG

Voor het BHG zou het relevant lijken **de samenwerkingsinitiatieven met de naburige lokale overheden en met de NMBS te versterken om een samenhang op grootstedelijk niveau te verzekeren, en zelfs een gemeenschappelijk actieplan voor het beheer van de P+R op te stellen**. Een gemeenschappelijke aanpak zou het ten minste mogelijk maken een diagnose van de capaciteiten van de P+R's en van het gebruik ervan op de schaal van de grootstedelijke regio op te stellen. Met deze diagnose zou het BHG zich kunnen positioneren wat het beheer van de P+R's op zijn grondgebied betreft. Als dat mogelijk is, zou deze diagnose kunnen leiden tot het uitstippelen van een globale strategie voor het grondgebied. Deze strategie zal de gemeenschappelijke doelstellingen voor de ontwikkeling van de P+R's in de hele grootstedelijke regio bepalen. Ze zal een actieplan kunnen vastleggen en meer bepaald:

- Prioritaire plaatsen voor het aanleggen van P+R's en afbakening van de omvang ervan
- Tariefbeleid voor deze P+R's, afgestemd op hun typologie (afstand tot het stadscentrum, parkeerdruk op het station, enz.)
- Hoe ze worden beheerd en hoe de toegang wordt gecontroleerd
- Hoe ze worden gefinancierd
- Beleid en beheer van het parkeren in de nabijheid van de P+R's
- Ontwikkeling van beveiligde fietsenstallingen, die fungeren als B+R

Deze strategie zal moeten opgaan in de globale parkeerstrategie van het BHG. Het gebruik en het succes van een P+R wordt immers in de eerste plaats bepaald door het parkeerbeleid in het stadscentrum (hoge parkeertarieven, schaarse parkeerplaatsen, files naar het stadscentrum, enz.)

Park-and-ridebeleid in Ile-de-France

Het park-and-ridebeleid in Ile-de-France is vastgelegd door het Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF, intussen omgedoopt tot Ile-de-France Mobilités) en uiteengezet in zijn richtplan voor park-and-rides.

Het regionaal beleid wordt vertaald in operationele documenten waarin een minimumreferentie voor de kwaliteit van de dienstverlening op de parkeerplaatsen wordt vastgelegd en in een subsidiebeleid van het STIF/de regio voor investeringen en zelfs voor de exploitatie van park-and-rides.

De referentiegids voor de park-and-rides in de regio Ile-de-France is een instrument dat de plaatselijke overheden moet begeleiden bij hun mobiliteitsbeleid en omvat de volgende 4 hoofdstukken (die vervolgens in 20 technische fiches zijn opgesplitst):

- Deel 1: een plaatselijk parkeerbeleid en een park-and-ride ontwikkelen (plaatskeuzecriteria, bepaling van de behoeften, principes voor het bepalen van de omvang, typologie van parkings en inpassing in stad en landschap)
- Deel 2: de park-and-ride verwezenlijken
- Deel 3: de park-and-ride financieren
- Deel 4: de park-and-ride exploiteren.

De criteria voor het labelen en dus betoelagen van de parkings zijn onder meer bedoeld om ervoor te zorgen dat het gebruik van de betreffende parking niet afwijkt van wat de bedoeling was en dat hij ook daadwerkelijk zal worden gebruikt. Om een parking als P+R te labelen moeten bijvoorbeeld de straten in een straal van 500 m rond de parking gereglementeerd worden om de concurrentie tussen de parking en de plaatsen op straat te beperken. Zo wordt ook de prijs van een maandabonnement in de referentiegids vermeld, afhankelijk van de plaats.

Voor wie een Navigo-jaarabonnement heeft is een bodemtarief van 0 euro ingevoerd voor beheerders die gebruikers deze optie willen bieden.

	TE HANTEREN MAANDTARIEVEN IN EURO, ALLE TAKSEN INBEGREPEN, IN OVERDEKTE PR			TE HANTEREN MAANDTARIEVEN IN EURO, ALLE TAKSEN INBEGREPEN, IN NIET-OVERDEKTE PR		
TARIEFZONE	AANBEVOLEN TARIEF	MINIMIM TARIEF	MAXIMUM TARIEF	AANBEVOLEN TARIEF	MINIMIM TARIEF	MAXIMUM TARIEF
1&2	€ 100	€ 90	€ 110	€ 90	€ 80	€ 100
3	€ 50	€ 40	€ 60	€ 40	€ 30	€ 50
4	€ 40	€ 30	€ 50	€ 30	€ 20	€ 40
5	€ 30	€ 20	€ 40	€ 20	€ 0	€ 30

Kader voor de tarieven van een maandabonnement, bron: Ile-de-France Mobilités, februari 2019

Momenteel slaan nieuwe labels vooral op de stations die het verst van Parijs liggen en zich bevinden in een niet al te dicht bevolkte stedelijke omgeving waar de busnetten niet kunnen voldoen aan alle verbindingsbehoeften van reizigers naar de stations.

4.2 DE GEBRUIKSBEPERKINGEN VOOR DE P+R'S VERSTERKEN

Om de positieve effecten van een P+R te waarborgen, is het onontbeerlijk dat oneigenlijk gebruik ervan beperkt wordt. Van de 7 P+R's in het BHG worden er momenteel slechts 3 daadwerkelijk als P+R beheerd (Coovi, Kraainem en Lennik-Erasmus). De andere 4 zijn vrij toegankelijk en worden dus grotendeels gebruikt door bewoners en mensen die in de buurt werken.

Het zou interessant zijn **de beheersmaatregelen uit te breiden tot de andere P+R's** en ze af te stemmen op de lokale context van elke parking:

- **Aanpassing van het voorgestelde tarief** afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de P+R en zijn ligging
- **Mogelijk gedeeld gebruik voor de lokale behoeften** (bewoners of werknemers) wanneer de vraag naar overstapparkeerplaatsen niet groot genoeg is om de parking te vullen, of om een aanzienlijk tekort aan parkeerplaatsen voor lokale gebruikers op te vangen.

Het is bijzonder interessant beperkende maatregelen in te bouwen voor abonnementen. Zo moeten P+R-gebruikers in Genève op meer dan 2 km afstand van de parking werken en mogen ze in de buurt van hun woonplaats niet over openbaar vervoer beschikken.

Brussel heeft reeds soortgelijke beperkingen ingevoerd voor twee van zijn P+R's:

- P+R Coovi: de gebruiker moet op meer dan 2 km van de park-and-ride werken
- P+R Kraainem: de gebruiker moet op meer dan 2 en minder dan 40 km van de park-and-ride wonen en op meer dan 2 km ervan werken.

Deze maatregelen moedigen gebruikers die in de buurt van de park-and-ride wonen aan om een actieve vervoerswijze te gebruiken om naar het station te komen en beletten dat mensen die in de omgeving werken de park-and-ride gebruiken als bestemmingsparking. Bovendien stimuleren ze pendelaars die van meer dan 40 km ver komen aan om te parkeren bij een station dichter bij hun woonplaats. Deze beperkingen zouden dus kunnen worden geharmoniseerd en uitgebreid tot de andere P+R's die het BHG beheert.

Het lijkt dan ook interessant deze controlemogelijkheden uit te breiden tot alle P+R's in het BHG. Deze uitbreiding zal over het hele grondgebied op een coherente manier moeten gebeuren en desgevallend opgaan in de globale strategie die op grootstedelijke schaal wordt gevolgd.

5. UITROL VAN FIETSPARKEREN

5.1 FIETSPARKEREN VOORSTELLEN DAT AAN IEDEREEN AANGEPAST IS

De vaak gemaakte vergelijking tussen Brussel en Kopenhagen of Amsterdam op het vlak van modale aandelen van de fiets is niet erg zinvol aangezien het modale aandeel van de fiets in deze steden op minstens 15% is gebleven, zelfs op het hoogtepunt van het volledig op de auto gerichte model. Een vergelijking met andere steden waar het fietsen in de loop van de geschiedenis zo goed als kon verdwijnen en die in enkele jaren tijd een aanzienlijk fietsbeleid hebben gevoerd, is realistischer. Die toont aan dat de Brusselse doelstelling op korte termijn haalbaar is: zo heeft de fiets in Stockholm, dat zijn mobiliteitsbeleid recenter dan Kopenhagen of Amsterdam op fietsen heeft toegespitst, intussen een modaal aandeel van 8%, waarbij grote inspanningen zijn geleverd op het gebied van fietspaden en fietsparkeren. Zo bekeken is de ontwikkeling van een aangepast parkeeraanbod voor fietsen een belangrijke hefboom, vooral om bevolkingsgroepen aan te trekken die nog geen gebruik maken van de fiets.

Zo zou het, hoewel elke vorm van parkeeraanbod nuttig is om het gebruik van de fiets aan te zwengelen, misschien nog doeltreffender kunnen zijn **zich toe te spitsen op specifieke vormen van aanbod, meer bepaald voor bak- en duwfietsen,** waarvoor momenteel zeer weinig plaats is om veilig te parkeren, zowel op straat als daarbuiten. Deze aanbeveling wordt bovendien overgenomen in het Masterplan voor fietsparkeren, opgesteld door Brussel Mobiliteit: "Om het hoofd te bieden aan de diversificatie op het vlak van fietsmodellen en meer bepaald de opkomst van cargobikes, moet het aanbod in de fietsboxen afgestemd worden op de evolutie van de fietsmarkt. Bijgevolg moeten de toekomstige boxen die in het Brussels Gewest zullen worden geplaatst, over plaatsen beschikken voor dit fietstype."

Dat geldt eveneens voor **elektrische fietsen,** die een beveiligde stalling vergen (gezien de kostprijs van zo'n fiets), soms met een oplaadpunt erbij (afhankelijk van het fietstype). Dankzij de elektrische fiets gaan eveneens mensen fietsen die dat vroeger niet deden omdat ze opzagen tegen de fysieke inspanning of de af te leggen afstand, die dankzij de elektrische ondersteuning haalbaarder wordt.

Ter vereenvoudiging van de complexe verplaatsingsketens, waarbij fietsers soms vracht moeten vervoeren maar zich ook moeten kunnen omkleden, adviseren wij daarnaast **het aantal opbergkastjes vlak bij fietsenstallingen buiten de straat** (in stations, metrostations, openbare parkings, P+R's) uit te breiden.

Voorbeeld van uitvoering in tal van steden

De **stad Antwerpen** biedt fietsparkeerplaatsen voor bewoners. Het gaat om gesloten boxen op straat en garages of voormalige handelspanden buiten de straat. De plaatsen worden per maand verhuurd (5,6 euro voor fietsen en 11,2 euro voor bakfietsen).

Grotere parkeerplaatsen zijn eveneens voorbehouden voor bakfietsen in de beveiligde fietsenstallingen in de **stad Stockholm**. Daar ligt de prijs voor een abonnement tussen 9 en 18 euro/maand en kan men bijkomend ook een opbergkastje huren voor persoonlijke bezittingen. Daarnaast zijn er openbare parkings waar men eveneens fietskluizen kan huren.

Andere steden bieden deze mogelijkheid eveneens. In **Barcelona** beschikken de openbare parkings over voorbehouden plaatsen voor fietsen en over opbergkastjes die voor alle soorten gebruikers toegankelijk zijn. In Lyon bestaan er parkeerabonnementen voor fietsen, met of zonder opbergkastje, in 17 openbare parkings. De basisprijs bedraagt 37,15 euro/jaar, 49,85 euro/jaar met een kastje erbij en 62,45 euro/jaar als dit kastje is uitgerust met een stopcontact.

5.2 BEVEILIGD FIETSPARKEREN ONTWIKKELEN IN WIJKEN WAAR MOMENTEEL NIET AAN DE VRAAG IS VOLDAAN

Fietsen beveiligd kunnen parkeren is een terugkerende problematiek in het Brussels Gewest, net als in andere agglomeraties. Als men thuis niet over een veilige en solide plek beschikt om een fiets te stallen, wordt fietsen een stuk minder aantrekkelijk.

Al een aantal jaren komen er in de Brusselse gemeenten steeds meer fietsboxen. Sinds kort zijn er ook beleidsmaatregelen om privéparkeerplaatsen van bewoners te delen, zodat ze buurtparkings voor fietsen kunnen worden. Toch stelt men een gebrek aan infrastructuur vast, zoals blijkt uit de wachtlijsten voor fietsboxen.

Om de territoriale ontwikkeling van de plaatsing van fietsboxen te sturen en er prioriteit aan te geven, lijkt het primordiaal dat men **de onbevredigde vraag naar fietsparkeren op wijkniveau (of op het niveau van de autoluwe buurten) als hoofdcriterium neemt.** Dat kan gebeuren via de gegevens over de nachtelijke vraag in en buiten de bestaande parkeerinfrastructuur in het BHG, die vanaf eind 2020 beschikbaar zijn en aan de hand waarvan zichtbaar kan worden gemaakt in welke wijken de vraag van bewoners groter is dan het bestaande aanbod. Uit de benchmark van fase 1 bleek dat de stad Barcelona een gelijkaardige strategie hanteerde om tot 30.000 bijkomende plaatsen aan te bieden in de zones met de grootste tekorten. Deze ontwikkelingsstrategie zal ook rekening moeten houden met specifieke vraagvormen, bijvoorbeeld voor het stallen van bakfietsen.

Wel biedt dit gegeven niet de mogelijkheid rekening te houden met mensen die hun fiets binnenshuis stallen of die om veiligheidsredenen / bij gebrek aan beschikbare infrastructuur geen gebruik maken van deze mobiliteitsvorm. Om het fietsen aan te moedigen blijft het aanbrengen van een beveiligd aanbod over het hele gewest een belangrijk aandachtspunt.

5.3 HET BEHEER VAN HET FIETSPARKEREN VEREENVOUDIGEN

Fietsparkeren in Brussel valt momenteel nog onder een groot aantal actoren: het Brussels Gewest, de gemeenten, parking.brussels, de NMBS, de MIVB, verenigingen, enz. Er is dan ook sprake van een versnippering van bevoegdheden en verantwoordelijkheden, wat niet bevorderlijk is om tot gezamenlijke acties rond gemeenschappelijke doelstellingen te komen.

Een interessante vaststelling is dat de stad Amsterdam, waar de lokale raden van de 7 districten een zichtbare rol hebben in het parkeerbeleid (meer bepaald voor de bewonerstarieven en het gebruik van de parkeerretributies), toch maar één enkele entiteit heeft die alle fietsparkeervoorzieningen beheert. Het fietsparkeerbeleid van Amsterdam is een van de meest geavanceerde in Europa.

Essentieel is dan ook dat **één enkele exploitant als enige verantwoordelijk wordt voor het beheer van fietsenstallingen,** zowel op straat als elders, op privéterrein (plaatsen delen) of openbaar terrein. Deze aanbeveling komt ook voor in het Masterplan Fietsparkeren van Brussel Mobiliteit. “Deze rol komt Parking. brussels toe, die de administratie, het beheer, de ontwikkeling en het onderhoud van het volledige aanbod van beveiligd fietsparkeren (met inbegrip van de multimodale polen) in Brussel moet overnemen.”

6. OMKADERING VAN HET PARKEREN VOOR DEELMOBILITEIT

6.1 BILLIJKE SPREIDING VAN DEELMOBILITEIT OVER HEEL HET GRONDGEBIED BEVORDEREN

Hoewel de Ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (2018) het Brussels Gewest in staat stelt een retributie op te leggen voor het gebruik van het openbaar domein, legt het desbetreffende besluit van 29 januari 2019 geen bedrag vast voor deze retributie, die momenteel dus niet wordt toegepast. Hiertoe werd besloten met het oog op een open aanpak van privé-investeringen die bijdragen tot de ontwikkeling van alternatieven voor de auto.

Indien in de nabije toekomst een retributie zou worden ingevoerd, stelt deze aanbeveling voor **de prijs ervan te verlagen voor free-floating operatoren die hun aanbod ontwikkelen in wijken die niet zo goed bereikbaar zijn** (zoals het westelijk kwadrant van Brussel). Andersom werken is eveneens een mogelijkheid, door **verplaatsingen naar minder goed bediende gemeenten te subsidiëren** (geen retributie in dit geval). De tweede oplossing heeft het voordeel dat zij de sector niet kwetsbaar maakt, in het bijzonder de kleinere aanbieders die belangstelling zouden kunnen hebben voor subsidies, ook al gaat het om kleine bedragen. Daarvoor moet evenwel een financieringsbron worden gevonden.

Wat autodelen betreft, staat Brussel op de voorlaatste plaats van de in fase 1 bestudeerde steden wanneer het gaat over de dichtheid van voor deelauto's voorbehouden plaatsen (per 1.000 plaatsen op straat zijn er 1,6 plaatsen voor deelauto's). In Antwerpen (29,6 per 1.000), Parijs (9,6 per 1.000), Amsterdam (3,7 per 1.000) of Montreal (3,3 per 1.000) ligt die dichtheid stukken hoger. Bij de herziening van de doelstellingen voor 2020 voor het ontwikkeling van autodelen kan **het streefcijfer voor het aantal voorbehouden plaatsen voor deelauto's dan ook worden verhoogd.**

De doelstellingen voor 2020 zijn vastgelegd op basis van de formule: aantal plaatsen = 2% van de bevolking / 30. Wat hierbij kan worden opgetrokken is het percentage. Past men immers dezelfde formule toe op de stad Lyon, waar de dichtheid van het aantal plaatsen voor deelauto's gelijk is aan het gemiddelde van alle bestudeerde steden (6,1 per 1.000 plaatsen op straat), de bevolkingsdichtheid in het stadscentrum vergelijkbaar is met die van Brussel en het modale aandeel van de auto dicht bij de doelstelling van GoodMove voor 2030 ligt, dan komt men uit op 2,8%.

Door dit percentage toe te passen op de geraamde bevolking van het BHG in 2030, zouden in het Gewest 1.223 plaatsen voorbehouden moeten worden voor deelauto's. Aangezien er momenteel 503 dergelijke plaatsen zijn, zou dit erop neerkomen dat er **in 10 jaar 720 plaatsen bij moeten komen.**

Voorbeeld van uitvoering in Portland en San Francisco

De aanbieders van free-floating steps in de stad **Portland** genieten een lagere dagretributie voor hun voertuigen die geparkeerd worden in East Portland, dat het economisch minder goed doet dan de rest van de stad.

In **San Francisco** heeft het stadsbestuur Communities of Concern afgebakend, wijken die qua vervoersaanbod stiefmoederlijk bedeeld zijn. De uitrol van free-floating tweewielers wordt in die zones aangemoedigd (aan de hand van het afleveren van vergunningen door de stad) om het aanbod over het hele grondgebied in evenwicht te brengen. Het gaat momenteel nog om proefprogramma waaraan de aanbieders vrijwillig deelnemen.

6.2 CARPOOLING GEKOPPELD AAN DE P+R'S BEVORDEREN

Hoewel er voor P+R's al vele jaren heel wat animo is, blijkt de doeltreffendheid ervan erg relatief (zie aanbeveling hierboven). Toch kunnen ze een manier zijn om carpooling te bevorderen wanneer men deze manier van verplaatsen aantrekkelijk maakt. **Een P+R-abonnement zou geldig kunnen zijn voor meer dan één carpooler en hun auto's** (waardoor meer dan één voertuig op dezelfde parkeerplaats mag staan). Die carpoolers zouden parkeren op de normale plaatsen of op **plaatsen die worden voorbehouden voor voertuigen met meer dan 2 personen aan boord.**

Voorbeeld van uitvoering in Genève

De Fondation des Parkings in **Genève** biedt abonnementen met uitbreiding voor carpooling aan in alle P+R's die zij beheert. Dat geeft abonnees de mogelijkheid hun voorbehouden plaats te gebruiken met hun eigen voertuig of met dat van een van hun carpoolers (mits het voertuig vooraf is ingeschreven). De abonnementen voor het openbaar vervoer moeten daarna afzonderlijk worden gekocht. Bij de dagtarieven is het ticket voor het openbaar vervoer dat in het tarief is inbegrepen, geldig voor twee personen, wat voordelig is voor carpoolers.

Bovendien hebben twee P+R's voorbehouden plaatsen voor carpoolers.

SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

ONDERDEEL	AANBEVELING	PRINCIPES	INSPIRERENDE VOORBEELDEN
Wat kan beter?	1.1 Het BWLKE-beleid versterken en monitoren	De begeleiding en monitoring verbeteren	/
	3.1 Het aantal bewonerskaarten per huishouden beperken	Beperken tot 2 kaarten per huishouden (of zelfs 1 indien privégarage)	Amsterdam
	3.3 Het aantal mogelijke vrijstellingen rationaliseren	De soorten vrijstellingen rationaliseren, ze harmoniseren en het principe van opdeling in sectoren uitbreiden	Amsterdam, Antwerpen, Berlijn, Kopenhagen, Parijs
	5.1 Fietsparkeren voorstellen dat aan iedereen aangepast is	Het aanbod voor bakfietsen, duwfietsen en elektrische fietsen versterken	Antwerpen, Stockholm, Barcelona
Wat voor nieuws kunnen we doen?	1.2 Het koppelen van de plaatsen in parkings aan woningen vermijden	De minimumnormen voor parkeren bij sociale woningen verlagen	San Francisco, New York, San Diego
	2.3 De retributies afkomstig van betaald parkeren herverdelen	Burgerbudgetten voorstellen	Austin, Houston, Washington
	4.1 Een grootstedelijke strategie vastleggen voor de P+R's	De samenwerking versterken en een actieplan vastleggen	Ile-de-France
	6.1 Carpooling gekoppeld aan de P+R's bevorderen	Abonnementen en parkeerplaatsen aanbieden die voorbehouden zijn voor carpoolers	Genève
Wat kan anders?	1.3 De leegstaande voorraad parkeerplaatsen van sociale woningen gebruiken	Leegstaande plaatsen (voor auto's en fietsen) huren en delen	Seine Saint-Denis
	2.1 De compensatieregel herzien	Versoepelen, compenseren richting andere vervoerswijzen, toepassen op de schaal van de autoluwe buurten	Genève, Zurich
	5.3 Het beheer van het fietsparkeren vereenvoudigen	Werken met één aanbieder	Amsterdam
	6.1 Billijke spreiding van deelmobiliteit over heel het grondgebied bevorderen	De retributie of de subsidie differentiëren naar gelang van de territoriale spreiding De doelstellingen voor autodelen optrekken	Portland, San Francisco, Antwerpen, Parijs, Amsterdam
Wat kunnen we meer doen?	2.2 De tarieven voor parkeren op straat en elders op elkaar afstemmen	De tarieven op straat en de forfaitaire retributie verhogen	Barcelona, Berlijn, Amsterdam, Genève
	3.2 Het tarief voor bewonerskaarten optrekken	Verhogen maar met sociale tarifering	Parijs, Montreal, Vence
	1.1 De gebruiksbeperkingen voor de P+R's versterken	Alleen pendelaars en bezoekers toelaten, aangepast aan de plaatselijke context	Genève
	5.2 Beveiligd fietsparkeren ontwikkelen in wijken waar niet aan de vraag is voldaan	Voorrang geven aan de wijken waar de vraag groter is dan het bestaande beveiligde aanbod	Barcelona