

Q&A GPAP

Waarom verdient de oplossing van ontmoedigendere regels voor niet-bewoners (grijze zone, rode zone) de voorkeur boven de oplossing van 'het aanleggen van parkings voor buurtbewoners' om de parkeerdruk op de openbare weg onder controle te krijgen?

Verschuillende factoren verklaren waarom er weinig speelruimte is om het verlies van geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg te compenseren via parkings buiten de openbare weg:

- Bijna alle bestaande parkings buiten de openbare weg die als parkeerplaats voor buurtbewoners kunnen dienen, worden al benut (BePark zet zich al verschillende jaren in voor het gedeeld gebruik van parkings buiten de openbare weg in Schaarbeek);
- Het gebrek aan beschikbare grond in de dichtbebouwde stedelijke context in Schaarbeek;
- De kosten voor het bouwen en exploiteren van een parking kunnen moeilijk door de gemeente worden gedragen.

Om deze redenen lijkt het noodzakelijk het gebruik van parkeerplaatsen op de openbare weg zo goed mogelijk te reguleren om zo de parkeerdruk op deze plaatsen onder controle te houden. Gereguleteerd en betalend parkeren maakt het dus mogelijk om: langparkeren te ontmoedigen, te zorgen voor een goede doorstroming in de handelswijken (rode zones) en tegelijkertijd de wijken rondom de winkelstraten (grijze zones) te beschermen. Door het parkeren op de openbare weg te controleren worden Schaarbekenaren en bezoekers ook aangemoedigd om hun vervoerswijzen te diversifiëren en zo de autodruk in de wijken te verminderen.

Als zou worden gekozen voor een indeling in sectoren, hoe wordt dit dan overzichtelijk gemaakt voor de gebruikers?

De in het GPAP-ontwerp voorgestelde sectoren zijn zodanig uitgewerkt dat de grenzen van de sectoren liggen waar straten elkaar kruisen. Op die manier kunnen gebruikers, wanneer ze de kaart ontvangen die bij hun sector hoort, bepalen welke kruispunten ze met hun bewonerskaart niet mogen overschrijden. Deze kaart wordt automatisch door parking.brussels verstuurd wanneer een bewoners- of professionele kaart wordt aangekocht.

De verschillende sectoren en de weggedeelten die tot elke sector behoren, worden ook op de website van de gemeente vermeld.

In feite bestaat een vergelijkbare situatie al in de straten van buurgemeenten waar het mogelijk is te parkeren met een bewonerskaart van Schaarbeek. De betrokken buurtbewoners kennen deze straten en parkeren er.

Er wordt opgemerkt dat deze sectorindeling reeds in zeven gemeenten in het Brusselse Gewest is ingevoerd, en dat in Schaarbeek niet tot sectorindeling zal worden overgegaan vóór 2025.

De ene wijk is de andere niet: waarom wordt in het GPAP-ontwerp aanbevolen om in alle wijken dezelfde regels toe te passen?

Door uiteenlopende regels toe te passen in de verschillende wijken lopen de wijken met de minst strenge parkeerregels het risico te worden benadeeld, aangezien er dan een sneeuwbaaleffect optreedt.

Als een wijk die niet erg druk is bijvoorbeeld een parkeerregeling heeft die slechts tot 19 uur geldt, bestaat het gevaar dat deze wijk vanaf 19.00 uur zeer snel wordt ingenomen door niet-omwonende automobilisten die deze wijk bezoeken, maar ook door wie buurgemeenten of aangrenzende wijken bezoekt en logischerwijze voor gratis parkeren kiest. Dit zou ten koste gaan van buurtbewoners die na 19 uur een parkeerplaats zoeken. Bij overgang naar een blauwe zone zou dit verschijnsel zich zelfs vanaf 17 uur voordoen (2 uur gratis parkeren + gratis vanaf 19 uur).

We wijzen erop dat de blauwe zone een ontmoedigend effect heeft, aangezien parkeren wordt beperkt tot maximaal twee uur, in tegenstelling tot de groene zone waar parkeren de hele dag is toegestaan.

Waarom wordt in het GPAP-ontwerp niet nader ingegaan op het parkeren van fietsen en steps in vrije vloot?

De ordonnantie betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto van 2018 werd in maart 2022 gewijzigd. De belangrijkste aangebrachte wijzigingen omvatten: de mogelijkheid voor het Gewest om (na consultatie van de gemeenten) gereguleerde zones vast te leggen waar vrije vloot fietsen en steps enkel gestald mogen worden in de dropzones.

Een andere belangrijke nieuwigheid is het feit dat de gemeente een vrije vloot voertuig kan verwijderen of verplaatsen indien het betrokken voertuig hinder of gevaar oplevert voor andere weggebruikers. Er kan dan een forfaitaire retributie worden geëist van de operator van het genoemde voertuig. Tot nu toe was alleen het Gewest bevoegd voor het verwijderen van dit soort voertuigen.

Het besluit waarin de uitvoeringsmodaliteiten van deze nieuwe regels nader worden toegelicht wordt momenteel opgesteld. Dit wordt verwacht in de eerste helft van 2023. Tegelijkertijd werkt Brussel Mobiliteit momenteel aan een gids voor het invoeren van de dropzones, met de volgende doelstellingen:

- Een zo coherent mogelijk netwerk tot stand brengen op het grondgebied van het Gewest;
- De gemeenten een 'toolbox' ter beschikking stellen, waarin de basisbeginselen en parameters worden vastgesteld waarmee rekening moet worden gehouden bij het invoeren van de dropzones. Deze toolbox bevat voor elke gemeente een kaart waarop de meest geschikte locaties voor het aanleggen van dropzones zijn aangegeven.

Gezien de denkoefeningen die momenteel op gewestelijk niveau worden gehouden en de eruit voortvloeiende zeer specifieke tools om besluitvorming door de gemeenten te ondersteunen, leek het niet zinvol om in het kader van het GPAP een parallelle studie over dit onderwerp uit te voeren. Niettemin zal in de definitieve versie van het GPAP een hoofdstuk worden toegevoegd om een overzicht te geven van de situatie en de verwachte ontwikkelingen.

Hoe worden de locaties van de laadpalen gekozen?

Het project om een netwerk van laadpalen voor elektrische voertuigen uit te rollen werd in drie fasen uitgevoerd.

In de eerste fase werden zes laadpalen geplaatst op strategische plaatsen (bijvoorbeeld op het Meiserplein, het Colignonplein of in de buurt van de Helmetsesteenweg). De gemeente heeft deze locaties samen met Brussel Mobiliteit en de concessiehouder bepaald.

Tijdens de tweede fase kregen de gebruikers van elektrische voertuigen de mogelijkheid om locaties voor de installatie van laadpalen in de buurt van hun woning voor te stellen; in dit verband werden 33 laadpalen geïnstalleerd.

Bij de derde fase wordt een andere logica voor het uitrollen toegepast. Brussel Mobiliteit (de projectleider) heeft Sibelga en de VUB voor deze fase gevraagd een studie uit te voeren om een optimaal netwerk uit te bouwen in de wijken. Het is de bedoeling dat elke bewoner binnen 150 meter van zijn/haar woning een laadpaal kan vinden. In 2022 zijn tijdens deze derde fase 12 laadpalen geïnstalleerd, en in 2023 zullen er nog 51 worden geplaatst. Het is niet langer mogelijk om een individuele aanvraag voor een nieuwe plaats in te dienen.

De precieze locatie van het laadstation (2 parkeerplaatsen van 5 tot 6 meter) wordt bepaald tijdens een terreinbezoek waarbij de gemeente, Sibelga en de concessiehouder aanwezig zijn. De criteria die in aanmerking worden genomen om de plaats in de openbare ruimte te bepalen zijn: aanwezigheid van het elektriciteitsnet (250 of 400V), zichtbaarheid en toegankelijkheid van het laadstation. Daarnaast worden de laadpalen doorgaans op de openbare weg geplaatst om de voetpaden niet te overladen met bijkomend straatmeubilair en het traject van voetgangers en PBM's niet te belemmeren.

Waarom worden er parkeerplaatsen geschrapt terwijl de parkeerdruk op de openbare weg zo hoog is?

Het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg is geen doel op zich. Verschillende redenen kunnen leiden tot het plaatselijk schrappen van parkeerplaatsen.

Verkeersveiligheid is daar één van. In de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) is immers bepaald dat een parkeerstrook ten minste 5 meter vóór een voetgangersoversteekplaats in de rijrichting moet eindigen. Deze bepaling zorgt ervoor dat zowel automobilisten als voetgangers een beter zicht hebben ter hoogte van de oversteekplaatsen.

Een andere reden is de herinrichting van de openbare ruimte. Het doel van deze herinrichting is de openbare ruimte te renoveren en aan nieuwe uitdagingen tegemoet te komen. Het gaat onder meer om de inrichting van voorpleinen en pleinen (voorplein van de Heilige-Familiekerk, pleintjes in de Marchal- en Charbolaan), schoolomgevingen (Gallait, Seutin, Blocks, enz.), gebedshuizen (Marne, Vanderlinden, enz.), sport- en culturele centra (Terdelt, enz.) en om de vergroening van wegen (De Latour, Dailly, Linné, Whaelhem, enz.).

Tot slot kan de openbare ruimte door parkeerplaatsen te schrappen evenwichtiger over de verschillende vervoerswijzen worden verdeeld: aanleg van fietspaden, inrichting van parkeervoorziening voor fietsen en gemotoriseerde tweewielers, verbreding van voetpaden, enz. Waar mogelijk, en met het oog op een rationeel gebruik van de openbare ruimte, worden fietsbogen vaak geplaatst binnen de zone van 5 meter vóór voetgangersoversteekplaatsen.

Waarom fietsenstallingen op de weg plaatsen en niet op het voetpad?

Zoals hierboven vermeld wordt een deel van de fietsbogen op de weg geplaatst om de ruimte van 5 meter die de oversteekplaatsen voor voetgangers beveiligen 'rendabel te maken'. Daarnaast wordt waar mogelijk ingezet op voetpadverbredingen om fietsbogen te plaatsen.

Wanneer de breedte van het voetpad echter niet toelaat fietsbogen aan te brengen zonder het vlotte verkeer van voetgangers en PBM's te hinderen, is er geen andere keuze dan ze op de weg te plaatsen. Ook hier gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende vervoerswijzen in de openbare ruimte. In dit verband merken wij op dat het aanbod aan fietsparkeerplaatsen aan fietsbogen/in fietsboxen minder dan 5.000 plaatsen bedraagt (ongeveer 850 voorzieningen), tegenover meer dan 28.000 autoparkeerplaatsen op de openbare weg.

Waarom zijn de blauwe zones verdwenen?

Er zijn verschillende redenen voor de omvorming van de blauwe zones tot groene zones op 1 januari 2020:

- Overmatige parkeerdruk in blauwe zones vermijden. Ter herinnering: destijds werden alle blauwe zones op de hoofdwegen doorkruist door groene zones. Deze configuratie leidde tot een hoge parkeerdruk in de straten van de blauwe zone nabij deze hoofdwegen;
- De gelijke behandeling van alle Schaarbekenaren garanderen;
- Meer flexibiliteit bieden aan bezoekers in de blauwe zone, die nu langer dan twee uur kunnen parkeren;
- De overgang naar gevirtualiseerd parkeren mogelijk maken, waarbij een parkeerkaart op afstand kan worden geactiveerd/verlengd;
- De reglementering inzichtelijker maken voor bezoekers (overal groene zone behalve in de handelswijken).

Wat zijn de gevolgen bij de nieuwe legislatuur?

Bepaalde acties van het GPAP-ontwerp worden voorgesteld voor de volgende legislatuur. Dit betekent dat zij niet uitgevoerd zullen zijn tegen de volgende verkiezingen. Het is dan aan de toekomstige verkozenen om te beslissen of ze na 2024 al dan niet worden uitgevoerd.

Kun je nadere inlichtingen geven over het in rekening brengen van bedrijfswagens in het totale aantal wagens dat in het bezit is van Schaarbeekse huishoudens (zie p. 17 van het GPAP-ontwerp)?

De vertekening waarvan sprake op p. 17 van het verslag is een gevolg van het feit dat het adres dat aan een bedrijfswagen is gekoppeld niet het adres is van de persoon die de wagen gebruikt, maar wel van de onderneming die de wagen ter beschikking stelt van de werknemer. Deze vertekening wordt evenwel tot een minimum beperkt door Statbel, die de cijfers corrigeert volgens een methode van 'dubbele koppeling' die in deze bewoordingen op hun website ([Wagenbezit per huishouden | Statbel \(fgov.be\)](https://www.fgov.be)) wordt beschreven:

Om huishoudens met wagens die in België geregistreerd zijn te identificeren, hebben we een dubbele koppeling uitgevoerd. De eerste koppeling betreft de jaarlijkse bestanden van de bevolking en het wagenpark (DIV). Hierdoor kunnen wagens worden geïdentificeerd die op naam van een natuurlijke persoon zijn geregistreerd. De tweede koppeling betreft de jaarlijkse bestanden van de bevolking en de fiscale gegevens (Belcotax). Hierdoor kan het aantal bedrijfswagens geteld worden. Deze twee groepen wagens worden in aanmerking genomen voor de berekening van de statistieken over het wagenbezit van huishoudens.

Deze dubbele koppeling is noodzakelijk, omdat bedrijfswagens momenteel niet kunnen worden geïdentificeerd in de administratieve gegevens over het wagenpark (DIV). Deze wagens zijn hierin immers geregistreerd op naam van een onderneming zonder informatie over het soort gebruik van het voertuig. Het is dus niet mogelijk ze te onderscheiden van bijvoorbeeld wagenparken of huurwagens. Het aantal bedrijfswagens kan echter berekend worden op basis van de belastingaangiften. Deze methodologie van dubbele koppeling, die werd ontwikkeld voor de cijfers van 2019, heeft met succes verschillende interne (door vergelijking met onze enquêtes) en externe (door raadpleging van experts) validaties doorstaan. Op basis van de cijfers van 2019 hebben externe experts een onderschatting van ongeveer 150.000 bedrijfswagens gesuggereerd. Dit betekent een potentiële fout van ongeveer 3% op het totale aantal gekoppelde voertuigen (5.311.000 in 2019). We blijven werken aan de verbetering van de kwaliteit van deze statistiek door onze methodologie te verfijnen en het potentieel van aanvullende administratieve bronnen te evalueren.

Kan de op p. 20 van het GPAP-ontwerp vermelde benchmark van parking.brussels openbaar worden gemaakt?

Deze studie is beschikbaar op deze webpagina van parking.brussels, onder de rubriek 'Benchmarkingstudie': [Parkeerobservatorium | parking.brussels](#)