

# UITWERKING VAN EEN GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPAN VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## Technische voorschriften

### 1. *Context van de opdracht*

De mobiliteitsproblemen voor het gemotoriseerd verkeer en voor het bovengronds openbaar vervoer binnen het Gewest stijgen. Het Gewest kan geen onbeperkte verhoging van het aantal auto's absorberen. Momenteel circuleren er dagelijks zo'n 750.000 voertuigen in Brussel.

•  
Om enerzijds het levenskader van de inwoners en de bezoekers van het Gewest te verbeteren en anderzijds de automobilisten aan te zetten tot een modale verschuiving naar het openbaar vervoer, de fiets of te voet, werkt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reeds sedert enkele jaren aan de invoering van een gecoördineerd en dynamisch mobiliteitsbeleid dat zowel gericht is op de verplaatsingen als op het parkeren.

Een ambitieus en coherent parkeerbeleid met tariefbepaling en controle op het parkeren moet bijdragen tot een verlaging van het aantal afgelegde kilometers, zodat de in het GewOp vooropgestelde verlaging van 20% nagestreefd kan worden.

Wat het parkeren betreft, hebben de gemeenten verschillende en soms tegenstrijdige maatregelen genomen om het gebruik van de parkeerplaatsen te regelen.

De Brusselse Regering keurde op 22 januari 2009 een ordonnantie goed houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap met het oog op de invoering van een coherent parkeerbeleid om de toegankelijkheid naar en binnen het Gewest te waarborgen (inwoners, handelaars, pendelaars...), dit door te ijveren voor de vooropgestelde verlaging van het aantal afgelegde kilometers.

De doelstellingen die door de ordonnantie vastgelegd werden, beogen dus enerzijds de uitwerking van een gecoördineerd parkeerbeleid op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door het bepalen van het kader en van de principes en anderzijds de oprichting van een Gewestelijk Parkeeragentschap dat de invoering van zo'n gecoördineerd parkeerbeleid zal begeleiden en een aantal uitvoerings- en beheerstaken op zich zal nemen.

Onderhavige opdracht heeft betrekking op de uitwerking van een gewestelijk parkeerbeleidsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals bepaald in art.9 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

### 1. *Beschrijving van de opdracht*

De opdrachtnemer werkt een ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan uit voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hierin wordt het algemene kader bepaald van het parkeerbeleid vast te stellen door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen terzake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kadert in het ontwerp van Irisplan 2 dat de strategie van het Gewest op het vlak van mobiliteit bepaalt en een hoofdstuk over parkeren bevat.

Om een goede levenskwaliteit in de stad te verzekeren en om de toegankelijkheid en de ontwikkeling van de sociaaleconomische activiteiten te garanderen, heeft het mobiliteitsbeleid een vermindering van het gemotoriseerde verkeer met 20 % als doelstelling vooropgesteld en streeft dit beleid naar een verdere uitbouw van de andere vervoersmodi. Het gevoerde parkeerbeleid geldt daarbij als een essentieel hulpmiddel voor het welslagen van dit beleid.

Drie hoofdlijnen bepalen het parkeerbeleid in het kader van de mobiliteitsstrategie voor Brussel.

Een gecoördineerd parkeerbeleid, met name tussen de gemeenten, maar ook met betrekking tot het parkeren op en naast de weg, is nodig om de beschikbare parkeerruimte over de verschillende gebruikers van de stad te verdelen.

Het gevoerde parkeerbeleid, met name door middel van tarifiering en beperking van het aantal beschikbare plaatsen, is een essentieel hulpmiddel om mensen ertoe aan te sporen om de overstap van de wagen naar andere vervoersmiddelen te maken en bij te dragen tot de verkeersverminderingdoelstelling (- 20 %).

Om mensen er ten slotte op doeltreffende wijze toe aan te zetten om te voet te gaan of de fiets of het openbaar vervoer te nemen, moet er meer plaats voor deze vervoersmodi op de weg voorzien worden, met name met het oog op de aanleg van comfortabele voetpaden, fietspaden of eigen beddingen. De door de auto ingenomen openbare ruimte, met inbegrip van de parkeerplaatsen, moet dus verkleind worden.

De huidige maatregelen op het vlak van parkeren zijn onvoldoende. Een duurzaam mobiliteitsbeleid impliceert het voorstellen van duidelijke acties en het programmeren ervan op een ambitieuze maar niettemin realistische manier.

De opdracht zal uit **vier fasen** bestaan:

- Een benchmarking,
- Een oriëntatienota die de na te streven doelstellingen inzake parkeren preciseert,
- Een algemene diagnose aan de hand waarvan de bestaande situatie beschreven, geanalyseerd en geëvalueerd kan worden
- De uitwerking van het ontwerp van plan.

### **Fase 1 : benchmarking**

De opdracht bestaat erin de parkeerbeleidsplannen van drie steden te bestuderen : Amsterdam, Lyon en Genève. Het is een korte opdracht die de volgende doelstellingen beoogt:

- Deze fase moet voor deze drie steden de principes bepalen, waarop het plan gebaseerd zal worden, alsook de pertinente en vernieuwende indicaties die naar de context van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertaald moeten worden.
- Ze moet verder ook de beleidslijnen bepalen, die geleid hebben tot de successen die er werden geboekt, alsook degene die geleid hebben tot opmerkelijke mislukkingen en de redenen hiervoor.

## **Fase 2 : bepalen van de na te streven doelstellingen inzake parkeren**

Deze fase op basis van de benchmarking omvat :

- Identificeren van de doelstellingen van het parkeerbeleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening (mobiliteitsbeheer, verbeteren van de toegankelijkheid van het centrum op welke manier dan ook, de verdeling van de openbare ruimte...)
- Bepalen en rechtvaardigen van de te nemen beslissingen (te begunstigen of te benadelen categorieën van weggebruikers, type maatregelen die de voorrang moeten krijgen...)
- Bepalen van basismaatregelen om deze doelstellingen te verwezenlijken

## **Fase 3: algemene diagnose – beschrijving, analyse en evaluatie – informatief luik**

Vertrekkende vanuit de bepaalde actielijnen moet men op basis van een overzicht van de bestaande situatie tot een diagnose voor Brussel komen ter voorbereiding van de uitwerking van de maatregelen van het ontwerp van plan.

Het overzicht omvat :

- een beschrijving van de bestaande parkeertoestand op de weg met een overzicht van het totale aantal parkeerplaatsen onderverdeeld in de verschillende categorieën vastgesteld in de ordonnantie
- een beschrijving van de bestaande parkeertoestand naast de weg op het niveau van het Gewest en per gemeente, waarbij er een onderscheid gemaakt wordt dus openbare parkings, transitparkings, parkings die openstaan voor het publiek (supermarkten, winkelcentra, ...) en private parkings van woningen, kantoren en andere functies.
- een evaluatie van de situatie met vermelding van wat slecht en wat goed functioneert.

Het is aangewezen een analyse te maken van volgende documenten : het ontwerp van het Vervoersplan Iris 2, het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, desgevallend het ontwerp van het Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling, de verschillende gemeentelijke parkeeractieplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen, daar waar die bestaan, alsook alle interne of externe plannen die een invloed kunnen hebben op het parkeerbeleid.

De niet-limitatieve lijst hieronder vermeldt een deel van deze documenten:

- Het gewestelijk vervoersplan Iris 1
- Het ontwerp van gewestelijk vervoersplan Iris 2 alsook zijn bijlagen, waaronder bijlage II die het eindrapport van de studie van het bureau Stratec omvat, dat als basis voor de uitwerking van het ontwerp van plan diende
- De studie van Stratec m.b.t. parkeermodellen om verschillende manieren van parkeerbeheer te testen
- Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan en desgevallend het Gewestelijk Plan voor duurzame ontwikkeling
- De GMP, gemeentelijke mobiliteitsplannen
- De gemeentelijke parkeeractieplannen
- De VSGB-studie over de huidige parkeersituatie in de gemeenten
- De studie van Aries m.b.t. de vrachtwagens
- De studie m.b.t. de problematiek van de leveringen van Opzoekingscentrum voor de Wegbouw

- De studie m.b.t. de problematiek van de autocars van Iris Consulting Titel VII en VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening
- De reglementering inzake milieuvergunningen
- De bedrijfsvervoersplannen( bron: BIM rapport)
- Het inplantingsplan van de Villo!- en Cambio-standplaatsen
- Het inplantingsplan van de haltes van de openbare vervoersmaatschappijen
- Het Koninklijk Besluit van 1/12/1975, de Wegcode en het Ministerieel Besluit van 11/10/1976, het Geïllustreerd Reglement voor de Wegbeheerder.
- De Wijkmonitoring. (bron: het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse)

Wat de berekende gegevens betreft, die ter beschikking van de opdrachtnemer worden gesteld, werd een beschrijving van de informatie waar de Directie Strategie over beschikt, bij bijlage 3 bij onderhavig Bijzonder Bestek gevoegd.

Het gaat om de informatie van twee meetcampagnes die verricht werden om de gegevens over het parkeren op de weg door buurtbewoners en pendelaars en de van een aantal gewestelijke databanken afkomstige informatie over het parkeren naast de weg samen te brengen.

De beschrijving maakt dat de opdrachtnemer rekening kan houden met de data waarop de respectieve gegevens verzameld werden, alsook de mate waarin de informatie in kwestie relevant is.

Mocht de opdrachtnemer daarbij van mening zijn dat de gegevens achterhaald of onvoldoende consistent zijn, is het hem toegestaan om aan zijn offerte een afzonderlijk berekend voorstel toe te voegen, voor het verrichten van de bijkomende metingen die hij nodig acht.

In elk geval blijft de opdrachtnemer verantwoordelijk voor het onderzoeken van de relevantie van alle verzamelde bronnen, het controleren van hun inhoud op het terrein en het corrigeren ervan door middel van eender welke gepaste methode.

In deze fase zijn minstens de volgende realisaties vereist:

- Evalueren van vraag en aanbod inzake residentieel parkeren met vermelding van onder andere de bevolkingsdichtheid en het aantal auto's per gezin, met aanduiding van alle zones, waar de vraag het aanbod overstijgt, alsook het verzadigingspercentage. Het aantal langdurig geparkeerde voertuigen moet eveneens worden gekwantificeerd, d.w.z. de auto's van buurtbewoners die gedurende lange periodes op hun plaats blijven staan.
- Evalueren van vraag en aanbod inzake parkeren van andere sectoren, en dit op verschillende momenten van de dag, alsook van de parkeerproblematiek 's avonds en in het weekend. Het aantal langdurig geparkeerde voertuigen van deze sectoren moet eveneens worden gekwantificeerd.  
De problematiek van het toeristisch parkeren (bezoek aan tentoonstellingen, culturele evenementen, ....) moet ook onder de loep worden genomen op het niveau van de individuele voertuigen en autobussen.
- Onderscheid maken tussen de verschillende bestemmingszones: kantoren, handelszaken, bedrijven, huisvesting...alsook ontwikkelingszones waar omvangrijke immobiële- of commerciële projecten gepland worden om op die manier een idee te krijgen van de huidige en toekomstige noden inzake parkeren voor deze zones.
- Realiseren van een indeling van de wijken op basis van de parkeersituatie van de verschillende wijken gekoppeld aan de behoeften van de bevolking (emissie – aantrekking).

Deze aldus bepaalde diagnose moet gestaafd worden aan de hand van kaarten in een SIG-formaat dat gebruikt kan worden met de software Map Info en Arc View dat binnen Mobiel Brussel gebruikt wordt.

De verschillende kaarten moeten op de kaarten met de toegankelijkheidszones vermeld in Titel VIII van de GSV kunnen worden gelegd zodat een beter beeld verkregen wordt van het beleid inzake de aanpassing van de bestaande parkings die zich buiten de openbare weg bevinden en die te veel plaatsen tellen ten opzichte van de toegankelijkheidsnormen en van andere parkeerfuncties met name voor de buurtbewoners.

#### **Fase 4 : opmaak en uitwerking van het ontwerp van strategisch gewestplan – reglementair luik**

Fase 4 bestaat in de opstelling van het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan dat eerst door de Regering goedgekeurd en vervolgens, na openbaar onderzoek en advies, definitief bekrachtigd zal moeten worden binnen een termijn van 8 maanden na de goedkeuring ervan. Het gewestelijk plan zal voor een periode van 5 jaar, te tellen vanaf zijn inwerkingtreding, worden opgesteld.

Het ontwerp van plan zal beginnen met de doelstellingen en actieprincipes die weerhouden werden voor de implementatie van het beoogde parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Vervolgens zal het hoofddeel van de tekst de te ondernemen acties/de te treffen maatregelen beschrijven door hun prioriteit, de actoren die erbij betrokken zijn, de middelen die ervoor nodig zijn, het implementatietijdsschema en de opvolgingsindicatoren uiteen te zetten.

Zoals de Ordonnantie van 22 januari 2009 voorziet, zal de opdrachtnemer tevens quota bepalen voor het hele grondgebied van het Gewest enerzijds alsook voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds:

- het maximale aantal parkeerplaatsen op de weg dat momenteel toelaatbaar is
- het aantal parkeerplaatsen per zone zoals bepaald in artikel 4 van de ordonnantie het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen (gehandicapten, taxi's, autodelen, autocars, schoolbussen, vrachtwagens, leveringen, fietsen, ....)
- het aantal voor te behouden plaatsen op bestaande, uit te breiden of aan te leggen transitparkings
- Het aantal ontbrekende parkeerplaatsen naast de weg, voor zover van toepassing.

Al naargelang de weerhouden actieprincipes zal de bepaling van de quota geïntegreerd worden in de maatregelen van het plan of er een bijlage bij vormen.

Aangezien de parkeerproblematiek niet stopt aan de gewestgrenzen, moet het beleid dat in het plan wordt uitgewerkt, coherent zijn met en rekening houden met de plannen van de buurgemeenten van Vlaams-Brabant.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan moet de notie duurzame ontwikkeling integreren en moet kaderen in het luik mobiliteit van het Gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling.

Elke fase wordt afgesloten met de opmaak van een schriftelijk verslag, desgevallend aangevuld met kaarten, dat 8 dagen voor de geplande datum van het Begeleidingscomité elektronisch verstuurd wordt naar de leden van het comité zodat het tijdens het comité kan worden geavaleerd.

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan vormt het eindverslag van deze opdracht.