

Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) van de gemeente Evere

December 2016

Voorwoord

Dit verslag stemt overeen met de versie "ontwerp" van gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) van Evere, zoals opgesteld op basis van hoofdstuk V van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

In overeenstemming met artikel 19 van dezelfde ordonnantie en in aansluiting op de beslissing van de gemeenteraad van Evere van 25 september 2014 werd dit ontwerp van GPAP uitgewerkt en opgesteld door het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels). Dit werk is onder meer gebaseerd op een voorafgaande studie die werd uitgevoerd door de bureaus Transitec en Espaces-Mobilité, onder leiding van het Parkeeragentschap en in samenwerking met de gemeente.

Dit ontwerp van GPAP zal resulteren in een definitieve versie naar aanleiding van een openbaar onderzoek, zoals vastgelegd in hoofdstuk V van de bovenvermelde ordonnantie. De Brusselse Regering dient deze definitieve versie goed te keuren en de gemeente dient ze toe te passen.

Inhoudstafel

Pagina

1. Context en uitdagingen van de studie.....	6
1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan.....	6
1.2 Algemene methodologie	9
1.2.1 Opstellingsprocedure.....	9
1.2.2 Inhoud van het GPAP	10
1.3 Territoriale context	12
1.3.1 Algemene kenmerken.....	12
1.3.2 Context "openbaar vervoer".....	15
1.3.3 Context aan de grenzen	17
1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten	18
2. Stand van zaken	21
2.1 Parkeren op de openbare weg.....	22
2.1.1 Algemeen aanbod	22
2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentietoestand van 2004	25
2.1.3 De voorbehouden parkeerplaatsen: een gedetailleerd overzicht.....	25
2.2 Parkeren buiten de openbare weg	34
2.2.1 Bestaande toestand.....	34
2.2.2 Gemeenteparking	35
2.3 Vrijstellingskaarten	37
2.3.1 Bewonerskaarten.....	37
2.3.2 Andere vrijstellingskaarten.....	37
2.4 De parkeervraag	39
2.4.1 Bezetting overdag en 's nachts.....	39
2.4.2 Rotaties van de geparkeerde voertuigen.....	43
2.4.3 Rotaties in de wijk "polikliniek".....	46
2.4.4 Rotaties rond het "gemeentehuis"	50
2.4.5 Rotaties in de wijk "station van Evere - grens Schaarbeek"	55
2.4.6 Rotatie in de wijk "Evere Noord"	59

2.4.7	Rotatie in de wijk van de Vrijetijdslaan (Triton / Evere Shopping)	63
2.4.8	Rotatie in "Paduwa"	67
2.4.9	Samenvatting van de rotatie-enquêtes	74
2.5	Controle	76
2.6	Inkomsten en stand van zaken over de werking van het parkeren	78
3.	Bepaling van de uitdagingen	79
3.1	De naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren	80
3.2	Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen	80
3.3	Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren	81
3.4	Het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen	81
3.5	Bijkomende gewestelijke uitdagingen	81
4.	Actieplan	83
4.1	Actie 1: de naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren	83
4.1.1	Actie 1.1: optimalisering van de controle	83
4.1.2	Actie 1.2: een goede communicatie garanderen	85
4.2	Actie 2: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen	86
4.2.1	Actie 2.1: de rotatie in de wijk van het gemeentehuis en de omgeving verbeteren	86
4.2.2	Actie 2.2: de coherentie van de reglementering op de grens met Schaarbeek verbeteren	90
4.2.3	Actie 2.3: de leesbaarheid van de reglementering langs de Leuvensesteenweg verbeteren	92
4.2.4	Actie 2.4: de gemeente voorbereiden op de komst op middellange of lange termijn van grote herinrichtings- en infrastructuurprojecten	93
4.2.5	Gratis parkeren tijdens de middag	96
4.2.6	Samenvatting van actie 2	97
4.3	Actie 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren	101
4.3.1	Personen met beperkte mobiliteit (PBM)	101
4.3.2	Leveringen	102
4.3.3	Autodelen	110
4.3.4	Taxi's	112
4.3.5	Vrachtwagens	113
4.3.6	Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride	115
4.3.7	Gemotoriseerde tweewielers	118

4.3.8	Parkeervoorzieningen voor fietsers	120
4.4	Actie 4: het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen	123
4.4.1	Het principe van pooling	123
4.4.2	Compenserende opties buiten de openbare weg voor de overwogen geschrapte plaatsen op de openbare weg	124
4.4.3	Poolingpotentieel	124
4.4.4	De gemeenteparking	127
4.4.5	Conclusie	127
4.5	Actie 5: naar een vrijstellingsbeleid dat in overeenstemming is met de nieuwe gewestelijk richtsnoeren	128
4.6	Actie 6: aanleg van een transitparking (P+R) ter hoogte van Bordet	131
4.7	Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP	131
4.7.1	Parkeerobservatorium	131
4.7.2	Werkgroep Parkeren	132
5.	Samenvatting	133
5.1	Fasering van de acties	133
5.2	Samenvatting van de acties voor de voorbehouden parkeerplaatsen	136
6.	Bijlagen	137

1. Context en uitdagingen van de studie

In het kader van de ordonnantie van 22 januari 2009 (artikels 19 en 40) houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wilde de gemeente Evere de opstelling van haar GPAP toevertrouwen aan het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Agentschap). Het Agentschap doet een beroep op de diensten van twee gespecialiseerde studiebureaus – Transitec en Espaces-Mobilités – om het te helpen deze opdracht tot een goed einde te brengen.

1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan

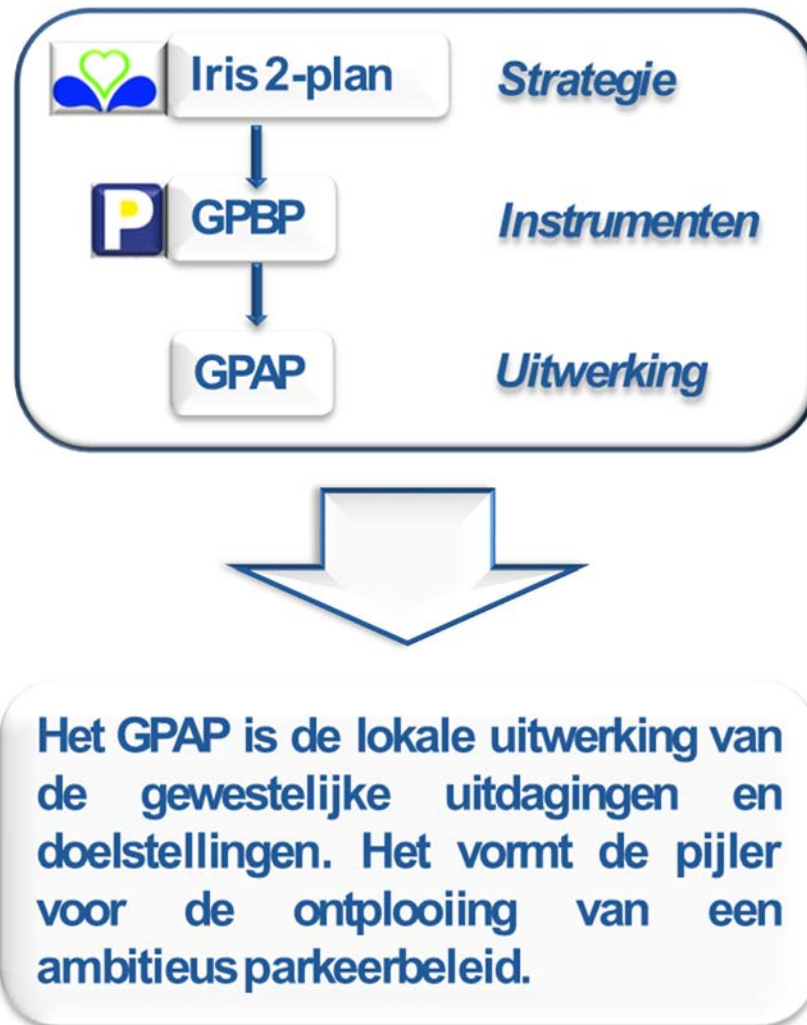
Afb. 1.1.1 Volgens de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap moet elke Brusselse gemeente een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) opstellen en goedkeuren, waarvan de doelstellingen en de principes voornamelijk worden omkaderd door de uitvoeringsbesluiten ervan:

- besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan,
- besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

Het GPAP heeft betrekking op het hele grondgebied van een gemeente en beoogt de tenuitvoerlegging van het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP), dat de volgende voornaamste doelstellingen heeft: het in evenwicht brengen van de gebruiken van de openbare weg met het oog op een betere verdeling ervan tussen de verschillende gebruiken/gebruikers, het vereenvoudigen van het gewestelijk parkeerbeleid door een harmonisering van de fundamentele hulpmiddelen ervan (tarieven, uurregelingen, vrijstellingen, ...). Het GPBP wil vooral het bewonersparkeren beschermen en nieuw leven blazen in de vorm van parkeren die verband houdt met de kleinhandel en buurtwinkels.

Het GPAP is zodoende een planningsinstrument dat richting wil geven aan het parkeerbeleid dat de gemeente de komende jaren wil voeren, evenals een leidraad voor de in dat verband uit te voeren acties.

Afbeelding 1.1.1 – GPAP en gewestelijke doelstellingen



Gewestelijke doelstellingen:

- modal shift
- herverdeling van de openbare ruimte
- levenskwaliteit van de buurtbewoners
- harmonisering en vereenvoudiging van praktijken om te komen tot een rechtvaardig en coherent parkeerbeleid

Afb. 1.1.2 Meer in het algemeen geeft het GPAP uitdrukking aan het gewestelijk mobiliteitsplan (Iris 2), dat de druk van de auto in de stad aanzienlijk en op duurzame wijze wil verminderen en tegelijk de toegankelijkheid van haar verschillende functies wil garanderen, onder meer door de ontwikkeling van alternatieven voor de personenwagen.

Het Iris 2-plan beschouwt het parkeren als een essentiële hefboom om de afhankelijkheid van de wagen te doen afnemen. Het moet zodoende aanzetten tot een prioritair gebruik van performante vervoersalternatieven in het Gewest, onder meer via de reglementering, de herverdeling of de vrijmaking van de delen van de wegen die bestemd zijn voor het parkeren, evenals tot een progressieve heroriëntering van deze functie buiten de openbare weg, om de leefomgeving van de Brusselaars en de luchtkwaliteit in de hoofdstad te verbeteren.

Het Iris 2-plan bevestigt ook de oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (parking.brussels) als essentiële speler van het gewestelijk parkeerbeleid. De opdrachten van het Agentschap hebben ook betrekking op het verzamelen en bijwerken van gegevens, de uitvoering van studies en planningsdocumenten, het formuleren van adviezen, de bouw en het beheer van parkings (waaronder toekomstige transitparking), de ontwikkeling van parksharing en de fietsparkeervoorzieningen, het beheer en de controle van het parkeren op de openbare weg, ...

Afbeelding 1.1.2 – De uitdagingen van een parkeerbeleid



1.2 Algemene methodologie

1.2.1 Opstellingsprocedure

Bijl. 1.2.1 De realisatie van het GPAP gebeurt in 3 fasen:

- fase 1: opstelling van het ontwerp van GPAP (dit document) en goedkeuring ervan door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
- fase 2: raadplegingsfase: openbaar onderzoek, adviezen van de aangrenzende gemeenten en advies van de betrokken gemeente. Deze fase is bij wet vastgelegd op een termijn van 60 dagen om het advies van de buurtbewoners en de aangrenzende gemeenten in te winnen, waaraan een bijkomende termijn van maximaal 3 maanden wordt toegevoegd om het voor de gemeente Evere mogelijk te maken zich uit te spreken over het document. Deze overlegprocedure is bedoeld om de in het ontwerp voorgestelde maatregelen indien nodig bij te stellen met het oog op de opstelling van het definitief GPAP.
- fase 3: opstelling van het definitief GPAP en definitieve goedkeuring ervan door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

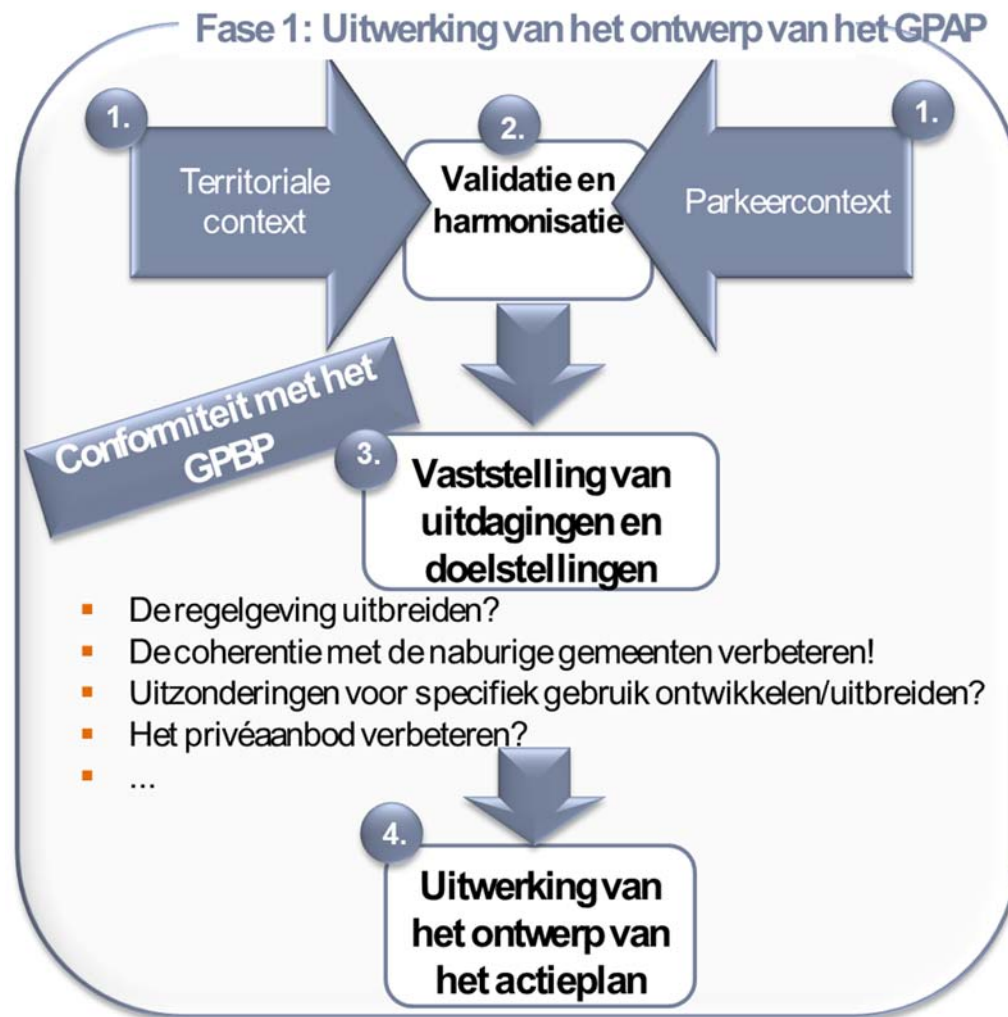
De voorafgaande studie over het ontwerp van GPAP stond onder leiding van een beperkt begeleidingscomité bestaande uit:

- de schepen van mobiliteit en de technische diensten van de gemeente,
- het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
- de studiebureaus Transitec en Espaces-Mobilités.

1.2.2 Inhoud van het GPAP

Afb. 1.2.1 In overeenstemming met de geldende reglementering (zie hiervoor) omvatten het ontwerp van GPAP en dus het definitief GPAP de volgende delen:

- **een gedetailleerde stand van zaken:** de stand van zaken stemt overeen met de diagnose van de huidige situatie op het gemeentelijk grondgebied inzake parkeren. Het maakt een balans op van het parkeeraanbod op en buiten de openbare weg, volgens de wijze en de aard van de gebruiken (types van gereguleerde zones, types van voorbehouden plaatsen, locatie van de fietsparkeervoorzieningen, voornaamste bestemmingen van de parkings, ...) en van de parkeervraag overdag en 's nachts. Daarnaast geeft het een stand van zaken over het geldende beleid inzake vrijstellingen en controles/sancties. Deze diagnose steunt voornamelijk op:
 - gegevens die in de loop van het voorjaar 2014 door Brussel Mobiliteit, in samenwerking met het Parkeeragentschap, (onder meer op het vlak van de methodologie en de opvolging) werden vastgesteld en aan de hand waarvan het parkeeraanbod en de parkeervraag kunnen worden gekwantificeerd en gekwalificeerd;
 - een inventaris van parkeerreglementen die in de gemeente gelden;
 - de vaststellingen op het terrein en de door de gemeente genoteerde gegevens.
- **een bepaling van de grote doelstellingen en uitdagingen:** deze zowel slagvaardige als pragmatische doelstellingen worden voornamelijk bepaald door de bovenstaande stand van zaken te vergelijken met het gewestelijke reglementaire kader (dat onder meer een reeks normen en te behalen drempels beoogt) en door rekening te houden met de lokale context en de specifieke kenmerken van het gewestelijk grondgebied (functionele typologie, demografie, fiets- en voetgangersroutes en -assen, openbare vervoersnetten, wegnetten, ...). Hierbij wordt ook een overeenstemming gegarandeerd met de maatregelen waarin de omliggende gemeenten, onder meer via hun eigen GPAP, voorzien.
- **een bepaling van de strategische richtsnoeren** (reglementaire zonering, inachtneming van de alternatieven voor individueel vervoer met de auto, eventuele compensaties van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, enz.), omgezet in actieplannen
- **een bepaling van de modaliteiten voor de uitvoering van het actieplan** in termen van operationele planning, opvolging, controle/sanctie, vrijstelling en beoordeling
- **een samenvatting:** een voorlopige planning van de verschillende overwogen acties per wijk



Afbeelding 1.2.1 – Algemene methodologie betreffende de opstelling van het GPAP van Evere

1.3 Territoriale context

1.3.1 Algemene kenmerken

Afb. 1.3.1a
Bijl. 1.3.1 De gemeente Evere ligt in de tweede kroon en is een belangrijk toegangspunt tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze wordt immers doorkruist door belangrijke verkeersassen (N21 – Leopold III-laan en N22 – Haachtsesteenweg) en grenst aan autosnelwegen (E40 en R2). Deze wegen kunnen een aanzienlijke verkeerslast verwerken (een tot twee wegen in elke rijrichting) en bevorderen de doorreis van pendelaars vanuit Vlaams-Brabant en de internationale luchthaven van Zaventem naar het stadscentrum.

Evere is voornamelijk een residentiële gemeente. Met bijna 38.500 inwoners (goed voor 3% van de gewestelijke bevolking) voor een oppervlakte van 5 km² heeft ze een dichtheid van 7.700 inw./km², wat dicht bij het gewestelijke gemiddelde ligt (7.300 inw./km²). Het centrum van de gemeente, dat is gelegen tussen de Haachtsesteenweg en de spoorlijn, telt meer dan 16.000 inw./km² en is het dichtst bevolkt.

De gemeente telt bijna 17.000 privéhuishoudens, wat neerkomt op bijna 10.000 eenheden minder dan het gemiddelde in een Brusselse gemeente (28.600 huishoudens).

De demografische groei van de gemeente bedraagt ongeveer 1,3% per jaar (gemiddelde over de 3 laatste jaren), wat hoger is dan de geregistreerde groei op gewestelijk niveau (gemiddeld 1% per jaar over dezelfde periode).

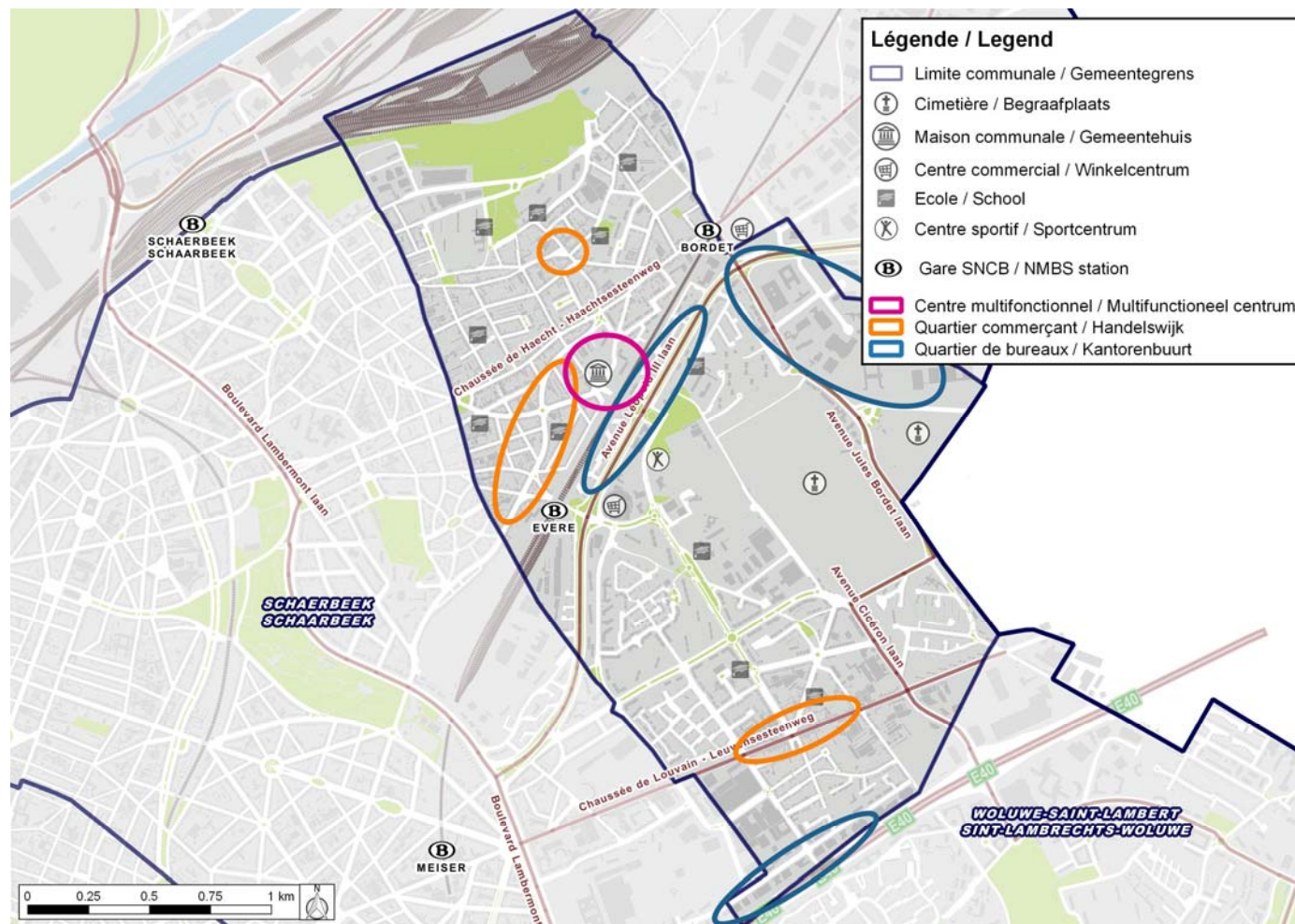
De motorisatiegraad bedraagt 0,70 voertuig per huishouden, wat neerkomt op 11.500 voertuigen in de gemeente. Dit cijfer is iets hoger dan dat van het Gewest (0,60).

Naast haar residentiële karakter beschikt de gemeente over een reeks infrastructuren en activiteitenpolen die een impact kunnen hebben op het parkeeraanbod overdag:

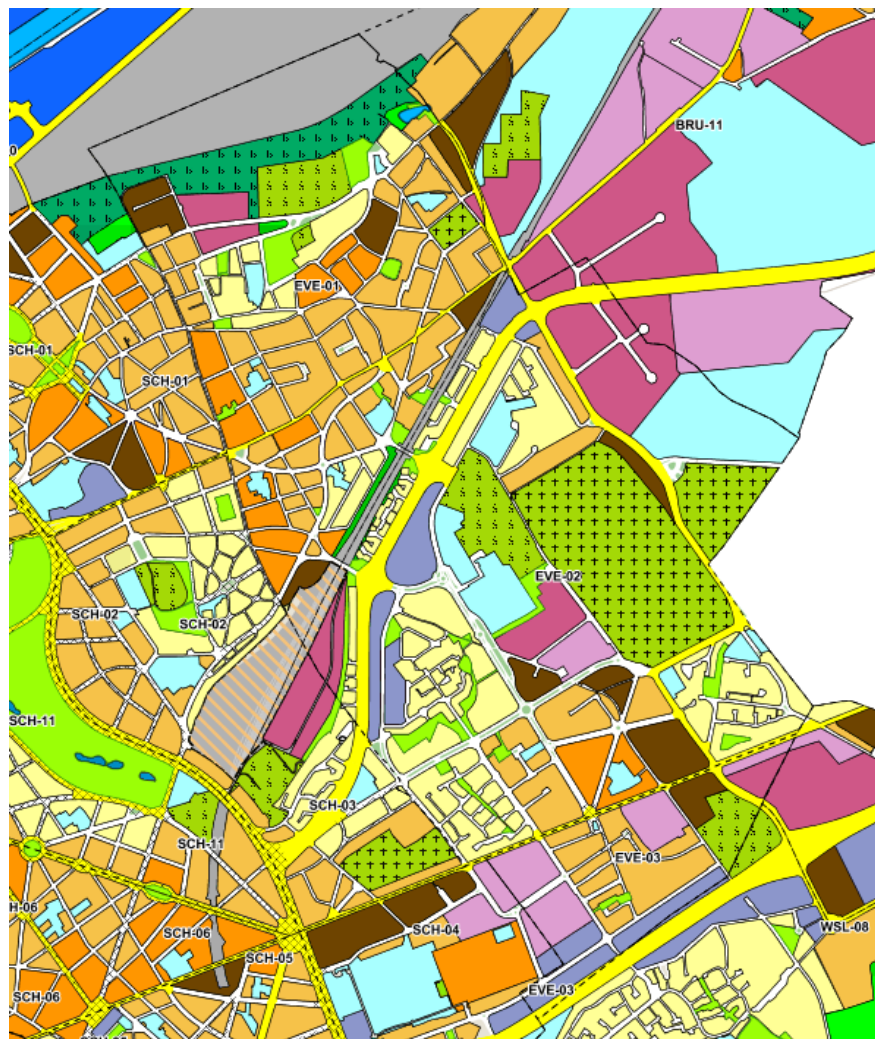
- de wijk rond het gemeentehuis, waar zich talrijke diensten bevinden: gemeentebestuur, politiecommissariaat, openbare bibliotheek, OCMW, handelszaken (vooral langs de H. Consciencelaan en de Onze-Lieve-Vrouwlaan), scholen, gebedshuizen, enz.;
- drie grote handelswijken: "Vrede" (kern rond het Vredeplein), "Onze-Lieve-Vrouw" (lint rond de kruising tussen de Onze-Lieve-Vrouwlaan en de H. Consciencelaan) en "Paduwa" (lint rond de J. De Paduwaplaats en langs de Leuvensesteenweg);
- verschillende winkelketens (alleenstaande generatoren), voornamelijk gelegen ter hoogte van de polen "Evere Shopping" (Carrefour, Delhaize ...) en Bordet (Decathlon);
- drie kantoorgebieden: langs de Leopold III-laan en de Kolonel Bourgstraat, evenals rond Bordet (waaronder NAVO);
- twee stations van de NMBS (Evere en Bordet), langs de voorstadslijnen "S4", "S5", "S7" en "S9" die door het toekomstige GEN zullen worden beheerd;
- een groot aantal collectieve voorzieningen: scholen, sportcentra en -complexen, begraafplaatsen (waaronder die van Brussel), ...

In totaal zijn er bijna 2.200 bedrijven (handelszaken inbegrepen) in de gemeente, goed voor ongeveer 21.000 banen (gemiddelde van de Brusselse gemeente = 33.000 banen).

Tot slot toont dit overzicht van de grote functionele richtsnoeren van de gemeente aan dat Evere meer geneigd is om op het vlak van de verplaatsingsstroom te "genereren" dan te "ontvangen".



Afbeelding 1.3.1a – Algemene kenmerken van Evere



Afbeelding 1.3.1b – Uittreksel uit het GBP van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

AFFECTATIONS	BESTEMMINGEN
ZONES D'HABITAT	WOONGEBIEDEN
ZONES D' HABITATION A PREDOMINANCE RESIDENTIELLE	WOONGEBIEDEN MET RESIDENTIEEL KARAKTER
ZONES D'HABITATION	TYPISCHE WOONGEBIEDEN
ZONES DE MIXITE	GEBIEDEN MET GEMENGD KARAKTER
ZONES MIXTES	GEMENGDE GEBIEDEN
ZONES DE FORTE MIXITE	STERK GEMENGDE GEBIEDEN
ZONES D'INDUSTRIES	INDUSTRIEGEBIEDEN
ZONES D'INDUSTRIES URBAINES	STEDELIJKE-INDUSTRIEGEBIEDEN
ZONES D'ACTIVITES PORTUAIRES ET DE TRANSPORTS	GEBIEDEN VOOR HAVENACTIVITEITEN EN VERVOEREN
AUTRES ZONES D'ACTIVITES	ANDERE ACTIVITEITENGEBIEDEN
ZONES ADMINISTRATIVES	ADMINISTRATIEGEBIEDEN
ZONES D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF OU DE SERVICE PUBLIC	GEBIEDEN VAN COLLECTIEF BELANG OF VAN OPENBARE DIENSTEN
ZONES D'ENTREPRISES EN MILIEU URBAIN	ONDERNEMINGS GEBIEDEN IN DE STEDELIJKE OMGEVING
ZONES DE CHEMIN DE FER	SPOORWEGGEBIEDEN
ZONES VERTES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERTES	GROENGEBIEDEN
ZONES VERTES DE HAUTE VALEUR BIOLOGIQUE	GROENGEBIEDEN MET HOOGBIOLOGISCHE WAARDE
ZONES DE PARCS	PARKGEBIEDEN
DOMAINE ROYAL	KONINKLIJK DOMEIN
ZONES DE SPORTS OU DE LOISIRS DE PLEIN AIR	GEBIEDEN VOOR SPORT- OF VRIJTIJDSACTIVITEITEN IN DE OPEN LUCHT
ZONES DE CIMETIERES	BEGRAAFPLAATSGEBIEDEN
ZONES FORESTIERES	BOSGEBIEDEN
ZONES AGRICOLES	LANDBOUWGEBIEDEN

1.3.2 Context "openbaar vervoer"

Afb. 1.3.2 De bediening door het openbaarvervoersnet is behoorlijk goed:

- Het gemeentelijk grondgebied wordt bediend door 20 buslijnen (waaronder 11 van de MIVB), 2 tramlijnen en 4 lijnen van de NMBS (voorstadsnetwerk).
- Tijdens de spitsuren rijden alle MIVB-lijnen om de 5 tot 12 min.
- De meeste MIVB-lijnen die de gemeente doorkruisen, maken het mogelijk om een verbinding tussen de wijken te garanderen, ook al zorgt enkel lijn 45 echt voor een reële verbinding tussen het noorden en het zuiden.
- De meeste van deze lijnen maken het ook mogelijk om de gemeente rechtstreeks te verbinden met verschillende grote Brusselse polen of knooppunten: luchthaven (B12), Europese wijk (B21), Station Brussel-Noord (T55), station van Schaarbeek (B59), Centraal Station (B65), Rogierplein (T55), Meiserplein (T62), Naamsepoort (B80), enz.
- Bijna alle lijnen garanderen een rechtstreekse verbinding met het metro- of premetronet.

Op middellange/lange termijn zal dit aanbod worden versterkt door de aanleg van een nieuwe metrolijn (metro Noord), die de huidige halte Albert, in Vorst, via de metro zal verbinden met de site Bordet in Evere en ook het hartje van de Vijfhoek en Schaarbeek zal aandoen. Op het grondgebied van Evere zullen er drie stations worden gebouwd: Linde, Vrede en Bordet. Dit laatste station moet worden verbonden met het GEN-station dat dezelfde naam draagt, en op termijn met een nieuwe transitparking (P+R) (zie hoofdstuk over de projecten en het actieplan voor meer informatie).

Afbbeelding 1.3.2 – Openbaarvervoersnet van Evere – MIVB 2014



1.3.3 Context aan de grenzen

Afb. 1.3.3 Op basis van de ervaring en de terreinkennis die door de gemeente werd verworven, en de diagnose-elementen die in de vorige punten werden aangehaald, werden de volgende sectoren met uitdagingen geïdentificeerd:

- **Brussel (stad):** de fysieke grens die wordt gevormd door de spoorweg in het noorden, doet de potentiële overloopeffecten tussen de twee gemeenten teniet. De grens ter hoogte van de Houtweg in het oosten behelst de industriezone van Haren-Zuid, wat de overloopeffecten tussen de gemeenten ook beperkt.
- **Schaarbeek:** door haar lengte doorkruist de grens tussen de gemeenten Evere en Schaarbeek een aanzienlijk aantal assen die ze in de lengte- of dwarsrichting doorsnijdt. Dat is deels of volledig het geval voor: de Lindestraat, de Genèvestraat, de Leuvensesteenweg, de

L. Mommaertslaan en de Kolonel Bourgstraat. Met uitzondering van de Kolonel Bourgstraat is het type van ingevoerde reglementering aan weerszijden van de grens coherent (de 2 delen van het segment worden gereguleerd door hetzelfde zonetype: blauw of groen). Toch bestaat er een groot verschil tussen de 2 gemeenten: de parkeerzones zijn in Schaarbeek gereguleerd tot 20 uur, terwijl dit in Evere maar tot 18 uur is. Naast een gebrek aan coherentie geeft deze situatie ook aanleiding tot een verschuiving van voertuigen van Schaarbeek naar Evere in het begin van de avond (of zelfs vanaf de namiddag), wat de toegang tot parkeerplaatsen bemoeilijkt voor bewoners van Evere die van hun werk terugkeren.

Sint-Lambrechts-Woluwe: de scheiding die wordt gevormd door de E40 in het zuiden van Evere, laat weinig ruimte voor overloopeffecten tussen de 2 gemeenten, ook al is de kans groot dat het ontbreken aan een reglementering in Sint-Lambrechts-Woluwe op termijn zal leiden tot het lang- en middellangparkeren van voertuigen afkomstig uit Evere.

1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten

Afb. 1.3.4 Er kunnen een aantal stadsontwikkelings- en uitrustingsprojecten worden geïdentificeerd die - op korte, middellange of lange termijn - een impact zullen hebben op de parkeeromstandigheden (vraag en aanbod) in Evere:

- Onthaalsquare: project om de square volledig herin te richten en toegankelijk te maken voor het publiek, dat gepaard gaat met de bouw en de creatie van 60 woningen, handelszaken, diensten (school) en een ondergrondse parking van 135 plaatsen. Deze parking zou het onder meer mogelijk maken om de schrapping van de 37 plaatsen op de openbare weg in dat verband theoretisch te compenseren.
- Begeertenlaan: bouw van een complex met 17 appartementen, verdeeld over 3 gebouwen die zijn uitgerust met 27 ondergrondse parkeerplaatsen (en 38 parkeerplaatsen voor fietsen).
- Site "Vishay": renconversie van het oude industrieterrein "Vishay" (huizenblok omringd door de Leuvensesteenweg, de Cicerolaan, de Franz Guillaumelaan en de Tweehuizenstraat) tot een gemengd project dat op termijn meer dan 400 woningen, handelszaken, kantoren en collectieve voorzieningen zal omvatten, op een totale oppervlakte van bijna 60.000 m². Deze herinrichting zal onder meer gepaard gaan met de bouw van meer dan 200 overdekte parkeerplaatsen en minstens 30 plaatsen op de nieuwe verbindingswegen.
- Gebied van gewestelijk belang (GGB) "Josaphat": stemt overeen met een terrein van 40 ha dat is gelegen op de grens tussen de gemeente Evere en Schaarbeek en zich aan weerszijden van de spoorlijn bevindt. Dit gebied is bestemd om te worden omgebouwd tot een gemengde en dichtbebouwde wijk, waar tegen 2023 woningen, voorzieningen van collectief belang en ondernemingen zullen worden ondergebracht. Aangezien het project zich momenteel nog in een te vroeg uitvoeringsstadium bevindt, is het te moeilijk om er de impact op het

parkeeraanbod van te kunnen inschatten, zowel op als buiten de openbare weg.

- Metro Noord: overeenkomstig de richtlijnen van het Iris 2-plan, die werden bevestigd door het meerderheidsakkoord 2014-2019 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, zal er een nieuwe metrolijn (lijn 3) op het gewestelijk grondgebied worden aangelegd. Deze nieuwe, over het algemeen noord-zuid georiënteerde lijn zal het mogelijk maken om de huidige halte Albert, in Vorst, via de metro te verbinden met de site Bordet in Evere en zal ook het hartje van de Vijfhoek en Schaarbeek aandoen. Op het grondgebied van Evere zullen er drie stations worden gebouwd: Linde, Vrede en Bordet. Deze laatste moet worden verbonden met het GEN-station dat dezelfde naam zal dragen en op termijn met een nieuwe transitparking (P+R).

Naast een eventuele schrapping van parkeerplaatsen op de openbare weg zal de bouw van deze 3 stations en de exploitatie ervan door een lijn met hoge capaciteit en hoge frequenties waarschijnlijk een aantrekkingseffect hebben, die de parkeervraag overdag (pendelaars) zou kunnen doen stijgen. Ten opzichte van de geplande termijnen (begin van de werken in 2019 voor een indienstelling in 2025) is het echter nog te vroeg om deze effecten nauwkeurig te kunnen kwantificeren of meten.

- Pool "Reyers" (Paduwa): de sector in het zuiden van Evere die tussen de Leuvensesteenweg, de grens met Schaarbeek, de E40 en de Gemeenschappenlaan - gemakshalve "Paduwa" sector genoemd - is gelegen, maakt volledig deel uit van de "Pool Reyers", die in het regeerakkoord 2014-2019 is geïdentificeerd als een prioritaire stadsontwikkelingspool.

Via een in 2010 goedgekeurd richtschema is deze pool bestemd om de toekomstige jaren een reeks structurerende stadsontwikkelingsprojecten op te nemen: mediapark, woningen,

voorzieningen van collectief belang, herinrichting van de openbare ruimte, ...

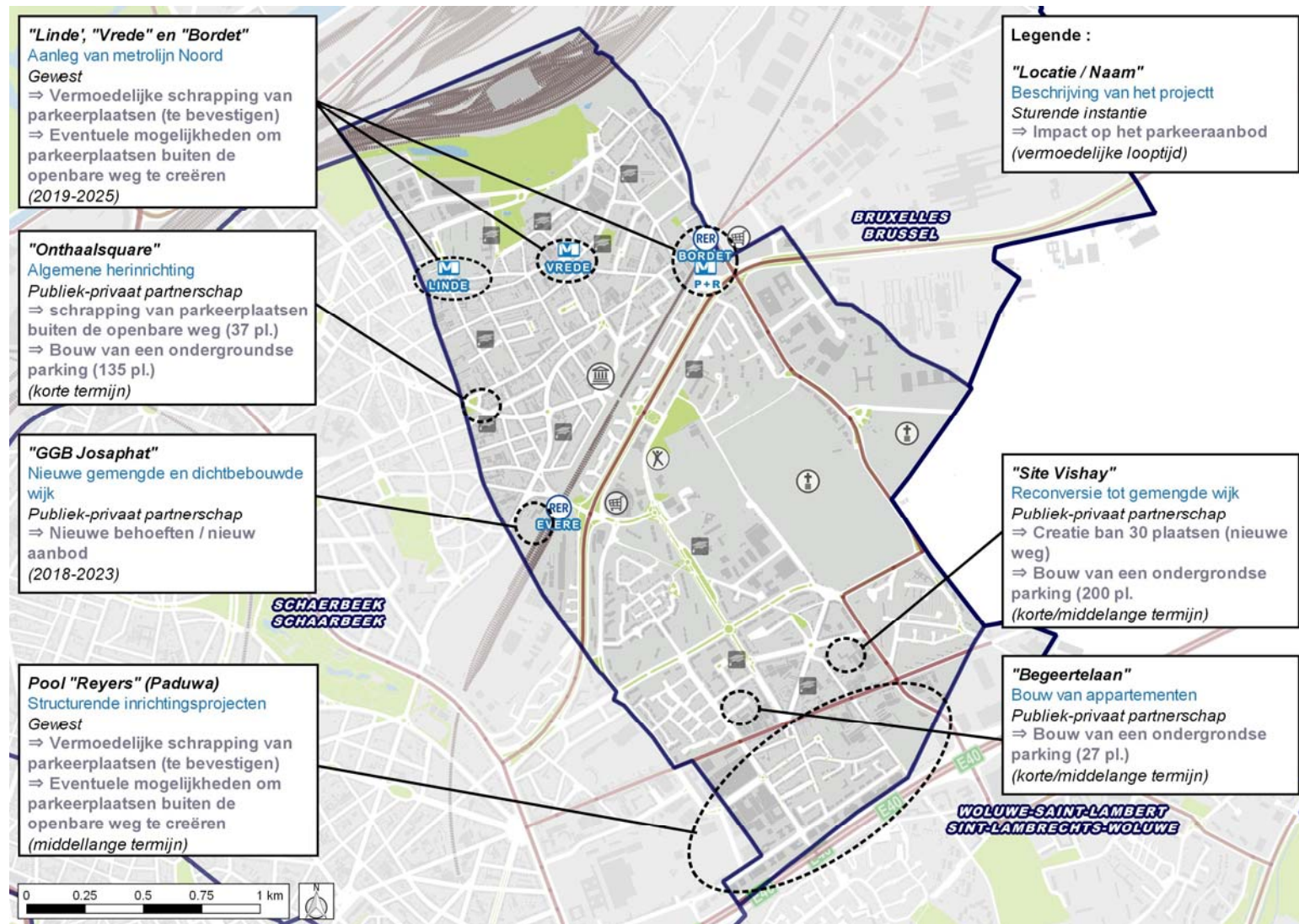
De belangrijkste projecten op het grondgebied van Evere die mogelijk een rechtstreekse impact zullen hebben op het parkeeraanbod zijn:

- het project "Parkway: de heraanleg van de snelweg E40 (vermindering van het aantal rijstroken, nieuwe aanplantingen, eigen beddingen voor het openbaar vervoer, fietspad, ...), de bebouwing van de terreinen die vrijkomen op de E40 en omvorming van de kantoren in de Kolonel Bourgstraat tot woningen;
- project "Leuvensesteenweg": de heraanleg van de steenweg met het oog op een verbeterd gezamenlijk gebruik van deze weg door de verschillende vervoersmodi, de vergroening, de verdichting en de uitlijning van de bouwlijn, evenals de verbetering van de verbindingen met de omliggende wijken.

Aangezien deze verschillende projecten zich momenteel nog in de studiefase bevinden, is het moeilijk om precies in te schatten welke effecten ze op het parkeeraanbod zullen hebben. Deze effecten

zullen evenwel worden opgevolgd via de tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP. Het project "Parkway" waarvan de studie zich wellicht in het meest gevorderde stadium bevindt (masterplan), schat dat er in de loop van de uitvoering van dit project ongeveer 200 tot 300 parkeerplaatsen zouden kunnen verdwijnen (Schaarbeek en Evere). Op het moment van de opstelling van dit ontwerp voorziet het masterplan echter in een compensatie van dergelijke schrappingen door de aanleg van een parking in de infrastructuur van minstens 300 plaatsen ter hoogte van de aansluiting van de autosnelweg E40.

- GEN (infrastructuur): twee stations van de NMBS – Evere en Bordet – langs de voorstadslijnen "S4", "S5", "S7" en "S9" die door het toekomstige GEN zullen worden beheerd. Door de frequenties tijdens de spitsuren te verhogen, zal dit net vooral bijdragen tot een toename van de parkeervraag van het type "pendelaars" en dus leiden tot mogelijke conflicten met andere gebruikerscategorieën overdag.



Afbeelding 1.3.4 – Inrichtingsprojecten met een impact op het parkeeraanbod

2. Stand van zaken

De gegevens die werden gebruikt om de stand van zaken op te maken, zijn afkomstig uit:

- de exhaustieve telling op het terrein die in het voorjaar van 2014 werd uitgevoerd door Brussel Mobiliteit, in samenwerking met het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en die het mogelijk heeft gemaakt om de volgende gegevens te verzamelen:
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod op de openbare weg
 - ligging, kwantificering en kwalificering van de fietsparkeervoorzieningen
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod buiten de openbare weg
 - kwantificering van de parkeervraag (de bezetting) op de openbare weg vroeg 's morgens, aan het einde van de voormiddag en 's nachts
- de bijwerking van de bovenstaande gegevens betreffende het parkeeraanbod
- tellingen die door Transitec en Espaces-Mobilités werden verricht in het voorjaar van 2014
- informatie die in handen is van de gemeente (politiereglementen, interne lijsten, ...)
- een reeks rotatie-enquêtes die in het voorjaar van 2015 werden uitgevoerd in 6 als strategisch geïdentificeerde zones

2.1 Parkeren op de openbare weg

2.1.1 Algemeen aanbod

Afb. 2.1.1 Er zijn in totaal **9.637 plaatsen**¹ geteld op de openbare weg in Evere, die nagenoeg allemaal gereguleerd of voorbehouden zijn:

Bijl. 2.1.1

- **29 gereguleerde parkeerplaatsen in de rode zone** (0,3% van het aanbod), ter hoogte van een deel van de Leuvensesteenweg en het Vredeplein. Van maandag tot zaterdag is het parkeren tussen 9.00 en 18.00 uur beperkt tot 2 uur en betalend voor iedereen, met uitzondering van de verleners van dringende medische zorgen. Het tarief bedraagt € 2 voor het 1^e uur en € 5 voor twee uur (1^e kwartier gratis).
- **92 gereguleerde plaatsen in de oranje zone** (1% van het aanbod), ter hoogte van de Leuvensesteenweg (tussen de J. de Paduwaplaats en de G. De Lombaerdestraat) en een deel van de H. Consciencelaan. Van maandag tot zaterdag is het parkeren tussen 9.00 en 18.00 uur beperkt tot 2 uur en betalend voor iedereen, met uitzondering van de verleners van dringende medische zorgen. Het tarief bedraagt € 1 voor het 1^e uur en € 3 voor twee uur (1^e kwartier gratis).
- **1.551 gereguleerde plaatsen in de groene zone** (16,1% van het aanbod), vooral langs de hoofdwegen van de gemeente. Het parkeren is er betalend zonder tijdslimiet, van maandag tot zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur, met uitzondering van de gebruikers die beschikken over een vrijstellingskaart (zie punt 2.3 dat is gewijd aan dit thema). Het tarief voor de 2 eerste parkeeruren is identiek aan dat van de oranje zone. Elk bijkomend uur wordt gefactureerd aan € 1,50.

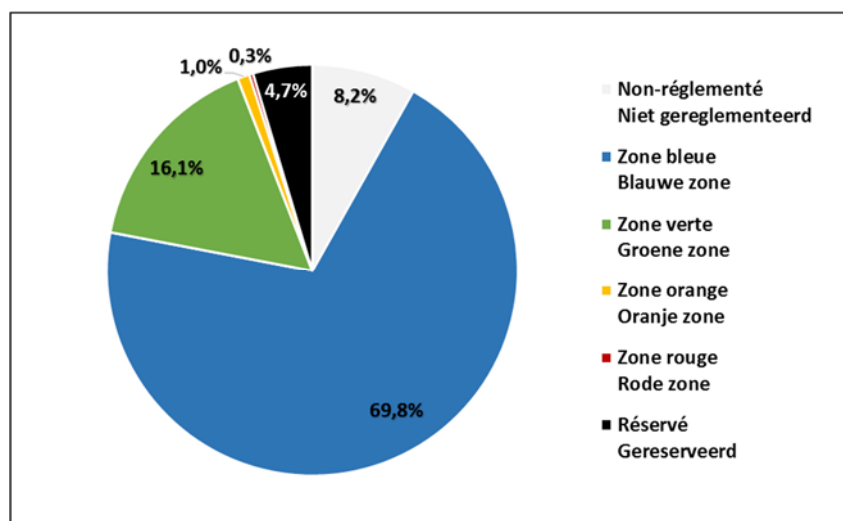
- **6.733 gereguleerde plaatsen in de blauwe zone** (69,8% van het aanbod), die de rest van het gemeentelijk grondgebied beslaan, dat voornamelijk bestaat uit residentiële zones. Van maandag tot zaterdag is het parkeren er tussen 9.00 en 18.00 uur beperkt tot 2 uur, mits het gebruik van de parkeerschijf, met uitzondering van de gebruikers die beschikken over een vrijstellingskaart (zie punt 2.3 dat is gewijd aan dit thema).
- **444 plaatsen zijn voorbehouden** aan bijzondere gebruikers en gebruiksdoeleinden (PBM, leveringen, autodelen, ...): zie hoofdstuk 2.3. voor meer toelichtingen.

Volledigheidshalve dienen aan deze 9.637 plaatsen 1.301 plaatsen te worden toegevoegd, die zijn gelegen voor de inrit van een eigendom of een garagepoort en waar voertuigen mogen parkeren als de nummerplaat ervan is aangebracht aan deze inrit of op deze garage. Aangezien dit type van plaatsen afkomstig is van ramingen en niet van een exhaustieve telling en het parkeren er enkel is toegestaan voor die nummerplaten, wordt dit type van erg bijzondere plaatsen afzonderlijk in aanmerking genomen. **Wanneer deze plaatsen worden meegerekend, bedraagt het totaal aantal plaatsen waar het in Evere wettelijk mogelijk is om op de openbare weg te parkeren bijna 11.000, wat gemiddeld neerkomt op 1 plaats op de openbare weg per 3,5 inwoners.**

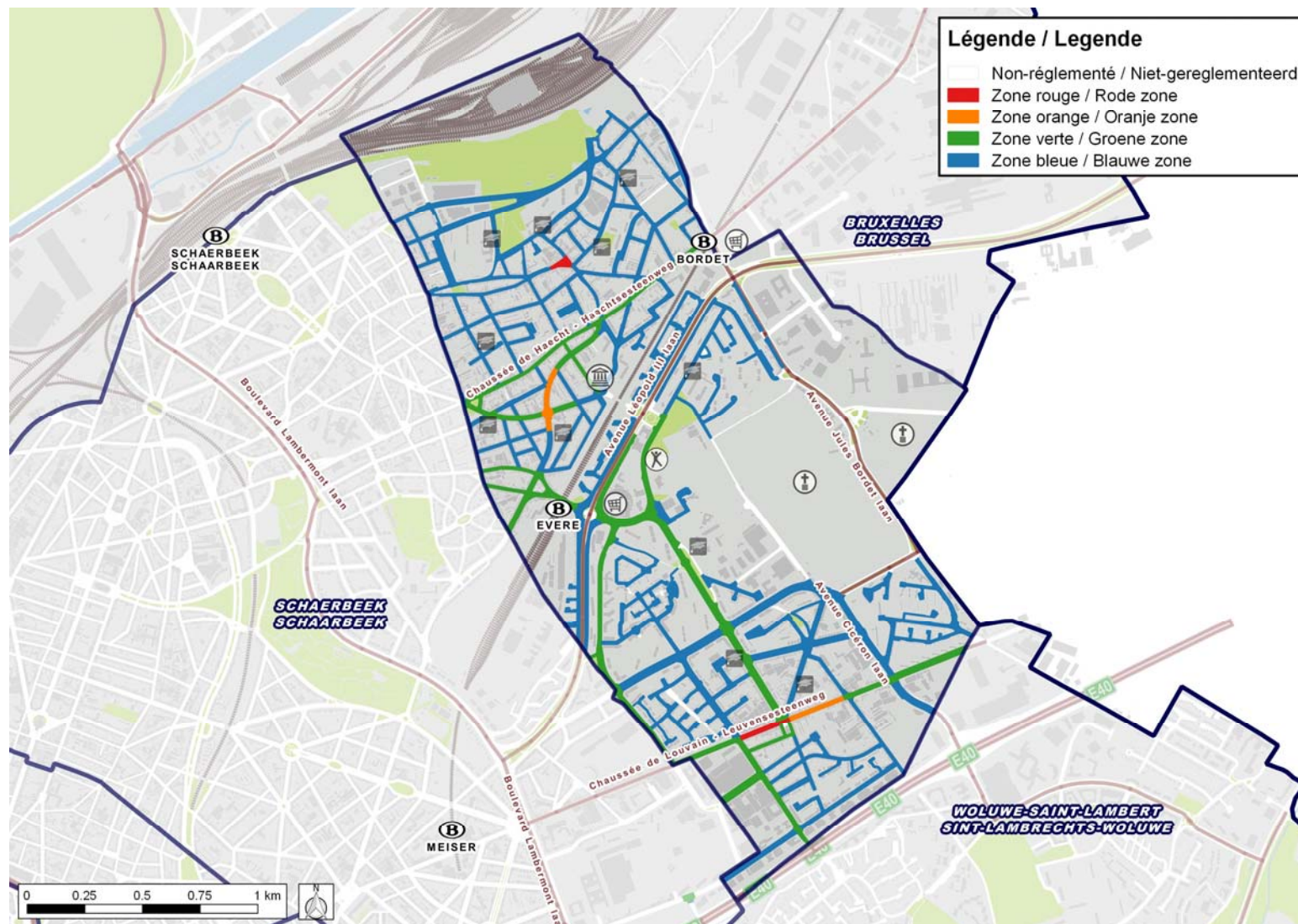
Tijdens de gereguleerde periode opteren de voertuigen die niet beschikken over een vrijstellingskaart, een ticket uit de parkeerautomaat of een conforme en leesbaar geplaatste parkeerschijf voor een forfaitaire retributie van € 25 per halve dag.

¹ 1 plaats of parkeerplaats op de openbare weg = 1 personenauto-equivalent (PAE) = 5 meter lang

Afbeelding 2.1.1a – Structuur van het parkeeraanbod op de openbare weg – Evere 2016



Type van plaatsen	Aantal
Niet-gereguleerde en niet-voorbehouden (=vrije) plaatsen	788
Gereguleerde plaatsen in de rode zone	29
Gereguleerde plaatsen in de oranje zone	92
Gereguleerde plaatsen in de groene zone	1.551
Gereguleerde plaatsen in de blauwe zone	6.733
Plaatsen voorbehouden voor bijzondere doeleinden/gebruikers	444
Totaal aantal parkeerplaatsen	9.637
Plaatsen voor garages en inritten van woningen (raming)	1.301
Parkeerplaatsen (raming van het aantal toegelaten plaatsen)	10.938



Afbeelding 2.1.1b – Locatie van het parkeeraanbod volgens de reglementering – Evere 2016

2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentietoestand van 2004

Overeenkomstig artikel 11 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan moet het GPAP bijdragen tot de realisatie van de gewestelijke doelstelling tot vermindering met 16% van het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen, ten opzichte van de referentietoestand van 2004/2005. Het aantal volledig vrij toegankelijke parkeerplaatsen is van meer dan 7.250 in 2004 gedaald tot 788 vandaag, wat neerkomt op een daling van 90% in de loop van de 10 voorbije jaren.

De gemeente voldoet momenteel volledig aan de gewestelijke doelstelling.

Als we de gegevens van 2014 vergelijken met de referentietoestand van 2004-2005 (vermeld in de tabel van art. 9 van het besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP) die wordt geacht de plaatsen op de openbare weg voor garages uit te sluiten, zou het totaal aantal plaatsen met meer dan 500 eenheden zijn gestegen in de loop van dezelfde periode.

In feite werden maximaal slechts een honderdtal plaatsen gecreëerd de afgelopen jaren, tegelijk met de inrichting van nieuwe wegen (Marnedal, Virginie Plasstraat, Bouwgezellenerf, Leemput, Steenbakkerserf). De rest van deze stijging (bijna 400 plaatsen) wordt niet vastgesteld op het terrein en heeft meer dan waarschijnlijk te maken met onderling afwijkende methodes tussen de telling van 2004 en die van 2014. Vermoed wordt dat de telling van 2004 soms is verricht zonder de inritten echt te onderscheiden, waardoor er een schommeling ontstaan op het vlak van de aantallen van het totale aanbod.

2.1.3 De voorbehouden parkeerplaatsen: een gedetailleerd overzicht

Alle categorieën samen telt de gemeente momenteel bijna 450 plaatsen die zijn voorbehouden aan specifieke gebruikers en gebruiksdoeleinden (PBM, levering, autodelen, vrachtwagens, ...).

Volgens de voorschriften van het gewestelijk parkeerbeleidsplan mag het GPAP niet minder voorbehouden parkeerplaatsen voorstellen dan het aantal in 2004-2005 (referentietoestand), namelijk 497.

Type van plaatsen	Aantal plaatsen (in PAE)
Levering	70
Vrachtwagens	69
Autocars en bussen	47
PBM	191
Taxi's	12
Autodelen	11
Diplomatiek korps	7
Politie	8
Gemotoriseerde tweewielers	5
Kiss & Ride	9
Andere	15
Totaal	444

Afbeelding 2.1.3 - Totaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen per categorie

2.1.3.1 Personen met beperkte mobiliteit (PBM)

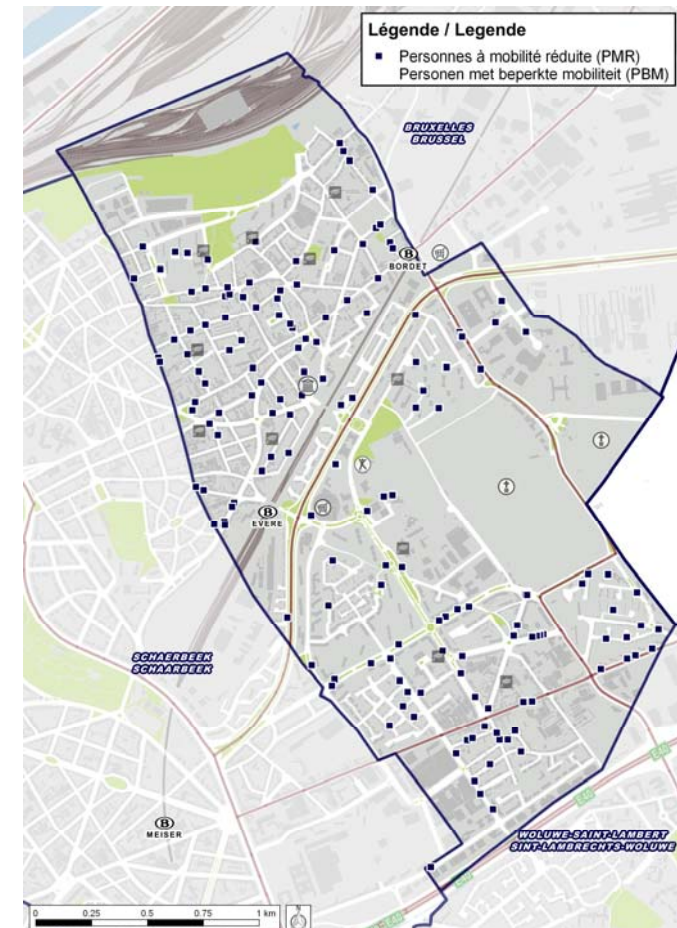
Reglementaire aspecten

Volgens artikel 27bis van het verkeersreglement zijn de gesignaleerde parkeerplaatsen (zoals voorzien in artikel 70.2.1.3^c) voorbehouden voor voertuigen die worden gebruikt door personen met een handicap die houder zijn van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3. of van het hiermee gelijkgestelde document op grond van artikel 27.4.1. van het verkeersreglement. Die kaart of dit document moet worden aangebracht op de binnenkant van de voorruit of, indien er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het op die plaatsen geparkeerde voertuig.

Op de openbare weg bedraagt het aanbevolen quotum minstens 2 plaatsen + 1 bijkomende plaats per schijf van 50 parkeerplaatsen².

Bestaande toestand

De gemeente telt momenteel 191 parkeerplaatsen voor PBM, die een relatief goede dekking van het grondgebied garanderen en de voornaamste bestaande activiteitenpolen bedienen.



Afbeelding 2.1.3.1 - Locatie van de voorbehouden plaatsen voor PBM (parking.brussels, juli 2016)

² Voetgangersvademecum voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, cahier voetgangerstoegankelijkheid, richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte, juni 2014

2.1.3.2 Leveringen

Geen enkele bepaling in het verkeersreglement definieert het begrip "levering". In het licht van artikel 2.22 van het verkeersreglement kan het evenwel in verband worden gebracht met een "stilstaand voertuig", dat wordt gedefinieerd als een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig voor het in- of uitstappen van personen, of voor het laden of lossen van zaken. Een geparkeerd voertuig is een voertuig dat langer stilstaat dan nodig voor het in- of uitstappen van personen, of het laden of lossen van zaken. Het is dus niet de duur van de stilstand, maar wel de uitgevoerde handeling die bepaalt of het om een stilstaand of geparkeerd voertuig gaat.

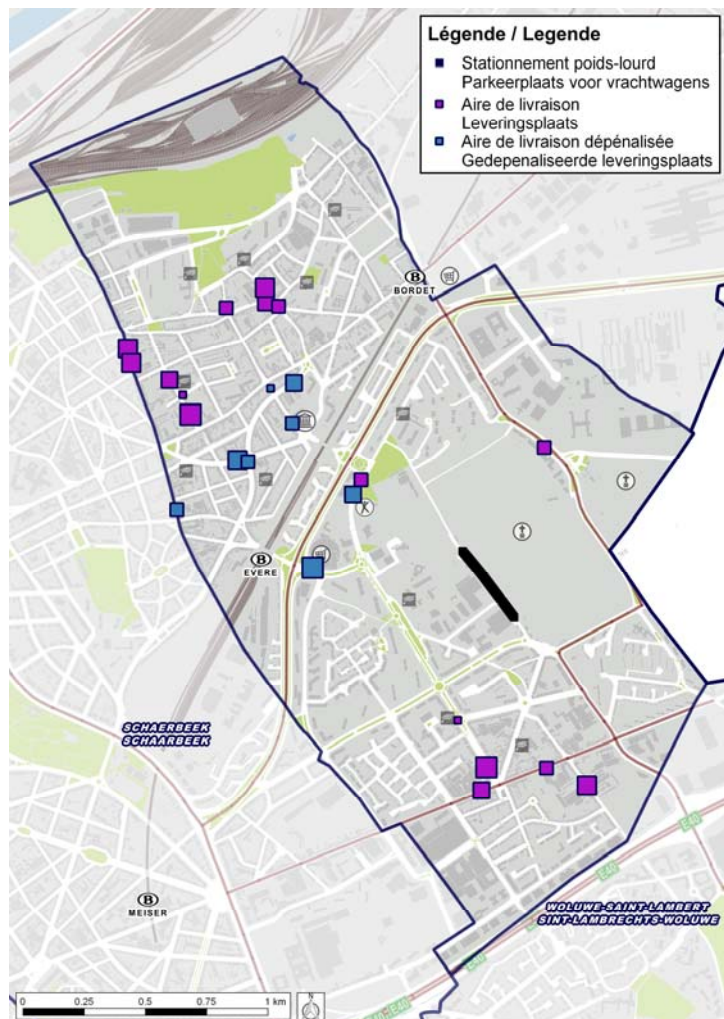
Vandaag zijn er in alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leveringszones. Ze bevinden zich doorgaans in handelszones, waar ze worden geacht bij te dragen tot de goede bevoorrading van de handelszaken en bedrijven. De leveringszones die verschillende afmetingen en variabele tijdstippen kunnen hebben, worden in Evere (net als in andere Brusselse gemeenten) op twee manieren aangeduid:

- verboden te parkeren, behalve voor leveringen (bord E1, aangevuld met een onderbord met een vrachtwagen met neergelaten zijschot),
- betalend parkeren tegen een forfaitair ontradingstarief, behalve voor de leveringen (bord E9, aangevuld met een (blauw) onderbord met de tekst "BETALEND" in het wit en ook de toepassingsduur van het reglement (bijvoorbeeld "van maandag tot vrijdag van 7 tot 13 uur") en een ander onderbord met aanduiding van het begin van de reglementering. Er wordt ook een informatiebord geplaatst om te informeren over de betalingsmodaliteiten en aan te geven dat er een uitzondering wordt gemaakt voor de leveringen.

Bestaande toestand

De gemeente telt momenteel 24 leveringsplaatsen voor een equivalent van 70 PAE. Van deze 24 zijn er 8 "gedepenaliseerde" leveringsplaatsen.

De meeste leveringsplaatsen bevinden zich in de handelskernen van de gemeente.



Bron: parking.brussels, juli 2016

Afbeelding 2.1.3.2 - Locatie van de leveringszones en de parkeerplaatsen voor vrachtwagens

2.1.3.3 Autodelen

Evere telt vandaag 11 plaatsen op de openbare weg die zijn voorbehouden aan het autodelen (carsharing). Ze zijn verdeeld over 4 stations, die worden beheerd door de operator Cambio (zie afbeelding 2.1.3.3).

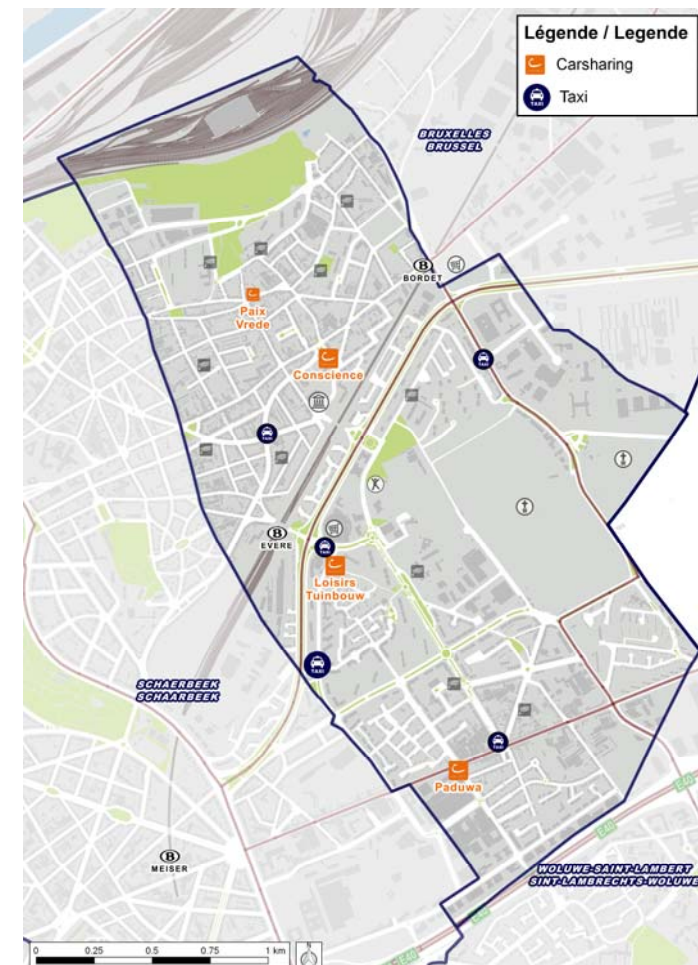
Aan het station "Conscience" dat sinds 2003 in dienst is genomen en zich in de buurt van het gemeentehuis bevindt, werden onlangs 3 nieuwe stations toegevoegd: "Vrede", "Vrijetijd" (in de buurt van Evere Shopping) en "Paduwa", op de kruising van de L. Grosjeanlaan en de Leuvensesteenweg.

Station	Adres	Plaatsen	Indienststelling
Conscience	Oud-Kapelleke(laan) 1	3	2003
Vrede	Edouard Stuckens(straat) 125	2	2016
Vrijetijd	Tuinbouw 2	3	2016
Paduwa	Léon Grosjean(laan) 5	3	2016

2.1.3.4 Taxi's

De gemeente telt 5 taxistations voor een capaciteit van 12 voertuigen.

Volgens de Directie Taxi's werken alle stations goed, met uitzondering van die van Evere Shopping, dat weinig aanvragen krijgt.



Afbeelding 2.1.3.3 - Locatie van de autodeelstations

Bron: parking.brussels, juli 2016

2.1.3.5 Vrachtwagens

Reglementaire aspecten

Zware vrachtwagens zijn voertuigen met een maximale toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton en minder dan 44 ton, en die maximaal 18,75 meter lang zijn (12 meter voor één enkel onderstel). Deze voertuigen worden gebruikt voor het vervoer van goederen en leveringen³.

Dergelijke kalibers brengen specifieke voorwaarden met zich mee op het gebied van het parkeren: voldoende brede wegen en parkeerstroken (toegankelijkheid), residentiële gebieden en zones met een hoge voetgangersfrequenties vermijden, nabijheid van industriegebieden, ...

Bestaande toestand

Afb. 2.3.5
Bijl. 2.3.5

Momenteel is er in de gemeente één parkeerzone voor zware vrachtwagens, langs de Eenboomstraat. Het beschikbare aantal strekkende kilometer bedraagt 350 m (69 PAE), wat in theorie plaats kan bieden aan 23 vrachtwagens van 15 m lang: zie afbeeldingen 2.1.3.2 (hierboven) en 2.1.3.5 (hiernaast).



Abbeelding 2.1.3.5 – Eenboomstraat: bestaande parkeerzone voor "zware vrachtwagens" (bron: Google)

³ Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Langere en zwaardere voertuigen, eindrapport

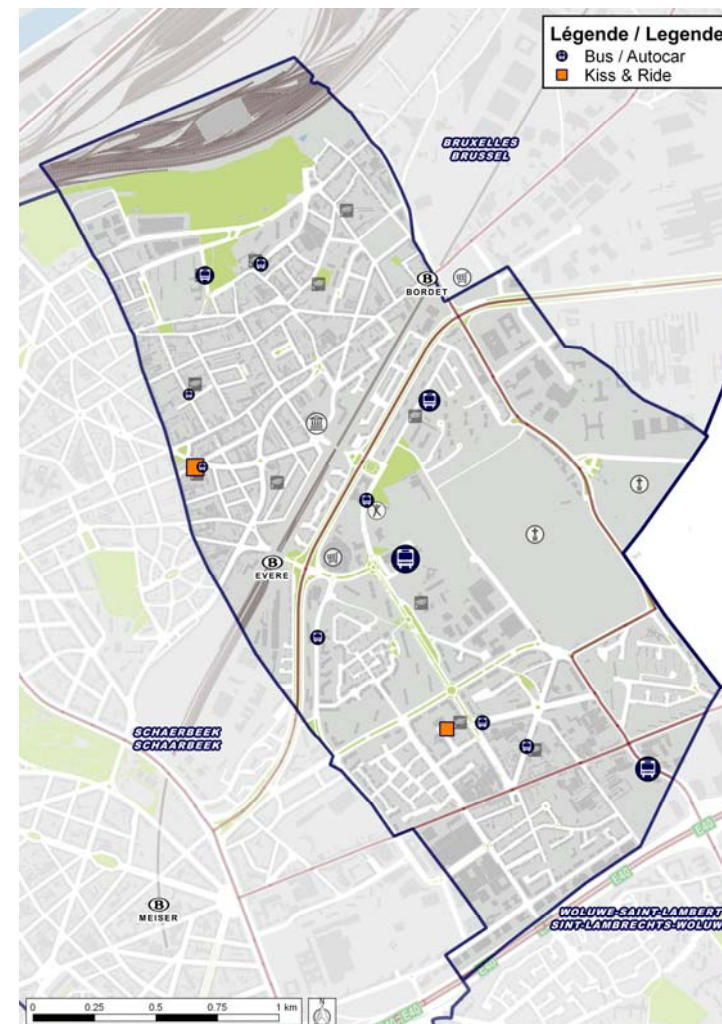
2.1.3.6 Schoolbussen en autocars

Voor de activiteiten en uitstappen die door de scholen worden georganiseerd, moet regelmatig een bus of een autocar worden gebruikt. Hiervoor dient men in de buurt te beschikken over minstens één parkeerzone op de openbare weg als de schoolinfrastructuur niet toelaat om dit type van parkeren uit te voeren buiten de openbare weg. Deze behoefte aan parkeergelegenheid wordt nog versterkt voor scholen die beschikken over een schoolbusdienst. Autocars worden dan weer eerder gebruikt om andere personen dan scholieren te vervoeren, meer bepaald naar en van openbare of sportvoorzieningen, en culturele of toeristische centra. Deze twee types van parkeren kennen doorgaans een beperkte duur in de tijd, zodanig dat deze parkeerruimte onder meer kan worden gedeeld met andere gebruikers (buurbewoners, minuutparkeren, ...).

Er zijn in Evere 11 onthaalzones voor bussen en autocars (voor 47 PAE), die zich voornamelijk in de buurt van scholen bevinden. 4 scholen beschikken echter niet over dergelijke parkeerzones:

- Notre-Dame Immaculée,
- De Wegwijzer,
- Victor Horta,
- Sint-Jozef.

Er zijn ook parkeerzones aanwezig voor het sportcomplex Triton.



Afbeelding 2.1.3.6 – Locatie van de voorbehouden plaatsen voor autocars, schoolbussen en K&R (bron: parking.brussels, juli 2016)

2.1.3.7 Kiss & Ride

Een Kiss- & Ridezone is een plaats waar een voertuig stopt om een of meer passagiers te laten in- en/of uitstappen. Dit type van parkeren wordt doorgaans gematerialiseerd door middel van bord E1, dat parkeren verbiedt, maar stilstaan toelaat, waaraan eventueel een onderbord "Kiss & Ride" wordt toegevoegd.

Kiss- & Ridezones zijn vooral nodig in de buurt van openbare instellingen, in het bijzonder scholen, die een sterke in- en uitstroom kennen gedurende korte perioden. Deze zones dienen om kinderen veilig te laten in- en uitstappen en om de verkeershinder op de rijweg te verminderen.

Om het stilstandprincipe in acht te kunnen nemen, moet de passagier zich zelfstandig kunnen voortbewegen. Een Kiss- & Ridezone is dus niet geschikt voor kinderen die naar de kleuterschool gaan, aangezien die te jong zijn om alleen uit de auto te stappen en doorgaans worden vergezeld tot aan de klas. Een zone voor kortparkeren van het type "P10" of "P15" (die niet mag worden verward met een Kiss- & Ridezone) is meer aangewezen voor deze gebruikers.

In Evere zijn er 2 "Kiss & Ride"-zones, met een totale capaciteit van 9 voertuigen: ter hoogte van de scholen Clair-Vivre en Aurore (zie afb. 2.1.3.6). Van de 9 resterende scholen beschikken er 5 over een parkeerzone voor bussen, die als "Kiss & Ride"-zone kan worden gebruikt. De 4 scholen die geen enkele "Kiss & Ride"-oplossing aanbieden, zijn dezelfde als degene die in het vorige hoofdstuk werden opgesomd: Notre-Dame Immaculée, De Wegwijzer, Sint-Jozef en Victor Horta (die beschikken over veel parkeerplaatsen buiten de openbare weg).

2.1.3.8 Gemotoriseerde tweewielers

Volgens de beschikbare informatie beschikt de gemeente momenteel over 26 parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, voor 5 PAE, verdeeld over 2 sites:

- 4 parkeerzones (= 4 PAE) met elk 5 plaatsen, hetzij in totaal 20 plaatsen, ter hoogte van de L. Mommaertslaan 3 (BMW)



Bron: Google

- 1 parkeerzone voor 6 motorvoertuigen op de openbare openluchtparking ten zuiden van hotel Courtyard (tussen de Olympiadenlaan en Oudstrijderslaan)

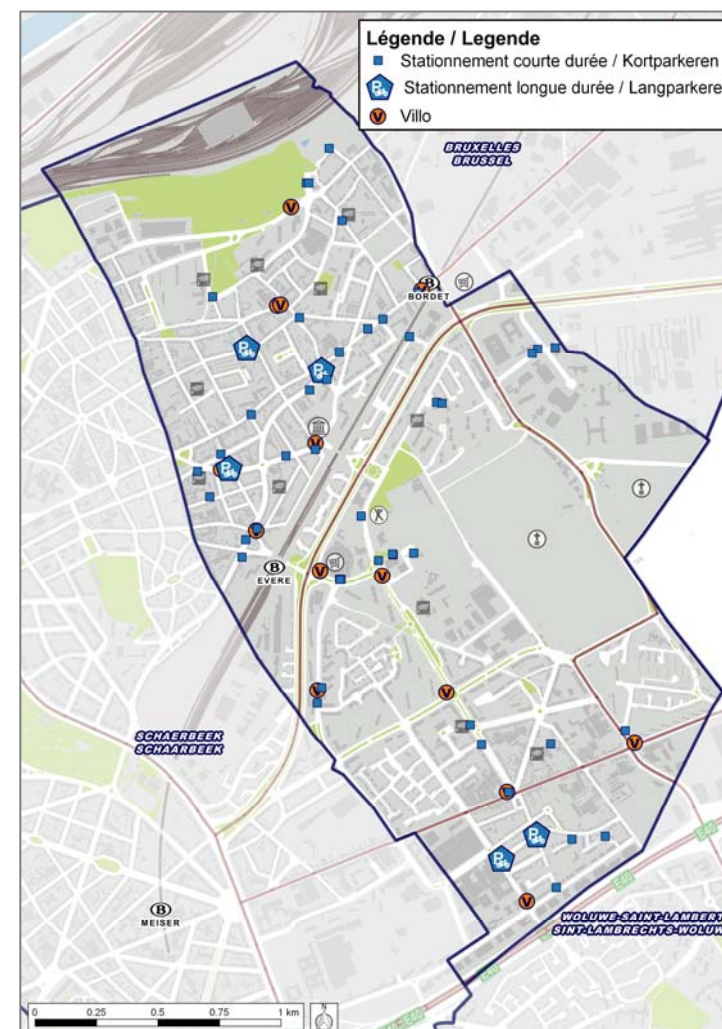
2.1.3.9 Parkeervoorzieningen voor fietsers

De gemeente biedt vandaag aan fietsers bijna 290 plaatsen voor kortparkeren aan (Villo! niet meegerekend), die de vorm aannemen van (al dan niet overdekte) fietsenrekken die verdeeld zijn over 47 sites (of installaties).

Deze sites bevinden zich voornamelijk in de dichtbevolkte delen van de gemeente (Onze-Lieve-Vrouw, Oud-Kapelleke, Vrede, Paduwa) en ter hoogte van de werkgelegenheids- en activiteitenpolen (gemeentehuis, stations, Evere Shopping, sportcomplex Triton, Kolonel Bourg, ...).

De gemeente beschikt ook over 5 fietsboxen die zijn bestemd voor het beveiligd langparkeren van fietsen. Ze werden eind 2015 geïnstalleerd in bepaalde van de meest dichtbevolkte sectoren van de gemeente of in de buurt.

	KORTPARKEREN	LANGPARKEREN	TOTAAL
Aantal installaties (sites)	47	5	52
Aantal plaatsen (capaciteit)	287	25	312



Afbeelding 2.1.3.9 - De fietsparkeerplaatsen en Villo!

Bron: parking.brussels, juli 2016

2.2 Parkeren buiten de openbare weg

2.2.1 Bestaande toestand

Afb. 2.2.2 Volgens de door Brussel Mobiliteit in 2014 uitgevoerde ramingen zou het parkeren buiten de openbare weg in Evere goed zijn voor 27.000 plaatsen. 42% van dit aanbod zou zijn voorbehouden aan de woonfunctie (privégarages, parkings van woongebouwen, residentiële garageboxen, ...), terwijl de parkings van kantoren meer dan één plaats op drie zouden vertegenwoordigen (36% in totaal). De rest van de plaatsen zijn vooral verdeeld tussen de supermarkten en de industriebedrijven.

De belangrijkste parkings buiten de openbare weg bevinden zich voornamelijk in het zuiden van de gemeente, in het bijzonder langs de Leopold III-laan en de hiermee parallel lopende straten. In dit grensgebied – waar de verstedelijking recenter is – bevinden zich voornamelijk gebouwen (kantoren en appartementen) en complexen van de grote distributie.

	Aantal sites	Aantal parkeerplaatsen	Verdeling van de parkeerplaatsen
Huisvesting	2.054	11.584	42,7%
Kantoor	85	9.715	35,8%
Handel	50	2.750	10,1%
Industrie	49	2.461	9,1%
Openbare parking	0	0	0,0%
Onderwijs	4	171	0,6%
Cultuur	4	225	0,8%
Gezondheid	8	165	0,6%
P+R	0	0	0,0%
Andere	1	51	0,2%
Totaal	2.255	27.122	100%

Afbeelding 2.2.1a – Raming van de parkeerstructuur buiten de openbare weg en het aantal overeenkomstige parkeerplaatsen

2.2.2 Gemeenteparking

Het gemeentelijke binnenblok is uitgerust met een ondergrondse parking met in totaal 135 plaatsen voor auto's, 15 plaatsen voor "motorvoertuigen" en een fietsenstalling met 10 plaatsen.

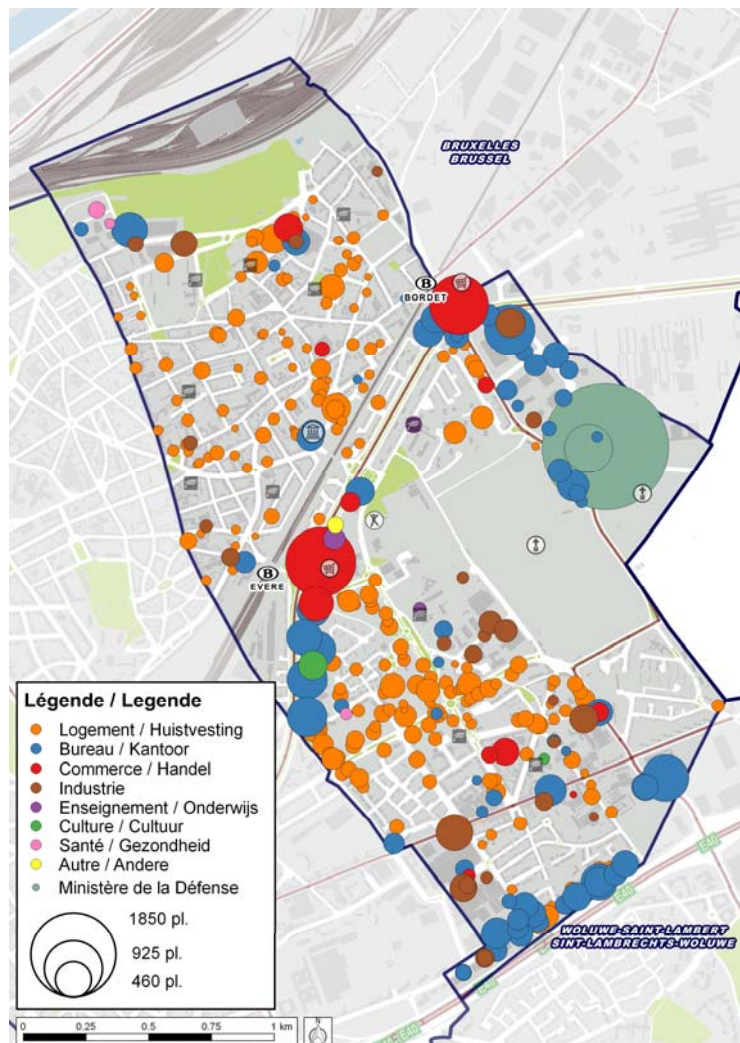
Van de 135 plaatsen voor auto's zijn er 13 exclusief voorbehouden voor politievoertuigen, terwijl een andere deel is bestemd voor dienstwagens en een deel van de gemeentevloot. Overdag is de rest van de plaatsen enkel toegankelijk voor het gemeentepersoneel, de medewerkers van het OCMW en het personeel van het politiekantoor. Vanaf 17.00 tot 8.00 uur worden deze plaatsen echter ter beschikking gesteld van de buurtbewoners. De parking mag ook worden gebruikt door bezoekers tijdens speciale evenementen, als zij beschikken over een toegangscode.

Momenteel wordt deze infrastructuur dus opgevat als een bedrijfsparking: ze is niet toegankelijk voor het publiek tijdens de kantooruren, maar mag 's nachts wel door de buurtbewoners worden gebruikt.

Volgens de tellingen die door de gemeente werden uitgevoerd, is de parking volzet vanaf 9 uur 's morgens.

Als wij tot slot het aantal plaatsen buiten de openbare weg die zijn bestemd voor de woonfunctie optellen bij het aantal plaatsen op de openbare weg (met inbegrip van degene voor inritten en garages) - hetzij een totaal van 22.600 plaatsen - en dit cijfer delen door het aantal huishoudens dat in Evere woont, komen we op een ratio van 1,33 plaats per huishouden. Dit cijfer stijgt tot 1,9 plaats per "gemotoriseerd" huishouden (dit wil zeggen rekening houden met een motorisatiegraad van 0,7).

Op gewestelijke schaal kunnen deze cijfers respectievelijk worden geraamd op 1,12 plaats per huishouden (613.000 plaatsen voor 543.000 gezinnen) en 1,6 plaats per gemotoriseerd huishouden.



Afbeelding 2.2.1b: Plaats van het parkeeraanbod buiten de openbare weg

Bron: parking.brussels, juli 2016

2.3 Vrijstellingskaarten

2.3.1 Bewonerskaarten

De verordening betreffende de retributies die van kracht is sinds 30 juli 2014, voorziet in vrijstellingskaarten voor de buurtbewoners, naar rato van maximaal twee per gezin (voor een bedrag van € 5 per jaar voor de eerste kaart en € 50 voor de tweede). Met deze kaart kunnen de houders ervan parkeren in de blauwe en groene zones zonder tijdsbeperking en zonder dat zij een parkeerschijf dienen te leggen of geld in de parkeerautomaat dienen te stoppen.

In 2014 werden 4.396 "bewonerskaarten" uitgereikt. 87% van deze kaarten zijn bestemd voor het eerste voertuig van het gezin. Het aantal kaarten per gereguleerde plaats (blauwe en groene zones) bedraagt 0,58 (dit is 1 kaart voor 1,75 gereguleerde plaatsen), wat relatief weinig is.

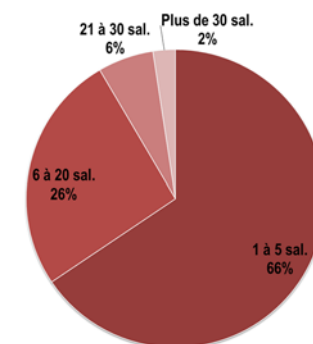
2.3.2 Andere vrijstellingskaarten

Afb. 2.4.2 De verordening betreffende de retributies van juli 2014 voorziet in de uitreiking van de volgende vrijstellingskaarten:

- **tijdelijke bewonerskaart:** geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Deze kaart kost € 5 en wordt uitgereikt voor een periode van maximaal 63 parkeerdagen per jaar. Ze is bestemd om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van de buurtbewoners die geen bewonerskaart hebben of personen die een tweede verblijf hebben in de gemeente.

- **bedrijven en zelfstandigen:** 421 kaarten uitgereikt in 2014, waarvan 66% aan bedrijven met 1 tot 5 werknemers. In overeenstemming met het GPBP worden de volgende tarieven voorgesteld:

- € 150 voor elk van de 5 eerste kaarten
- € 250 voor de 6e tot de 20e kaart
- € 500 voor de 21e tot de 30e kaart
- € 600 per bijkomende kaart



Indeling van de bedrijfskaarten per type van onderneming

- **leurhandelaars:** geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Ze wordt uitgereikt voor de volgende tarieven:
- € 75 om één dag per week te parkeren
- € 150 om twee dagen per week te parkeren
- € 350 om zeven dagen per week te parkeren

- personen die werken op een **tijdelijke werf**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Met deze kaart kunnen personen die aan de slag zijn op werven in de gemeente, voor een bedrag van € 50 euro twee weken parkeren.
- **erkende onderwijsinstellingen en openbare kinderdagverblijven**: 38 begunstigden in 2014 voor een bedrag van € 75 per jaar
- **bezoekende automobilisten**: 451 dagen in 2014. Met deze kaart kan men gedurende een dag parkeren voor een vergoeding van € 3.
- eigenaars van een voertuig van **meer dan 3,5 ton**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Ze wordt uitgereikt aan eigenaars van een voertuig van meer dan 3,5 ton en kost € 500 per jaar.
- verlener van **dringende medische zorgen**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Deze kaart kost € 200 per jaar en wordt uitgereikt aan medische zorgverleners met een RIZIV-nummer. Om in regel te zijn, moet de houder van de kaart de vermelding "in interventie" zichtbaar aan de binnenzijde van de voorruit plaatsen, evenals de parkeerschijf met het aankomstuur. Het is de enige kaart die geldig is in alle zones (met inbegrip van de rode en oranje).
- verlener van **niet-dringende medische zorgen**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Deze kaart wordt uitgereikt voor een periode van 1 jaar en kost € 75 (met parkeerschijf met aankomstuur en de vermelding "in interventie").
- **autodelen**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Ze is bestemd voor de autodeeloperatoren die stations beheren in de gemeente. Er wordt één kaart per voertuig uitgereikt voor een bedrag van € 5 per jaar.

- **tijdelijke multisectorkaart**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Met deze kaart kunnen meerdere gebruikers van eenzelfde voertuig zich in verschillende vooraf bepaalde sectoren parkeren.
- **interventie**: geen enkele kaart uitgereikt in 2014. Deze kaart wordt uitgereikt aan natuurlijke of rechtspersonen die hun interventiebehoeften aantonen door hun beroep, in meerdere parkeersectoren in het Gewest. De kaart kost € 90 per maand.

Zoals hiervoor werd aangetoond, zijn er relatief weinig vrijstellingskaarten uitgereikt door de gemeente, in vergelijking met het aantal gereguleerde plaatsen. Ook al sluit deze beheersing aan bij de nagestreefde doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, toch dient erop te worden gewezen dat deze kaarten vandaag beschikken over een geografische geldigheid die overeenstemt met het hele gemeentelijke grondgebied. Dit kenmerk strekt tot een bevordering van het gebruik van de auto voor alle types van lokale verplaatsing. Hierdoor bestaat het risico dat er op middellange termijn een proces op gang zal worden gebracht dat zal leiden tot een verzadiging van de parkeerruimte, in het bijzonder in de voornaamste polen van de gemeente, en dat de verkeersopstoppingen zullen toenemen.

2.4 De parkeervraag

De vraag wordt beoordeeld ten opzichte van de bezettingsgegevens die door het Agentschap en Brussel Mobiliteit in 2014 zijn vastgesteld en wordt verfijnd door de rotatie-enquêtes die de studiebureaus in het voorjaar van 2015 hebben uitgevoerd.

2.4.1 Bezetting overdag en 's nachts

Bezetting overdag

Afb. 2.5a Aan het einde van de voormiddag werden ongeveer 6.680 voertuigen (PAE) geteld op een totaal van bijna 10.900 plaatsen (met inbegrip van de "parkeerbare" ruimtes voor de inritten), wat overeenstemt met een **gemiddelde bezettingsgraad van 62%**. Globaal genomen blijven er overdag dus heel wat plaatsen vrij op het Everse grondgebied.

Het weinig voorkomende gebrek aan beschikbare plaatsen en de daarmee verband houdende toegankelijkheidsproblemen hebben zodoende vooral te maken met een beperkt aantal erg gelokaliseerde gebieden en assen:

- de kern van de gemeente, vooral in de omgeving van het gemeentehuis: tussen de spoorweg, de Haachtsesteenweg en de H. Consciencelaan
- een aantal niet-gereguleerde "privéwegen": Bazellaan, Schiphollaan (en hun omgeving), evenals het noordwestelijk punt van de gemeente (Carlistraat)
- grensgebied met Schaarbeek (tussen de Onze-Lieve-Vrouwlaan en de G. Kurthstraat, de Genèvestraat, de L. Mommaertslaan en de Kolonel Bourgstraat)

- in specifieke gevallen, tussen de H. Dunantlaan en de Leuvensesteenweg

In de betalende zone geldt het volgende: hoe strikter de reglementering, hoe meer vrije plaatsen er zijn overdag. De bezettingsgraad loopt in de groene zone zodoende op tot 83%, in de oranje zone tot 79% en in de rode zone slechts tot 60%.

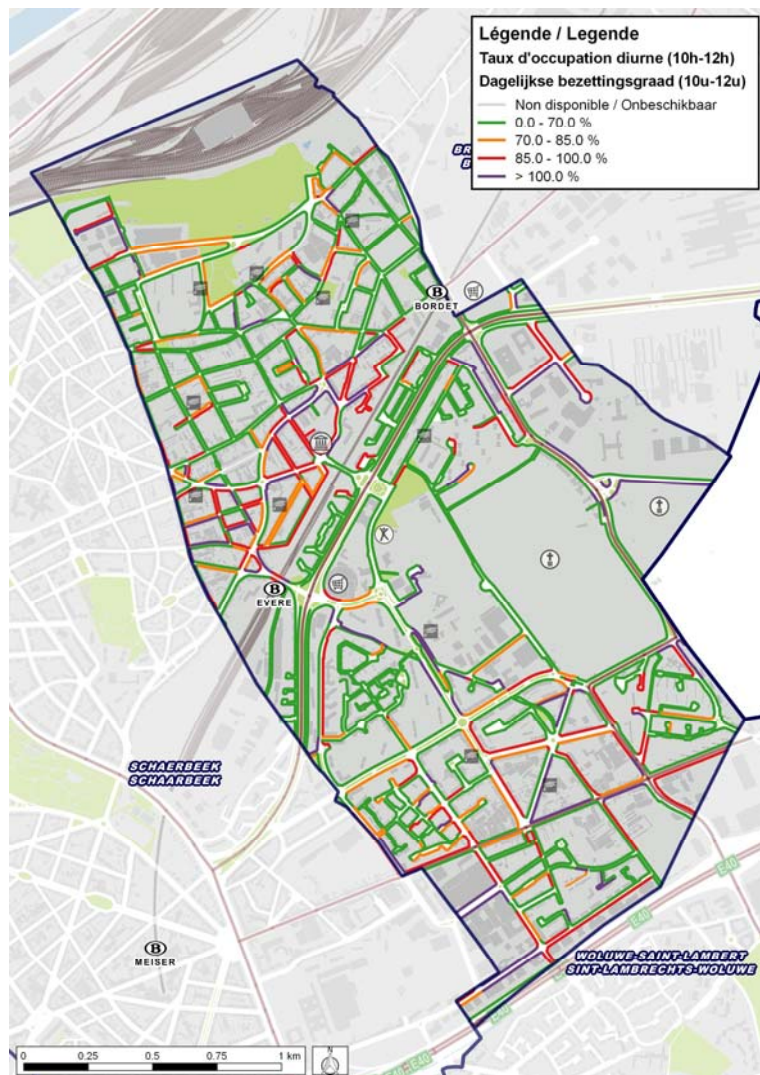
In de blauwe zone is de bezettingsgraad overdag erg laag – nauwelijks meer dan 50% (hetzij 1 vrije plaats op 2) –, wat wellicht minder te maken heeft met het effect van de reglementering dan met de algemene functionaliteit van de betrokken wijken (residentieel).

Bezetting 's nachts

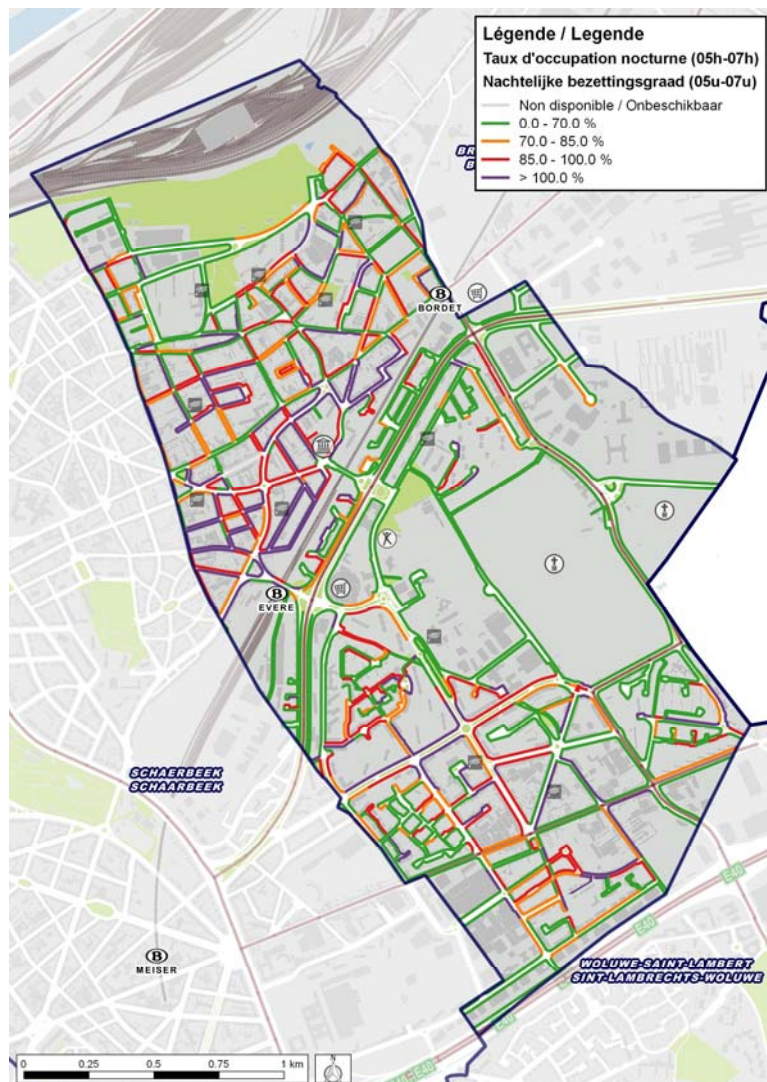
Afb. 2.5b 's Nachts werden er meer dan 550 bijkomende voertuigen geteld dan overdag, goed voor een **gemiddelde bezettingsgraad van 67%**. Over het algemeen blijven er dus een aanzienlijk aantal plaatsen open na de terugkeer van de bewoners, ook al kunnen er een aantal lokale variaties worden waargenomen:

- de druk op het parkeren op de openbare weg is globaal sterker, zelfs veel sterker in de noordelijke helft van de gemeente (ten noorden van de spoorlijn) dan in het zuiden
- in het noorden: het centrum van de gemeente (tussen de spoorlijn en de Haachtsesteenweg), dat het dichtstbevolkt is en waar er meer huizen dan appartementen zijn, lijkt over het algemeen verzadigd of bijna verzadigd te zijn (vooral in de meest residentiële sectoren). Daarnaast zijn het vooral de wijken van de P. Van Obberghenstraat en de Goede Herdersstraat die tekenen van verzadiging vertonen.

- in het zuiden: met uitzondering van de H. Dunantlaan, de Oudstrijderslaan en de Maquisstraat, evenals de rechtstreekse omgeving ervan, lijkt de gemeente over het algemeen weinig impact te ondervinden van de sterke druk die wordt uitgeoefend op het parkeren op de openbare weg.



Afbeelding 2.4.1a – Bezettingsgraad overdag

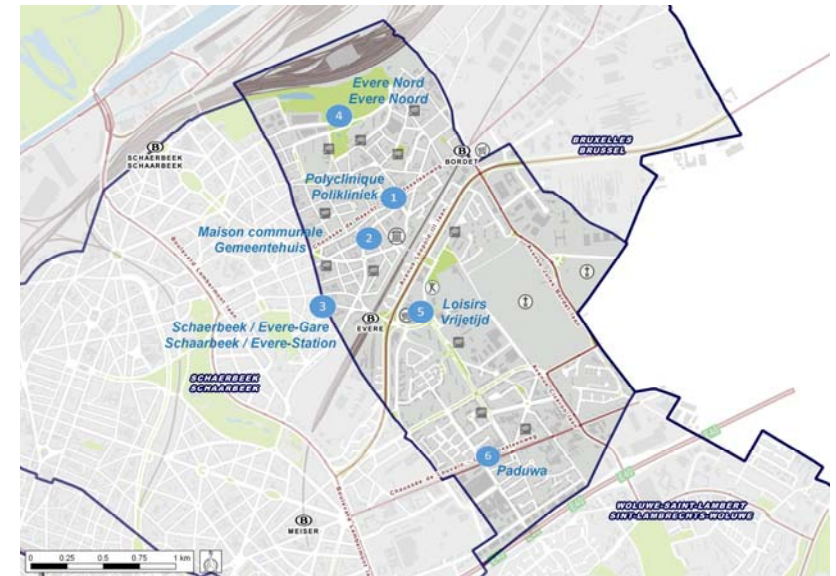


Afbeelding 2.4.1b – Bezettingsgraad 's nachts

2.4.2 Rotaties van de geparkeerde voertuigen

Afb. 2.4.2a Op 26 april 2015 werden er van 6.00 tot 20.00 uur een aantal rotatie-enquêtes uitgevoerd op een reeks van 6 steekproeven (straatgroepen) die zich op diverse belangrijke plaatsen in de gemeente bevinden. Deze steekproeven werden uitgekozen omwille van hun multifunctioneel karakter, het specifieke karakter van de door de gemeente geïdentificeerde problemen en/of de druk die wordt waargenomen op het parkeren op de openbare weg (bezettingsgraad hiervoor). Het gaat om:

- de polikliniek,
- het gemeentehuis,
- Schaarbeek - het station van Evere,
- Evere Noord,
- Vrijetijd (Triton, Evere Shopping),
- Paduwa



Afbeelding 2.4.2a – Onderzochte steekproeven van de enquêtes

Afb. 2.4.2b De rotatie-enquêtes zijn bedoeld om het type van gebruikers te identificeren ten opzichte van de aankomst- en vertrekuren en de parkeertijd.

Theoretisch is het zodoende mogelijk om de volgende gebruikers te onderscheiden:

- de vaste bewoner, ook "langparkeerder" genoemd. Hij kenmerkt zich door een aanwezigheid gedurende de hele enquête;
- de dynamische bewoner verplaatst zijn voertuig overdag (kinderen naar school brengen, doktersbezoek, ...);
- de vaste pendelaar parkeert voor een lange duur (meer dan 4 uur) tijdens de openingsuren van de kantoren en/of winkels;
- de dynamische pendelaar gebruikt zijn voertuig overdag voor beroepsverplaatsingen;
- de dagbezoeker: het gaat om klanten van handelszaken en diensten van de gemeente. Hij parkeert doorgaans voor een korte duur (tussen 2 en 4 uur);
- de nachtelijke bezoeker: hij maakt doorgaans gebruik van de horecadiensten en parkeert voor kortere periodes, 's avonds en 's nachts.

De enquêtes werden in de dichtbevolkte en multifunctionele wijken uitgevoerd met halfuurtellingen en met uurtellingen in de wijken met voornamelijk een residentiële functie.

Afb. 2.4.2c Naast het type van gebruikers kan aan de hand van de rotatie-enquêtes ook de aard van het ruimteverbruik worden vastgesteld: welke categorie gebruikers gebruikt het meeste ruimte? Een plaats met een sterke rotatie zal eerder door bezoekers worden gebruikt en vertegenwoordigt een geringer ruimteverbruik dan een parkeerplaats die wordt gebruikt door een

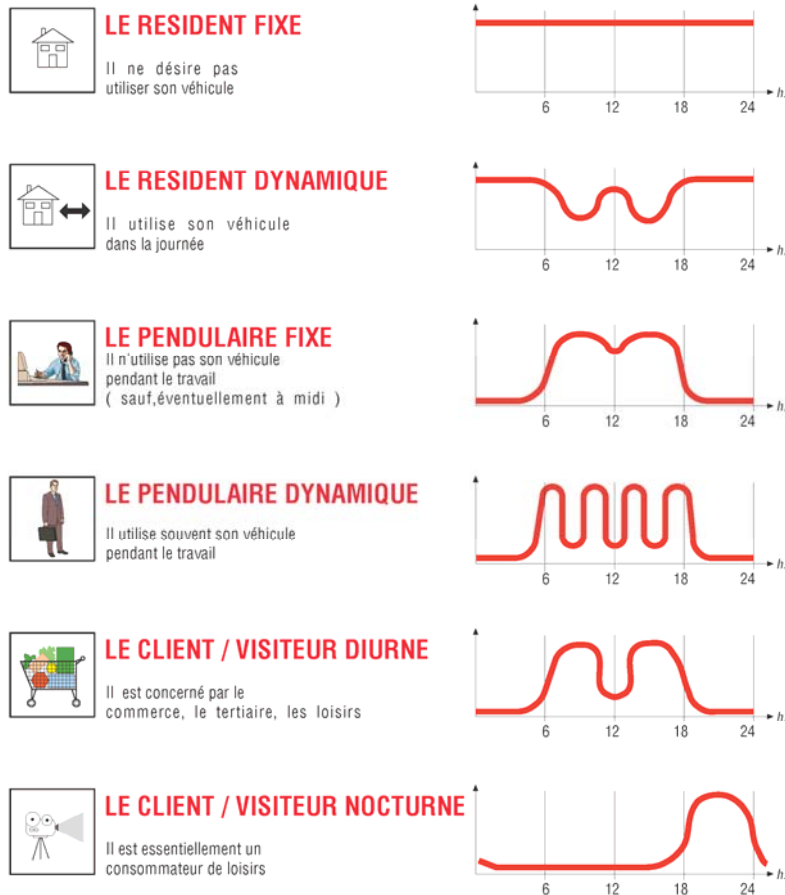
langparkeerder (bewoner of pendelaar) die evenveel ruimte zal verbruiken als verschillende gebruikers op één en dezelfde plaats.

Ook op het vlak van de bewonerskaarten werden bepaalde tellingen uitgevoerd, hoewel dit op een niet-systematisch manier werd gedaan.

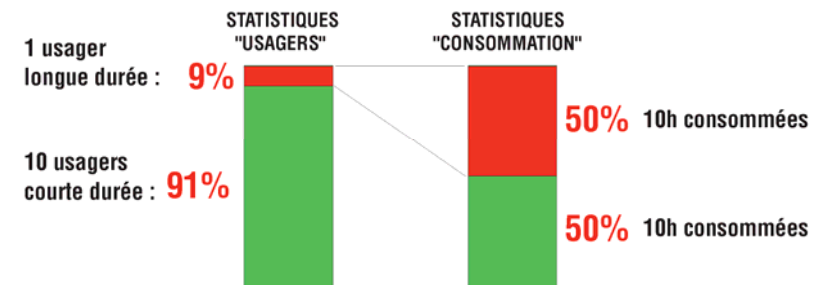
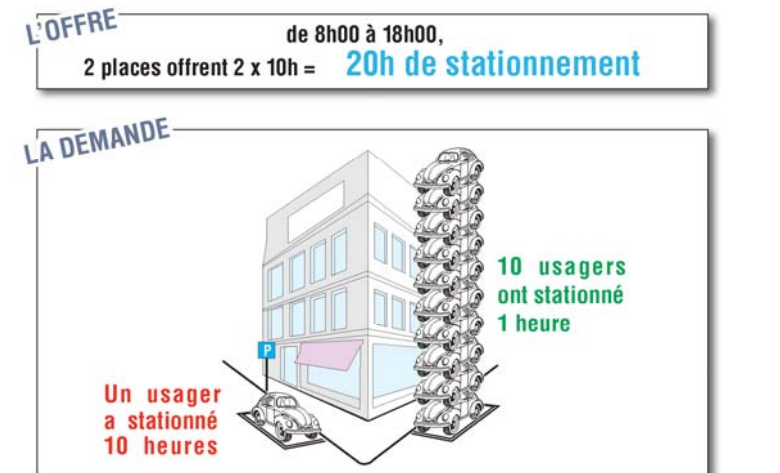
Opmerking: zoals dat het geval is in de andere Brusselse gemeenten, zijn de door de gemeente Evere uitgereikte vrijstellingskaarten "buurtbewoners" geldig op het hele gemeentelijke grondgebied. Dit betekent dat minstens een deel (dat verschilt volgens het type van wijk) van de gebruikers van het type "niet-inwoner", dit wil zeggen gebruikers met een parkeergedrag van "pendelaar" of "bezoeker", Everaars kunnen zijn die in het bezit zijn van een vrijstellingskaart "buurtbewoners", wat grote gevolgen heeft voor de relevantie van de acties die dienen te worden voorgesteld na de diagnose.

Daarom wordt in het vervolg van deze studie een terminologisch onderscheid gemaakt tussen de "inwoner", die in een wijk woont, en de "buurtbewoner" die overeenstemt met de inwoner van Evere (maar die enkel een gedrag van "inwoner" vertoont in zijn eigen woonwijk).

Afbeelding 2.4.2b – De verschillende types van gebruikers (Bron : Transitec)



Afbeelding 2.4.2c – Het begrip "rotatie" (Bron : Transitec)



Moins de 10% des usagers consomment à eux seuls la moitié de l'offre !

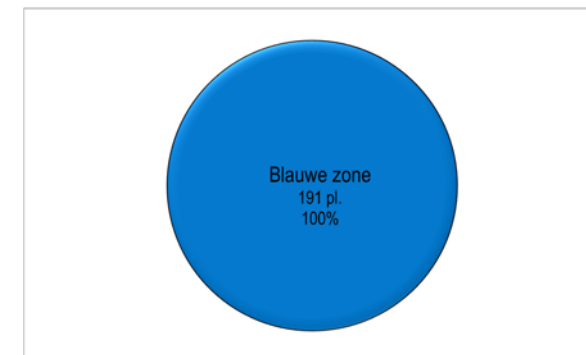
2.4.3 Rotaties in de wijk "polikliniek"

De wijk van de "polikliniek" is gelegen tussen de Haachtsesteenweg en de spoorweg, ten noordoosten van het gemeentehuis. De nabijheid ervan, de aanwezigheid van enkele handelszaken en het medisch centrum "Oasis" (polikliniek) brengen leven in deze voornamelijk residentiële wijk (hoofdzakelijk collectieve huisvesting). De wijk wordt vrij goed bediend door de alternatieve vervoerswijzen voor de personenwagen, met:

- een autodeelstation
- de buslijnen "Oud Kapelleke" (lijnen 45 en 64 van de MIVB, en 270, 271, 272 en 620 van de Lijn) en "Hoedemaekers" (lijnen 45 en 65 van de MIVB).

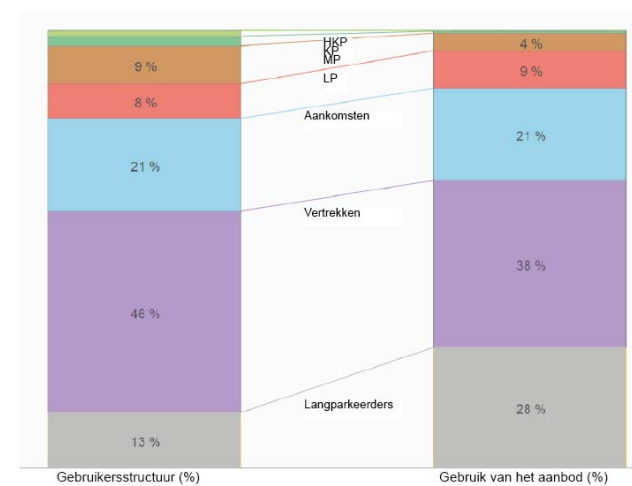
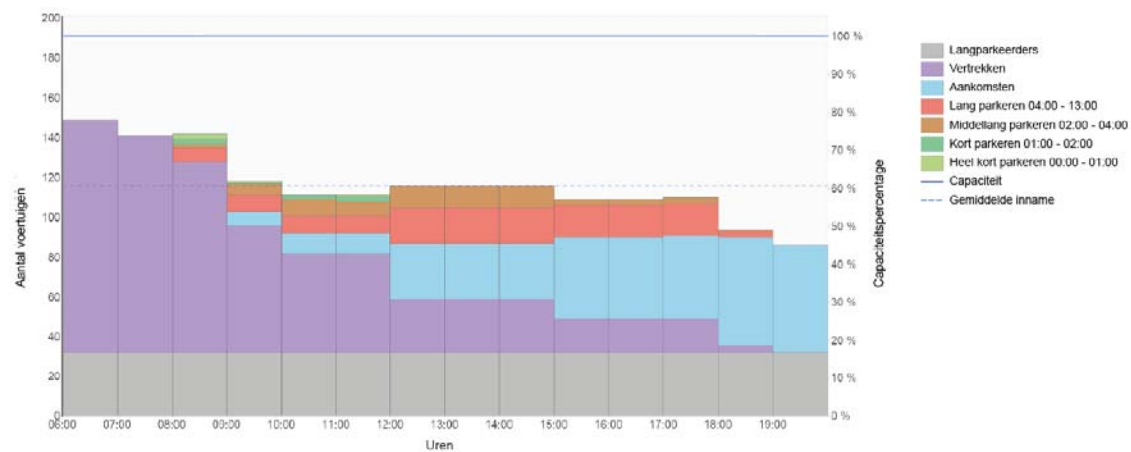
Afb. 2.4.3a De onderzochte steekproef bevindt zich in de gereguleerde blauwe zone en omvat 191 plaatsen. De enquête werd uitgevoerd met uurtellingen.

Afbeelding 2.4.3a – Onderzochte steekproef "polikliniek"



Uit de onderstaande afbeeldingen (**afbeeldingen 2.4.3 b en c**) komen de volgende tendensen naar voor:

- een relatief lage gemiddelde bezettingsgraad, van 60%, overdag
- een parkeervraag die voornamelijk afkomstig is van de inwoners die gemiddeld 80% van de gebruikers vertegenwoordigen (voor meer dan 85% van het verbruikte aanbod). Het gebruik van de rest van de plaatsen vloeit uitsluitend voort uit een vraag naar middellang- en langparkeren.
- afbeelding 2.5.3c toont bovendien aan dat het parkeren nagenoeg altijd gebeurt voor een duur van meer dan 2 uur
- een rotatiegraad van 1,3 voertuigen per plaats en per dag



Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders

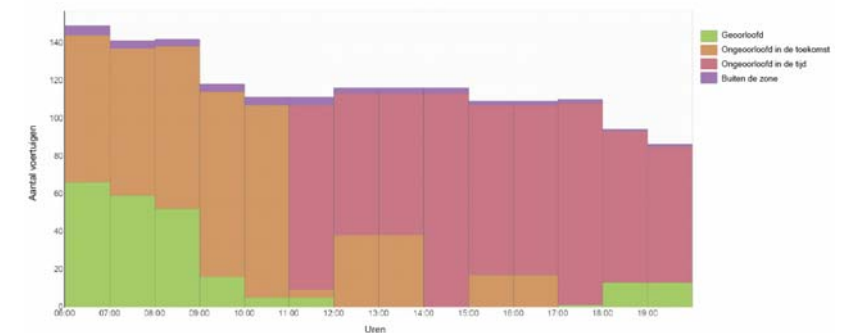


De voorafgaande vaststellingen tonen tot slot de predominantie van het residentieel parkeren aan in de wijk, wat overeenstemt met de functionele typologie ervan.

De gebruikersstructuur en de bezettingsgraad tonen bovendien aan dat de parkeervraag op de openbare weg die wordt gegenereerd door de polikliniek "Oasis" (die beschikt over een aantal specifiek voorbehouden plaatsen buiten de openbare weg), bijna onbestaand is.

De "niet-inwonende" gebruikers van de wijk parkeren bijna allemaal voor tamelijk lange periodes van meer dan 2 uur of zelfs gedurende meer dan een halve dag. Ook al pleit dit voor een gebrekkige naleving van de blauwe zone - waarbij wordt verwezen naar de huidige controlemaatregelen - en vraagt dit om het op gang brengen van een invraagstelling over het huidige beleid inzake vrijstellingen, toch dringt de gemiddelde onbezettingsgraad (gemiddeld 4 vrije plaatsen op 10) aan op het relativeren van de noodzaak van een overschakeling op een betalende reglementering voor deze zone.

Afbeelding 2.4.3c – Polikliniek – Spreiding van de bezetting en gebruiken van bewonerskaarten "polikliniek"



2.4.4 Rotaties rond het "gemeentehuis"

Het binnenblok van het gemeentehuis dat zich in het centrum van de gemeente bevindt, vormt het administratief centrum. Dit binnenblok en de directe omgeving ervan worden gekenmerkt door een sterke functiemix:

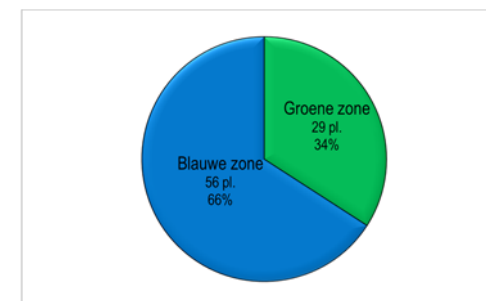
- talrijke diensten (gemeentebestuur, politiecommissariaat, openbare bibliotheek, OCMW, handelszaken, scholen, gebedshuizen)
- een hoge bevolkingsdichtheid

De wijk wordt bediend door de buslijnen 45 en 65, en lijn 64 (die zich op minder dan 300 m afstand bevindt). Er is ook een autodeelstation aanwezig op minder dan 300 m van deze gemeentelijke centraliteit.

Afb. 2.4.4a De onderzochte steekproef bestaat uit 85 plaatsen (enquête met halfuurtellingen), die zijn gereguleerd:

- in groene zone voor 34% (29 plaatsen),
- in blauwe zone voor 66% (56 plaatsen).

Afbeelding 2.4.4a – Onderzochte steekproef "gemeentehuis"



Zoals de onderstaande afbeeldingen aantonen (**afbeeldingen 2.4.4b tot e**), vertonen de blauwe en groene zone die het voorwerp uitmaken van de steekproef, respectievelijk dezelfde globale tendensen op het vlak van de parkeervraag:

- permanent verzadigd overdag, met erg weinig - of zelfs geen - vrije plaatsen
- voornamelijk in gebruik genomen door de inwoners (gemiddeld meer dan 70% van de plaatsen ingenomen overdag)
- de plaatsen die niet in gebruik worden genomen door de inwoners, worden vooral gebruikt door gebruikers die middellang- of langparkeren (gemiddeld 15 tot 20% van het totale aanbod), terwijl de vraag naar kortparkeren slechts betrekking heeft op 5% van de parkeerplaatsen
- een identieke rotatiegraad van 2,8 voertuigen per plaats en per dag

Op het gebied van de bezetting van deze twee zones dient er echter te worden gewezen op de volgende verschillen:

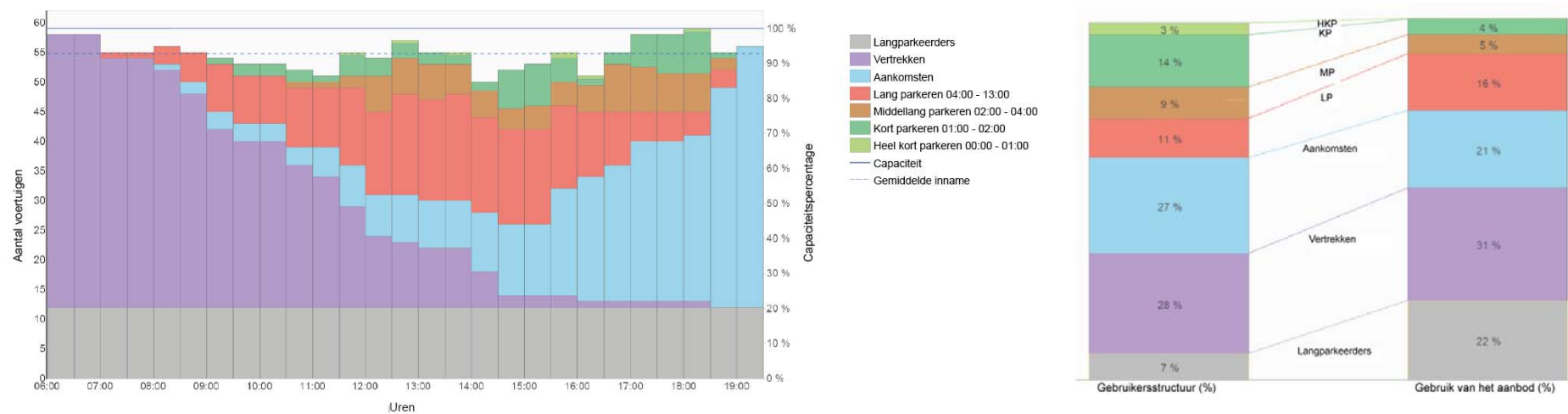
- een verbruik van het aanbod doordat er in de blauwe zone (gemiddeld 21%) meer voor een middellange en lange duur wordt geparkeerd dan in de groene zone (gemiddeld 15%)
- een hoger percentage kortparkeerders in de groene zone (gemiddeld 24%) dan in de blauwe zone (gemiddeld 17%)
- nagenoeg alle voertuigen die in de groene zone parkeren, beschikken over een bewonerskaart, terwijl dat er in de blauwe zone slechts 2/3 zijn
- uit afbeelding 2.5.4c komt bovendien duidelijk naar voor dat in de blauwe zone de overgrote meerderheid van de gebruikers langer dan 2 uur parkeert

Rekening houdend met het voorafgaande kan het volgende worden geconcludeerd:

- **ongeacht of het gaat om de blauwe of de groene zone**, de huidige reglementering maakt het niet mogelijk om voldoende vrije plaatsen aan te bieden, onder meer aan de kortparkeerders. Doordat de parkeerruimten permanent zijn verzadigd, zijn de automobilisten genoodzaakt om in de wijk te blijven rondrijden om een plaats te vinden, wat de verkeersproblemen en files in de hand werkt.
- de **blauwe zone** creëert onvoldoende rotatie (een beperking van de parkeerdur tot 2 uur zou zich moeten vertalen in een rotatiegraad van 4 tot 6 voertuigen per plaats en per dag), en maakt het zodoende niet mogelijk om voldoende kortparkeerders op te vangen, gezien de typologie van de wijk.

Daarnaast toont de structuur van de vraag, die bijna 20% van de middellang- en langparkeerders vertegenwoordigt, aan dat de reglementering een relatief matig effect heeft op de gebruiken. Wetende dat er een tekort aan vrije plaatsen is, maakt deze vaststelling de invraagstellingen rond het vrijstellingsbeleid en de controlemaatregelen die momenteel worden ingezet in de blauwe zone, waarvan de relevantie bovendien ter discussie staat (gezien de bijna permanente verzadiging), crucialer (dan in het geval van de vorige steekproef).

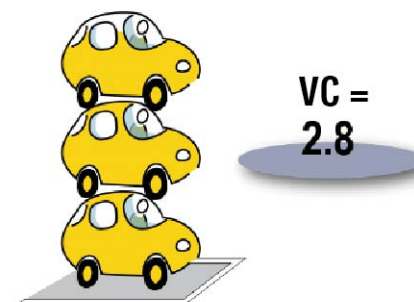
door het langparkeren toe te staan, lijkt de **groene zone** beter te zijn aangepast aan dit type van vraag, dat niet te verwaarlozen is in de wijk. De verzadiging en de weinige plaatsen voor kortparkeerders zijn echter niet bevorderlijk voor de klanten van de diensten die in de buurt zijn gevestigd (handelszaken, besturen, politie, ...), waardoor men geneigd zou zijn om te pleiten voor een evolutie van de reglementering.



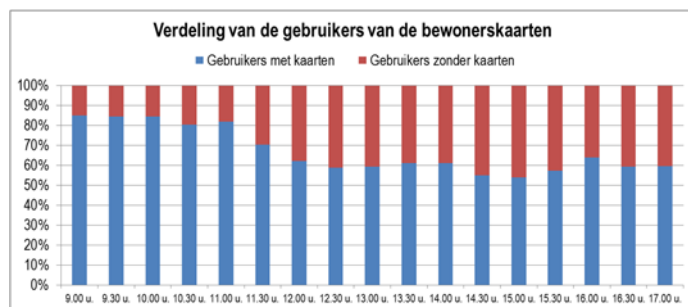
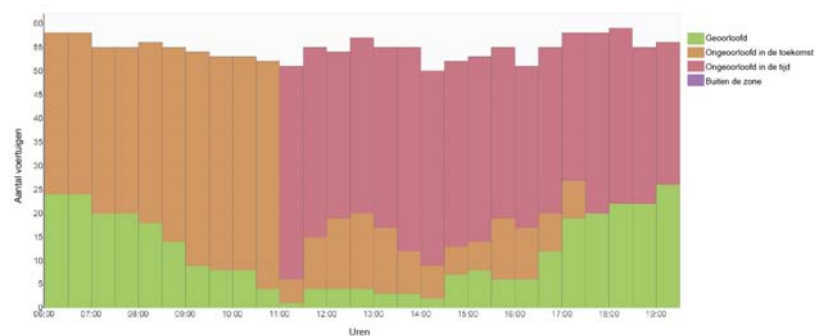
Afbeelding 2.4.4b – Resultaten van de rotatie-enquêtes "gemeentehuis", blauwe zone

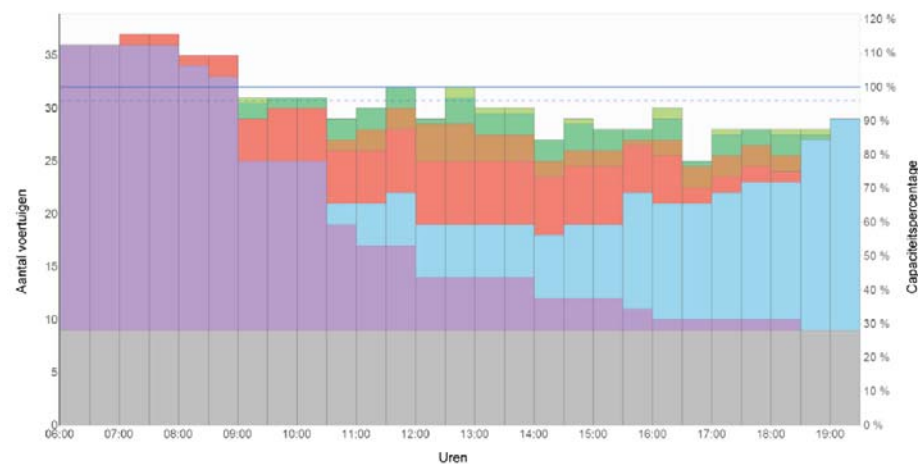
Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders

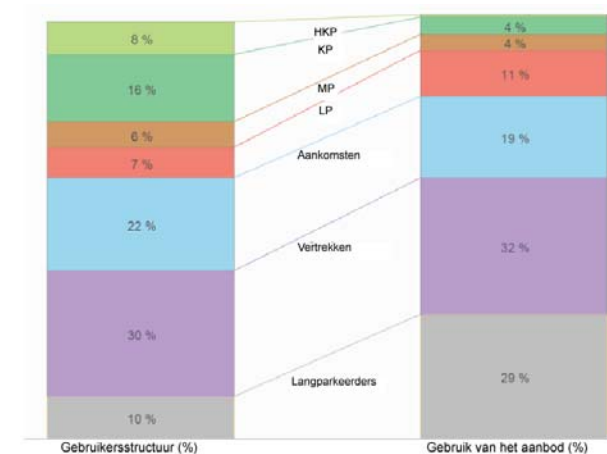


Abbeelding 2.4.4c – "Gemeentehuis", blauwe zone – Spreiding van de bezetting en gebruikers van de bewonerskaarten



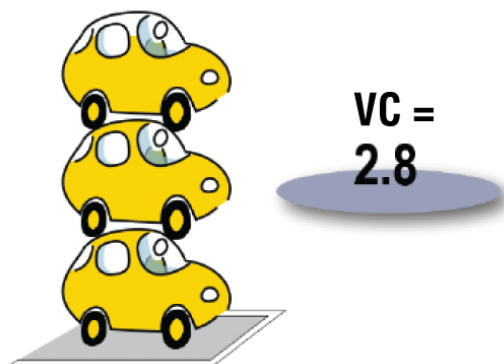


Langparkeerders
 Vertrekken
 Aankomsten
 Lang parkeren 04:00 - 13:00
 Middellang parkeren 02:00 - 04:00
 Kort parkeren 01:00 - 02:00
 Heel kort parkeren 00:00 - 01:00
 Capaciteit
 Gemiddelde inname

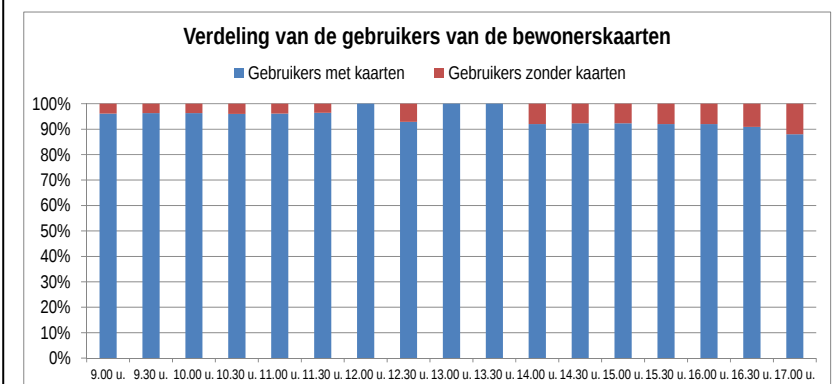


Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



Afbeelding 2.4.4e – "Gemeentehuis", groene zone – Gebruikers van de bewonerskaarten



2.4.5 Rotaties in de wijk "station van Evere - grens Schaarbeek"

De derde onderzochte steekproef concentreert zich in de G. Kurthstraat en bevindt zich tussen het station van Evere en de grens met Schaarbeek. Het gaat om een gemengde zone die voornamelijk een woonfunctie heeft. In deze zone is ook het NMBS-station van Evere gelegen, dat is aangesloten op de lijnen S4, S5, S7 en S9 van het voorstadsnetwerk (pre-GEN).

Deze wijk wordt ook bediend door de buslijnen 64, 65 en 66.

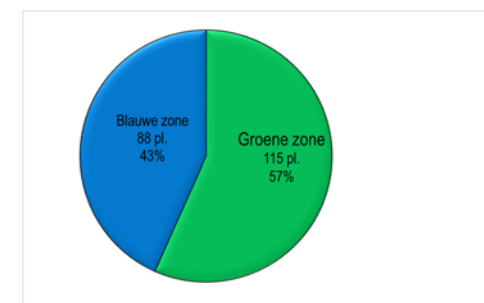
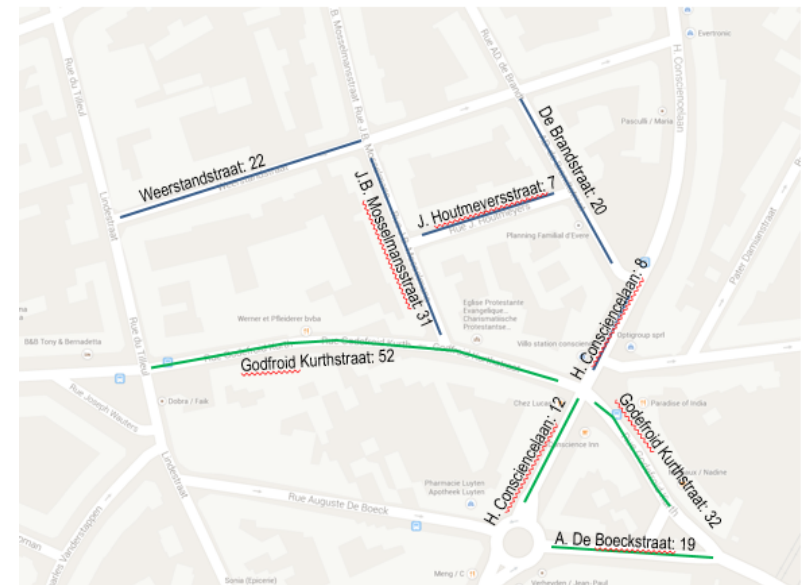
Afb. 2.4.5a De enquête werd uitgevoerd met uurtellingen en heeft betrekking op een steekproef van 203 gereguleerde plaatsen:

- in de groene zone (115 plaatsen)
- in de blauwe zone (88 plaatsen)

Afbeelding 2.4.5a – Onderzochte steekproef "Schaarbeek – Station van Evere"

3. Schaarbeek – Station van Evere

Rotatie-enquête met uurtellingen



Zoals blijkt uit de onderstaande afbeeldingen (**afbeeldingen 2.4.5b tot d**), vertonen de blauwe en groene zone die het voorwerp uitmaken van de steekproef dezelfde globale tendensen op het vlak van de parkeervraag:

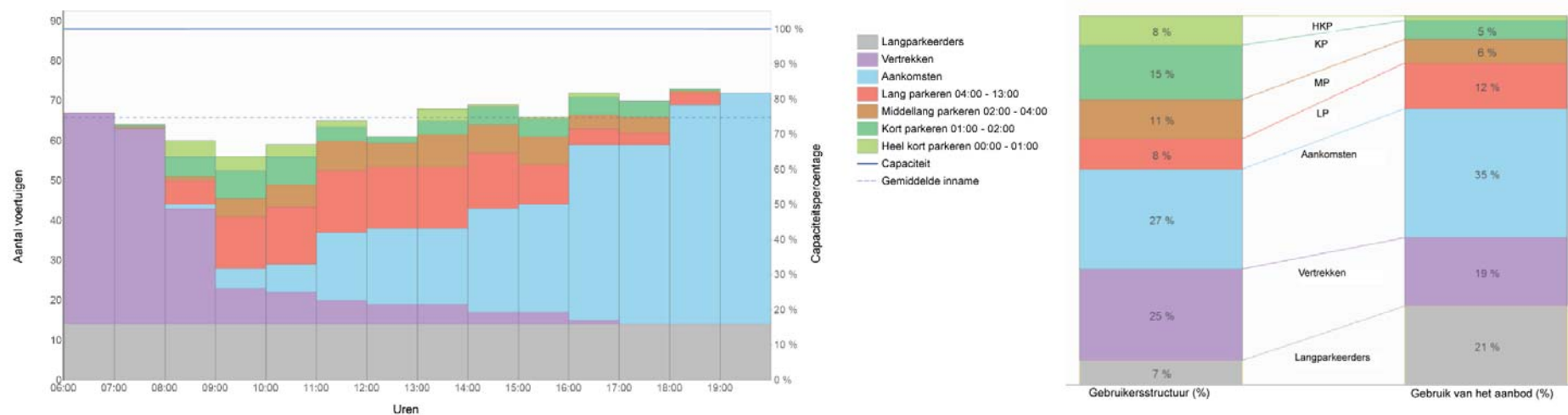
- een gemiddelde bezettingsgraad van 75% die nooit meer dan 85% bedraagt (behalve in de groene zone vóór 8.00 uur 's ochtends)
- plaatsen die vooral in gebruik worden genomen door de inwoners (gemiddeld 75% in de blauwe zone en 79% in de groene zone); de bezetting van resterende plaatsen heeft vooral betrekking op de vraag naar middellang- of langparkeren (en erg weinig door de vraag naar kortparkeren)
- een gebruikersstructuur die gemiddeld gedurende de dag niet fundamenteel verschilt van de ene zone tot de andere
- een rotatiegraad van 2,4 voertuigen per plaats en per dag

Naast deze gemeenschappelijke kenmerken dient de aandacht te worden gevestigd op de volgende bijzonderheden:

- een groene zone die verhoudingsgewijs overdag meer vrije plaatsen genereert (30 tot 40%) dan de blauwe zone (20 tot 30%)
- wellicht door haar meer residentiële karakter is de blauwe zone geneigd om haar inwoners sneller en duidelijker te "recupereren" dan de groene zone

Rekening houdend met het voorafgaande kan het volgende worden geconcludeerd:

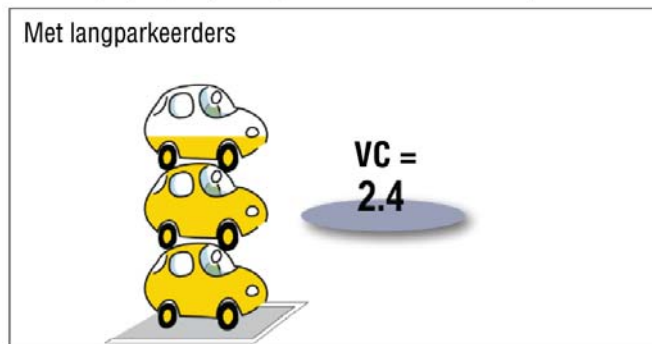
- zowel in de blauwe als in de groene zone blijft een voldoende aantal plaatsen permanent vrij overdag, ook al lijkt het erop dat de blauwe zone in dat opzicht minder efficiënt is dan de groene zone
- de **blauwe zone** werkt als een "langparkeerzone" met een lage rotatiegraad en een erg grote meerderheid van plaatsen die langer dan 2 uur worden gebruikt (een beperking van de parkeerduur tot maximaal 2 uur zou moeten leiden tot een rotatiegraad van 4 tot 6 voertuigen per plaats en per dag). Ook al pleit dit - in navolging van de sector "polikliniek" voor een gebrekkige naleving van de blauwe zone - waarbij wordt verwezen naar de huidige controlemaatregelen - en vraagt dit om het op gang brengen van een invraagstelling over het huidige beleid inzake vrijstellingen, toch dringt de gemiddelde onbezettingsgraad aan op het relativeren van de noodzaak van een overschakeling op een betalende reglementering voor deze zone.
- de **groene zone** vertoont een parkeervraag die voldoet aan haar doelstellingen.



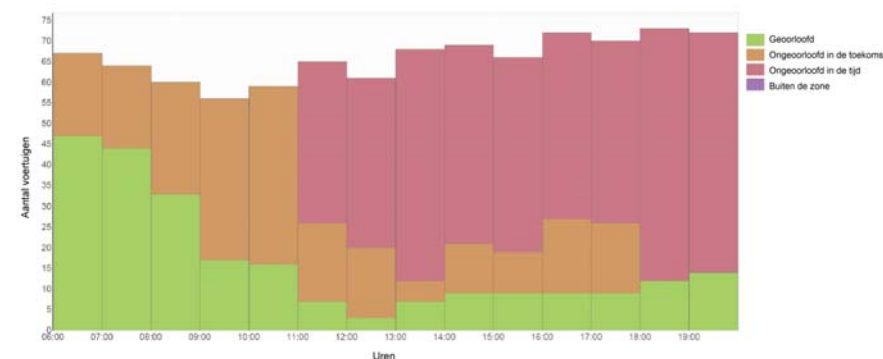
Afbeelding 2.4.5b – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Schaarbeek – Station van Evere", blauwe zone

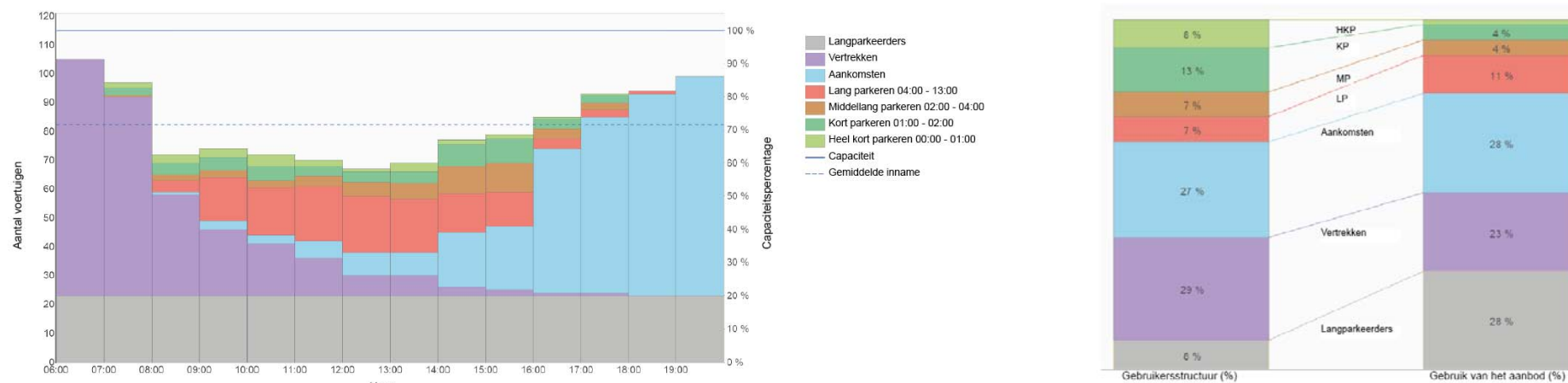
Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



Afbeelding 2.4.5c – "Schaarbeek – Station van Evere", blauwe zone – Spreiding van de bezetting

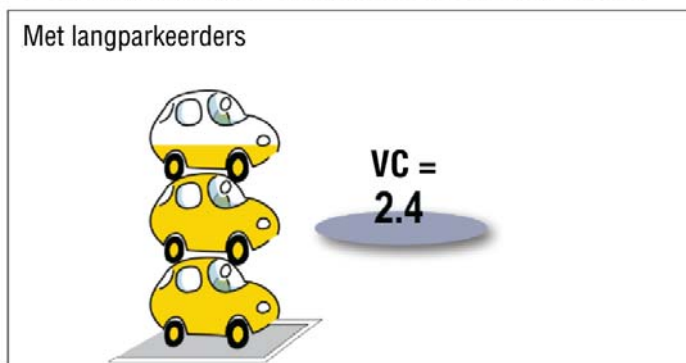




Afbeelding 2.4.5d – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Schaarbeek – Station van Evere", groene zone

Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



2.4.6 Rotatie in de wijk "Evere Noord"

De onderzochte steekproef in het noorden van Evere concentreert zich in de E. Dekosterstraat, niet ver van de Sint-Vincentiuskerk. Hoewel deze wijk voornamelijk een woonfunctie heeft (collectieve huisvesting en eengezinswoningen), zijn er ook een aantal collectieve voorzieningen (school, cultureel centrum, rusthuis, medisch huis, ...) en enkele handelszaken aanwezig.

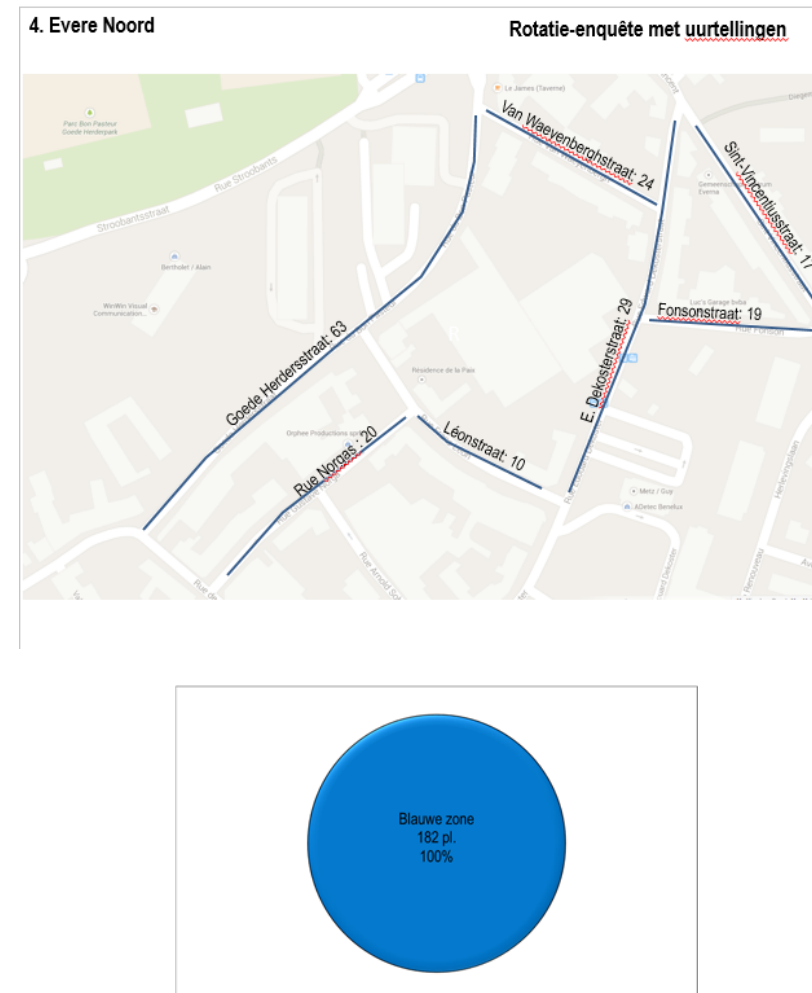
Ze wordt tamelijk goed bediend door het openbaar vervoer:

- buslijnen 45, 59, 64 en 69 van de MIVB
- tramlijnen 32 en 55 van de MIVB

Ook buslijnen 270, 271, 272, 470 en 471 van De Lijn komen in de buurt van deze wijk.

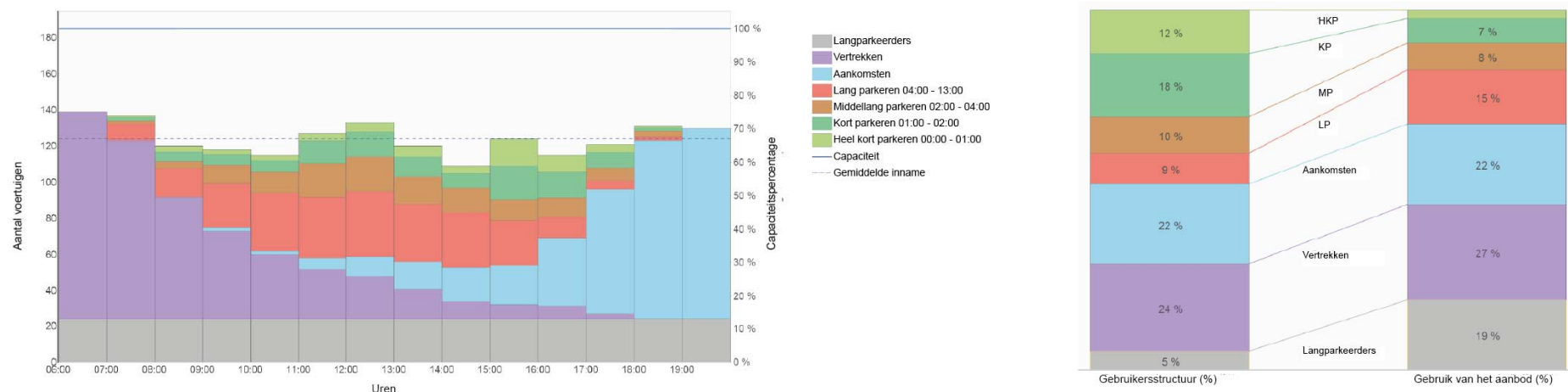
Afb. 2.4.6a De met uurtellingen onderzochte steekproef heeft betrekking op 182 gereguleerde plaatsen in de blauwe zone.

Afbeelding 2.4.6a – Onderzochte steekproeven "Evere Noord"



Afb. 2.4.6b Uit de onderstaande figuren blijkt het volgende:

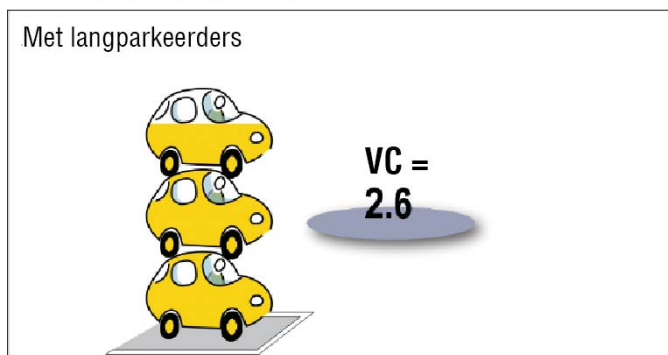
- een gemiddelde bezettingsgraad die iets minder dan 70% bedraagt, maar nooit hoger dan 75% is
- de plaatsen die vooral in gebruik worden genomen door de inwoners, verbruiken bijna de helft van het aanbod om 11.00 uur. De plaatsen die niet worden ingenomen door de inwoners, worden vooral gebruikt door middellang- en langparkeerders: 23% van het aanbod dat gemiddeld overdag in gebruik is genomen. De rest van de plaatsen (8%) wordt gebruikt door bezoekers (die minder dan 2 uur parkeren), die 30% van de totale vraag vertegenwoordigen.
- een rotatiegraad van 2,6 voertuigen per plaats en per dag



Afbeelding 2.4.6b – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Evere Noord"

Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders

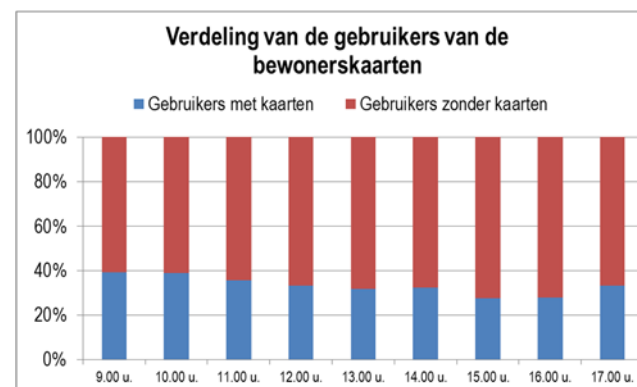


Afb. 2.4.6c Een grote meerderheid van de gebruikers parkeert langer dan 2 uur overdag, terwijl slechts een derde van de geparkeerde voertuigen beschikt over een vrijstellingskaart "buurtbewoners".

Conclusie:

- ook al doet het hoge percentage van het middellang- en langparkeren een gebrekkige naleving van de blauwe zone vermoeden en roept het zelfs op tot een invraagstelling van het beleid inzake de vrijstellingen, toch vereist de onbezettingsgraad (gemiddeld 3 vrije plaatsen op 10 overdag) geen striktere reglementering voor het kortparkeren, met inbegrip in de vorm van een bufferzone rond het Vredeplein
- ten opzichte van de typologie van de wijk (aanwezigheid van collectieve voorzieningen) en gezien de afwezigheid van een bufferzone rond de rode zone van het Vredeplein, raadt het GPAP aan dat de vraag rond deze laatste het voorwerp uitmaakt van een monitoring en wordt onderzocht tijdens de tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op een eventuele evolutie van de reglementering

Afbeelding 2.4.6c – "Evere Noord" – Spreiding van het aanbod en de gebruikers van de bewonerskaarten



2.4.7 Rotatie in de wijk van de Vrijtijdslaan (Triton / Evere Shopping)

De steekproef die zich ter hoogte van de Vrijtijdslaan bevindt, is opgedeeld in 2 afzonderlijke genererende polen:

- "Evere Shopping" – groene zone, gedomineerd door de supermarkten Carrefour en Delhaize, en de handelszaken en diensten ervan
- het gemeentelijk zwembad – "blauwe zone"

Beide polen beschikken over een aangrenzend privéaanbod.

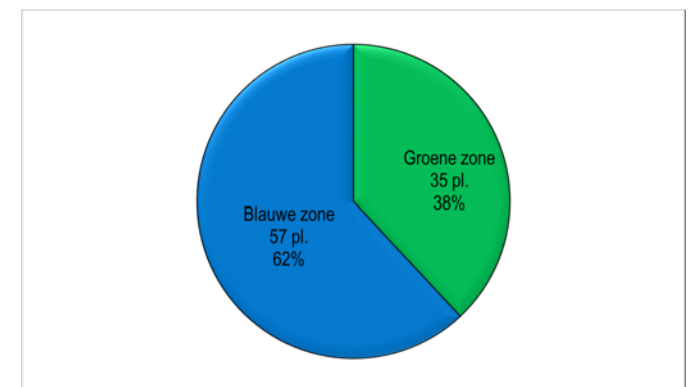
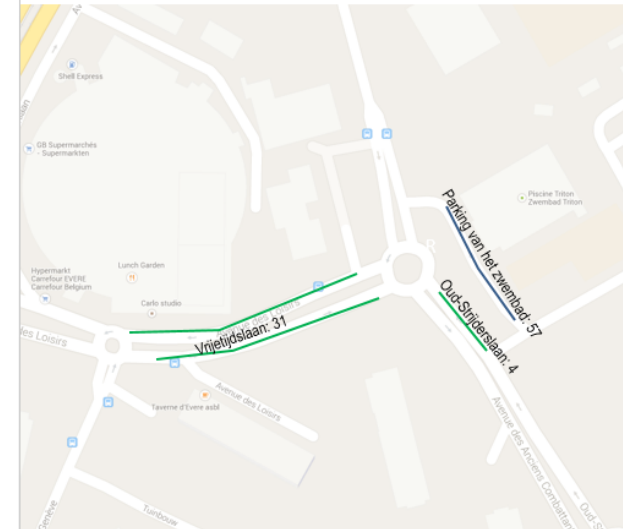
Op het gebied van het openbaar vervoer worden ze bediend door tramlijn 62, vier buslijnen van de MIVB (12, 21, 45 en 66) en het station van Evere.

Afb. 2.4.7a De rotatie-enquête die werd uitgevoerd met halfuurtellingen, heeft betrekking op 95 plaatsen, waarvan:

- 57 in de blauwe zone ("Triton")
- 35 in de groene zone ("Evere Shopping")

Afbeelding 2.4.7a – Onderzochte steekproeven "Vrijetijd"

5. Vrijetijd (Triton/Evere Shopping) - Rotatie-enquête met halfuurtellingen



Triton – Blauwe zone

De opname van de parkings aan de infrastructuur van het sportcentrum "Triton" in de blauwe zone begin 2015 op vraag van het kantoor van het zwembad heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen (zie **afbeeldingen 2.4.7b en c**):

- gemiddeld 70% van de plaatsen zijn vrij overdag
- meer dan 60% van de kortparkeerders verbruiken bijna 40% van het ingenomen aanbod
- een rotatiegraad van 3,3 voertuigen per plaats en per dag
- een reglementering die tijdens de week ruimschoots voldoet aan de vraagpieken 's morgens, 's middags en 's avonds

Er wordt opgemerkt dat een aanzienlijk deel van de bezetting van de parkeerplaatsen afkomstig is van een vraag naar middellangparkeren, maar de onbezettingsgraad blijft dusdanig dat deze situatie geen enkele impact heeft op de toegangsvoorwaarden tot parkeerplaatsen in het sportcentrum en dit in dit stadium geen bijkomende acties vereist.

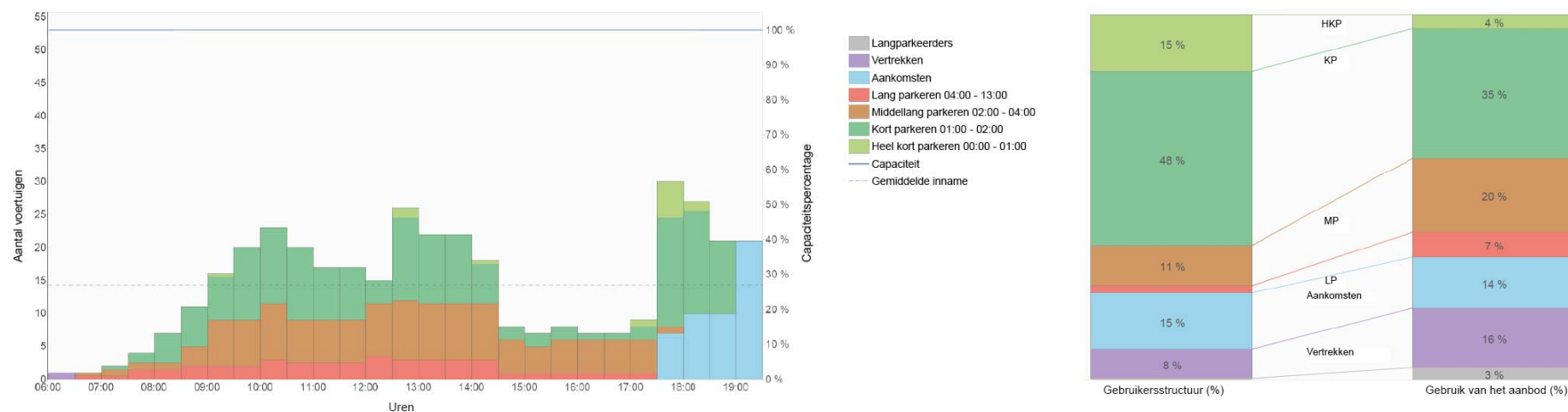
Evere Shopping – Groene zone

In navolging van de blauwe zone van het sportcomplex "Triton" heeft de groene zone, die zich ter hoogte van twee grote winkelketens en hun aangrenzende handelszaken en diensten bevindt, ook geen problemen op het vlak van de toegang tot parkeerplaatsen (zie **afbeeldingen 2.4.7d en e**):

- een groot aantal vrije plaatsen
- belang van het kort en zeer kort parkeren
- een toereikende rotatiegraad van 2,8

Deze situatie valt wellicht te verklaren door het privéaanbod van de twee betrokken sites.

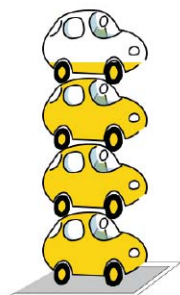
Tot slot beveelt het GPAP echter aan om de evolutie van deze situatie nauwlettend op te volgen (eveneens via de tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP), onder meer omdat de invoering van een actief toegangsbeheer van de parkings van Carrefour en Delhaize via een "ticketingsysteem" kan leiden tot een overloopeffect naar de openbare weg.



Afbeelding 2.4.7b – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Triton", blauwe zone

Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

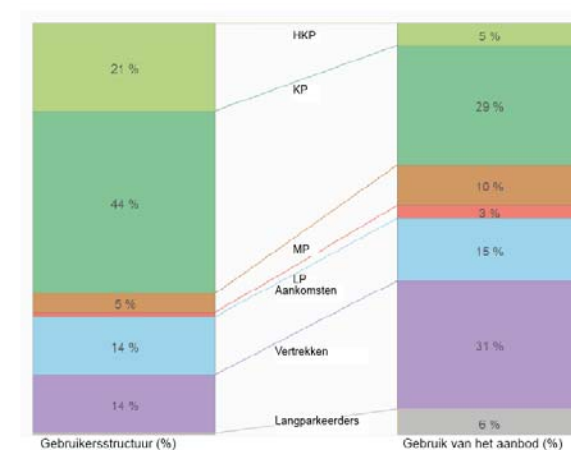
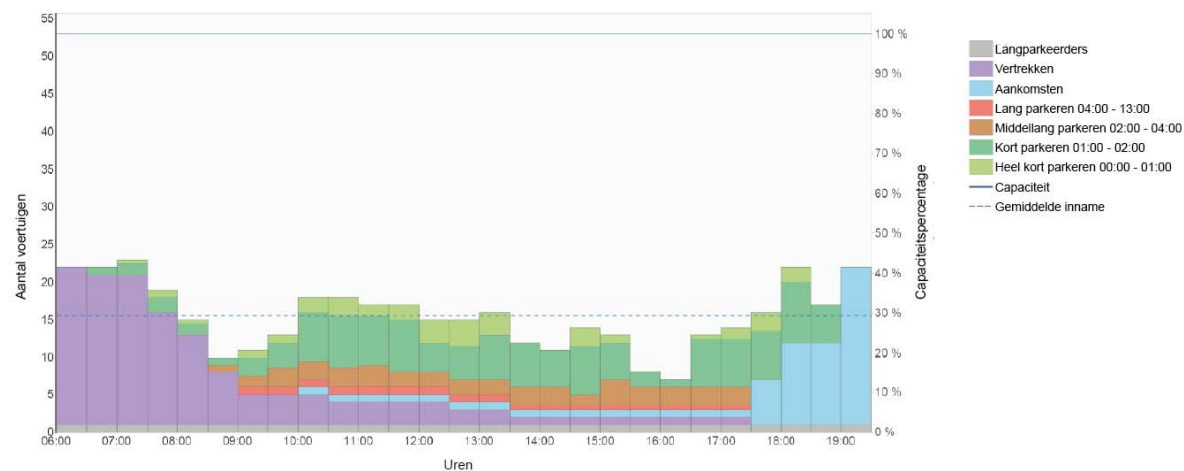
Avec usagers ventouses



TR =
3.3

Afbeelding 2.4.7c – "Triton", blauwe zone – Spreiding van het aanbod en de gebruikers van de bewonerskaarten

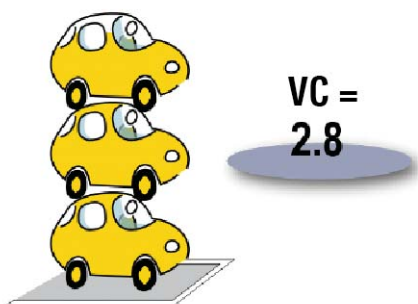




Afbeelding 2.4.7d – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Evere Shopping", groene zone

Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



2.4.8 Rotatie in "Paduwa"

De wijk "Paduwa" is gelegen in het zuiden van de gemeente. Het is een dichtbevolkte wijk met een functiemix (handelszaken, gebedshuizen, economische activiteiten, ...). De horecafunctie is er ook vertegenwoordigd.

De wijk wordt tamelijk goed bediend door het busnet via:

- het station Paduwa, waar lijnen 45, 66 en 80 van de MIVB halt houden, evenals lijnen 318, 351, 358 en 410 van De Lijn
- lijnen 12, 21, 63, 79 van de MIVB die zich op minder dan 300 m van de wijk bevinden

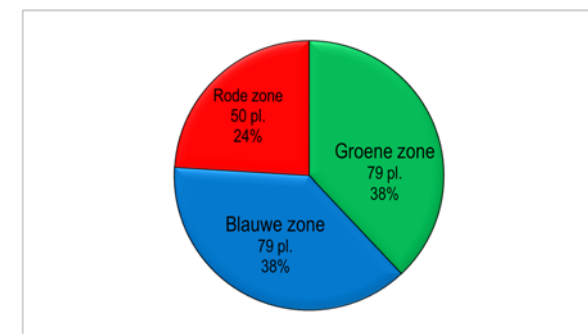
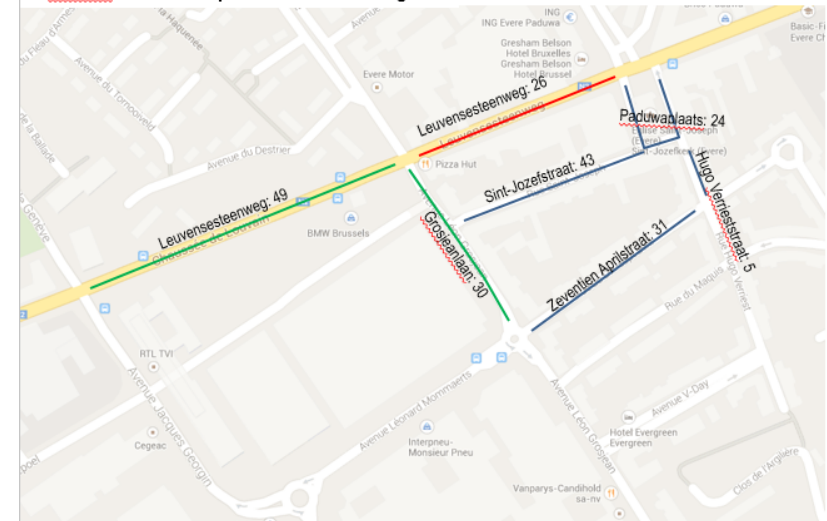
Afb. 2.4.8a In deze wijk treffen we drie types van reglementeringen aan. De steekproef heeft betrekking op 208 plaatsen, waarvan:

- 50 in de rode zone
- 79 in de blauwe zone
- 79 in de groene zone

De enquête werd uitgevoerd met uurtellingen.

Afbeelding 2.4.8a – Onderzochte steekproeven "Paduwa"

6. Paduwa - Rotatie-enquête met halfuurtellingen

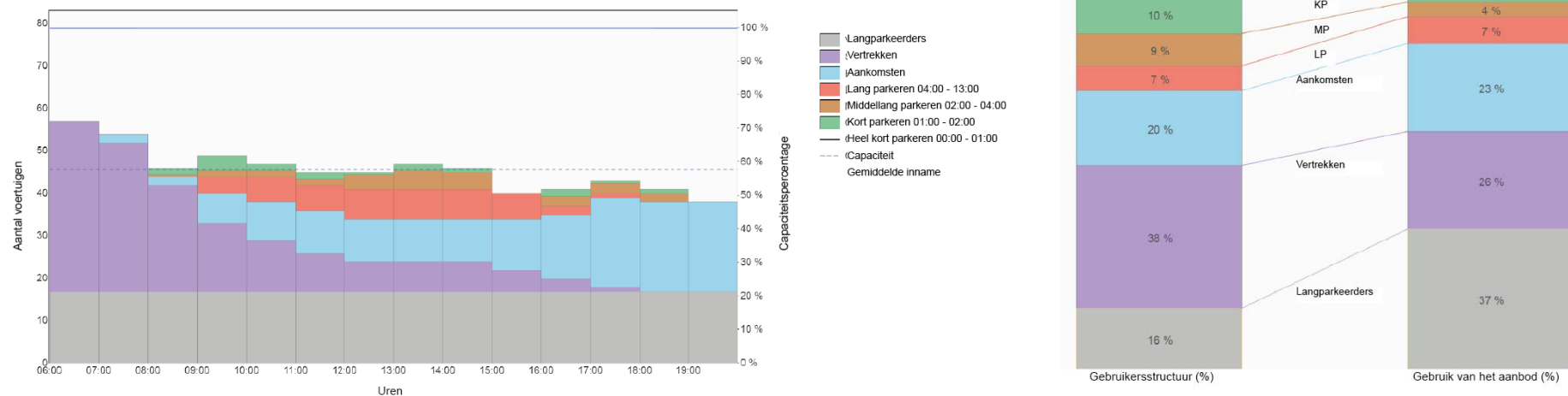


Blauwe zone

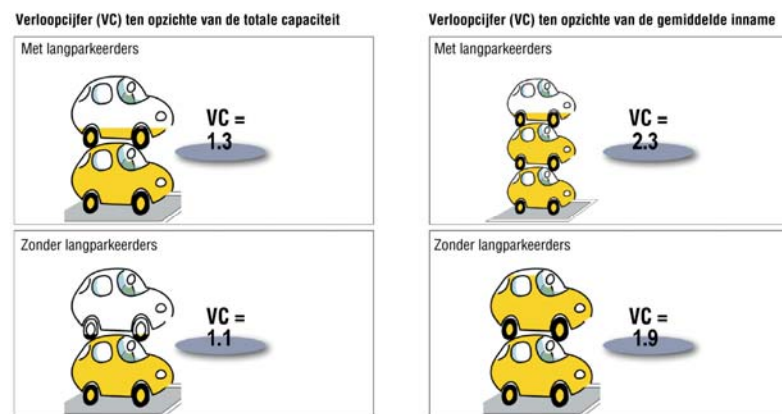
Volgens **de afbeeldingen 2.4.8b en c:**

- wordt **de blauwe zone**, net als de rest van de steekproef, gekenmerkt door een eerder zwakke bezetting (gemiddeld 60% overdag, dit zijn bijna 4 vrije plaatsen op 10)
- wordt het aanbod vooral verbruikt door de inwoners (85%), die de grootste groep van gebruikers vormen (gemiddeld bijna 75%). Deze vaststelling wordt bevestigd door afbeelding 2.5.8c, die aantoont dat 80% van de gebruikers in het bezit is van een vrijstellingskaart "buurtbewoners".
- een rotatiegraad van 1,3 voertuigen per plaats en per dag, kenmerkend voor dit type van zone

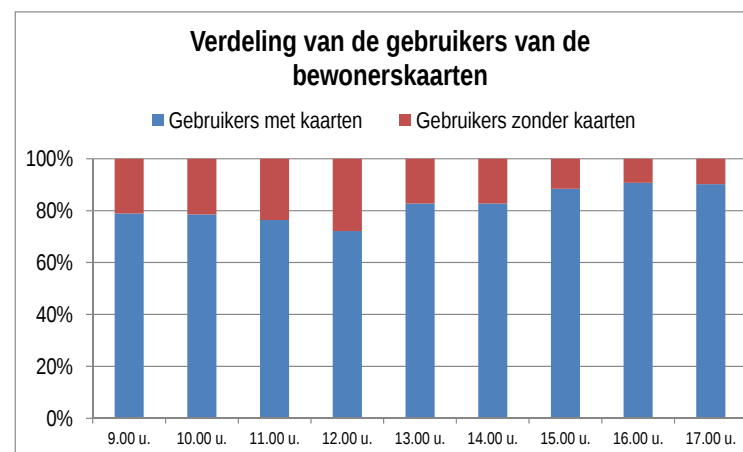
Zoals dit het geval was voor de sector "polikliniek", blijkt uit deze gegevens dat de huidige blauwe zone ruimschoots volstaat om haar buurtbewoners te beschermen tegen overloopeffecten vanaf de Leuvensesteenweg of de omliggende betalende zones, ook al overschrijdt een (klein) deel de toegelaten duur van 2 uur.



Afbeelding 2.4.8b – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Paduwa", blauwe zone



Afbeelding 2.4.8c – "Paduwa", blauwe zone – Spreiding van de bezetting en gebruikers van de bewonerskaarten

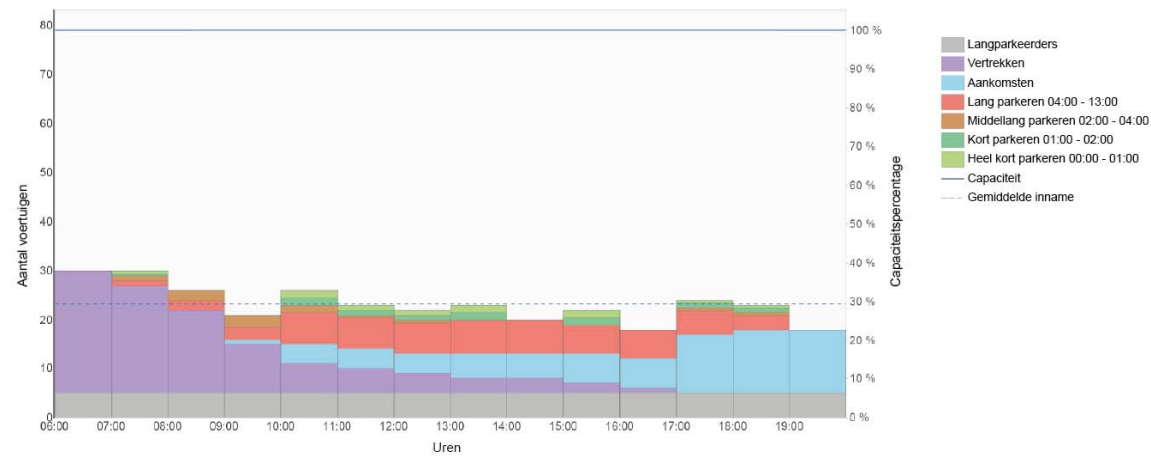


Groene zone

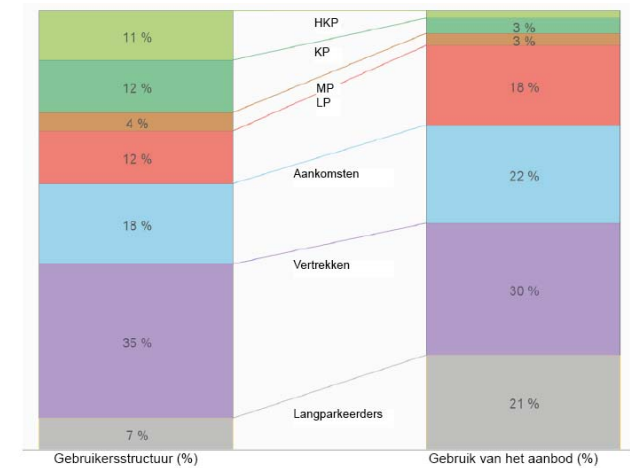
Uit de onderstaande afbeeldingen (zie **afbeeldingen 2.4.8d en e**) blijkt het volgende:

- de bezetting in de **groene zone** is erg laag (gemiddeld 30%) en bedraagt nooit meer dan 40%
- net als in de blauwe zone wordt het aanbod vooral in gebruik genomen door de buurtbewoners (gemiddeld 73%) die 60% van de gebruikers vertegenwoordigen. Deze vaststelling wordt bevestigd door afbeelding 2.5.8e, die aantoont dat bijna alle geparkeerde voertuigen beschikken over een vrijstellingskaart "buurtbewoners".
- bijna een kwart van de gebruikers parkeren hun voertuig gedurende minder dan 2 uur voor een verbruik van het aanbod dat nauwelijks hoger is dan 3%

Tot slot kan worden gesteld dat hoewel het niet het type van zone is dat het best is aangepast aan het kortparkeren langs de Leuvensesteenweg, de verhouding van de vrije plaatsen toch dusdanig is dat een evolutie van de huidige groene zone naar een meer strikte reglementering niet echt zinvol is op korte termijn.

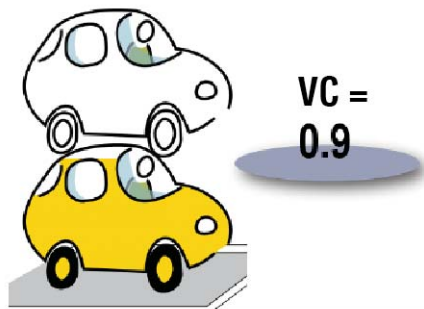


Afbeelding 2.4.8d – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Paduwa", groene zone

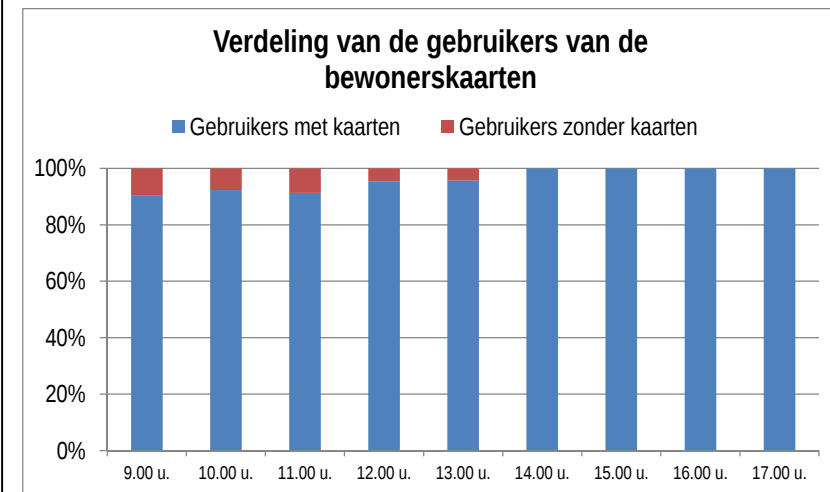


Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



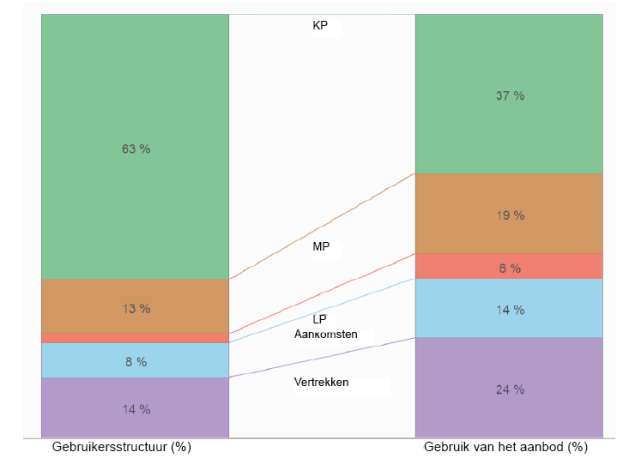
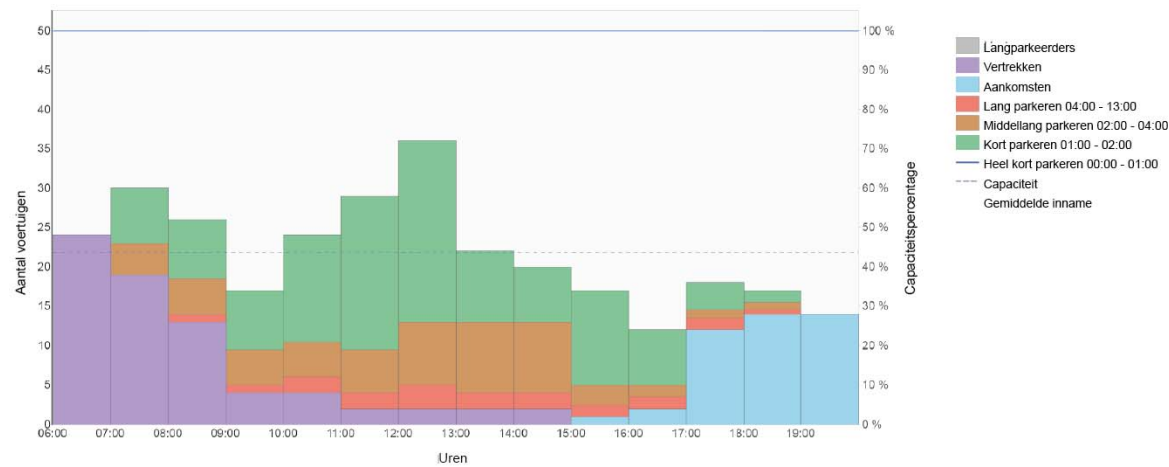
Afbeelding 2.4.8e – "Paduwa", groene zone – Gebruikers van de bewonerskaarten



Rode zone

Afb. 2.4.8f Uit de onderstaande figuren blijkt het volgende:

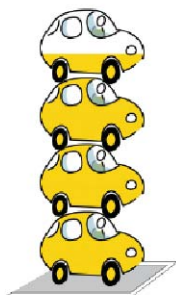
- een erg lage gemiddelde bezettingsgraad van 43%, wat overeenstemt met gemiddeld 1 vrije plaats op 2
- een frequentiepiek 's middags - die in verband dient te worden gebracht met de commerciële functie van de Steenweg -, maar die nog bijna 3 plaatsen op 10 vrij laat
- een rode zone die voornamelijk wordt gebruikt door kortparkeerders. Ze vertegenwoordigen bijna 65% van de vraag (tegenover 20% voor de inwoners en 15% voor de vraag naar middellang- en langparkeren) voor 37% van het verbruikte aanbod.
- een niet optimale naleving van de geldende reglementering (gemiddeld 15% en het langparkeren vertegenwoordigt 25% van het aanbod), die in weze echter geen afbreuk doet aan de toegankelijkheid van de zone.



Afbeelding 2.4.8f – Resultaten van de rotatie-enquêtes "Paduwa", rode zone (Leuvensesteenweg)

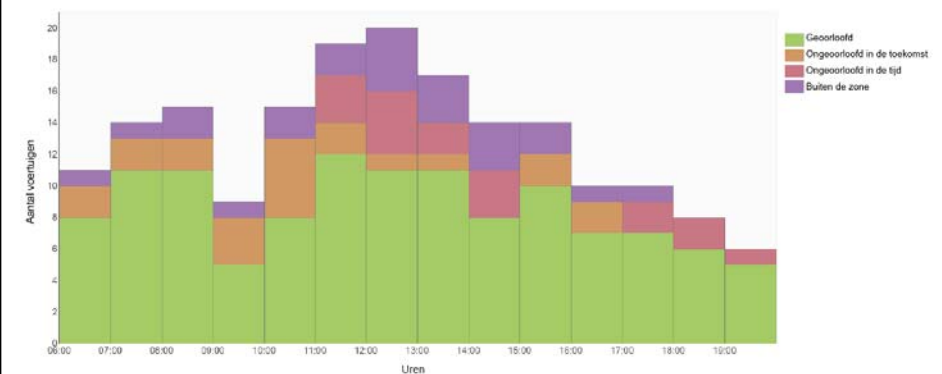
Verloopcijfer (VC) ten opzichte van de totale capaciteit

Met langparkeerders



VC = 3.4

Afbeelding 2.4.8g – "Paduwa", rode zone (Leuvensesteenweg) – Spreiding van de bezetting



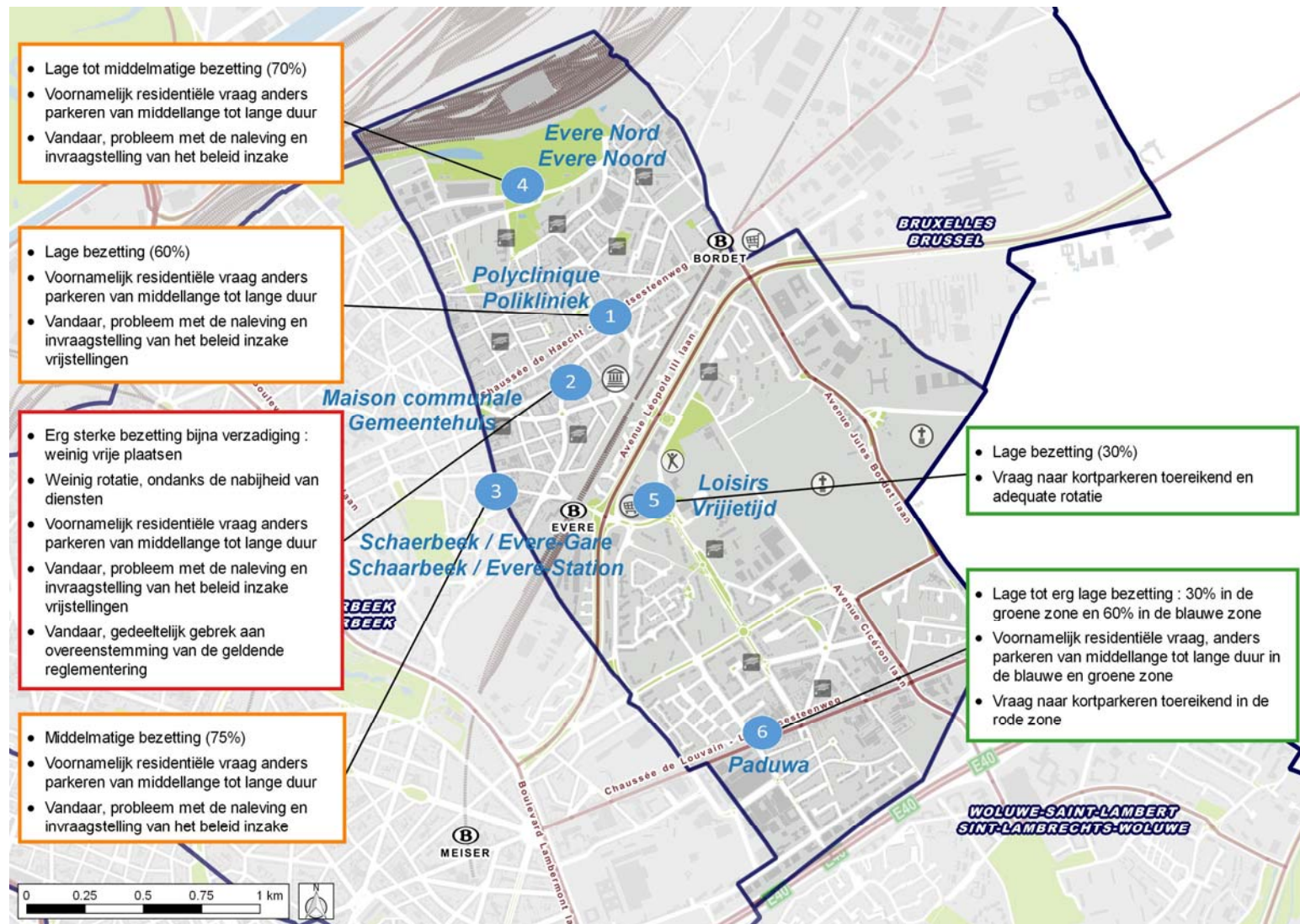
2.4.9 Samenvatting van de rotatie-enquêtes

Afb. 2.4.9

- Met uitzondering van de sector "Vrijetijd" (sportcomplex Triton en Evere Shopping) en de Leuvensesteenweg heeft het parkeren **voornamelijk een residentiële functie**, ongeacht of het vanuit het standpunt van de gebruikersstructuur of op het gebied van het verbruik van het aanbod is. Zo komt het dat zelfs op het midden van de dag, wanneer de aanwezigheid van niet-inwoners het sterkst is, de inwoners steeds bijna de helft van de parkeerplaatsen innemen.
- De tweede les die wij uit de in de gemeente uitgevoerde rotatie-enquêtes kunnen trekken is het - tamelijk grote - gebrek aan overeenstemming tussen de ingevoerde reglementering en een deel van de gebruiken ervan. Dit is vooral het geval in de blauwe zones in de buurt van het gemeentehuis, het station van Evere, het zwembad en in het noorden van de gemeente, waar bijna 20% van de gebruikers hun auto voor middellange of lange termijn parkeren, wat evenwel tot de helft van het verbruik kan vertegenwoordigen. Deze vaststelling van een **reglementering met "gematigde" effecten** verwijst in de eerste plaats naar de gebrekkige **naleving** (en dus naar de ondoeltreffendheid van de controles), evenals naar het gevoerde beleid inzake **vrijstellingen**.
- Er dient echter te worden opgemerkt dat met uitzondering van de omgeving rond het gemeentehuis - die permanent is verzadigd - deze niet te verwaarlozen aanwezigheid van het middellang- en langparkeren geen echte negatieve gevolgen heeft voor de toegankelijkheid van het parkeren overdag. De gemiddelde onbezettingsgraad, dit is het gemiddelde aantal vrije plaatsen, bedraagt nooit minder dan 25% (zijnde 25 vrije plaatsen op 100 aangeboden plaatsen) en kan oplopen tot 70% op

de parking van het zwembad. Deze vaststelling zet ons ertoe aan om **de urgentie van een evolutie naar een striktere reglementering te relativeren**.

- Zowel in de blauwe als in de groene zone wordt de **wijk van het gemeentehuis** gekenmerkt door een permanente verzadiging van haar parkeerruimten. Gezien de lage rotatieniveaus en de grote vraag naar middellang- en langparkeren (vooral in de blauwe zone) creëert deze situatie niet voldoende vrije plaatsen om een goede toegankelijkheid tot de in de wijk gevestigde diensten te garanderen. De wijk zou gebaat zijn bij **een aanpassing van het gemeentebestuur inzake de controle en de vrijstellingen, waarnaar hierboven wordt verwezen, in combinatie met een (zelfs gedeeltelijke) evolutie van de reglementering**.
- De reglementeringen die van kracht zijn ter hoogte van "Evere Shopping", het sportcomplex "Triton" en de wijk "Paduwa", maken het mogelijk om deze polen te beschermen tegen een verzadiging van hun parkeerplaatsen op de openbare weg.



Afbeelding 2.4.9 - Samenvatting van de rotatie-enquêtes

2.5 Controle

Controle is een fundamentele dimensie van elk parkeerbeleid. De parkeercontrole maakt het immers mogelijk om de goede werking, de correcte toepassing en de naleving van de door het gemeentelijk parkeerplan genomen maatregelen te garanderen. Naast het preventief aspect ervan zorgt de aanwezigheid van controleambtenaren op het terrein er ook voor dat de gebruikers kunnen worden geïnformeerd over de geldende of toekomstige praktijken.

Afb. 2.5 Volgens de cijfers die werden verstrekt door de onderneming Rauwers die instaat voor de controle in Evere (evenals de inzameling van het geld uit de parkeerautomaten en de levering en het onderhoud van het parkeerautomatenpark), kan het aantal voltijdse equivalenten (VTE) dat in 2015 werd ingezet voor de controle, worden geraamd op 5 tot 7. Ook al is dit cijfer gestegen ten opzichte van vorig jaar (4 tot 5 personen in 2014), toch is dit aantal zeer ontoereikend om een optimale werking van de gereguleerde zones te garanderen.

Wanneer dit voorziene aantal personeelsleden wordt toegepast op het aantal gereguleerde plaatsen (8.300), komt men op een ratio van 1.400 plaatsen per dag per ambtenaar (tussen 1.200 en 1.660). Als er wordt uitgegaan van een effectieve arbeidsduur van 6 uur (excl. trajecten en pauzes), komt dit neer op 233 controles per uur, ofwel 4 controles per minuut, per ambtenaar (zonder rekening te houden met de tijd die wordt besteed aan preventie, het verspreiden van informatie en het beantwoorden van vragen), wat onmogelijk is.

Er kan dus worden gesteld dat het controlepersoneel onderbemand is, wat de vaststellingen bevestigt die aan het einde van de rotatie-enquêtes werden gedaan.

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel, werden er 61.500 parkeerretributies uitgeschreven in 2015, oftewel 7,5 retributies per gereguleerde plaats (bron: Rauwers). Daarvan waren er:

- 35.360 voor voertuigen geparkeerd in de blauwe zone, zijnde gemiddeld 5 retributies per plaats;
- 24.600 voor voertuigen geparkeerd in de betalende zone (met uitzondering van de gele zone), zijnde gemiddeld 15 retributies per plaats.

Een dergelijke verdeling van de uitgeschreven parkeerretributies doet vermoeden dat het personeel voornamelijk wordt ingezet in de betalende zones, ten koste van de blauwe zone.

Uit de onderstaande tabel betreffende het type van retributies blijkt dat er een ruim overwicht is van de categorieën "ontbrekende parkeerschijf of kaart" (in de blauwe zone) en "geen geld stoppen in de parkeerautomaten" (in de betalende zones) en dat de meeste gebruikers "opteren" voor een forfaitaire retributie van € 25. **Dit bevestigt de al vastgestelde niet-naleving van de reglementering (rotatie-enquêtes) en versterkt het idee dat er te weinig controles zijn.**

Er dient te worden opgemerkt dat het maandelijks aantal uitgeschreven parkeerretributies in 2015 op een vrij regelmatige manier is geëvolueerd en schommelt tussen 4.300 (mei) en 5.600 (oktober).

Gemeente Evere 2015	Retributies		
	Type	Aantal	%
Blauwe zone	Verlopen kaart	466	0,76
	Verlopen parkeerschijf	11.933	19,42
	Ontbrekende parkeerschijf / kaart	22.961	37,37
	TOTAAL	35.360	57,55
Betalende zones (groene, oranje et rode)	Verlopen kaart	440	0,72
	Verlopen parkeerticket	3.908	6,36
	geen geld stoppen in de parkeerautomaat	20.249	32,96
	TOTAAL	24.597	40,04
Gele zones	Forfaitaire retributie	1.280	2,07
Alle zones	Onleesbare kaart	207	0,34
TOTAAL		61.444	100

Afbeelding 2.5 – Statistieken betreffende de controle – Evere (bron: Rauwers, 2015)

2.6 Inkomsten en stand van zaken over de werking van het parkeren

Volgens de door de onderneming Rauwers verstrekte gegevens heeft het beheer van het gereguleerd parkeren op de openbare weg (met uitzondering van de gegevens betreffende de uitreiking van vrijstellingskaarten) € 1.635.400 bruto-inkomsten opgeleverd in 2015, waarvan € 1.034.500 lasten moeten worden afgetrokken.

Deze cijfers zijn gestegen ten opzichte van vorig jaar, wat vooral het gevolg is van een bijna verdubbeling van het aantal retributies.

Op basis van deze gegevens ziet de structuur van de (bruto-)inkomsten er in 2015 als volgt uit:

- 75,6% (€ 1.237.000) voor de retributies (met uitzondering van de gele zones)
- 16% (€ 263.000) voor de parkeerautomaten en Yellowbrick
- 7,1% (€ 116.000) voor de retributies in de gele zone
- 1,3% voor de rest (onder meer wielklemmen).

De overgrote meerderheid van de inkomsten is afkomstig van de parkeerretributies, wat wijst op een gebrekkige naleving van de geldende reglementeringen en de eerder gedane vaststellingen bevestigt.

Volgens de ramingen van het Parkeeragentschap zou de verscherping van de controle door de aanwerving van een tiental extra stewards gepaard

kunnen gaan met een stijging van de netto-inkomsten met enkele honderdduizenden euro.

3. Bepaling van de uitdagingen

Op basis van de sleutelpunten van de stand van zaken en rekening houdend met de door het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) vastgelegde doelstellingen, werden **5 grote uitdagingen** bepaald:

- uitdaging 1: de naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren
- uitdaging 2: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen
- uitdaging 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren
- uitdaging 4: het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen
- uitdaging 5: bijkomende gewestelijke uitdagingen

3.1 De naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren

Controle is een van de sleutelfactoren voor een efficiënt parkeerbeleid, onder meer via de naleving van de regels die het oplegt.

Via de rotatie-enquêtes die werden uitgevoerd op verschillende plaatsen in de gemeente, heeft de stand van zaken de aandacht gevestigd op de gematigde effecten van de ingevoerde reglementeringen - vooral in de blauwe zone - op een deel van de waargenomen gebruiken (middellang- en langparkeren). Deze vaststelling die onder meer (of zelfs hoofdzakelijk) het gevolg is van een gebrekkige naleving, moet vooral in verband worden gebracht met de onderbemanning van het toezichtspersoneel (diagnose van de controle en de inkomsten).

De eerste uitdaging van het GPAP die reeds in 2015 werd aangegaan, bestaat dus uit een optimalisering van het beleid dat wordt gevoerd op het vlak van de controles, zowel via een toename van het aantal stewards als via een reorganisatie van de controles (wat verwijst naar de doelstellingen die worden nagestreefd door artikel 77 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan - zie bijlage 3.3).

Om functioneel te zijn, moet elke wijziging van het parkeerbeleid bovendien ter kennis worden gebracht van de gebruikers. Informatieverstrekking en communicatie zijn dus ook even onmisbare hulpmiddelen als de controle om de toepassing van deze veranderingen te ondersteunen.

3.2 Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen

De gemeente is vandaag bijna volledig gereglementeerd in hoofdzakelijk blauwe of groene zones. De rotatie-enquêtes hebben over het algemeen aangetoond dat ondanks het feit dat de gebrekkige naleving van de reglementeringen tamelijk frequent is, de gemiddelde onbezettingsgraad zodanig is dat deze situatie doorgaans geen impact heeft - en ook geen impact op korte termijn zal hebben - op de toegankelijkheid van het parkeren overdag. De enige wijk die volgens deze enquêtes in dat verband een uitzondering vormt, is die van het gemeentehuis, die zich onderscheidt door een erg hoge bezetting en lage rotaties.

Om die redenen gaat het GPAP niet over tot een grootschalige invraagstelling van de reglementering op korte termijn. De maatregelen die op korte termijn worden voorgesteld, zijn dus gericht op de wijk van het gemeentehuis of vooral bedoeld om de coherentie en de leesbaarheid van het gereglementeerd parkeren te verbeteren, onder meer langs de Leuvensesteenweg en de gemeentegrens met Schaarbeek.

Om de komst van grote inrichtings- en mobiliteitsprojecten op het gemeentelijk grondgebied of in de onmiddellijke omgeving voor te bereiden (waaronder GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet, metro Noord, P+R "Bordet" en Parkway), geeft het GPAP hier een overzicht van een reeks mogelijke evolutiescenario's van de reglementering op middellange of lange termijn. In dit stadium gaat het echter enkel om richtsnoeren, die dienen te worden bevestigd en verduidelijkt via de toekomstige tweejaarlijkse evaluatieverslagen van het GPAP of specifieke studies.

3.3 Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren

Deze uitdaging die van toepassing is op de hele gemeente, bestaat in het nemen van de gepaste maatregelen en acties, zodat de normen en drempels die door het GPBP werden vastgelegd inzake voor te behouden parkeerplaatsen voor specifieke gebruiken en alternatieven voor de personenwagen kunnen worden bereikt.

Het parkeren moet hier niet enkel in dienst staan van de door het gewestelijk mobiliteitsbeleid beoogde principes inzake intermodaliteit en duurzaamheid, maar ook als hefboom dienen voor de ontplooiing van de economische en handelsactiviteit.

3.4 Het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen

Deze uitdaging bestaat in het zo nauwkeurig mogelijk bepalen van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg, die theoretisch gezien in aanmerking kunnen komen voor pooling. Om de volgende redenen:

- om de compensatie buiten de openbare weg van de overwogen geschrapte plaatsen op de openbare weg te sturen in het kader van herinrichtings- of stedenbouwkundige projecten (zie punt 1.3.4

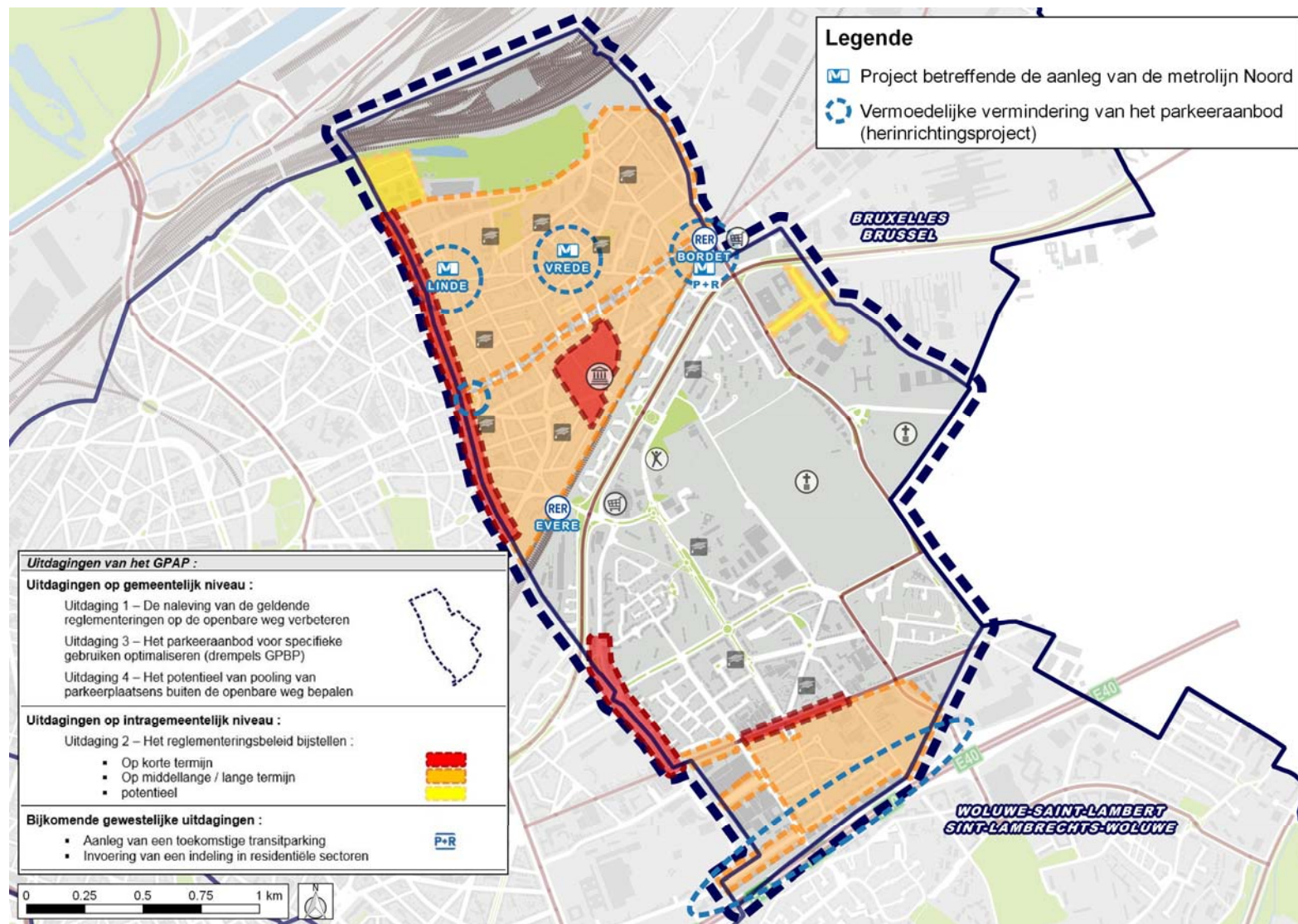
hiervoor). Het gaat hier om het bepalen van de "compenserende opties", waarvan sprake in artikels 56 en 57 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;

- om het voor de gemeente mogelijk te maken te beschikken over een reeks pistes die dienen te worden onderzocht of te worden voorgesteld als het nodig zou zijn om het voor het publiek of de buurtbewoners toegankelijk aanbod buiten de openbare weg te ontwikkelen.

3.5 Bijkomende gewestelijke uitdagingen

Naast de bovengenoemde uitdagingen die vooral van belang zijn op gemeentelijk (of intergemeentelijk) niveau, is Evere ook betrokken bij enkele eerder gewestelijke uitdagingen.

Het gaat onder meer om de aanpassing van het gemeentelijk beleid inzake vrijstellingen aan de nieuwe gewestelijke voorschriften, de instelling van een gewestelijk parkeerobservatorium (dat de hulpmiddelen dient aan te reiken aan de hand waarvan de gemeenten hun GPAP kunnen evalueren) of de aanleg van een toekomstige transitparking (P+R) ter hoogte van het station van Bordet. Wat dit laatste betreft, heeft dit plan niet als doel om de uitvoering van een dergelijk instrument te plannen, maar wil het echter wel herinneren aan de intenties van het Gewest in dat verband.



Afbeelding 3.1 –
Voornaamste uitdagingen
betreffende het parkeren op
het grondgebied van Evere

4. Actieplan

Om in te spelen op de uitdagingen die werden aangehaald in het vorige hoofdstuk, worden er 7 hoofdacties voorgesteld in het kader van het GPAP van de gemeente Evere:

- Actie 1: de naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren
- Actie 2: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen
- Actie 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren
- Actie 4: het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen
- Actie 5: naar een vrijstellingsbeleid dat in overeenstemming is met de nieuwe gewestelijke richtsnoeren
- Actie 6: aanleg van een transitparking (P+R) ter hoogte van Bordet
- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP

4.1 Actie 1: de naleving van de geldende reglementeringen op de openbare weg verbeteren

4.1.1 Actie 1.1: optimalisering van de controle

Inleiding

Zoals hiervoor (hoofdstuk 3) reeds werd aangehaald, vormt de optimalisering van de controle de eerste en belangrijkste uitdaging van het GPAP.

Uit de stand van zaken was immers gebleken dat de reglementeringen (vooral de blauwe zones) gematigde effecten hadden, wat vooral was te wijten aan de gebrekkige naleving door de ontoereikende controle (zie de stand van zaken en in het bijzonder: rotatie-enquêtes, diagnose van de controle en inkomsten). Die dan weer het gevolg zou zijn van zowel de onderbemanning van het toezichtspersoneel (1.400 plaatsen per ambtenaar per dag) als het onevenwicht van de zonale verdeling ervan (in het nadeel van de blauwe zones).

De optimalisering van de controle, die in 2015 werd aangevat, dient te worden voortgezet.

Maatregel 1: de controle van de huidige reglementeringen optimaliseren

Op het vlak van de controles en sancties dient er een evenwicht te worden gevonden tussen het ingezette personeel en de efficiëntie van het uitgevoerde beleid.

Om een optimale werking van de gereglementeerde zones te garanderen, wat minstens een dagelijkse controle per plaats en per dag in de blauwe zone en minstens twee in de betalende zone inhoudt, in goede arbeidsomstandigheden voor de stewards rekening houdend met de tijd die dient te worden besteed aan preventie, het verspreiden van informatie en het beantwoorden van vragen – hetzij een indicatieve ratio van 400 controles per steward per dag –, **kan het nodige aantal stewards op maximaal 17 worden geraamd (1 halftijdse equivalent die wordt ingezet in de gele zones en 16 VTE).** En dit gelet op de huidige verdeling van de parkeerplaatsen per type van zone en hun respectieve gemiddelde bezettingsgraad.

Termijn: korte termijn, geleidelijk

Geografische perimeter: huidige gereglementeerde zones

Maatregel 2: een efficiënte controle van de toekomstige reglementeringen garanderen

De tweede maatregel bestaat erin om de bovenstaande criteria toe te passen op de toekomstige reglementeringen, dit wil zeggen op de evoluties die door het volgende hoofdstuk worden overwogen inzake gereglementeerd parkeren (voor de details over deze evoluties: zie volgend hoofdstuk).

Termijn: middellange tot lange termijn, afhankelijk van de uitvoeringsplanning van de voorziene evoluties

Geografische perimeter: toekomstige gereglementeerde zones

Bijbehorende maatregel

- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan

4.1.2 Actie 1.2: een goede communicatie garanderen

Om functioneel te zijn, moet elke wijziging van het parkeerbeleid gekend zijn en begrepen worden door de gebruikers. Deze wijzigingen dienen dus bij voorkeur gepaard te gaan met informatie- en communicatiemaatregelen, zoals:

- lanceringscommunicatie: om de invoering van nieuwe parkeerreglementeringen of acties gepaard te laten gaan met het verschijnen van een artikel in de gemeentekrant en/of op de website van de gemeente, het uithangen van affiches, het uitdelen van brievenbusfolders, de invoering van een tolerantieperiode (waarin de retributies worden vervangen door informatieflyers), ...
- permanente communicatie: kan voornamelijk gebeuren via de verspreiding van een informatiedrager van het type gids of brochure, in een papieren of digitale versie, met als inhoud:
 - een plan van de gemeente met de locatie van de parkeerzones, gereglementeerde zones, voorbehouden plaatsen, ...
 - informatie over de werkingsmodaliteiten van de gereglementeerde zones (tarieven, duur)
 - informatie over de werkingsmodaliteiten van de vrijstellingskaarten
 - een herinnering van de sancties die worden opgelegd indien de reglementering niet wordt nageleefd
 - ...

4.2 Actie 2: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen

De gemeente is vandaag bijna volledig gereglementeerd. De stand van zaken heeft bovendien aangetoond dat, met uitzondering van de directe omgeving van het gemeentehuis, de toegankelijkheid van de parkeerplaatsen over het algemeen goed is overdag: voldoende aantal vrije plaatsen, ondanks een tamelijk vaak voorkomende gebrekkige naleving van de reglementeringen.

Om die redenen is het niet nodig om over te gaan tot een grootschalige invraagstelling van de reglementering op korte termijn. De voorgestelde maatregelen op korte termijn zijn dus duidelijk afgebakend:

- de rotatie in de wijk van het gemeentehuis verbeteren
- de coherentie van de reglementering op de grens met Schaarbeek verbeteren
- de leesbaarheid van de reglementering langs de Leuvensesteenweg verbeteren

Om de komst van grote inrichtings- en mobiliteitsprojecten op het gemeentelijk grondgebied of in de onmiddellijke omgeving voor te bereiden (waaronder GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet, metro Noord, P+R "Bordet" en Parkway), geeft het GPAP hier een overzicht van een reeks mogelijke evolutiescenario's van de reglementering op middellange of lange termijn. In dit stadium gaat het echter enkel om richtsnoeren, die dienen te worden bevestigd en verduidelijkt via de toekomstige tweejaarlijkse evaluatieverslagen van het GPAP of specifieke studies.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de verschillende acties die worden overwogen per wijk, met telkens de vermelding van de aanbevolen uitvoeringstermijnen.

4.2.1 Actie 2.1: de rotatie in de wijk van het gemeentehuis en de omgeving verbeteren

Inleiding

Ter herinnering, de tellingen van de parkeervraag in de **wijk (driehoek gevormd door de spoorlijn, de H. Consciencelaan en de Haachtsesteenweg)** en de rotatie-enquêtes die er werden uitgevoerd (zie stand van zaken), hebben het volgende aangetoond:

- een erg sterke bezetting overdag, met bijna voortdurend verzadigde straten met erg weinig vrije plaatsen
- te weinig rotatie, gezien de functionele typologie van de wijk, waar talrijke diensten en handelszaken zijn ondergebracht
- een overwicht van het residentieel parkeren en het middellange- tot langparkeren

Deze vaststellingen pleiten voor een evolutie van de reglementering - ter ondersteuning van de optimalisering van de controle (actie 1) -, met als voornaamste doelstellingen:

- het creëren van vrije plaatsen
- de verhoging van de rotaties
- de bescherming van de bewoners

- de verbetering van de leesbaarheid

Om een te bruuske overgang ten opzichte van de bestaande toestand te vermijden - en omdat de gemeten indicatoren het niet vereisen -, stelt het GPAP een geleidelijke evolutie in verschillende fasen voor: op korte, middellange en lange termijn. De overschakeling van de ene fase naar de andere wordt bepaald door de periodieke evaluatie van de situatie op het terrein.

Fase 1: minimale uitbreiding van de groene zone

Termijn: korte termijn

Geografische perimeters (zie afbeelding 4.2.1 hiernaast)

de Oud-Kapellekelaan, de S. Hoedemaekerssquare, de A. Vanden Bosschestraat, de Onze-Lieve-Vrouwlaan (tussen de A. Vanden Bosschestraat en de Provinciewandelingen) en het eerste stuk van de J. Van Ruusbroeckstraat (tussen de Onze-Lieve-Vrouwlaan en nr. 109 van de straat) veranderen in een **groene zone: impact op ongeveer 172 plaatsen**.

Bijzonderheden van de groene zone

Identiek aan degene die gelden in de reeds bestaande groene zones in de gemeente, die conform zijn aan de voorschriften van de ordonnantie van 22 januari 2009 en de besluiten van 18 juli 2013.



Afbeelding 4.2.1 – Actie 2.1: de rotatie verbeteren in de wijk van het gemeentehuis – Fase 1

Fase 2: integratie van de grijze zone en algemene invoering van de groene zone

Termijn: middellange tot lange termijn, **onder voorbehoud en volgens de evaluatie van de situatie op het terrein**

Geografische perimeters:

- alle nog bestaande blauwe zones in de desbetreffende driehoek veranderen in een groene zone: alle straten tussen de Onze-Lieve-Vrouwlaan en de G. Kurthstraat, de J.B. Bauwensstraat en de L. Piérardlaan: impact op ongeveer 550 plaatsen
- de H. Consciencelaan (tussen de A. Vanden Bosschestraat en de Haachtsesteenweg), de J.B. Desmethstraat, de Oud-Kapellekelaan en de S. Hoedemaekerssquare veranderen in een grijze zone: impact op 119 plaatsen

Fase 3: uitbreiding van de grijze zone

Termijn: middellange tot lange termijn, **onder voorbehoud en volgens de evaluatie van de situatie op het terrein**

Geografische perimeters:

uitbreiding van de grijze zone naar de volgende assen: J.B. Bauwensstraat, L. Piérardlaan (van de J.B. Bauwensstraat tot nr. 44 van de laan), de Haachtsesteenweg (tussen de F. Vande Maelestraat en de J.B. Bauwensstraat), J.B. Desmethstraat (tussen de Haachtsesteenweg en de H. Consciencelaan), de J. Van Ruusbroeckstraat (tussen de Onze-Lieve-Vrouwlaan en nr. 109 van de straat), de A. Vanden Bosschestraat en de Onze-Lieve-Vrouwlaan (tussen de H. Consciencelaan en de Provencewandelwegen): impact op ongeveer 275 plaatsen

Zoals hiervoor reeds werd aangehaald, mogen de bovenstaande fasen 2 en 3 enkel op middellange of lange termijn worden geactiveerd, indien nodig, onder meer ten opzichte van de evaluatie van de situatie op het terrein (bezettingsgraden, rotatiepercentages, ...).

Bijbehorende maatregelen

- Actie 1.1: om de goede werking van alle gereguleerde zones te garanderen, is het nodig om geschikt en voldoende controlepersoneel in te zetten
- Actie 1.2: opdat de gebruikers de regels kunnen naleven, is het nodig dat er wordt gecommuniceerd over de uitgevoerde veranderingen
- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan
- Fasering van de acties van het GPAP, met het oog op de uitvoering ervan

4.2.2 Actie 2.2: de coherentie van de reglementering op de grens met Schaarbeek verbeteren

Inleiding

Volgens de stand van zaken bestaat er een groot verschil op het gebied van de reglementering ten opzichte van de buurgemeente Schaarbeek: de parkeerzones (vooral blauw, maar ook groen) zijn in Schaarbeek gereguleerd tot 20.00 uur, terwijl dat in Evere maar tot 18.00 uur is.

Deze situatie is vooral problematisch in de buurt van de grens tussen de 2 gemeenten: naast een gebrek aan coherentie geeft deze situatie ook aanleiding tot een verschuiving van voertuigen van Schaarbeek naar Evere in het begin van de avond (of zelfs vanaf de namiddag), wat de toegang tot parkeerplaatsen bemoeilijkt voor de buurtbewoners van Evere die van hun werk terugkeren.

Om dit te verhelpen, stelt het GPAP op korte termijn een harmonisering van de reglementeringstijd voor langs de assen die in de lengterichting worden doorkruist door de grens met Schaarbeek. Op langere termijn, afhankelijk van de evolutie van de situatie op het terrein, zal deze maatregel kunnen worden uitgebreid naar andere wijken of zelfs kunnen worden toegepast op het hele grondgebied van Evere.

Maatregel 1: uitbreiding van de reglementeringstijd tot 20.00 uur langs de lengtegrens met Schaarbeek

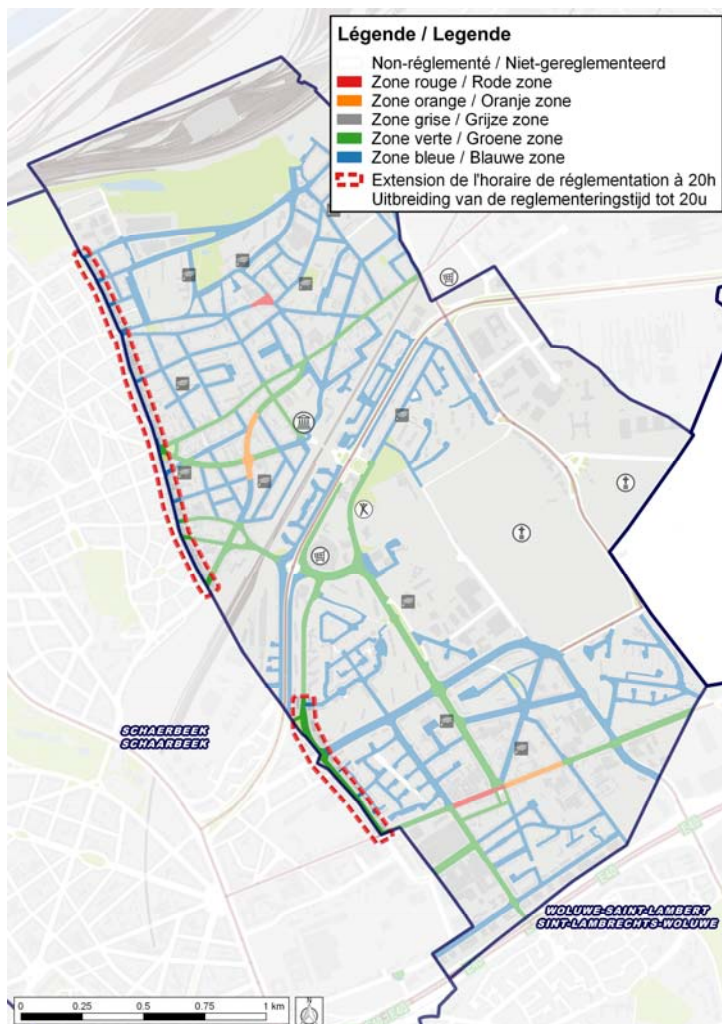
Termijn: korte termijn

Geografische perimeter (zie onderstaande afbeelding 4.2.2):

De uitbreiding van de reglementeringstijd tot 20.00 uur dient bij voorkeur te gebeuren langs de volgende assen:

- Lindestraat (kant met de oneven nummers)
- Genèvestraat (kant met de oneven nummers, van de Pentathlonlaan tot de Leuvensesteenweg)

Voor deze 2 assen gaat dit in totaal om 188 plaatsen.



Afbeelding 4.2.2. – Actie 2.2: de coherentie van de reglementering op de grens met Schaerbeek verbeteren

Maatregel 2: uitbreiding van de reglementeringstijd tot 20.00 uur overal in Evere

Termijn: middellange tot lange termijn

Door haar functionele typologie (overwicht van de residentiële functie en relatieve zwakte van de nachtelijke activiteitenpolen) zijn er in de gemeente Evere relatief weinig conflicten tussen buurtbewoners en bezoekers op het gebied van de toegang tot parkeerplaatsen aan het einde van de dag.

Om die reden heeft de uitbreiding van de reglementeringstijd tot 20.00 uur in andere wijken of zelfs op het hele gemeentelijke grondgebied geen reëel nut op korte termijn. Deze actie kan daarentegen wel worden overwogen **op lange of zelfs middellange termijn**, afhankelijk van de evolutie van de situatie op het terrein (voortzetting van het overloopeffect vanuit Schaerbeek, nachtelijke activiteiten, ...), die zo regelmatig mogelijk dient te worden beoordeeld op basis van relevante indicatoren (actie 7). Het zuidwestelijk punt van de gemeente zou voorrang kunnen krijgen: de Leuvensesteenweg (aan beide kanten, tussen de Genèvestraat en de Léon Grosjeanlaan), de L. Mommaertslaan (aan beide kanten) en de Kolonel Bourgstraat (aan beide kanten, van de grens tot de Léon Grosjeanlaan).

Bijbehorende maatregelen

- Actie 1.1: om de goede werking van de uitbreiding van de reglementeringstijd te garanderen, is het nodig om geschikt en voldoende controlepersoneel in te zetten
- Actie 1.2: opdat de gebruikers de regels kunnen naleven, is het nodig dat er wordt gecommuniceerd over de uitgevoerde veranderingen

- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan

4.2.3 Actie 2.3: de leesbaarheid van de reglementering langs de Leuvensesteenweg verbeteren

Inleiding

Langs de Leuvensesteenweg volgen 3 verschillende types van reglementering elkaar op een afstand van nauwelijks 1.000 meter op. Zodoende wordt er van Schaarbeek naar Woluwe achtereenvolgens van een groene zone overgegaan naar een rode zone, vervolgens naar een oranje zone om uiteindelijk terug te keren naar een groene zone... Deze situatie vertoont een gebrek aan samenhang en leesbaarheid voor de gebruiker. Bovendien kunnen drie verschillende tarieven langs een zo beperkte ruimte aanleiding geven tot een ruimtelijk verschuiving of overloopeffect. Er wordt dan ook voorgesteld om de reglementering op korte termijn te harmoniseren.

Belangrijkste maatregel: omzetting van de oranje zone in een rode zone

Termijn: korte termijn

Geografische perimeter

Het gaat om de invoering van de rode zone op de plaats van het deel van de Leuvensesteenweg dat momenteel is gereglementeerd als oranje zone, namelijk tussen de J. De Paduwaplaats en de Twee Huizenstraat, om de continuïteit met het vorige stuk van de steenweg te garanderen. **Het totaal aantal plaatsen waarop dit betrekking heeft is 48.**

Bijzonderheden van de rode zone

Identiek aan degene die gelden in de reeds bestaande rode zones in de gemeente, die conform zijn aan de voorschriften van de ordonnantie van 22 januari 2009 en de besluiten van 18 juli 2013.

Bijbehorende maatregelen

- Actie 1.1: om de goede werking van alle gereglementeerde zones te garanderen, is het nodig om geschikt en voldoende controlepersoneel in te zetten
- Actie 1.2: opdat de gebruikers de regels kunnen naleven, is het nodig dat er wordt gecommuniceerd over de uitgevoerde veranderingen
- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan

4.2.4 Actie 2.4: de gemeente voorbereiden op de komst op middellange of lange termijn van grote herinrichtings- en infrastructuurprojecten

Inleiding

Om de komst van grote inrichtings- en mobiliteitsprojecten op het gemeentelijk grondgebied of in de onmiddellijke omgeving voor te bereiden (waaronder GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet, metro Noord, P+R "Bordet" en Parkway), **geeft het GPAP hier een overzicht van een reeks mogelijke evolutiescenario's van de reglementering op middellange of lange termijn.**

In dit stadium gaat het echter enkel om richtsnoeren, die dienen te worden bevestigd en verduidelijkt via de toekomstige tweejaarlijkse evaluatieverslagen van het GPAP of specifieke studies.

Maatregel 1: uitbreiding van het betalend parkeren in het zuidelijke punt van Evere

Zoals aangegeven in de stand van zaken, is het zuidelijke deel van de gemeente Evere, tussen de Leuvensesteenweg en de as van de autosnelweg E40, volledig opgenomen in de "strategische zone Reyers" (of "pool Reyers"), die deel uitmaakt van de 11 strategische zones die in het regeerakkoord 2014-2019 als "prioritaire ontwikkelingspolen" zijn geïdentificeerd voor de toekomst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Via een in 2010 goedgekeurd richtschema is deze pool bestemd om de toekomstige jaren een reeks structurerende stadsontwikkelingsprojecten op te nemen: mediapark, woningen, voorzieningen van collectief belang, herinrichting van de openbare ruimte, ... De belangrijkste projecten op het grondgebied van Evere die mogelijk een rechtstreekse impact zullen hebben op het parkeeraanbod zijn:

- het project "Parkway": herinrichting van de E40 (zie stand van zaken voor meer toelichtingen)
- het project betreffende de herinrichting van de "Leuvensesteenweg" (zie stand van zaken voor meer toelichtingen)

Door de aantrekkingskracht die ze zullen genereren (toename van de vraag) en de schrapping van parkeerplaatsen die ze wellicht tot gevolg zullen hebben (vermoedelijke vermindering van het parkeeraanbod op de openbare weg), is de kans groot dat deze projecten zullen leiden tot een overbelasting van de parkeerplaatsen op de openbare weg.

Om deze situatie te vermijden - of zelfs te voorkomen, dient de huidige blauwe zone op termijn te evolueren naar een type van reglementering dat betere garanties biedt op het vlak van de rotatie en dus op het gebied van de creatie van vrije plaatsen, wat het geval is voor het betalend parkeren.

Termijn

Middellange of lange termijn, volgens de uitvoeringsplanning van de grote projecten en de impact ervan op de parkeeromstandigheden op de openbare weg.

Geografische perimeters (zie onderstaande afbeelding 4.2.4)

De exacte geografische perimeter **moet nog worden bepaald** op basis van de evolutie van de situatie op het terrein, die zo regelmatig mogelijk dient te worden beoordeeld op basis van relevante indicatoren (actie 7).

In elke geval zou die moeten worden opgenomen in **het gebied tussen de Leuvensesteenweg (en de omgeving ervan) en de grenzen met Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe. Dit heeft een impact op ongeveer 1.200 plaatsen.**

Bijzonderheden van de in te voeren zone

Gezien de residentiële dimensie van de wijk (zelfs in het geval van een grotere functiemix) zal de invoering van het betalend parkeren de bescherming van de buurtbewoners moeten garanderen. A priori dienen de **groene en/of grijze zone** dus voorrang te krijgen op de zones zonder vrijstellingen. Dit moet echter worden bevestigd aan de hand van terreinevaluaties (actie 7) of zelfs specifieke studies.

Maatregel 2: uitbreiding van het betalend parkeren in het noorden van Evere

Zoals dit al werd vermeld in de stand van zaken, zullen er in het noorden van de gemeente Evere de komende jaren grote infrastructuur- en uitrustingsprojecten worden uitgevoerd:

- metro Noord (lijn 3): nieuwe metrolijn die het huidige station Albert, dat zich in Vorst bevindt, zal verbinden met de site Bordet in Evere en die op het grondgebied van deze gemeente zal beschikken over 3 stations: Linde, Vrede en Bordet (zie de stand van zaken voor meer verduidelijkingen)

- GEN: "GEN"-exploitatie (toename van de frequentie, voornamelijk tijdens de spitsuren) van de lijnen "S4", "S5", "S7" en "S9" en daaropvolgende opwaardering van de betrokken Everse stations: Evere en Bordet
- P+R: aanleg van een transitparking (P+R) ter hoogte van Bordet, en aansluiting ervan met de trein- en metrostations die dezelfde naam dragen (zie actie 7 voor meer verduidelijkingen)

Naast een eventuele schrapping van parkeerplaatsen op de openbare weg zullen deze inrichtingen en voorzieningen hoogst waarschijnlijk een aantrekkingsgevoel hebben op de betrokken wijken, waar de parkeervraag overdag zou kunnen stijgen (pendelaars in transit). Om een goede toegang tot de parkeerplaatsen op de openbare weg in dergelijke omstandigheden te garanderen en de buurtbewoners te beschermen die gebruik willen maken van deze infrastructuur om zich te verplaatsen, dienen deze wijken op termijn te evolueren naar een reglementering van het type "betalend uitgezonderd bewoners", die betere garanties biedt op het gebied van rotatie dan de huidige blauwe zone.

Termijn

Middellange of lange termijn, volgens de uitvoeringsplanning van de grote projecten en de impact ervan op de parkeeromstandigheden op de openbare weg.

Geografische perimeter (zie onderstaande afbeelding 4.2.2)

De exacte geografische perimeter **moet nog worden bepaald** op basis van de evolutie van de situatie op het terrein, die zo regelmatig mogelijk dient te worden beoordeeld op basis van relevante indicatoren (actie 7).

In elk geval zou die moeten worden ingevoerd in de vorm van **verkeersgeleiders rond de (toekomstige) betrokken stations die erop gericht zijn: Linde (metro), Vredeplein (metro), Bordet (metro en GEN-station) en station van Evere (GEN). Dit heeft een impact op ongeveer 2.800 plaatsen.**

Een mogelijke evolutie van deze configuratie zou kunnen worden overwogen in de vorm van een langwerpige beschermingsperimeter langs de as van de toekomstige metro of zelfs een veralgemening van de nieuwe reglementering in het volledige noordelijke deel van de gemeente (vanaf de Haachtsesteenweg).

Bijzonderheden van de in te voeren zone

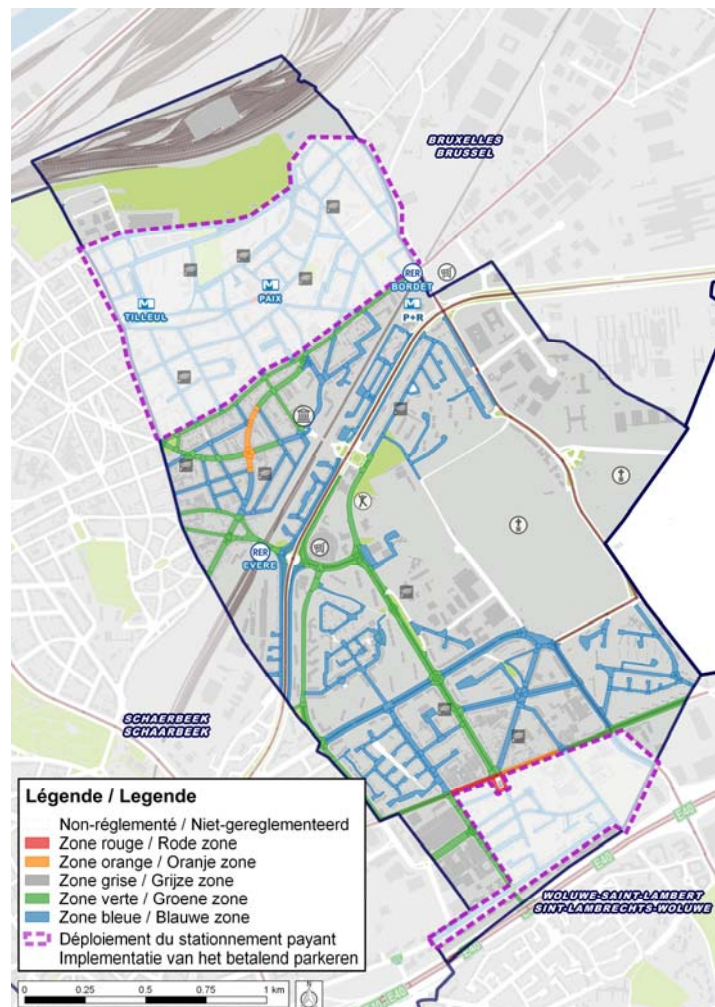
Gelet op de bovenstaande bemerkingen zal de nieuwe reglementering betalend moeten zijn, behalve voor de houders van een vrijstellingskaart (met behoud van eventuele reeds bestaande striktere reglementeringen), namelijk een grijze of groene zone.

Dit moet echter worden bevestigd aan de hand van terreinevaluaties (actie 7) of zelfs specifieke studies.

Bijbehorende maatregelen

- Actie 1.1: om de goede werking van alle gereglementeerde zones te garanderen, is het nodig om geschikt en voldoende controlepersoneel in te zetten
- Actie 1.2: opdat de gebruikers de regels kunnen naleven, is het nodig dat er wordt gecommuniceerd over de uitgevoerde veranderingen

- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan



Afbeelding 4.2.4 – Actie 2.4: de gemeente voorbereiden op de komst op middellange of lange termijn van grote herinrichtings- en infrastructuurprojecten

4.2.5 Gratis parkeren tijdens de middag

Inleiding

Op uitdrukkelijke vraag van de gemeente zal er langs haar voornaamste winkelstraten een onderbreking van de reglementeringstijd worden ingevoerd tijdens de middag. De gemeente rechtvaardigt de noodzaak van een dergelijke vermindering van de betalende reglementeringstijd door de moeilijkheden die de handelaars van deze wijken (restauranthouders in het bijzonder) ondervinden door onder meer de concurrentie van plaatsen die vlotter bereikbaar zijn met de auto.

Belangrijkste maatregel: onderbreking van de reglementeringstijd tussen 12.30 en 13.30 uur

Termijn: korte termijn

Geografische perimeter

In overeenstemming met de vraag van de gemeente zal de maatregel van toepassing zijn in de belangrijkste winkelstraten:

- Leuvensesteenweg
- H. Consciencelaan
- Onze-Lieve-Vrouwlaan
- Vredeplein

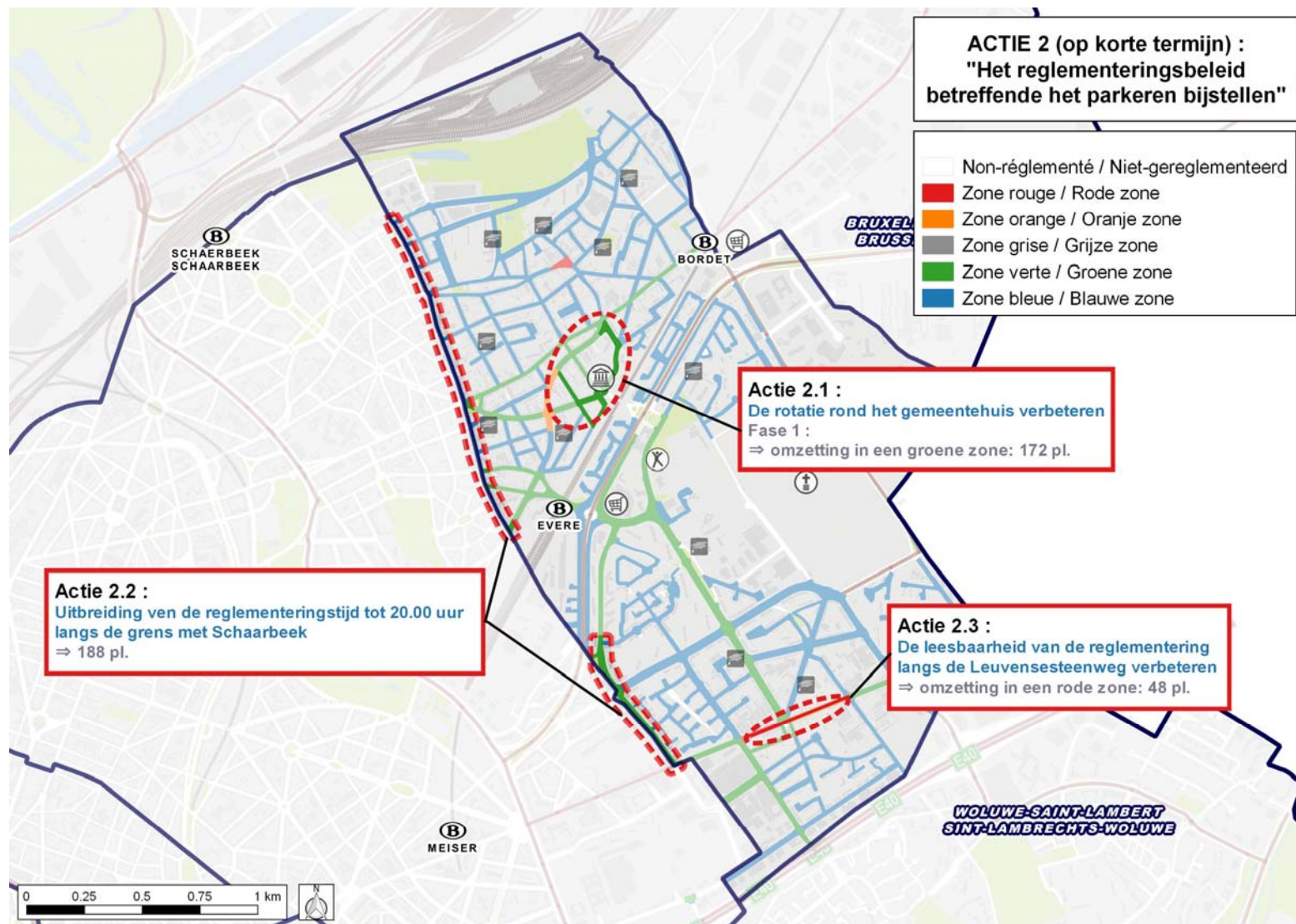
Bijbehorende maatregel

- Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP, met het oog op de evolutie ervan. Deze evaluatiemaatregel is vooral belangrijk in het kader van actie 4.2.5, die afwijkt van het GPBP en omgekeerde effecten zou kunnen hebben dan de verwachte effecten (verzadiging van de parkeerruimten door het gratis maken van het parkeren en daardoor een tekort aan vrije plaatsen voor de klanten).

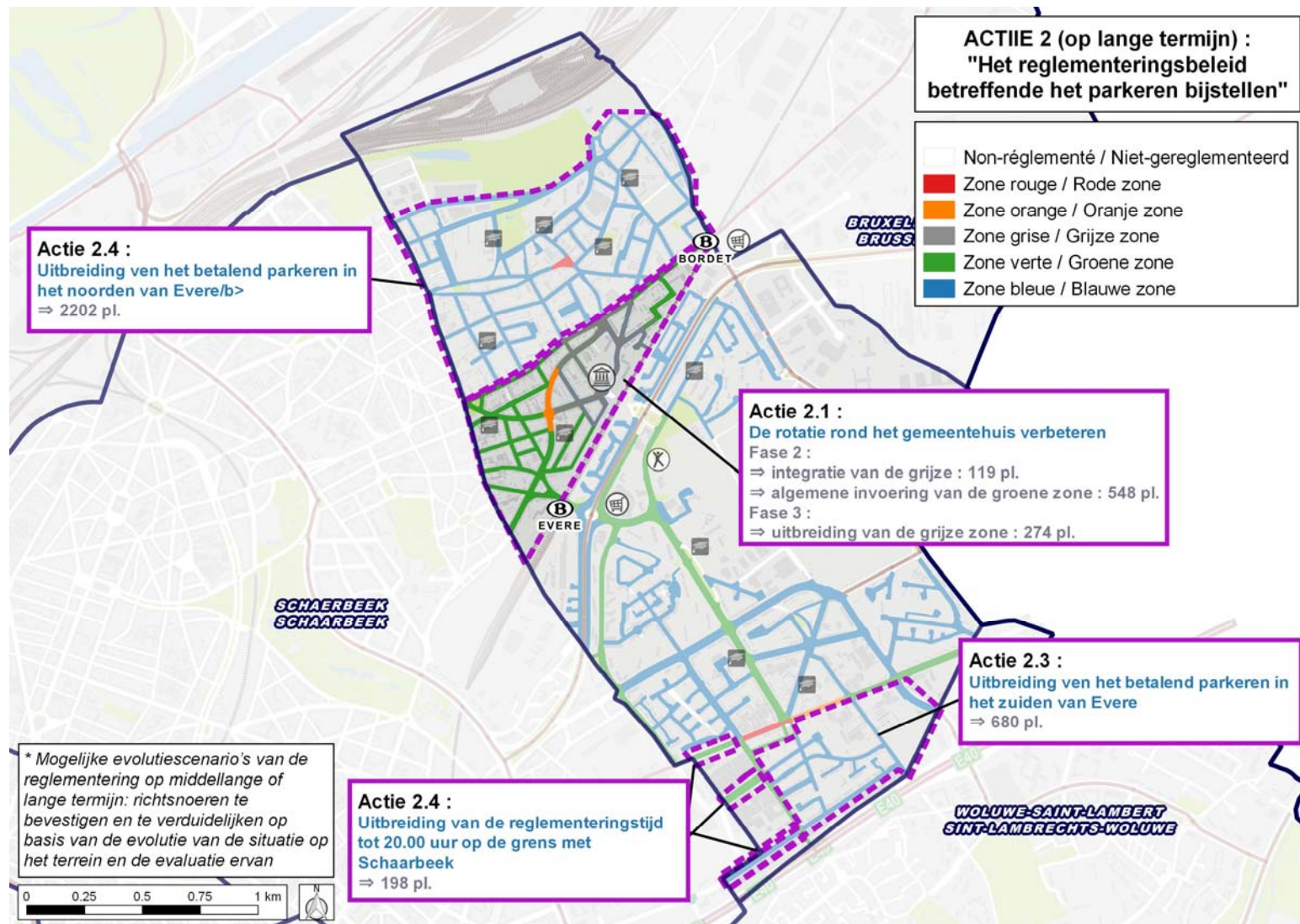
4.2.6 Samenvatting van actie 2

De twee onderstaande kaarten geven een samenvatting van enerzijds de voorziene maatregelen op korte termijn en anderzijds van de maatregelen die op middellange of lange termijn zouden kunnen worden overwogen.

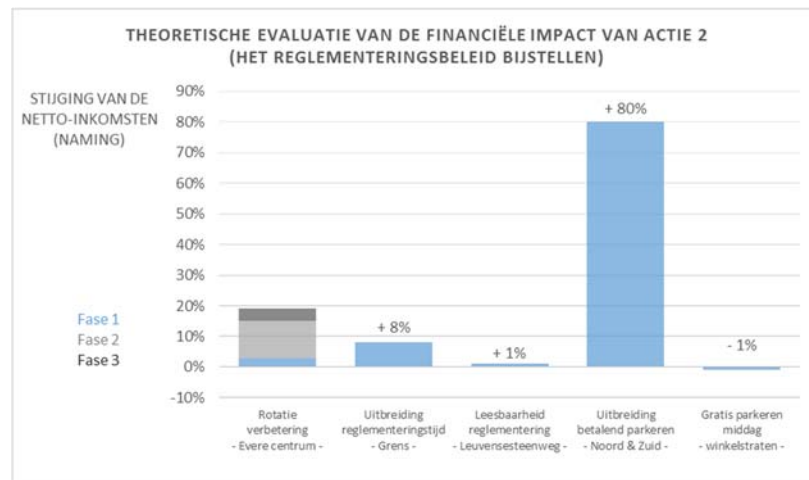
De afbeelding geeft een voorstelling van de toegepaste evaluatie - namelijk theoretisch en in gelijke omstandigheden - van de financiële impact van een eventuele invoering van deze maatregelen.



Afbeelding 4.2.6a –
Samenvatting van actie 2 -
Evolutie OP KORTE TERMIJN
van het gereguleerde
parkeeraanbod op de
openbare weg



Afbeelding 4.2.6b -
Samenvatting van actie 2 -
Evolutie OP
MIDDELLANGE/LANGE
TERMIJN van het
gereguleerde
parkeeraanbod op de openbare
weg



Afbeelding 4.2.6c – Theoretische evaluatie van de financiële impact van actie 2 volgens het departement "on-street" van het Parkeeragentschap

Er wordt opgemerkt dat het niet nodig werd geacht om de omgeving van de begraafplaats van Brussel te reglementeren, hetzij omdat het parkeeraanbod er gering is, hetzij omdat de plaatsen er weinig worden gebruikt of zijn voorbehouden voor specifieke gebruiken (vrachtwagens). Dit, des te meer omdat de relatief lage bezetting van deze omgeving gepaard gaat met niet te verwaarlozen parkeercapaciteit buiten de openbare weg, wat de bezettingsconflicten a priori verlaagt.

4.3 Actie 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren

4.3.1 Personen met beperkte mobiliteit (PBM)

Bijl. 4.3.1 Zoals blijkt uit de stand van zaken zijn er al 191 voorbehouden plaatsen voor PBM op het gemeentelijk grondgebied. Hierdoor komt Evere erg dicht in de buurt van de aanbevolen drempel van 1 plaats voor PBM per schijf van 50 bestaande plaatsen, zijnde 195 plaatsen voor PBM (rekening houdend met het aanbod van 9.650 plaatsen).

Het netwerk van voorbehouden plaatsen voor PBM verzekert bovendien een goede dekking van het gemeentelijk grondgebied en maakt het mogelijk om er de voornaamste activiteitenpolen te bedienen.

Gelet op de voorgaande elementen voorziet het GPAP op korte termijn niet in andere maatregelen dan het blijven werken "op vraag" voor de uitbreiding van het netwerk van plaatsen voor PBM.

Op middellange of lange termijn zouden de GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet en de bouw van 3 nieuwe metrostations (Linde, Vrede en Bordet) de aantrekkingskracht van deze kernen en hun intermodaliteit - en dus hun toegankelijkheid - kunnen versterken door de systematische invoeging van 1 voorbehouden plaats voor PBM.

4.3.2 Leveringen

Afb. 4.3.2 a tot e
Bijl. 4.3.2a en b

Volgens de voorschriften van het GPBP dienen de behoeften aan leveringsplaatsen van een handelswijk theoretisch te worden opgevat, op basis van een berekening die berust op de som van de "leveringscoëfficiënten" (gemiddeld aantal leveringen per activiteitstype in één week) van alle handelszaken die zich er bevinden.

Deze bewerking werd uitgevoerd voor de 3 belangrijkste handelswijken die hiervoor werden geïdentificeerd: Paduwa, Vrede en H. Conscience (Onze-Lieve-Vrouw).

Handelswijk "Paduwa"

Deze sector strekt zich uit langs de Leuvensesteenweg in 2 gebieden, die respectievelijk aan weerszijden van de J. de Paduwaplaats zijn gelegen, die er de kern van vormt:

- gebied 1: tussen de J. de Paduwaplaats en de L. Grosjeanlaan
- gebied 2: tussen de J. De Paduwaplaats en de Twee Huizenstraat

Buiten deze 2 gebieden zijn de handelszaken meer geïsoleerd en beschikken ze over parkeercapaciteit buiten de steenweg.

Gebied 1

De handelszaken die zich langs gebied 1 bevinden, genereren relatief weinig leveringen, met uitzondering van Carrefour Market, die al beschikt over een leveringszone van 3 plaatsen (PAE). Zoals blijkt uit de tabel, volstaan deze zone en die ter hoogte van de ING-bank (Oudstrijderslaan) over het

algemeen om samen de 220 bewegingen per week op te vangen die de handelszaken van dit gebied genereren.

Gebied 2

In tegenstelling tot gebied 1 beschikt gebied 2 vandaag niet over een leveringszone, terwijl er 2 nodig zouden zijn. Gezien de locatie ervan zorgt de bestaande leveringsplaats vooral voor de bediening van de ketens Caron en Troc. De te creëren leveringszone zou er baat bij hebben om dichterbij de J. De Paduwaplaats te worden ingeplant, waar de meeste handelszaken zijn gevestigd, bijvoorbeeld ter hoogte van Brico (die veel bewegingen genereert). Er dient echter te worden bekeken of de capaciteit (5 plaatsen) en het tijdschema (7.00-18.00 u.) van de al bestaande leveringszone ter hoogte van de ING-bank deze rol niet zou kunnen vervullen.

Gebied	Theoretisch aantal gegenereerde leveringen per week	Nodige leveringszones	Bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones
1	219	2,4	2	0
2	187	2	1	1
TOTAAL	406	4,4	3	1

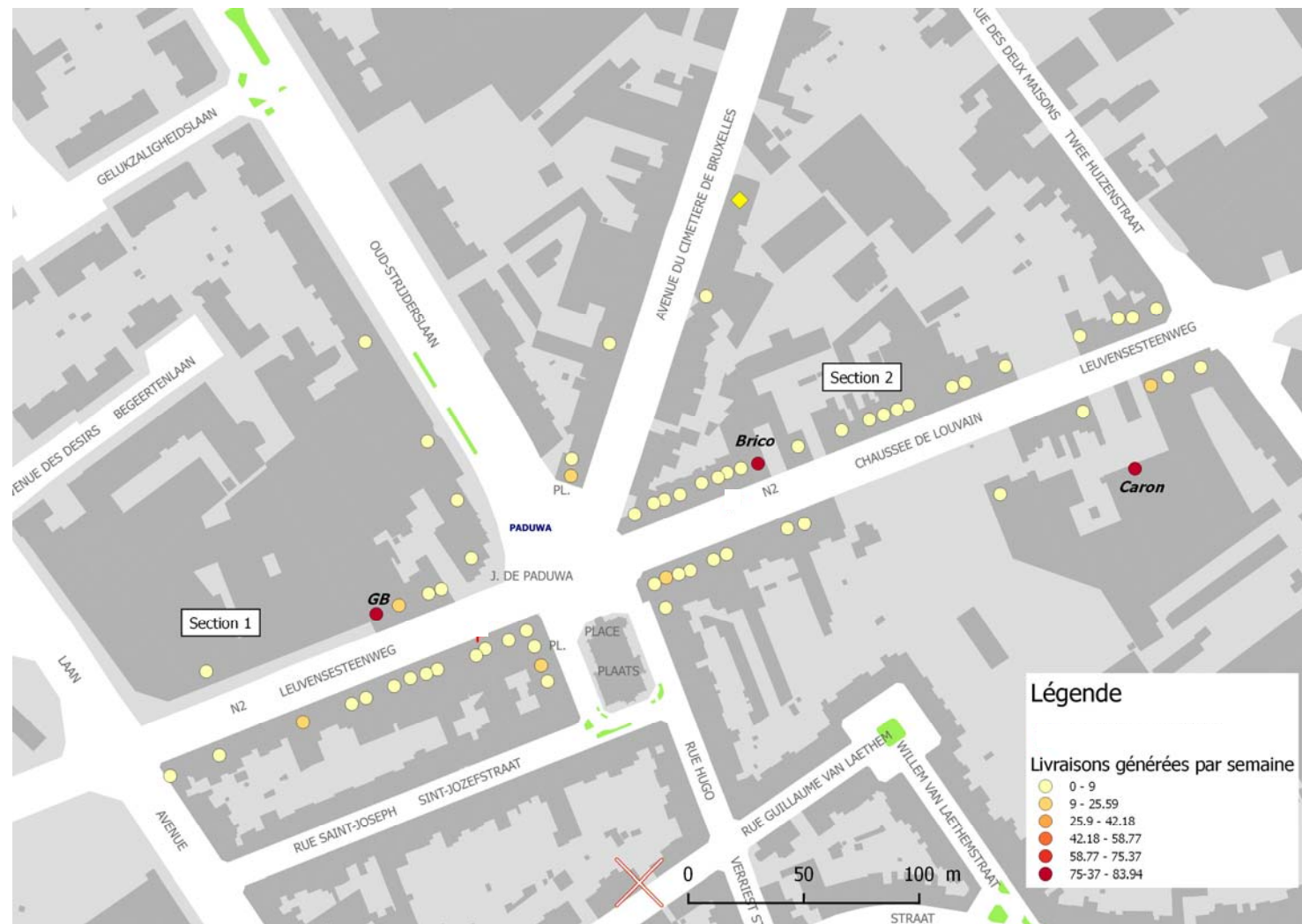
Afbeelding 4.3.2a – In te voeren leveringszones per gebied in de wijk "Paduwa"

Afbeelding 4.3.2b – Paduwa:
typologie van de handelszaken



Bron: Atrium

Afbeelding 4.3.2c – Paduwa: de handelszaken die verplaatsingen genereren



Bron: Atrium

Handelswijken van het Vredeplein en de H. Consciencelaan (Onze-Lieve-Vrouw)

De handelspool van het Vredeplein omvat alle handelszaken die er zijn gevestigd.

De handelswijk "H. Conscience (Onze-Lieve-Vrouw)" bevindt zich op de kruising tussen deze 2 assen. Ze is opgesplitst in 3 delen:

- deel 1: H. Consciencelaan, van de Ed. Deknoopstraat tot de Oud-Kapellekelaan
- deel 2: H. Consciencelaan (tussen de Ed. Deknoopstraat en de A. de Brandtstraat) en de Onze-Lieve-Vrouwlaan
- deel 3: H. Consciencelaan (tussen de A. de Brandtstraat en de Lindestraat) en de G. Kurthstraat

Vrede

Het Vredeplein beschikt vandaag over 3 leveringszones, wat ruimschoots volstaat om tegemoet te komen aan de geïdentificeerde theoretische behoeften (2,5).

H. Conscience

Met al 2 aanwezige leveringszones – ter hoogte van M&M Electro en J.B. Desmethstraat nr. 7 – voor een theoretische behoefte van 1,9, dienen in deel 1 van de H. Consciencelaan momenteel geen bijkomende leveringszones te worden aangelegd.

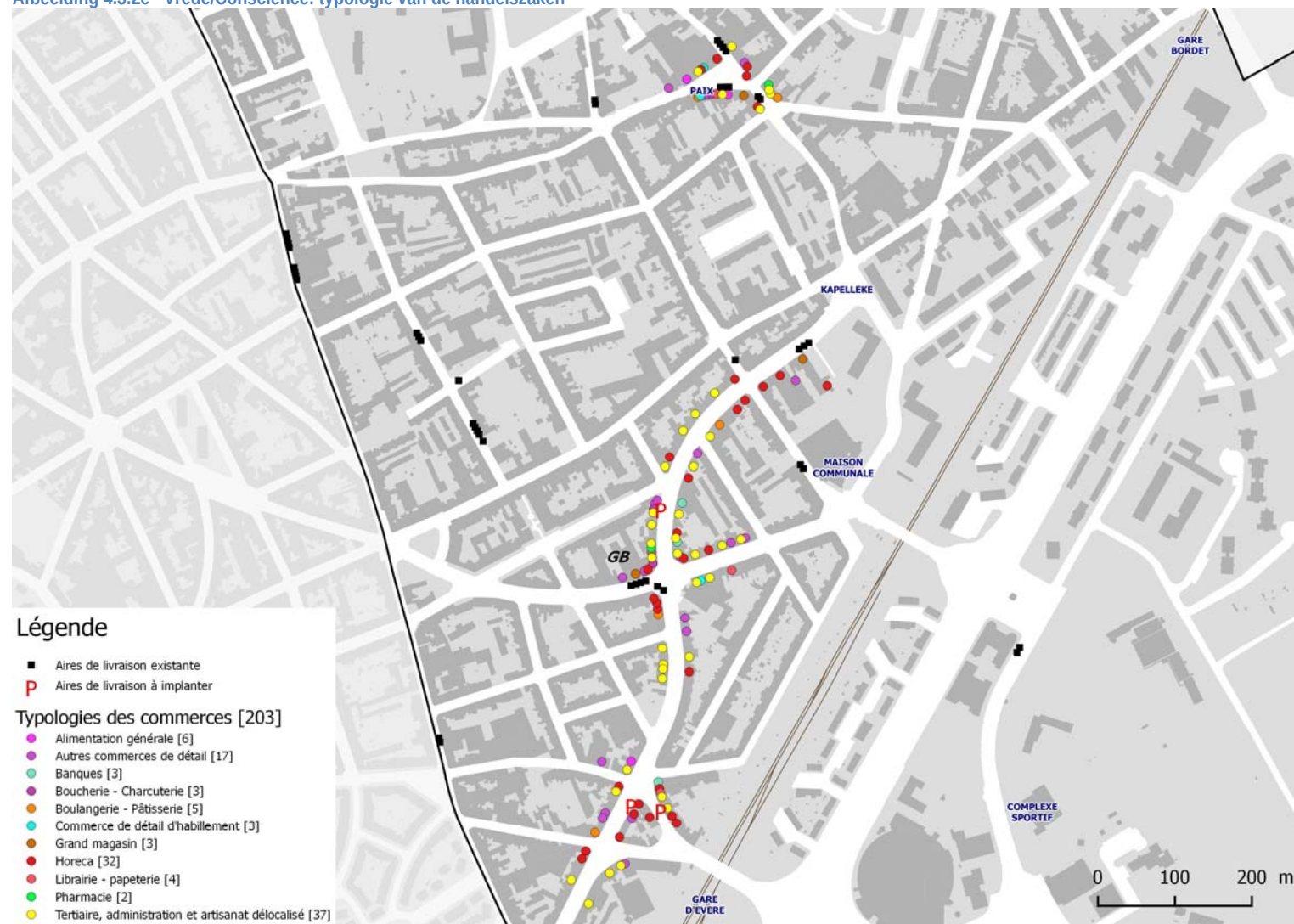
Deel 2 genereert de meeste leveringen, met 2 algemene voedingswinkels (waaronder een Carrefour Market), twee slaggers en een boekhandel. De 2

bestaande leveringszones ter hoogte van het rondpunt (kruising H. Consciencelaan - Onze-Lieve-Vrouwlaan) volstaan niet. Er dient een bijkomende leveringszone te worden aangelegd, bij voorkeur in het uiterste noorden van dit deel (ter hoogte van nr. 167 bijvoorbeeld).

Het laatste deel (deel 3) genereert het minste bewegingen, maar is ook de enige die nog geen enkele leveringszone heeft. Nochtans zijn er daar 2 leveringszones nodig. De configuratie van de plaatsen (groot aantal kruisingen en verspreiding van de handelszaken) beperkt echter de inplantingsmogelijkheden, die zich bijvoorbeeld zouden kunnen situeren tussen nrs. 74 en 88 van de H. Consciencelaan of langs de G. Kurthlaan (hoewel de afstand ten opzichte van de te bedienen handelszaken en de aanwezigheid van een busperron er het nut van beperken).

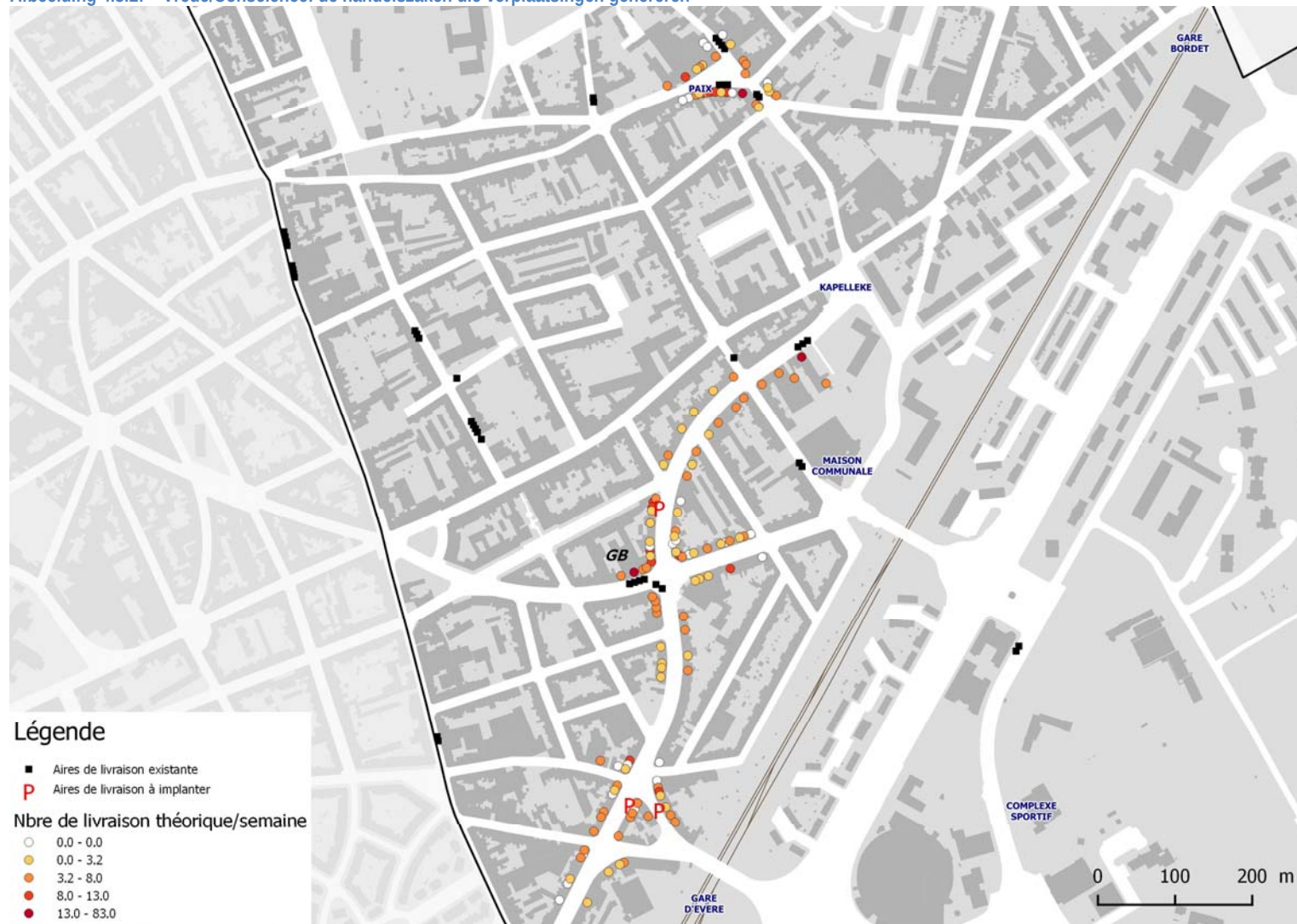
Sectoren	Theoretisch aantal gegenereerde leveringen per week	Theoretisch aantal nodige leveringszones	Aantal bestaande leveringszones	Te creëren leveringszone s
Vrede	224,2	2,5	3	0
Conscience 01	170	1,9	2	0
Conscience 02	307,9	3,4	2	1
Conscience 03	149	1,7	0	2

Afbeelding 4.3.2e– Vrede/Conscience: typologie van de handelszaken



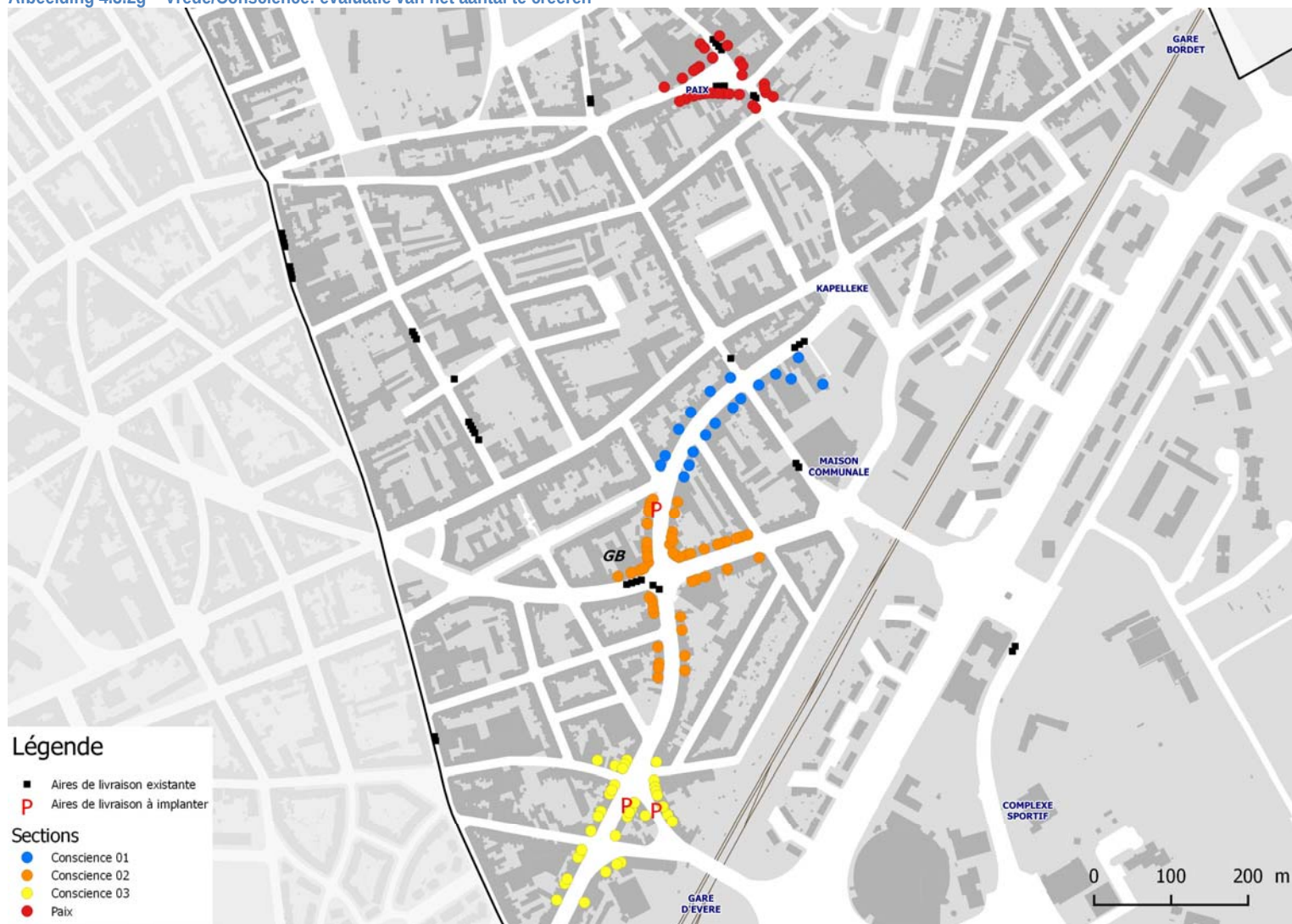
Bron: Atrium

Afbeelding 4.3.2f – Vrede/Conscience: de handelszaken die verplaatsingen genereren



Bron: Atrium

Afbeelding 4.3.2g – Vrede/Conscience: evaluatie van het aantal te creëren



Bron: Atrium

Geïsoleerde generatoren

Naast de handelswijken waar zich voornamelijk kleinhandelszaken en buurtwinkels bevinden, zijn er in de gemeente ook een aantal grote winkelketens (of geïsoleerde polen die verkeer genereren). Dat geldt vooral voor de grote distributieketens: Decathlon, hypermarkt Carrefour, Delhaize Leopold III, Colruyt, Lidl, ...

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat deze structuren echter systematisch zijn uitgerust met leverings- en loskades buiten de openbare weg, die a priori geen maatregelen inzake permanent voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg vereisen.

Gele zones

Gezien de huidige goede werking van de gele zones (gedepenaliseerde leveringszones) is de gemeente van plan om hun ontwikkeling in de toekomst voor te zetten.

Balans van het aantal te creëren leveringszones

Sector	Sectie ID	Sectie Naam	Aantal leveringen (per week)	Theoretisch aantal nodige leveringszones	Aantal bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones	
						aantal	PAE
Paduwa	1	Paduwa - L.Grosjean	219	2,4	2	0	0
Paduwa	2	Paduwa - Twee Huizen	187	2	1	1	3
Vrede			224,2	2,49	3	0	0
Conscience	1	Ed. Deknoop - Oud-Kapelleke	170	1,9	2	0	0
Conscience	2	Ed. Deknoop - A.de Brandt + Onze Lieve Vrouwlaan	307,9	3,4	2	1	3
Conscience	3	A. de Brandt - Linde + G.Kurth straat	149	1,7	0	2	6
TOTAAL			1257,1	13,89	10	4	12

4.3.3 Autodelen

Volgens het GPBP dient het "gemeentelijk plan autodelen" de toekomstige ontwikkeling van deze activiteit op het grondgebied van de gemeente te omkaderen, overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen.

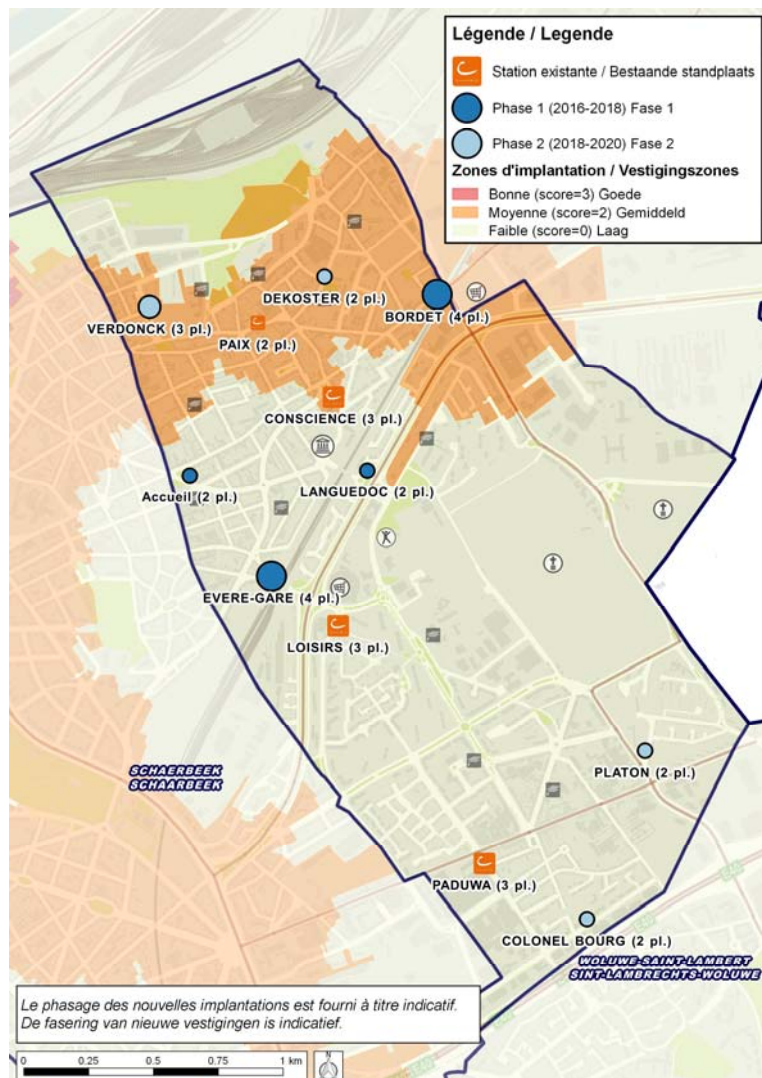
De tabel hiernaast en de onderstaande afbeelding geven een overzicht van de richtlijnen van het door de gemeente opgestelde actieplan "Autodelen":

- Op middellange termijn (tegen 2020) zouden er in principe 8 nieuwe stations kunnen bijkomen, voor een totaal van 21 extra in dienst gestelde voertuigen. Rekening houdend met de 11 onlangs in dienst gestelde voertuigen in 4 stations (Conscience, Vrede, Vrijetijd en Paduwa) brengt dit het aantal gedeelde voertuigen op een totaal van 32.
- De locatie van de stations houdt zowel rekening met de operationele en economische realiteit van de erkende operatoren als met de specifieke verwachtingen van de gemeente (verspreidingsprincipe, dichtheid, functiemix, centraliteiten, ...).

Er dient te worden opgemerkt dat de fasering die in de tabel en de onderstaande afbeelding wordt vermeld, louter ter informatie wordt gegeven. Ze moet enkel worden beschouwd als een te bereiken doelstelling.

Station	Adres	Huidige capaciteit (plaatsen)	Fase 1 2016-2018	Fase 2 2018-2020	Capaciteit op termijn (plaatsen)
1. CONSCIENCE	Oud-Kapelleke, 1	3			3
2. VRIJETIJD	Tuinbouw, 2	3			3
3. PADUWA	L. Grosjean, 5	3			3
4. VREDE	E. Stuckens, 125	2			2
5. BORDET	Haacht, 1161		4		4
6. STATION VAN EVERE	Auguste De Boeck, 64		4		4
7. ONTHAAL	E. Deknoop, 9		2		2
8. LANGUEDOC	Languedoc-wandelwegen, 2		2		2
9. VERDONCK	F. Verdonck			3	3
8. DEKOSTER	E. Dekoster			2	2
11. KOLONEL BOURG	Kolonel Bourg			2	2
12. PLATO	Plato			2	2
TOTAAL					32

Afbeelding 4.3.3a - Ontwikkeling van de voorbehouden plaatsen voor autodelen



Afbeelding 4.3.3b - Plan "Autodelen" 2020 van de gemeente Evere

4.3.4 Taxi's

Op korte termijn bestaat er een aangegeven behoefte voor 3 of 4 parkeerplaatsen voor taxi's ter hoogte (of in de onmiddellijke omgeving) van de Olympiadenlaan nr. 6, voor het Hotel Courtyard (Marriott).

Op middellange of lange termijn zouden de GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet en de bouw van 3 nieuwe metrostations (Linde, Vrede en Bordet) de aantrekkingskracht van deze kernen en hun intermodaliteit - en dus hun toegankelijkheid - kunnen versterken door de systematische invoeging van 2 tot 3 voorbehouden plaatsen voor taxi's.

4.3.5 Vrachtwagens

Bijl. 4.3.5 Artikel 42 van het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan bepaalt dat elke Brusselse gemeente het equivalent van 18% van het aantal strekkende kilometer wegnnet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens, moet voorbehouden voor het parkeren van vrachtwagens.

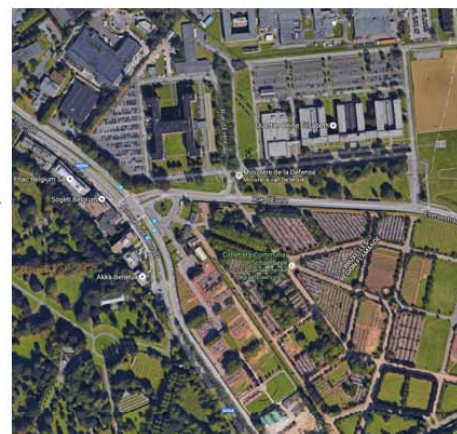
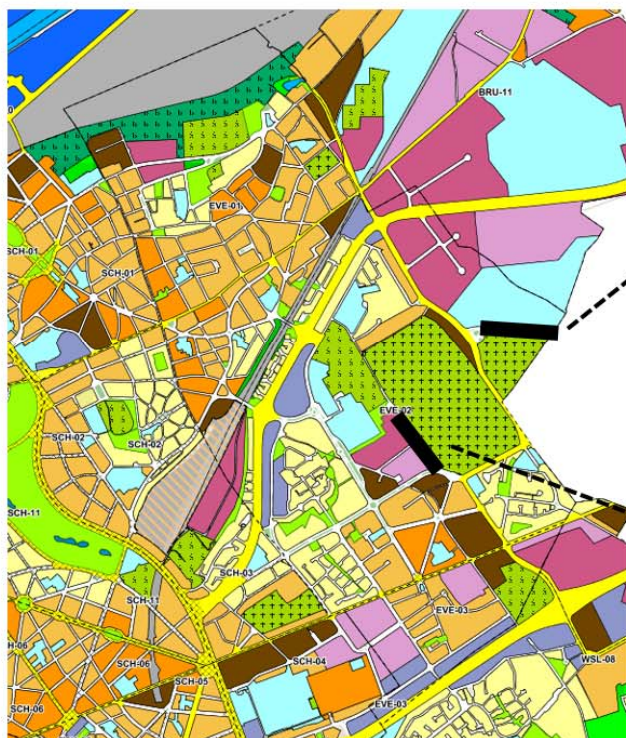
Volgens het Iris 2-plan (p. 129) bedraagt het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor elk vrachtwagen in de gemeente Evere, ongeveer 6.200 meter. **De toepassing van de bovenstaande drempel van 18% op dit aantal geeft een totaal van 1.120 meter - of 224 PAE - dat moet worden voorzien voor het parkeren van vrachtwagens.** Wetende dat de gemeente voor dit gebruik al beschikt over 350 meter (69 PAE, Eenboomstraat), **moet er dus nog 770 meter worden voorbehouden om deze doelstelling te bereiken, zijnde 154 bijkomende PAE.**

Ten opzichte van de criteria die richting moeten geven aan de locatie van dit type van parkeren (voldoende brede wegen, weinig voetgangers en fietsers, weinig buurtbewoners, nabijheid van industriezones en het openbaar vervoersnet), werden 2 sites geïdentificeerd waar vrachtwagens zich kunnen parkeren:

Sites		Strekkende kilometer aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens
1	Eversestraat (350 meter aan weerszijden)	700 m
2	Eenboomstraat	160 m

	(tegenover de bestaande parkeerzone voor vrachtwagens)	
TOTAAL (m)		860 m
TOTAAL (PAE)		172 PAE

Naast de 69 bestaande PAE zouden deze 2 sites tot 172 bijkomende PAE kunnen creëren, voor een maximaal aantal van 241 PAE vrachtwagens.



Eversestraat



Eenboomstraat
(tegenover de bestaande
parkeerzone)

Afbeelding 4.3.5 – Overwogen uitbreiding van de parkeerzone voor vrachtwagens

4.3.6 Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride

In de buurt van scholen

Zoals vermeld in de stand van zaken, beschikken 3 scholen noch over een Kiss & Ride, noch over een parkeerzone voor schoolbussen, noch over parkeercapaciteit buiten de openbare weg om kinderen af te zetten en op te halen (de site Victor Horta heeft een grote parkeercapaciteit buiten de openbare weg):

- Notre-Dame Immaculée,
- De Wegwijzer,
- Sint-Jozef.

Theoretisch gezien lijkt de aanleg van afzet- en ophaalzones voor kinderen (Kiss & Ride, parkeervoorziening voor schoolbussen of autocars) aan deze scholen gerechtvaardigd. **De plaatselijke configuraties vragen echter om een relativering van hun reëel nut en de aanleg ervan enkel onder voorwaarden te overwegen.**

De even kant van de Pater Damiaanstraat – waar zich de school **Notre-Dame-Immaculée** bevindt – beschikt over een parkeerstrook waar het mogelijk is om een Kiss & Ride-zone of zelfs een parkeerzone voor schoolbussen in te richten, achter de hoofdingang van de school.

Gezien de configuratie van de straat (eerder smal, één richting en erg residentieel) dient er echter voor te worden gezorgd dat dit type van voorziening geen aantrekkingseffect creëert voor de voertuigen, aangezien dit zou kunnen leiden tot overlast (files, vervuiling, geluid, ...). Dergelijke voorzieningen zouden zodoende enkel mogen worden tot stand gebracht als ze een echte meerwaarde inhouden ten opzichte van de huidige situatie (eventueel wildparkeren, files veroorzaakt door het stilstaan van

schoolbussen op de steenweg, ...). Een dergelijke situatie dient idealiter te worden beoordeeld in overleg met de school, en desgevallend rekening houdend met het schoolvervoerplan (SVP).



De school **Sint-Jozef** beschikt over geen enkele parkeervoorziening aan de kant van de openbare weg (één richting) waar ze is gelegen. Langs de hoofdas van de Edward Dekosterstraat komt dit onder meer door de aanwezigheid van een tramspoor.

Er zou geen Kiss & Ride-zone of een parkeerzone voor schoolbussen kunnen worden aangelegd zonder te voorzien in een oversteekplaats voor de leerlingen, ongeacht of deze voorzieningen tegenover de school aan de andere kant van de straat (ter hoogte van nrs. 29 tot 31 van de hoofdas of de schuine parkeervakken langs de secundaire as) of ter hoogte van het speelplein langs de tramrails worden ingeplant. Aangezien de as wordt doorkruist door een tramlijn en de wijk een erg residentieel karakter heeft, zijn dergelijke voorzieningen niet aan te raden. Net als voor het vorige geval kunnen ze enkel worden aangelegd als hun reële meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie werd aangetoond en na overleg met de betrokken school.



De school **De Wegwijzer** beschikt over een privé-inspringstrook waar een (of zelfs meer) bussen zich kunnen parkeren. De wijk waar ze is gelegen, beschikt echter over dezelfde configuratie als de 2 vorige scholen (geen parkeervoorzieningen aan de kant van de straat waar de school zich bevindt, erg residentieel karakter, goede bediening door het openbaar vervoer, ...), waardoor de relevantie van de inrichting van een Kiss & Ride-zone ter discussie staat. Net als voor de 2 vorige gevallen mag een dergelijke inrichting enkel worden uitgevoerd onder bepaalde voorwaarden (reële meerwaarde, na overleg met de school en in overeenstemming met de inhoud van het eventueel SVP).



Elders op het gemeentelijk grondgebied

De S. Hoedemaekerssquare, een eenrichtingsweg, is voldoende breed om personen ter hoogte van het gemeentehuis af te zetten/op te halen op de steenweg zonder dat daarbij grote hinder wordt veroorzaakt voor de andere gebruikers.

Op middellange of lange termijn zouden de GEN-exploitatie van de stations van Evere en Bordet en de bouw van 3 nieuwe metrostations (Linde, Vrede en Bordet) de aantrekkingskracht van deze kernen en hun intermodaliteit -

en dus hun toegankelijkheid - kunnen versterken door de systematische invoeging van 1 Kiss & Ride-zone in de onmiddellijke omgeving ervan.

Gezien het relatief weinig toeristische karakter van de gemeente lijkt het zinvoller om het (niet tijdelijk) voorbehouden van parkeerplaatsen voor toeristenbussen geval per geval te analyseren volgens eventuele verzoeken. Het zou bijvoorbeeld kunnen gaan om parkeervoorzieningen ter hoogte van bepaalde grote hotels. Het sportcomplex Triton en het gemeentestadion van Evere beschikken reeds over dergelijke voorzieningen.



Afbeelding 4.3.6 - Parkeerbehoeften van de scholen

4.3.7 Gemotoriseerde tweewielers

Afb. 4.3.7
Bijl. 4.3.7

Volgens de door het GPBP opgelegde drempels (1 tot 3 plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers te voorzien per 200 parkeerplaatsen voor auto's) zouden er op het gemeentelijk grondgebied tussen 48 en 144 plaatsen dienen te worden voorbehouden voor de gemotoriseerde tweewielers.

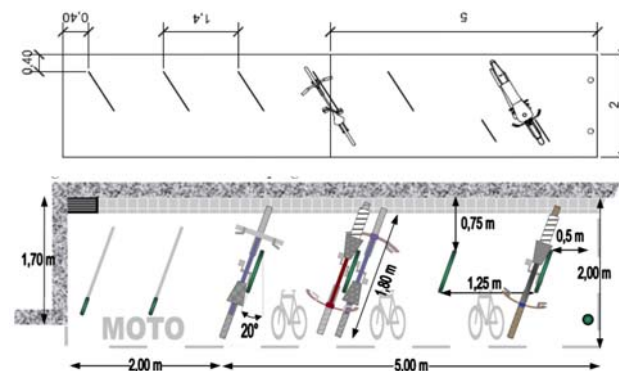
Overwegende dat om een goede bediening van de voornaamste genererende polen te garanderen, er 24 parkeerzones (of voorzieningen) voor gemotoriseerde tweewielers - zijnde 24 PAE - nodig zijn naast de 2 bestaande voorzieningen, komt dit neer op:

- een minimum van 48 nieuwe plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers, als er wordt geopteerd voor een groep van 2 motorbogen per nieuwe voorziening (1 motorboog - 1 plaats voor gemotoriseerde tweewieler). Dit type van parkeervoorziening krijgt de voorkeur wanneer wordt beslist om de parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen op 1 PAE te groeperen (zie afbeelding hiernaast). Het voordeel van dit type van groepering is dat de leesbaarheid van de parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers wordt gemaximaliseerd en hun verspreiding in de openbare ruimte wordt beperkt.
- een maximum van 72 nieuwe plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers, als er wordt geopteerd voor een groep van 3 motorbogen per nieuwe voorziening (1 motorboog = 1 plaats voor gemotoriseerde tweewieler). Dit type van voorziening krijgt de voorkeur wanneer wordt beslist om te voorzien in slechts 1 PAE voor gemotoriseerde tweewielers (zonder groepering met de fiets).

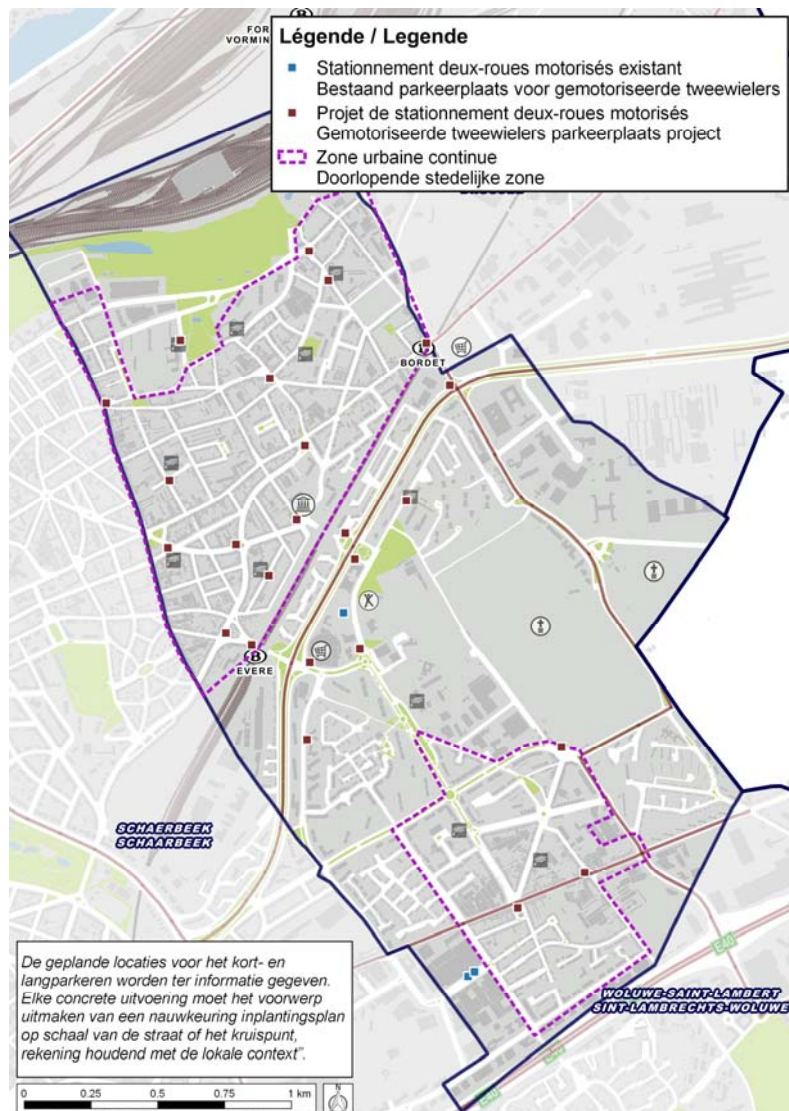
In de 2 gevallen worden de door het GPBP vastgelegde doelstellingen bereikt. De gemeente moet op basis van haar visie van de openbare ruimte en de plaatselijke context kiezen welke voorziening het meest geschikt is.

	BESTAAND	GEPLAND	BALANS
Aantal voorzieningen	2	24	26
Aantal plaatsen	26	48 tot 72	74 tot 98

Afbeelding 4.3.7a - Parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers: bestaande en geplande capaciteit



Afbeelding 4.3.7b - Illustratie van een gemengde parkeerzone voor motorfietsen en fietsen (over 7 m)



Afbeelding 4.3.7c - Uitbreiding van de parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers

4.3.8 Parkeervoorzieningen voor fietsers

Kortparkeren

Volgens de door het GPBP vastgelegde doelstellingen dient er te worden voorzien in 2 fietsparkeerplaatsen "korte duur" (wat overeenstemt met 1 fietsboog) per 20 autoparkeerplaatsen, met een maximale afstand van 150 meter tussen twee fietsbogen op een trottoir gelegen in een doorlopende stedelijke zone.

Als we dit toepassen op de context van Evere, die al beschikt over ongeveer 290 fietsparkeerplaatsen "korte duur" (stations Villo! niet meegerekend) voor 9.600 parkeerplaatsen voor auto's, houden deze doelstellingen de creatie van iets meer dan **670 nieuwe plaatsen** in, zijnde het equivalent van 335 bogen.

Om te komen tot een goede dekking van het gemeentelijk grondgebied, die onder meer rekening houdt met het bestaan van 2 grote doorlopende bebouwde zones (die respectievelijk zijn gericht op het Vredeplein en de J. De Paduwaplaats) **dient er minstens te worden voorzien in 65 nieuwe voorzieningen voor het kortparkeren van fietsen** (zie onderstaande kaart). Om de doelstelling van 670 nieuwe plaatsen te bereiken, zou dit gemiddeld iets meer dan 10 plaatsen (hetzij het equivalent van 5 bogen) per voorziening vertegenwoordigen.

Een dergelijke ratio zou een minimum kunnen zijn in de buurt van de voornaamste activiteiten- en intermodale polen, die als eerste dienen te worden uitgerust, en eventueel ter hoogte van de dichtstbevolkte zones. Elders lijkt dit op het eerste gezicht echter moeilijk om te bereiken. Dit gemiddelde moet dus worden aangepast aan de lokale context, om op lange termijn de beoogde doelstelling te kunnen bereiken, door voorrang te geven aan de prioritaire voorzieningen.

Langparkeren

Afb. 4.3.8
Bijl. 4.3.8

Zoals blijkt uit de stand van zaken, beschikt de gemeente al over 5 fietsboxen die onlangs werden geïnstalleerd in sommige van de meest verstedelijkte sectoren van de gemeente.

Gelet op deze situatie en om het nut van de uitgaven te maximaliseren, raadt het GPAP aan om de inplanting van voorzieningen voor langparkeren (fietsboxen of -kluizen) voor te zetten op basis van de 3 volgende principes:

- rekening houdend met het succes van de onlangs geïnstalleerde boxen
- afhankelijk van de vragen die toekomen bij de gemeente (waarbij het GPAP aanraadt om minstens één keer om de twee jaar een peiling te houden, bijvoorbeeld via het gemeenteblad "Evere Contact")
- door voorrang te geven aan de sectoren met weinig privéparkeercapaciteit (dichtbevolkte zones met voornamelijk huizen met appartementen zonder garages) en de centraliteiten (kruispunten, openbare plaatsen, intermodale polen, ...)

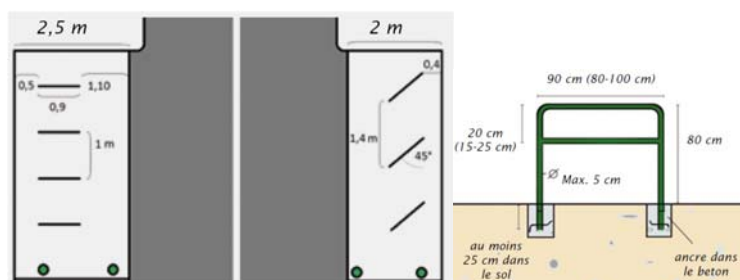
Het GPAP voorziet alvast in de installatie van een beveiligde fietsparkeervoorziening ter hoogte van de toekomstige intermodale pool van Bordet, waar naast het huidige station en de GEN-exploitatie ook de eindhalte van metrolijn noord en een transitparking (P+R) zullen worden ondergebracht. Deze voorziening zou trouwens de ideale structuur kunnen zijn om het beveiligd parkeeraanbod voor fietsen in de sector te kunnen versterken. Dit aanbod zal zowel toegankelijk zijn voor de buurtbewoners als voor andere gebruikerscategorieën, waaronder die van de transitparkings (B+R). Volgens een recente studie over het intermodaal potentieel van de stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende hun GEN-exploitatie (Beliris, juni 2015) wordt de behoefte aan beveiligde

parkeervoorzieningen er geraamd op een vijftiental plaatsen (1 fietskluis stemt overeen met 3 fietsboxen).

Dit cijfer kan uiteraard naar boven worden bijgesteld tijdens de opeenvolgende evaluaties van het GPAP, om rekening te houden met de evolutie van de lokale context.

	BESTAANDE TOESTAND		GEPLANDE TOESTAND		TOTAAL	
	KORT-PARKEREN	LANG-PARKEREN	KORT-PARKEREN	LANG-PARKEREN	KORT-PARKEREN	LANG-PARKEREN
Aantal voorzieningen	47	5	65	1	112	6
Aantal plaatsen	287	25	670	15	957	40

Afbeelding 4.3.8a – Aanbevelingen voor de aanleg van een fietsparkeervoorziening op de openbare weg



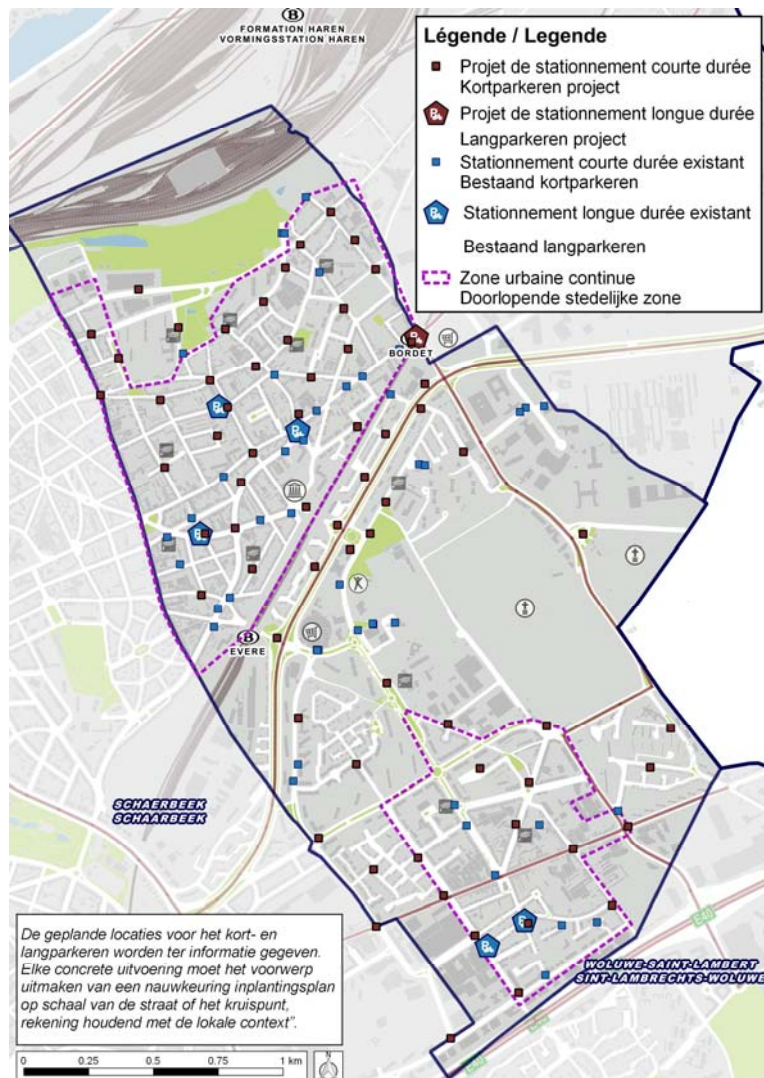
Afbeelding 4.3.8b – Aanbevelingen voor de aanleg van een fietsparkeervoorziening op de openbare weg

Bron: Fietsvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest, december 2013



Afbeelding 4.3.8c - Voorbeeld van een fietsbox

Bron: Espaces-Mobilités



Afbeelding 4.3.8d - Voorstellen voor nieuwe fietsparkeervoorzieningen

4.4 Actie 4: het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen

Deze actie die verwijst naar een van de voornaamste uitdagingen van het GPAP, bestaat in het zo nauwkeurig mogelijk bepalen van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg, die theoretisch gezien in aanmerking kunnen komen voor pooling. Om de volgende redenen:

- om de compensatie buiten de openbare weg van de overwogen geschrapte plaatsen op de openbare weg te sturen in het kader van herinrichtings- of stedenbouwkundige projecten (zie punt 1.3.4 hiervoor). Het gaat hier om het bepalen van de "compenserende opties", waarvan sprake in artikels 56 en 57 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;
- om het voor de gemeente mogelijk te maken te beschikken over een reeks pistes die dienen te worden onderzocht of te worden voorgesteld als het nodig zou zijn om het voor het publiek of de buurtbewoners toegankelijke aanbod buiten de openbare weg te ontwikkelen.

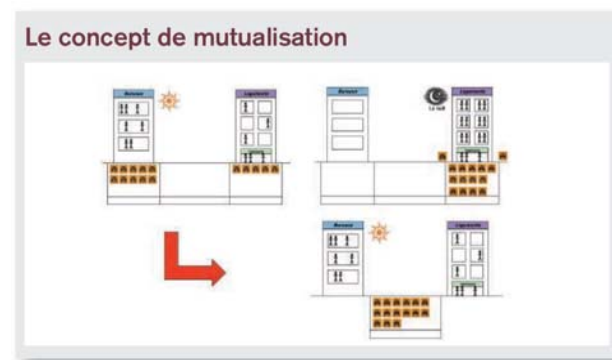
4.4.1 Het principe van pooling

Het principe van pooling of "parksharing" bestaat erin om aan gebruikers van een wijk (de buurtbewoners en vooral de horecaklanten) de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van de parkeercapaciteit van sommige privéparkings (kantoren, handelszaken, enz.), zowel plaatsen die niet in gebruik zijn (en permanent vrij zijn) als plaatsen die vrijkomen aan het einde van de werkdag (vrij 's avonds en/of in het weekend). Na overleg met de partners (vooral de eigenaars) zou dat snel kunnen leiden tot een verhoging

van het beschikbare parkeeraanbod (idealiter 24u/24, anders buiten de kantooruren) tegen een zeer lage kost en door de bestaande infrastructuur te benutten, d.w.z. zonder de aanleg van nieuwe fysieke parkeerplaatsen.

Zo kunnen de bestaande parkeercapaciteiten buiten de openbare weg rendabeler worden gemaakt en worden benut om de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg te compenseren. Daar waar dergelijke pooling mogelijk is, moet die als compenserende optie trouwens de voorkeur krijgen.

Voorbeelden van succesvolle pooling tonen aan dat dit soort maatregelen berusten op een publiek-private samenwerking en dus een aangepaste overeenkomst vereisen tussen overheid, privé-eigenaar en uitbater. Ze heeft eveneens des te meer kans op slagen als er fiscale stimuleringsmaatregelen worden voorgesteld aan de eigenaars, zoals een belastingvermindering op de parkeerplaatsen of subsidiëring.



Afbeelding 4.4.1
- Het concept
van pooling

4.4.2 Compenserende opties buiten de openbare weg voor de overwogen geschrapte plaatsen op de openbare weg

Uit de analyse van de belangrijkste vastgoed-, inrichtings- en infrastructuurprojecten die (zullen) worden uitgevoerd op het grondgebied van Evere, blijkt het volgende:

- ofwel was er in de projecten geen schrapping van plaatsen op de openbare weg voorzien (Begeertenlaan en site Vishay)
- ofwel omvatten ze reeds zelf de te voorziene compensatiemogelijkheden buiten de openbare weg: 135 gecreëerde plaatsen in het kader van de herinrichting van de Onthaalsquare en 300 gelijktijdig met de uitvoering van de Parkway
- ofwel bevonden ze zich nog niet in een voldoende ver gevorderd stadium om er de impact op de eventuele schrappingen van plaatsen op de openbare weg van in te schatten (metro noord, GGB Josaphat, pool Reyers, Parkway)

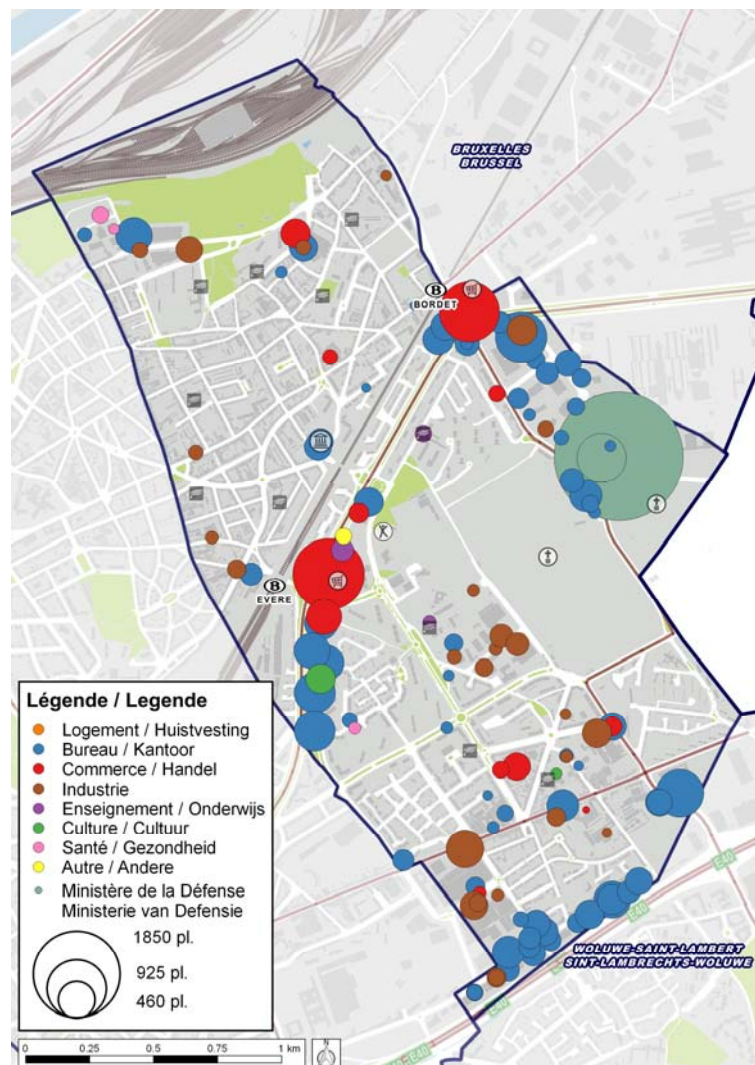
4.4.3 Poolingpotentieel

Het totale potentieel

Naast enkele parkings die de theoretische compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg zullen garanderen, beschikt het gemeentelijk grondgebied over een niet te verwaarlozen potentieel van al bestaande plaatsen buiten de openbare weg. Dit potentieel geeft aanleiding tot verschillende pistes die dienen te worden onderzocht met het oog op een pooling van infrastructuren, voornamelijk ten gunste van parkeergelegenheid voor de buurtbewoners.

Het maximale theoretische poolingpotentieel kan zodoende worden geraamd op iets meer dan 15.000 plaatsen, die voornamelijk zijn verdeeld over de kantoren (bijna 10.000 plaatsen) en de grootwarenhuizen (2.750 plaatsen). Zoals blijkt uit de onderstaande afbeelding (waarvoor het Agentschap een exhaustieve lijst bijhoudt), situeert dit aanbod zich vooral:

- langs de Genèvestraat
- ter hoogte van Evere Shopping (waaronder bijna 1.000 plaatsen bij Carrefour en enkele honderden bij Delhaize)
- ter hoogte van Bordet (waaronder bijna 900 plaatsen bij Decathlon, enkele honderden in de kantoren rond de Schiphollaan en de Bazellaan en nog bijna 200 in het gebouw van ING)
- langs de Kolonel Bourgstraat



Afbeelding 4.4.3a – Totaal poolingpotentieel (bron: GPA, 2016)

Beschikbaar potentieel 24/24

Het interessantste deel van dit totale potentieel is het deel dat 24/24 kan worden gemobiliseerd: door de buurtbewoner niet te dwingen om opnieuw zijn wagen te nemen 's morgens - op het moment waar het personeel van de kantoren of de klanten van de grote handelszaken toekomen -, zet het ertoe aan om te kiezen voor de alternatieve vervoerswijzen en biedt het tegelijk een echte parkeeroplossing.

Huidige situatie

Volgens de beschikbare gegevens (bedrijfsvervoerplan) zou dit type van potentieel momenteel nog tamelijk beperkt zijn in Evere. Met uitsluiting van de vestigingen van het ministerie van Defensie (naar schatting 1.850 vrije plaatsen), zouden er a priori slechts 6 sites in aanmerking komen, voor een totaal van bijna 790 plaatsen.

Onderneming	Adres	Raming van het aantal structureel onderbenutte parkeerplaatsen
ALD Automotive	Kolonel Bourgstraat 120	26
Belgacom	Carlistraat 4	15
Brochage Renaître	Stroobantsstraat 48C	1
Europese Commissie	Genèvestraat 6	567
Koninklijke Militaire School	Everestraat 1	142
Record Bank	Henri Matisselaan 16	38
TOTAAL		789

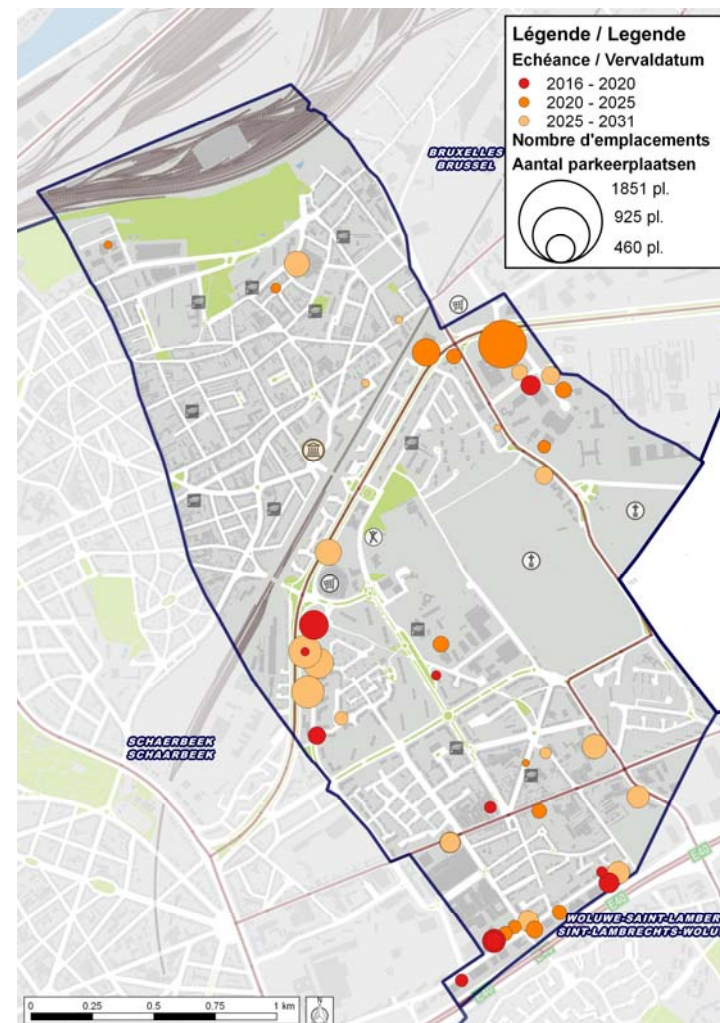
Bron: GPA, 2016

Toekomstige situatie

De nieuwe wetgeving "BWLKE" (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) zou aanleiding kunnen geven tot een geleidelijke toename van dit aantal en het poolingpotentieel 24/24 dus kunnen uitbreiden. Door een bovengrens vast te leggen voor het aantal plaatsen van de parkings van de kantoren (volgens de vloeroppervlakte en de toegankelijkheid tot het openbaar vervoer), creëert deze wetgeving jaarlijkse overschotten (volgens de vervalddag van de milieuvergunning), waarvan een van de 4 toegelaten bestemmingen de openstelling voor het publiek als bewonersparking of openbare parking is (de andere mogelijkheden zijn: de schrapping, de reconversie of de betaling van een milieubelasting).

Momenteel is er geen enkele voldoende betrouwbare informatie voorhanden om de overschotten die jaarlijks op deze basis zullen worden gecreëerd vooraf te bekijken. De onderstaande afbeelding, waarin elke kantoorparking wordt gelokaliseerd volgens de grootte en de vervalddag van de milieuvergunning (die de dag bepaalt waarop een deel van de parking theoretisch gezien kan worden opengesteld voor het publiek), maakt het echter mogelijk om een beeld te krijgen van het toekomstige poolingpotentieel.

VERVALDAG VAN DE MILIEUVERGUNNING	Korte termijn (< 2020)	Middellange termijn (2020-2025)	Lange termijn (> 2025)
Kantoorparkings (sites)	14	20	26
Aantal plaatsen in de kantoorparkings	958	1.632	2.729



Afbeelding 4.4.3b – Poolingpotentieel 24/24 volgens de toepassing van het BWLKE (bron: GPA, 2016)

4.4.4 De gemeenteparking

Om de ontlastings van de omgeving rond het gemeentehuis te ondersteunen, zou er kunnen worden overwogen om een deel van de parking in de kelderverdieping van het binnenblok van de gemeente open te stellen voor bezoekers, door er over te gaan tot een aangepast beheer overdag (rotatie).

Aangezien de toegang tot deze parking momenteel overdag is voorbehouden (voertuigen en agenten van de politie, gemeentevloot, OCMW, gemeentepersoneel) en uit de beschikbare informatie blijkt dat ze vanaf 9 uur 's morgens volzet is, zou een dergelijke maatregel in de eerste plaats moeten worden opgenomen in het kader van het bedrijfsvervoerplan (BVP) van de gemeente. Om het averechtse effect van een verschuiving van een deel van het langparkeren naar de openbare weg te vermijden die momenteel plaatsvindt in de parking, zou de openstelling van deze parking voor het publiek moeten worden beoordeeld in het licht van alternatieve mobiliteitsopties die worden aangeboden aan het gemeentepersoneel.

Er wordt opgemerkt dat de aanleg van een transitparking (P+R) ter hoogte van Bordet, het ook mogelijk zou maken om een eventuele openstelling van een deel van de gemeenteparking voor bezoekers te ondersteunen.

4.4.5 Conclusie

Door het poolingpotentieel buiten de openbare weg te identificeren, was de voornaamste ambitie van dit hoofdstuk om een concreet hulpmiddel aan de gemeente aan te reiken en daarbij tegelijk de overeenstemming van dit plan met de gewestelijke voorschriften te garanderen.

Het is belangrijk om erop te wijzen dat elke concrete uitvoering van dit potentieel afhangt van een reeks haalbaarheidsvoorwaarden, waaronder:

- het bestaan van behoeften,
- weinig overtuigende alternatieven,
- een aantrekkelijker tariefbeleid buiten de openbare weg als op de openbare weg (uur-, forfaitaire en bewonerstarieven),
- een beleid dat aanmoedigt tot de modal shift: subsidies, vrijstelling van belasting voor de eigenaars van parkings,
- gunstige evolutievooruitzichten,
- ...

Deze voorwaarden moeten geval per geval worden bestudeerd in het kader van specifieke haalbaarheidsstudies, die buiten dit GPAP vallen.

4.5 Actie 5: naar een vrijstellingsbeleid dat in overeenstemming is met de nieuwe gewestelijke richtsnoeren

Eind 2016 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een nieuwe versie van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de geregementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten goed.

Deze nieuwe versie brengt een aantal wijzigingen aan op het vlak van de vrijstellingen, die moeten worden opgenomen in het betrokken gemeentereglement. Om deze wijziging te omkaderen, stelt het GPAP hieronder een tabel voor waarin een overzicht wordt gegeven van de voornaamste bepalingen die voortaan in acht moeten worden genomen in dat verband. De gemeente is van plan om alle in dit nieuwe besluit vastgelegde vrijstellingen voor te stellen.

Door de bevolkingsgroei en de ontwikkeling van de alternatieven voor de personenwagen zullen de toepassing van deze nieuwe bepalingen en de beoordeling ervan bepalend zijn voor de evolutie van het aantal in de toekomst afgeleverde vrijstellingen.

Er wordt opgemerkt dat de gemeente zich, op grond van artikels 76 en 77 van het nieuwe besluit, de mogelijkheid voorbehoudt om het aantal vrijstellingskaarten te beperken die worden uitgereikt aan "professionelen" of sommige van hun subcategorieën. Met deze maatregel zou de druk die wordt uitgeoefend op het parkeren op de openbare weg rond het gemeentehuis, kunnen worden verminderd.

Vrijstellingen op het gereguleerd parkeren op de openbare weg (GPBP)	Afgiftemodaliteiten				Gebruiksmodaliteiten		
	Begunstigden (rechthebbers)	Vergunnings verlenende overheid	Toegangsvoorwaarden	Prijzen	Zonale geldigheid	Geografische geldigheid	Geldigheid in de tijd
Buurtbewoners	Persoon ingeschreven in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de gemeente	College OF Agentschap	Art. 48-51: -1 kaart per kentekenplaat en per voertuig (Behalve bij een gedeeld voertuig tussen particulieren) -enkel voor voertuigen <3,5 T -voor gedeeld voertuig tussen particulieren: minstens 3 particulieren, waarvan er 2 in het BHG zijn gedomicilieerd -het bewijs leveren dat het voertuig is ingeschreven op zijn naam of dat hij er op permanente wijze over kan beschikken -max. 2 kaarten / gezin (3e kaart mogelijk na advies van het Agentschap en volgens de in het GPAP te rechtvaardigen criteria)	1e kaart = min. 10 €/jaar 2e kaart = min. 50 €/jaar 3e kaart & kaart tweede verblijfplaats = 250 €/jaar		Evenement Parkeersector* van de woonplaats	1 kaart heeft een geldigheidsduur van 12 of 24 maanden, naar keuze van de aanvrager
	Persoon gedomicilieerd in de gemeenten, tijdens de procedure tot wijziging van inschrijving (buitenland => Belgisch)						
	Persoon met een tweede verblijfplaats in de gemeente**						
	Persoon gedomicilieerd in de gemeente en met een specifieke parkeerbehoefte in het kader van een door het BHG erkend autodeelsysteem voor particulieren***						
Zorgverlener van dringende medische hulp	Huisartsen en pediaters die dringende medische hulp verstrekken (= "de personen die medische zorgen toedienen en over een RIZIV-nummer beschikken, wanneer zij gestuurd zijn om onmiddellijk passende zorg te verlenen aan eenieder van wie de gezondheidstoestand, omwille van een ongeval, een plotsse ziekte of plotsse complicatie van een ziekte, een dringende interventie vereist")	Agentschap	Art. 63: -RIZIV-nummer als individuele zorgverlener -1 kaart = 1 inschrijving	200 €/jaar		Evenement Voorbehoud K&R Levering Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Tijdens de interventie, gedurende de tijd van de effectieve toediening van de medische zorgverlening, met een maximale duur van 2 uur
Verlener van medische zorgen aan huis	Persoon die medische zorgen aan huis verstrekken, over een RIZIV-nummer beschikken en verbonden zijn aan organisaties die worden erkend door de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van Brussel-Hoofdstad of door een beroepsfederatie van zorgverleners. De prestaties van de medische thuiszorg omvatten de dierenartsen.	Agentschap	Art. 66: -medische thuiszorg verstrekken + beschikken over een RIZIV-nummer + verbonden zijn aan een erkende organisatie (of erkend zijn) -1 kaart = 1 inschrijving	75 €/jaar		Evenement Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Tijdens de interventie, gedurende de tijd van de effectieve toediening van de medische zorgen, met een maximale duur van 2 uur
Autodelen	Exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen die zijn erkend door het Gewest	Agentschap	Art. 69: 1 kaart = 1 inschrijving	25 €/jaar		Evenement Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Altijd geldig
PBM	Zie federale wetgeving					Evenement Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	
Professioneel	Bedrijven en zelfstandigen met een maatschappelijke of bedrijfszetel in het BHG	College OF Agentschap	-- Houder van een vrij beroep of een zelfstandige of een bedrijf zijn. Met "onderneming" wordt elke rechtspersoon bedoeld, ongeacht zijn statuut, in het bijzonder de vennootschappen opgenomen in artikel 2 van het Wetboek van Vennootschappen, de openbare instellingen, de private instellingen, de instellingen voorbehouden aan de erediensdiensten die worden beoogd door de wet op de temporaliteit der erediensdiensten en de ordonnantie van 29 juni 2006 betreffende de inrichting en de werking van de islamitische erediensdiensten, de centra voor morele dienstverlening van de Centrale Vrijzinnige Raad, bedoeld in de wet van 21 juni 2002, de instellingen van het niet-verplicht onderwijs, de ziekenhuizen, de kindertehuizen, de politiezones en de zorgverstrekkende instanties, de liefdadigheidsinstellingen en de vov's (art. 84, 1°). - Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, §2) - De behoefte van de uitvoering van verschillende interventies in het BHG voor de uitoefening van hun beroep aantonen en hiervan het bewijs aan het Agentschap voorleggen (art. 84, 2°) - Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, §2) - Elke onderwijsinstelling, georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap en publieke kinderdagverblijven of kinderdagverblijven die inkomensgerelateerde tarieven hanteren (art. 84, 3°) - Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, §2) - Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, §2)	1-5 kaarten = MIN. 200 €/jaar 6-20 kaarten = MIN. 300 €/jaar 21-30 kaarten = MIN. 600 €/jaar >30 kaarten = MIN. 800 €/jaar		Evenement Parkeersector* van de maatschappelijke of bedrijfszetel OF toegewezen sector(en) Wanneer het personeelslid van een schoolinstelling werkzaam is in meerdere scholen, is de vrijstellingskaart geldig voor de verschillende parkeersectoren waarin de scholen zijn gesitueerd. (art. 84, 3°) Wanneer het personeelslid werkzaam is als agent in meerdere commissariaten, is de parkeerskaart geldig voor de verschillende parkeersectoren waarin de commissariaten zijn	
	Natuurlijke ofrechtspersonen die aantonen dat ze voor de uitoefening van hun beroep verschillende interventies moeten uitvoeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hiervan het bewijs aan het Agentschap bezorgen			MIN. 90 €/maand			
	Schoolinstellingen gevestigd in het BHG			MIN. 75 €/jaar			
	Personeelsleden van de verschillende politiezones van het BHG			MIN. 75 €/jaar			
Bezoekers	Bezoekende automobilisten	College OF Agentschap	Art. 90-92: - slechts 1 vrijstellingskaart "bezoekers" per gezin - de kaart wordt toegekend per gezin en per jaar voor MAX. 100 periodes van 4u30	MIN 2,5 €/voertuig per periode van 4u30		Toegekende parkeersector* (desgevallend, identiek als de sector die is toegekend voor de "bewoners kaart")	Max. 100 periodes van 4u30 per jaar

Afbeelding 4.5 – Categorieën van vrijstelling op het gereguleerd parkeren op de weg en de voornaamste kenmerken die ermee verband houden

* De parkeersector = maximaal 150 ha (+20%); hij wordt samengesteld op basis van de samenvoeging van "deelsectoren" of van 1 "vaste sector"

** = vroegere vrijstellingskaart "tijdelijke buurtbewoner"

*** = vroegere vrijstellingskaart "tijdelijke multisectoren"

Art. 52-53: mogelijkheid om het aantal "bewonerskaarten" te beperken per sector of deelsector

Art. 76-77: mogelijkheid om het aantal "professionele" vrijstellingskaarten te beperken per sector of deelsector

Voor de gebruiksregels van de vrijstellingskaarten: zie besluit

4.6 Actie 6: aanleg van een transitparking (P+R) ter hoogte van Bordet

De site "Bordet" is strategisch gelegen in het noordoosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze site die is gelegen ter hoogte van het huidige station Bordet - dat zal worden geëxploiteerd door 4 GEN-lijnen (S7, S4, S5 en S9) en waar de toekomstige eindhalte van de nieuwe metrolijn noord zal worden ondergebracht - en beschikt over een vlotte verbinding met de ring via de Leopold III-laan en de Haachtsesteenweg, vormt een intermodaal knooppunt van eerste rang in de tweede kroon, of staat op het punt om het te worden.

Door deze ligging is het een uitgelezen locatie voor de aanleg van een toekomstige transitparking (P+R), wat trouwens werd erkend door het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2 en het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) en werd bevestigd door het demografisch gewestelijk bestemmingsplan (Demo GBP).

Volgens de beslissingen die in dat verband werden genomen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in april 2015, is vastgelegd dat het Gewestelijk Parkeeragentschap (parking.brussels):

- in samenwerking met Brussel Mobiliteit onderzoekt op welke plaats en op welke manier een P+R van minstens 500 plaatsen kan worden aangelegd in de omgeving van het toekomstige metrostation en GEN-station Bordet;
- in samenwerking met Brussel Mobiliteit een overleg op gang brengt met alle eigenaars van de terreinen in de buurt (MIVB, Citydev, Decathlon ...) om de inplantingsmogelijkheden te onderzoeken;
- een marktverkenning lanceert om de interesse van potentiële privé-investeerdere voor de aanleg van de P+R onder meer te peilen.

Het Agentschap wil deze acties gelijktijdig met de werken voor de aanleg van de toekomstige metrolijn uitvoeren.

4.7 Actie 7: tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP

4.7.1 Parkeerobservatorium

In overeenstemming met de voorschriften van het GPBP zal de gemeente een tweejaarlijkse evaluatie van haar GPAP opstellen. Dit evaluatieverslag is bedoeld om een balans op te maken over de uitvoering van de acties van het GPAP en hun concrete impact op het parkeren en de mobiliteit in het algemeen te beoordelen. In overeenstemming met hoofdstuk 7 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moet dit verslag zich onder meer baseren op sleutelindicatoren die worden verkregen op basis van enquêtes op het terrein:

- een enquête over de bezetting (over alle gereglementeerde parkeerplaatsen)
- een enquête over de naleving (over alle gereglementeerde parkeerplaatsen)
- een enquête over de rotatie (over minstens één vierde van de plaatsen van elk type gereglementeerde zone)
- een enquête over de tijd die nodig is om een toegelaten parkeerplaats te vinden op de openbare weg (over minstens de helft van alle parkeersectoren waarvan minstens de helft van de openbare weg is gereglementeerd, naar rato van één punt per parkeersector)

In het verslag moeten ook een reeks exploitatiegegevens worden voorgesteld en onderzocht die betrekking hebben op het parkeeraanbod op de openbare weg, de vrijstellingen en de retributies.

In het bijzondere geval van de gemeente Evere moeten deze gegevens het ook mogelijk maken om de overwogen scenario's op middellange/lange termijn geleidelijk te verfijnen via het actieplan (onder meer actie 2: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen), er de haalbaarheidsvoorwaarden van te beoordelen en er tot slot de uitvoering van te ondersteunen.

Om dit evaluatiewerk voor te bereiden, wordt aangeraden om een parkeerobservatorium op te richten. Het voornaamste doel van dit parkeerobservatorium is om de informatie te verzamelen die nodig is om de indicatoren en de gegevens betreffende het parkeren te kunnen opvolgen. Dit observatorium kan worden opgericht in de vorm van een samenwerkingsverband tussen de gemeente Evere en het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

4.7.2 Werkgroep Parkeren

Als aanvulling op deze kwantitatieve benaderingen die zijn bedoeld om de situatie te objectiveren, zou een specifieke opvolgingsgroep kunnen worden

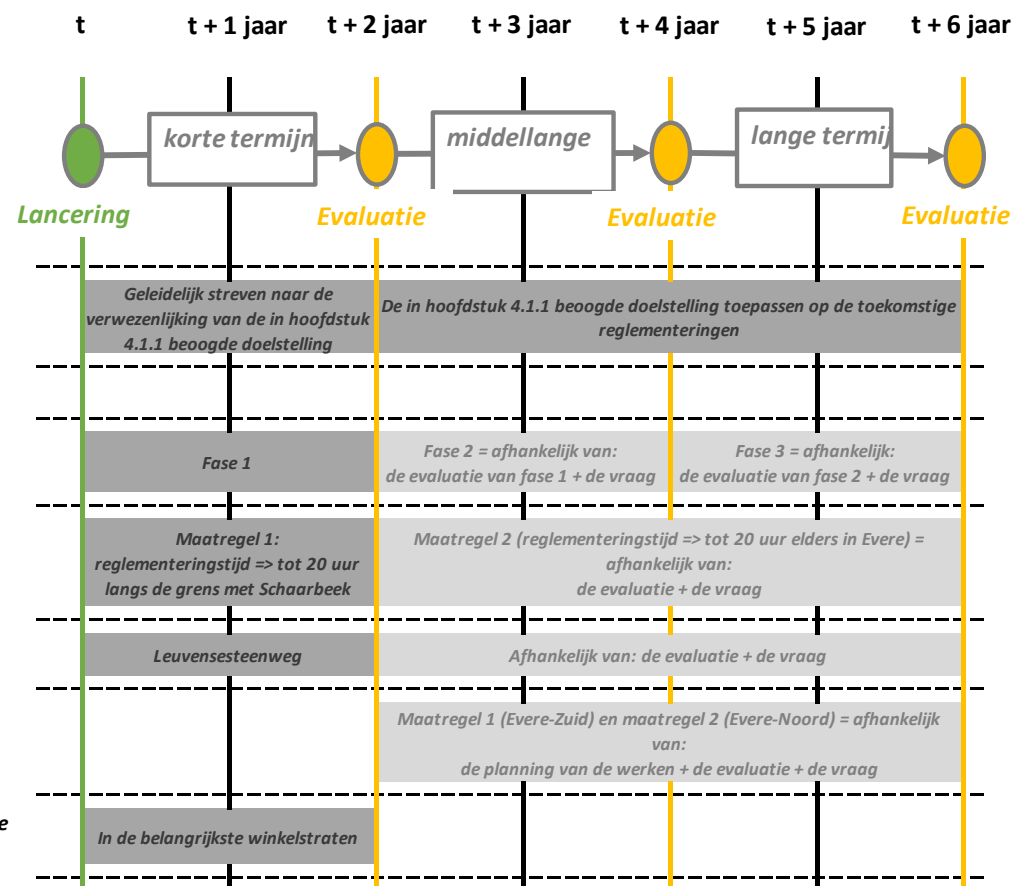
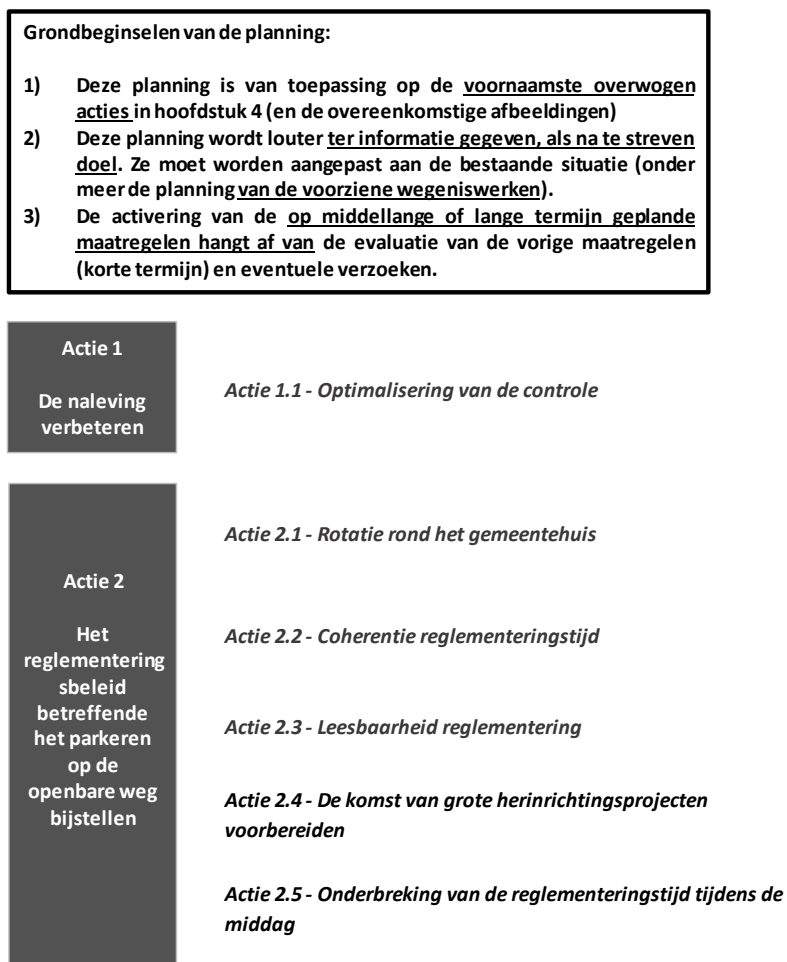
opgericht die de gemeentelijke en gewestelijke actoren (Parkeeragentschap) groepeert die betrokken zijn bij de uitvoering van het GPAP.

5. Samenvatting

5.1 Fasering van de acties

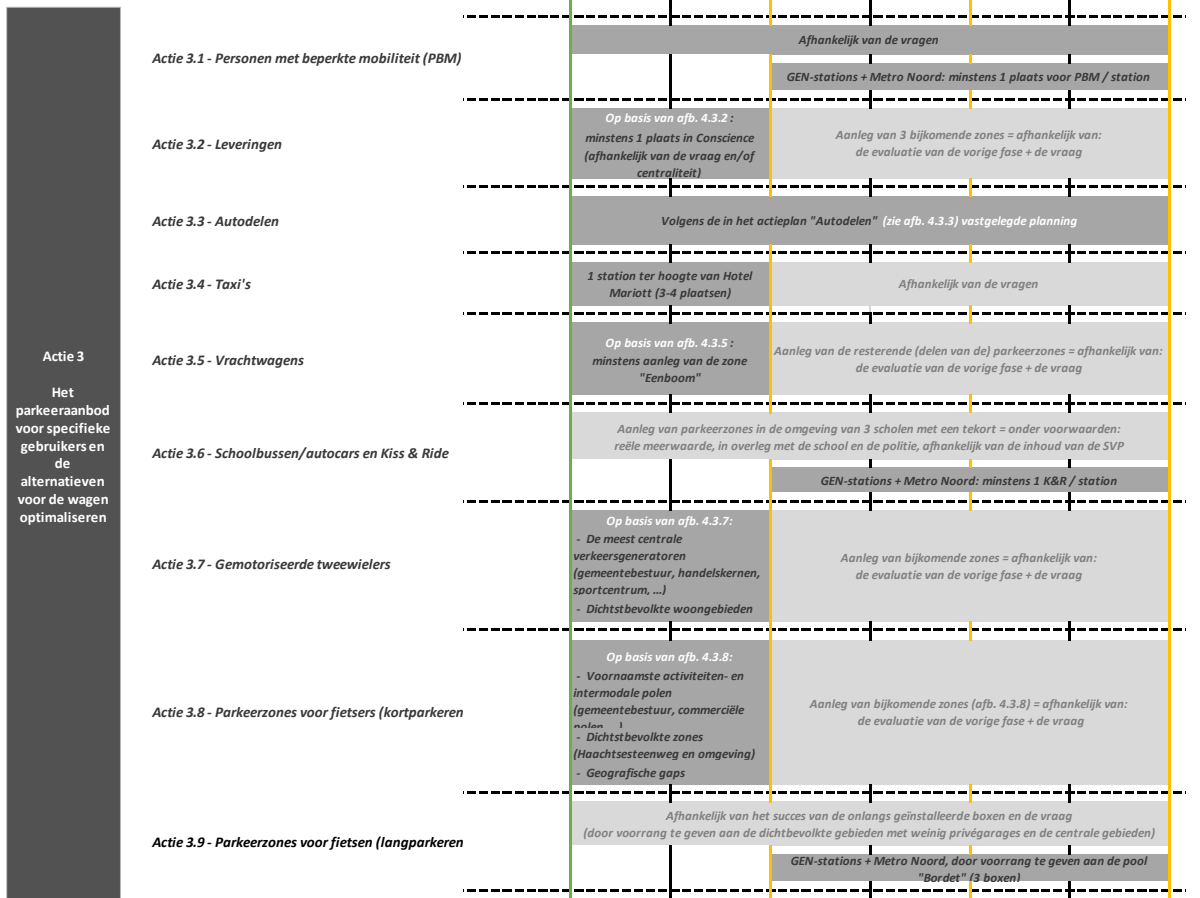
Om de goede uitvoering van dit gemeentelijk parkeeractieplan te garanderen, dienen de daarmee verband houdende gemeentelijke reglementen, waaronder het "retributiereglement op het parkeren van voertuigen op de openbare weg" vooraf te worden gewijzigd.

Afbeelding 5.1a – Planning van acties 1 & 2



Grondbeginselen van de planning:

- 1) Deze planning is van toepassing op de voornaamste overwogen acties in hoofdstuk 4 (en de overeenkomstige afbeeldingen)
- 2) Deze planning wordt louter ter informatie gegeven, als na te streven doel. Ze moet worden aangepast aan de bestaande situatie (onder meer de planning van de voorziene wegeniswerken).
- 3) De activering van de op middellange of lange termijn geplande maatregelen hangt af van de evaluatie van de vorige maatregelen (korte termijn) en eventuele verzoeken.


Afbeelding 5.1b – Planning van actie 3

5.2 Samenvatting van de acties voor de voorbehouden parkeerplaatsen

Type van plaatsen	Huidig aantal plaatsen (in PAE)	Door het GPAP geplande acties (in PAE)	MINIMUM aantal voorziene plaatsen (in PAE)
Levering	70	+ 12	82
Vrachtwagens	69	+ 172	241
Autocars en bussen	47	Onder voorbehoud	47
PBM	191	Afhankelijk van de vraag	191
Taxi's	12	+ 3	15
Autodelen	11	+ 21	32
Diplomatiek korps	7	Afhankelijk van de vraag	7
Politie	8	Afhankelijk van de vraag	8
Gemotoriseerde tweewielers	5	+ 24	29
Kiss & Ride	9	+ 0	9
Andere	15	+ 0	15
Totaal	444	+ 232	676

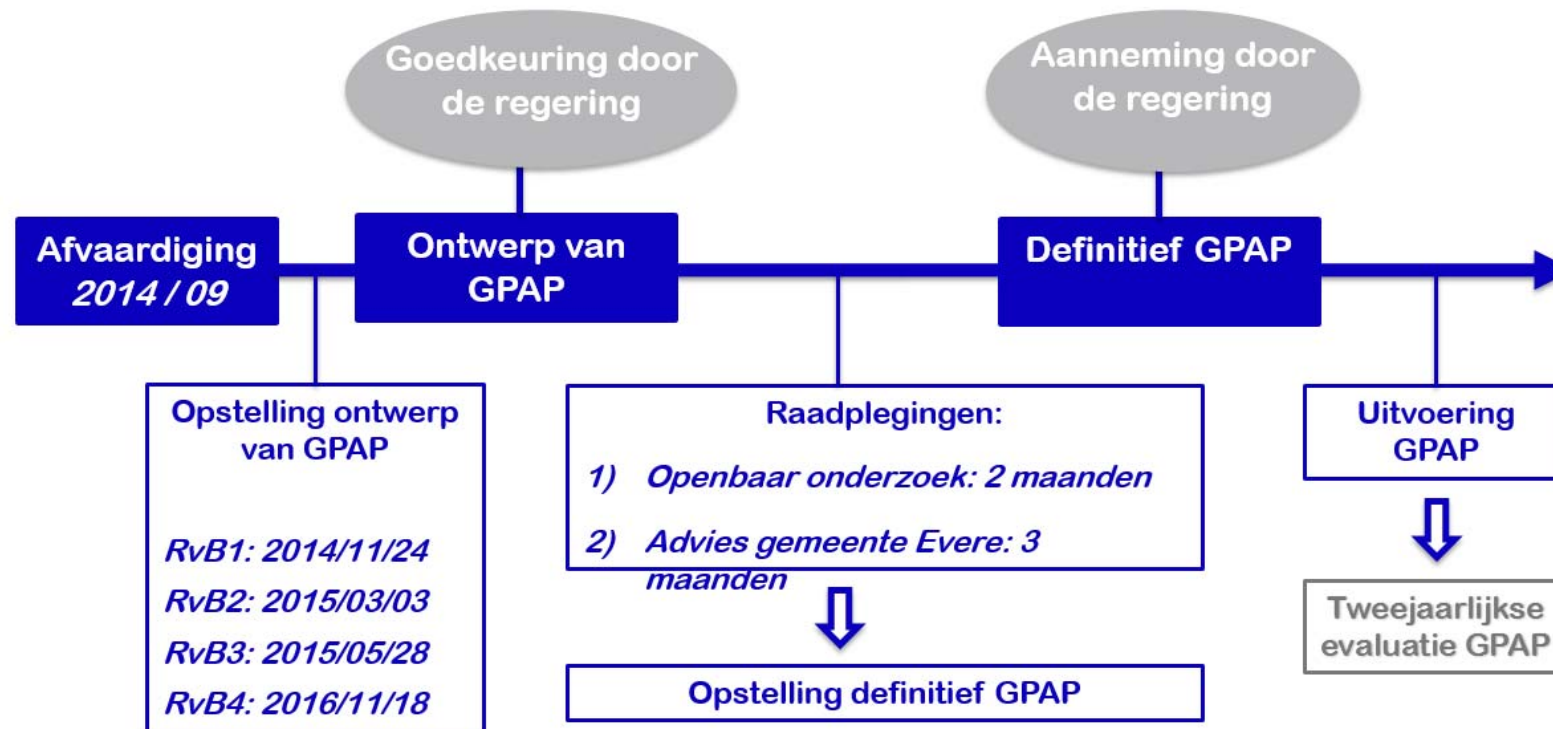
Afbeelding 5.3 - Evolutie van het totaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen per categorie

Na de invoering van het GPAP zal het aantal voor specifieke doeleinden voorbehouden parkeerplaatsen veel hoger liggen dan de door het GPBP vastgelegde drempel (497).

Brussel, 8 februari 2017

6. Bijlagen

Bijlage 1 –
Opstellingsprocedure van
het GPAP van Evere



Bijlage 2 – Kerngegevens Evere en Brussels Hoofdstedelijk Gewest

	Evere	Région de Bruxelles-Capitale
Superficie	5 km ² (3 % de la RBC)	161,4 km ²
Population	37'957 habitants (3 % de la RBC)	1'163'48
Densité de population	7'591 hab. / km ²	7'209 hab. / km ²
Nb. de ménages	16'377 (3% de la RBC)	539'702
Part de la population étrangère	21,3 %	31,5 %
Part des logements sociaux	13 %	7 %
Travailleurs (salariés + indépendants)	23'227 (2% de la RBC)	720'427
Nb. d'entreprises	2'132 (2% de la RBC)	88'731
Densité de bureaux	73'919 m ² / km ²	80'488 m ² / km ²
Taux de chômage	18,3 %	20,2 %



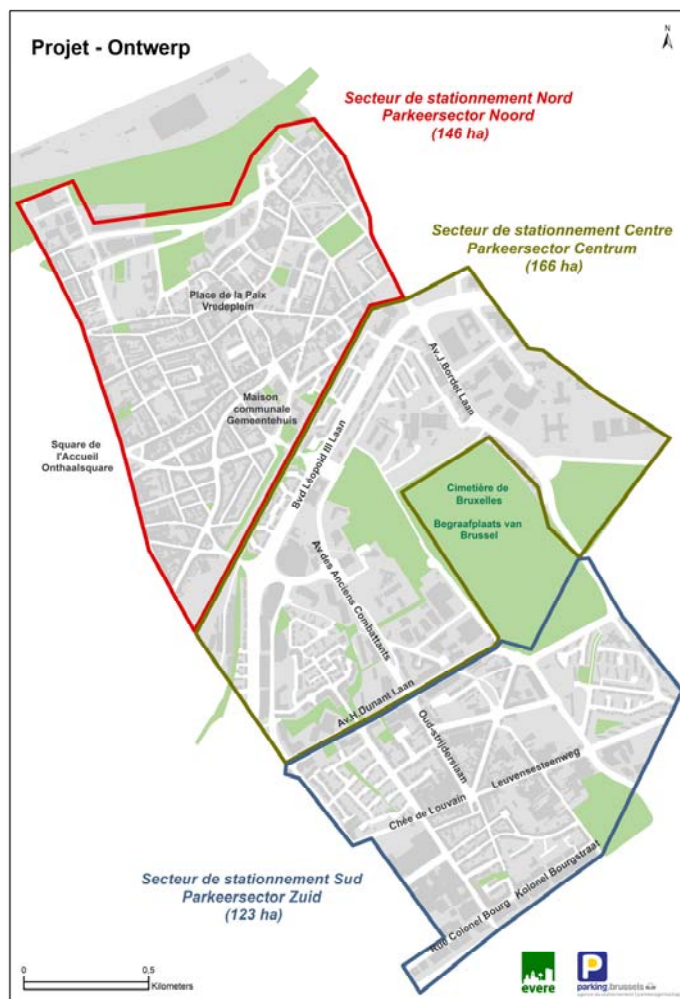
Bijlage 3 - De parkeersectoren

Het GPBP legt geharmoniseerde regels vast voor het hele Brusselse grondgebied en bepaalt binnen welke geografische zone de vrijstellingskaarten geldig zijn. Volgens de geldende reglementering (besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten, gewijzigd eind 2016) is zodoende het volgende van toepassing:

- Met uitzondering van de vrijstellingen die geldig zijn op gewestelijk niveau, betekent de parkeersector de geografische zone af waarbinnen de vrijstellingskaarten ("buurtbewoners", "professionelen" en "bezoekers") geldig zijn. De oppervlakte van een parkeersector mag niet groter zijn dan 150 ha (met een mogelijke marge van 20%, zijnde 180 ha).
- De parkeersector is gebaseerd op een indeling van het Gewest in "deelsectoren" of - bij wijze van afwijking en op vraag van de gemeente - op een indeling van het gemeentelijk grondgebied in "vaste parkeersectoren".
- De indeling van het Gewest in "deelsectoren" kan de gemeentegrenzen overschrijden en wordt opgesteld door het Agentschap op basis van voorstellen van en in overleg met de gemeenteraden. Deze indeling in deelsectoren moet op gewestelijk niveau een evenwicht vertonen.
- De indeling in "vaste parkeersectoren" mag de gemeentegrenzen niet overschrijden en wordt op vraag van de betrokken gemeente opgesteld door het Agentschap.
- Elke gemeente neemt de indeling die op haar betrekking heeft ("deelsectoren" of "vaste parkeersectoren"), op in haar gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), die vervolgens door de Regering wordt goedgekeurd. De Regering kan een kaart met deelsectoren of vaste sectoren goedkeuren buiten het GPAP, indien de betrokken gemeente al beschikt over een GPAP.
- In het geval van een indeling in deelsectoren bestaat de aan de aanvrager toegewezen parkeersector uit de deelsector waarin zich de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel bevindt, aangevuld met aangrenzende deelsectoren, voor zover de bovenstaande principes worden nageleefd. De toegewezen parkeersector kan zich op het grondgebied van meer dan één gemeente bevinden (mits voorafgaand akkoord tussen de betrokken gemeenten). De aanvrager kan vragen om een alternatieve sector toe te kennen, onder meer om (ten hoogste) een niet-aangrenzende deelsector te integreren waarin zich de ingang van een metro- of treinstation bevindt (voorwaarden vastgelegd in art. 46quater).
- In het geval van een indeling in vaste parkeersectoren bestaat de aan de aanvrager toegewezen parkeersector uit de vaste sector waarin zich de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel bevindt.
- Of het nu gaat om deelsectoren of vaste parkeersectoren, de indelingen kunnen op vraag van een gemeenteraad, een wijkcomité, een plaatselijke vereniging of een particulier worden gewijzigd. Ze worden minstens om de 2 jaar herzien. De nieuwe indeling gaat telkens op 1 januari of 1 september van een jaartal in.
- Er wordt tot slot opgemerkt dat de parkeersectoren die gelden op de datum van het referentiebesluit van toepassing blijven tot op het moment dat de Regering "de kaart" met deelsectoren of vaste sectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente "vastlegt", in overeenstemming met de bovenstaande principes.

Op basis van wat voorafgaat, werd een eerste ontwerp van indeling van de gemeente in "deelsectoren" opgesteld en door de gemeenteraad goedgekeurd tijdens de zitting van 19 juni 2014. Deze indeling stelde 15 parkeerdeelsectoren voor, waarvan er 6 worden gedeeld met de aangrenzende gemeenten. Als de intenties van deze gemeenten vandaag echter nog onbekend zijn (Brussel en Sint-Pieters-Woluwe hebben vandaag nog geen GPAP) of niet bepaald bijdragen tot de invoering van een systeem met "deelsectoren (GPAP van Schaarbeek), en overwegende dat een dergelijke indeling enkel echt nuttig en operationeel is als de buurgemeenten een gelijkaardig systeem goedkeuren, wordt in het kader van deze bijlage

voorgesteld om de gemeente in te delen in 3 vaste sectoren: een noordsector, een centrumsector en een zuidsector.



Bijlage 4 – Artikel 77 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013, operationeel luik van het GPBP

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

