RAPPORT

Departement Strategische en Duurzame Ontwikkeling (DSO) — Dienst Mobiliteit
Gemeente van Schaarbeek
Gemeentehuis — Colignonplein

Gemeentelijk Parkeeractieplan

Gemeente van Schaarbeek

27 juillet 2016

Onderzoeksleider
Louis DUVIGNEAUD
Administrateur-délégué
Tél. +32 2 738 78 82
l.duvigneaud@stratec.be

Contactpersoon
Batiste GALLIEZ
Consultant principal
Tél. +32 2 738 78 63
b.galliez@stratec.be

Inhoud

Inleiding ***4***
Beleidskader waarin dit GPAP kadert 5
Inhoud van het GPAP met het oog op de uitvoering van het GPBP 6
Hoofdstuck I.: Stand van zaken ***8***
I.1. Reglementering en tarieven 10
I.2. Balans van het parkeeraanbod op de openbare weg 13
I.2.1. Openbare parkeeraanbod 13
I.2.2. Gereserveerde parkeerplaatsen 16
I.2.3. Parkeerplaatsen voor fietsen 29
I.3. Balans van het parkeeraanbod buiten de openbare weg 31
I.4. De parkeervraag 35
I.5. Het parkeerbeleid en de vrijstellingskaarten 42
I.5.1. Inventaris van de beschikbare vrijstellingskaarten 42
I.5.2. Correlatie tussen de bewonerskaarten en het parkeeraanbod 45
I.6. Parkeerbeleid 48
I.7. De specifieke parkeervraag van voertuigen van meer dan 3,5 ton 50
I.8. Samenvatting van de diagnose 53
Hoofdstuck II.: Gedetailleerd overzicht van de acties ***54***
II.1. Inleiding 55
II.2. Parkeren op de openbare weg 56
II.2.1. Niet-gereglementeerde zones: afname van het aanbod 56
II.2.2. Gereglementeerde zones 57
II.2.3. Parkeerkaarten 61
II.2.4. ParkingPlus 64
II.2.5. Opsplitsing in parkeersectoren 64
II.3. Gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg 66
II.3.1. Leveringszones 66
II.3.2. Parkeerzones in de onmiddellijke omgeving van scholen (‘kiss & ride’ en schoolbussen) 71
II.3.3. Parkeerplaatsen voor autodelen 73
II.3.4. Parkeerplaatsen voor fietsen 77
II.3.5. Parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers 83
II.3.6. Parkeerplaatsen voor vrachtwagens 87
II.3.7. Parkeerplaatsen voor personen met een handicap 91
II.4. Parkeren buiten de openbare weg 93
II.4.1. Het gedeeld gebruik van privéparkeerplaatsen 93
II.4.2. Aanleg van ondergrondse parkeergarages 95
II.4.3. Transitparkeerplaatsen 97
II.5. Parkeercontrolebeleid 98
Samenvatting van de acties die moeten worden opgezet ***101***
Glossarium ***109***
Bijlagen ***111***

Inleiding

Beleidskader waarin dit GPAP kadert

In 2009 heeft de Brusselse Gewestregering een ordonnantie aangenomen met betrekking tot het parkeerbeleid. In toepassing hiervan heeft de gewestregering een **“Gewestelijk Parkeerbeleidsplan” (GPBP)** uitgewerkt dat op 1 januari 2014 van kracht werd.

Dit plan wil voornamelijk:

- Het parkeerbeleid van de verschillende Brusselse gemeenten **harmoniseren** en **vereenvoudigen**
- **De bewoners een parkeerplaats bieden** op enkele stappen van hun woning
- **Ruimte vrijmaken** op de openbare weg voor de andere vervoersmodi (openbaar vervoer in eigen bedding; voorzieningen voor voetgangers; fietspaden)
- **Alternatieven** voor het wagengebruik **positief ondersteunen**: openbaar vervoer en zachte vervoersmodi (fietsen, stappen), zowel voor Brusselaars als pendelaars

Met haar **“Gemeentelijk Parkeeractieplan” (GPAP)** wil Schaarbeek de doelstellingen en verplichtingen van het GPBP op gemeentelijk niveau vertalen en concreet uitwerken.

In deze context en rekening houdend met het individuele karakter van de gemeente, beoogt dit GPAP meer in het bijzonder:

- Meer parkeergelegenheid voor de bewoners, vooral in de avondperiode;
- Oplossingen die aangepast zijn aan de demografische evolutie van de gemeente.

Opmerking: in het hoofdstuk Actieplan wordt ieder actiepunt afzonderlijk voorgesteld. De regelgevende artikelen met betrekking tot het actiepunt in kwestie worden steeds vermeld in het inleidende deel. Om de lectuur van dit plan niet te bemoeilijken, worden deze artikelen niet integraal weergegeven. Voor meer informatie kunt u steeds de oorspronkelijke teksten raadplegen.

Inhoud van het GPAP met het oog op de uitvoering van het GPBP

Het GPAP heeft betrekking op alle gemeente- en gewestwegen die het grondgebied van de gemeente Schaarbeek doorkruisen. Het is een **parkeeractieplan** dat het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan tot uitvoer moet brengen. Het houdt eveneens rekening met het Gewestelijk Vervoersplan dat vervat zit in de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning.

De parkeerproblematiek wordt globaal aangepakt, conform de besluiten en ordonnanties die de uitwerkingsvoorwaarden van een GPAP bepalen. In overeenstemming met het GPBP, omvat dit gemeentelijk actieplan:

- **Een uitgebreid overzicht van de huidige stand van zaken** met vermelding van:
  - **Een globale balans** van de parkeersituatie op het grondgebied van de gemeente (inventaris van de gemeentelijke parkeerreglementering vergeleken met de gewestelijke richtlijnen);
  - **De balans van het openbare parkeeraanbod**, zowel op als buiten de openbare weg, uitgewerkt per type parkeerplaats en per reglementering;

    Deze balans is gebaseerd op exhaustieve tellingen die in 2014 op het terrein werden uitgevoerd (realisatie; interpretatie van de toestand: exploitatie van de gegevens), conform de methodologie voorgeschreven door het Parkeeragentschap;
  - **Het beleidskader** waarin dit gemeentelijk actieplan past en meer bepaald de aanverwante of begeleidende maatregelen die door het gemeentebestuur werden genomen of voorzien.

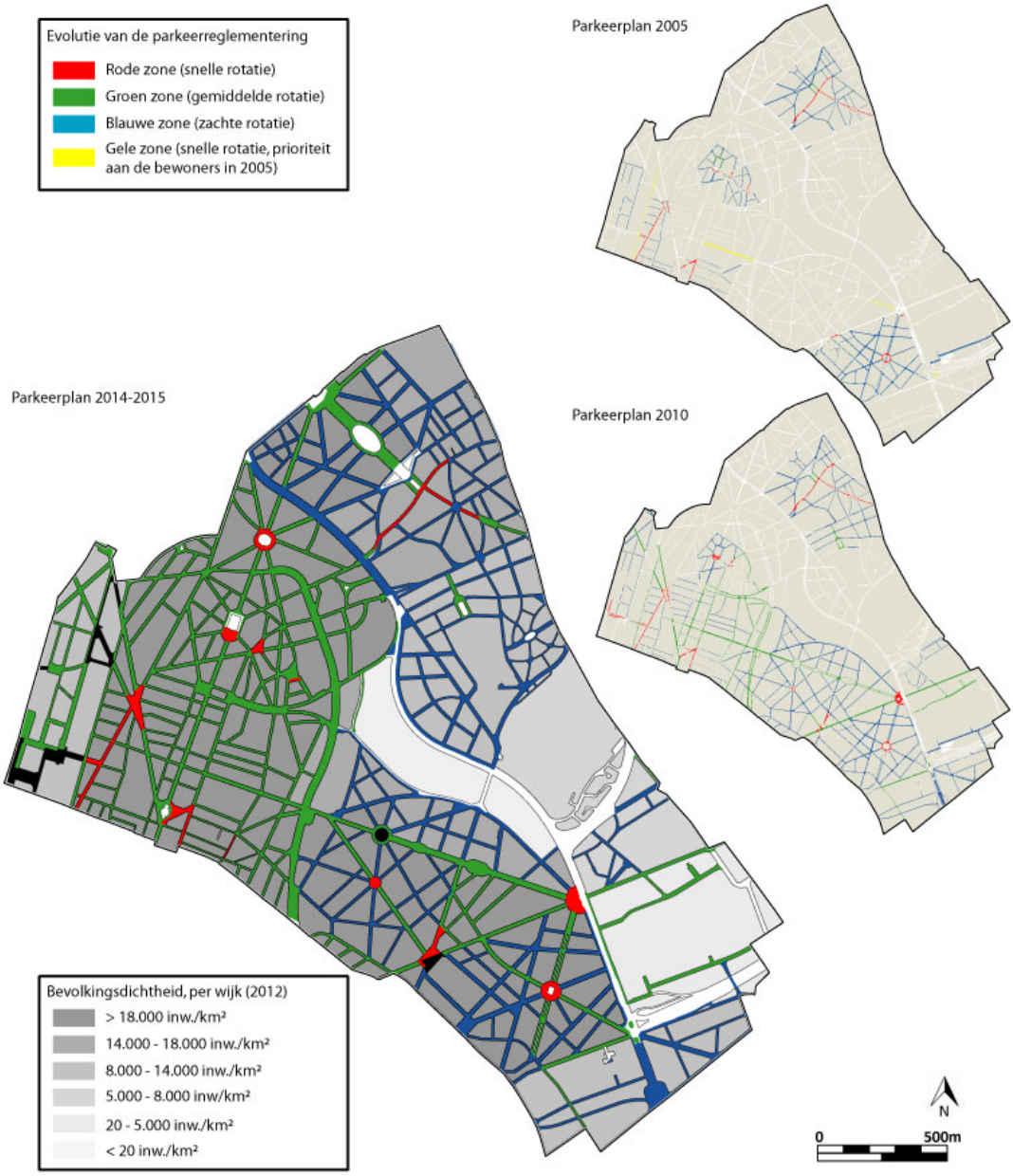
- **Een gedetailleerd overzicht van de acties die moeten worden opgezet** (strategische richtlijnen uitgewerkt per actieplan). Dit overzicht beschrijft:
  - **De motivering die aan de basis ligt van de genomen beslissingen**;
  - **De werkwijze die bijdraagt tot de realisatie van de grote gewestelijke doelstellingen** die moeten leiden tot een afname van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en een beter beheer van de parkeerplaatsen in de gereglementeerde parkeerzones;
  - Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de **vrijstellingskaarten**, alsook de middelen die werden ingezet om deze doelstellingen te bereiken;
  - Het gemeentelijk parkeerbeleid met betrekking tot **bijzondere voertuigen en speciaal gebruik** (zoals bestelwagens, vrachtwagens en autocars);
  - De bijzondere maatregelen die werden genomen om **het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen** met het oog op een afname van de parkeerdruk.

Hoofdstuck I.: **Stand van zaken**

Hoofdstuck I.:

I.1. Reglementering en tarieven

Figuur 1: Evolutie van de parkeerreglementering in de gemeente Schaarbeek



Figuur 2: Huidige tarieven binnen de drie gereglementeerde parkeerzones

	15 min.	30 min.	1 uur	2 uur	3 uur	4 uur	ieder bijkomend uur
Rode zone	gratis	€ 0,50	€ 2	€ 5			
Groene zone	€ 0,20	€ 0,50	€ 1	€ 3	€ 4,50	€ 6	+ € 1,5
Blauwe zone	2 uur gratis parkeren met parkeerschijf						

Op basis van de wet van 22 februari 1965 die de parkeerbevoegdheden van de gemeenten bepaalt, heeft Schaarbeek, net zoals de andere gemeenten van het Brussels gewest, gereglementeerde parkeerzones alsook retributies ingevoerd die het best inspelen op de gemeentelijke behoeften. Hierbij werd vooral aandacht geschonken aan de parkeermogelijkheden voor de bewoners. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente haar parkeerplan doorheen de jaren heeft aangepast aan de verdere evolutie van Schaarbeek, wat ten slotte is uitgemond in een steeds gereglementeerder grondgebied. De bedoeling hiervan is dubbel:

- Enerzijds de **bewoners meer parkeerplaatsen bieden** door een uitbreiding van de groene en blauwe zones waar enkel de bezoekers een blauwe schijf moeten plaatsen of een ticket moeten nemen aan een parkeermeter;
- Anderzijds een **snelle rotatie tot stand brengen rond de belangrijkste aantrekkingspolen** (handelszones, nabijheid van bepaalde voorzieningen…) door het invoeren van rode zones.

Sinds 2005 heeft de gemeente de gereglementeerde zones die in de beginperiode beperkt bleven tot enkele sectoren van de gemeente (*Plasky*, *Helmet*, *Colignon* en ook nog *Brabant*) geleidelijk aan verder uitgebreid, eerst in zuidelijke richting (2010) en daarna over de rest van het grondgebied (2015). Met de invoering van een groene, betalende zone kwam er ook een nieuwe categorie gereglementeerde zone bij.

Het grondgebied van de gemeente Schaarbeek telt momenteel dus **drie types parkeerzones** (rode, groene en blauwe zones) **waarvan de parkeerduur gereglementeerd is**, alsook **plaatselijk gereserveerde zones** waarvoor in een aantal specifieke gevallen (bepaalde leveringszones) parkeertarieven met ontradend effect worden toegepast. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen in Schaarbeek is dus gereglementeerd, al zijn er her en der nog wel **enkele straatdelen waar vrij parkeren is toegelaten**. Dat is meer bepaald het geval:

- Aan de kant van het Josaphatpark;
- Op de middenberm van de Plaskylaan;
- In het midden van het Plaskyplein;
- In de wijk rond de Gaardenlaan;
- Op het Colignonplein, aan de kant van het gemeentehuis;
- In het binnengebied van het Rigaplein.

De zoneafbakening is bepaald door de aard van het stedelijk weefsel. Zo vinden we de **rode zones** terug ter hoogte van de belangrijkste aantrekkingspolen (dichtbevolkte gebieden met veel handelszaken en dienstverlenende bedrijven of organisaties). Deze rode zones beogen een snellere rotatie van de geparkeerde wagens en een betere toegankelijkheid tot de winkels/dienstverlenende bedrijven. De maximumparkeerduur is hier beperkt tot twee uur; parkeren is betalend, ook voor de

buurtbewoners. Met uitzondering van het Colignonplein waar - behalve op donderdag - enkel ‘s morgens moet worden betaald (dit is dus tijdens de uren dat het gemeentehuis open is voor het publiek), geldt in alle rode zones **betalend parkeren tussen 9 en 12.30 uur en tussen 13.30 en 18.00 uur** aan de tarieven die in de tabel zijn weergegeven. Het betalend parkeren na 18 uur werd opgeheven om de buurtbewoners de kans te geven om ‘s avonds in de buurt van hun woning een parkeerplaats te vinden.

Ook de groene zones zijn betalend, maar de prijzen liggen er lager en er geldt geen maximumparkeerduur. Bewoners met een parkeerkaart kunnen hier gratis parkeren. Met uitzondering van de Aarschotstraat, waar 24/24 moet worden betaald, is deze zone betalend tot 20 uur. Deze maatregel moet de buurtbewoners toelaten om gemakkelijker een parkeerplaats te vinden in dit druk bevolkt en zeer gemengd stadsgebied (woongelegenheid, handelszaken…) dat veel verkeer genereert.

De **blauwe zones** vinden we vooral terug in de residentiële wijken van de gemeente waar de parkeerdruk *niet van die aard is dat er moet worden overgeschakeld op het ontradend effect van betalend parkeren* (zie ook het GPBP dat de kenmerken van de verschillende parkeerzones beschrijft en waaraan het Parkeerplan van de gemeente Schaarbeek volledig tegemoet komt). In deze blauwe zones is de parkeerduur beperkt voor bezoekers, maar parkeren is hier niet betalend tot 20 uur voor wie zijn parkeerschijf plaatst. Door de betalende maximumparkeerduur op te trekken, wil de gemeente niet alleen de buurtbewoners meer parkeermogelijkheid bieden, maar vooral voorkomen dat bedrijfsvoertuigen een parkeerplaats komen zoeken in de woonwijken.

Na een eerste test in de Daillywijk waar betalend parkeren tot 22 uur werd ingevoerd, heeft het gemeentebestuur beslist om deze regeling niet door te voeren. De reglementering tot 20 uur blijft dus van kracht, zowel in de blauwe als in de groene zones.

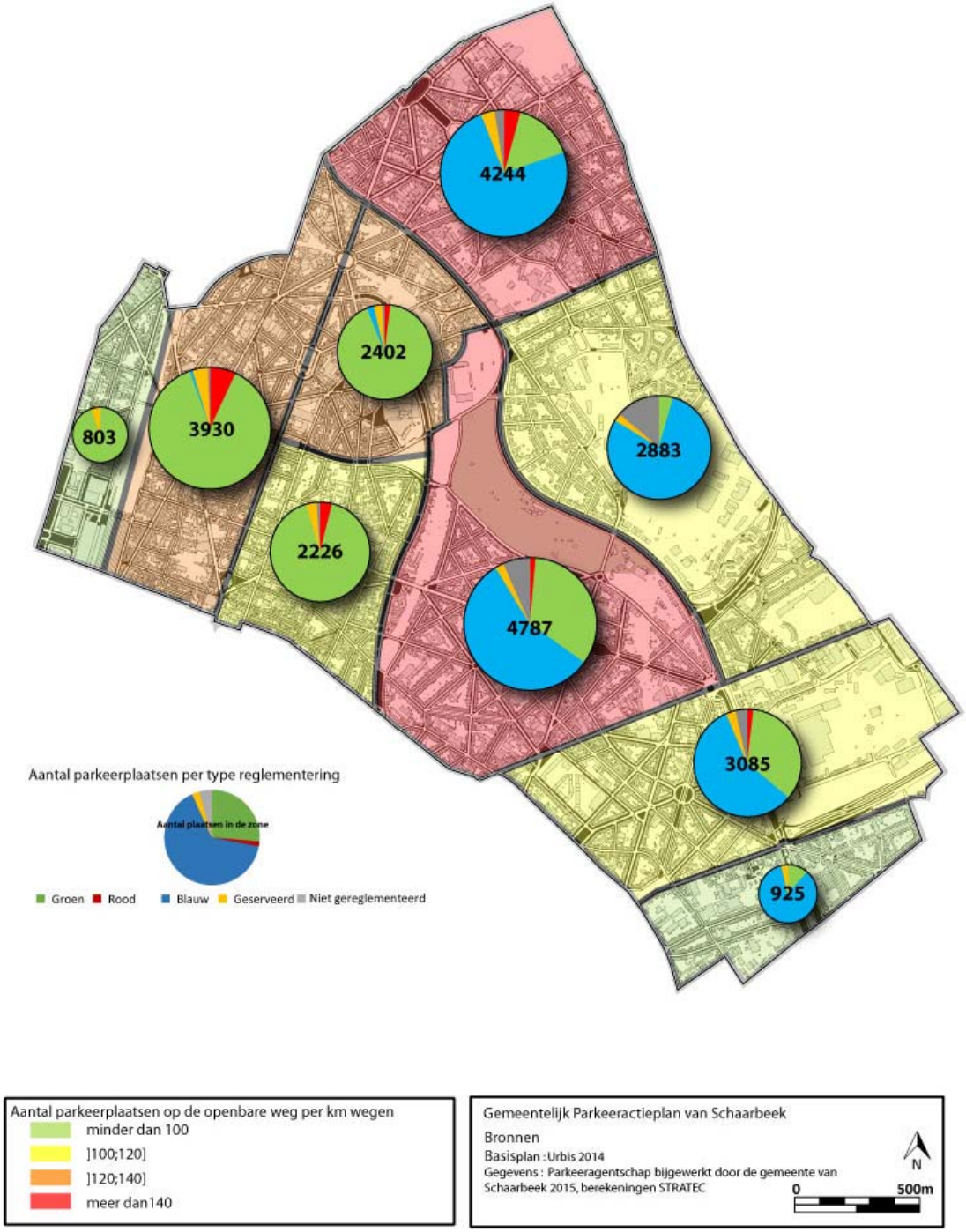
Conformiteit met het Gewestelijke Parkeerbeleidplan

De parkeertarieven die in de gemeente Schaarbeek worden toegepast zijn in overeenstemming met de tarieven die in het GPBP zijn voorgeschreven (zie Figuur 2). Dit plan voorziet trouwens nog drie andere gereglementeerde zones (oranje, grijze en evenementzones) die het Schaarbeekse gemeentebestuur niet heeft ingevoerd. De gemeente heeft deze keuze gemaakt omdat ze de parkeerplaatsen vooral ter beschikking wil stellen van de buurtbewoners en wil vermijden dat er verwarring zou optreden tussen de verschillende reglementeringen.

I.2. Balans van het parkeeraanbod op de openbare weg

I.2.1. Openbare parkeeraanbod

Figuur 3: Aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en spreiding ervan binnen het Schaarbeekse grondgebied



Het Schaarbeekse grondgebied werd ingedeeld in 9 aparte studiegebieden zodat de vaststellingen tot op wijkniveau kunnen worden verfijnd.

Schaarbeek telt bijna 132.000 inwoners (Statbel — Wettelijke bevolking per gemeente op 1 januari 2014) en is daarmee de tweede dichtstbevolkte gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat het parkeeraanbod betreft, staat ze gerangschikt op de **derde plaats met 25.285 parkeerplaatsen[1] op de openbare weg**. Deze zijn als volgt verdeeld over het totale Schaarbeekse grondgebied:

- Niet-gereglementeerde parkeerplaatsen: de gemeente Schaarbeek telt 991 niet-gereglementeerde parkeerplaatsen, gereserveerde plaatsen niet meegerekend. Deze parkeerplaatsen bevinden zich voornamelijk in de woonerven van de residentiële wijken;
- Gereglementeerde parkeerplaatsen: in Schaarbeek is **93% van de parkeerplaatsen op de openbare weg gereglementeerd**. Dit percentage is relatief hoog in vergelijking met andere gemeenten; enkel Sint-Gillis vertoont een nog hoger aandeel (95%). De gereglementeerde parkeerplaatsen zijn opgedeeld in de volgende zones:
  - Rode zone: van toepassing in gebieden met zeer veel handelszaken;
  - Groene zone: het merendeel van de gereglementeerde parkeerplaatsen bevinden zich in een groene zone. We vinden ze vooral terug in het westelijk deel van de gemeente waar ook de meeste parkeerplaatsen op de openbare weg voorkomen (wijken Noordstation, Liedts, Colignon, Voltairelaan);
  - Blauwe zone: deze zone werd ingevoerd in de wijken Linthout, Vaderland, Dailly, Weldoeners, Bloemen, Riga en Helmet;
  - Gedepenaliseerde leveringszones: in deze zones geldt een specifieke reglementering voor alle voertuigen die de plaats innemen van een leveringsvoertuig en geen levering uitvoeren; de wagens die hier parkeren betalen een forfaitaire retributie van € 100.
- Gereserveerde parkeerplaatsen (PBM, leveringen, bussen, Corps Diplomatique) : Het parkeeraanbod op de openbare weg omvat **968 gereserveerde parkeerplaatsen[1]**, wat 4% van het totale aantal parkeerplaatsen uitmaakt. Deze parkeerplaatsen zijn relatief goed verspreid over het volledige grondgebied van de gemeente.

Onderstaande tabel biedt een overzicht van het aantal parkeerplaatsen per type reglementering.

Tabel: Overzicht van het aantal parkeerplaatsen op het Schaarbeekse grondgebied

	Aantal parkeerplaatsen (PAE)	% in verhouding tot het totale aantal plaatsen
Rode zone	707	3%
Groene zone	11.825	47%
Blauwe zone	10.771	42%
Gedepenaliseerde leveringszone	23	0%
Gereserveerde zones	968	4%
Niet-gereglementeerde zone	991	4%
Totaal	**25.285**	**100%**

[1] Dit cijfer is uitgedrukt in Personenauto-equivalent (PAE); in dit geval stemt 1 PAE overeen met 5 meter.

Het parkeeraanbod varieert al naargelang de wijk. In Schaarbeek bedraagt het gemiddelde aanbod ongeveer **120 parkeerplaatsen per kilometer openbare weg**. Een aantal wijken vallen op door een groter parkeeraanbod zoals de wijken Elizabeth/Riga/Helmet of Vaderland/Dailly/Weldoeners/Park in het centrum van de gemeente, terwijl andere wijken duidelijk minder parkeermogelijkheid bieden zoals de wijken Linthout/Vergote of Noordstation (minder dan 100 parkeerplaatsen/km openbare weg). Het kleinere parkeeraanbod in deze laatste wijken is niet verwonderlijk. We vinden hier immers meer gebouwen met groter bouwvolume die vaak beschikken over parkeerplaatsen buiten de openbare weg alsook meer individuele woningen met privégarage. Vermits de toegangen tot deze garages vrij moeten blijven, neemt ook parkeeraanbod af. De zone ten westen van het Noordstation bestaat dan weer hoofdzakelijk uit kantoren en vertoont minder parkeerplaatsen per kilometer.

Onderstaande tabel biedt een overzicht van het aantal parkeerplaatsen per wijk, het aantal gezinnen per wijk alsook de bevolkingsdichtheid per wijk.

	Aanbod openbare weg	**Gezinnen**	**Bevolkings-dichtheid (inw./km²)**
Linthout/Vergote	925	2.216	10.372
Plasky/Reyers	3085	6.540	12.111
Vaderland/Dailly/Weldoeners/Park	4787	9.207	13.535
Bloemen/Fouquart/Leopold	2883	5.494	11.057
Elizabeth/Riga/Helmet	4244	8.510	18.926
Voltaire	2402	5.318	23.291
Josaphat/Wijnheuvelen	2226	6.794	27.890
Liedts	3930	9.121	24 685
Noordstation	803	1.777	15.297

(Bron: Gegevens afkomstig van de gemeente Schaarbeek)

Indien we deze gegevens van naderbij bekijken, stellen we vast dat het parkeeraanbod zich relatief homogeen verhoudt ten opzichte van de bevolkingsdichtheid in de gemeente. In alle wijken is er gemiddeld 1 parkeerplaats beschikbaar voor 2 gezinnen. Enkel de wijk Josaphat/Wijnheuvelen vertoont een hoger cijfer dan het gemiddelde, met 1 parkeerplaats voor 3 gezinnen.

Conformiteit met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

Sinds de invoering van het GPBP (01/01/2014), moeten de gemeenten zich houden aan de richtlijnen van het IRIS 2-plan met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg. Op die manier wil het Gewest meer ruimte vrijmaken voor andere vervoersmodi en meer parkeerplaatsen buiten de openbare weg creëren. Hierdoor kunnen de gemeenten het aantal niet-gereglementeerde parkeerplaatsen op de openbare weg niet meer verhogen, tenzij er nieuwe wegen worden aangelegd. Het GPBP stelt zich meer bepaald tot doel om tegen 2018 het **aantal niet-gereglementeerde parkeerplaatsen op gewestelijk niveau met 16% te doen afnemen** (cijfer in vergelijking met de referentietoestand 2004-2005).

De gemeente Schaarbeek levert een zeer actieve bijdrage tot deze regionale doelstelling en heeft het **aantal niet-gereglementeerde parkeerplaatsen reeds met 90% doen afnemen**. Van de **8.743 niet-gereglementeerde parkeerplaatsen uit 2004 blijven er in 2015 nog slechts 991 over.** De gemeente stelt ook alles in het werk om meer parkeermogelijkheid te creëren voor de buurtbewoners.

I.2.2. Gereserveerde parkeerplaatsen

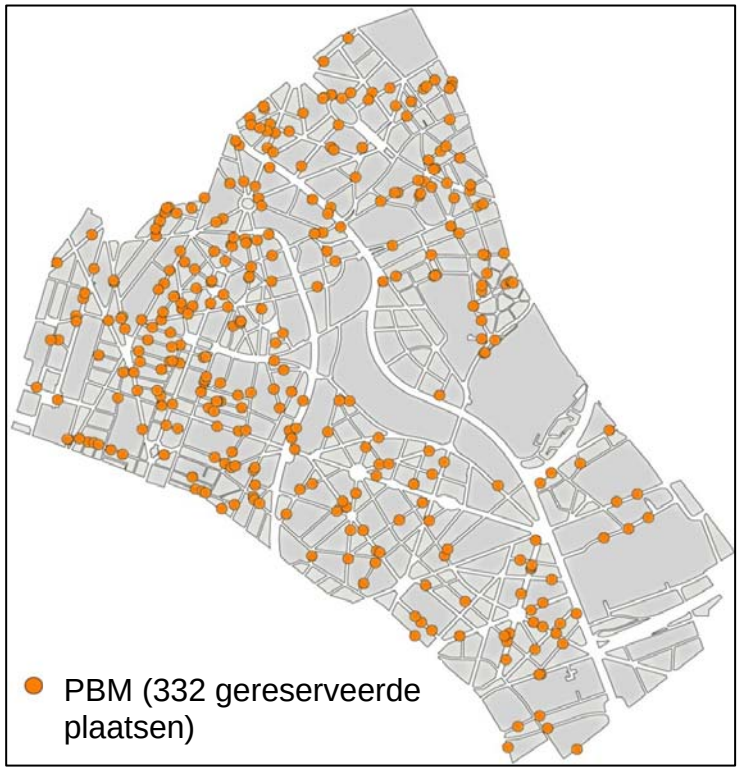
Schaarbeek telt in **totaal 25.285 parkeerplaatsen op de openbare weg**; **968 daarvan zijn gereserveerde[2] plaatsen**. In dit laatste aantal zijn de parkeerplaatsen bestemd voor de marktzones niet inbegrepen; deze komen verder in de tekst aan bod. Het aantal gereserveerde plaatsen maakt iets meer dan 4% uit van het totale aantal parkeerplaatsen, wat een relatief laag aandeel is in vergelijking met het gemiddelde aantal gereserveerde plaatsen in de andere gemeenten van het Gewest (het regionaal gemiddelde bedraagt 5,1%). In het lijstje van de gemeenten met de laagste verhouding *gereserveerde parkeerplaatsen/totaal aantal parkeerplaatsen*, bekleedt Schaarbeek de vijfde plaats.

De kaarten in dit hoofdstuk geven het aantal gereserveerde parkeerplaatsen weer.

[2] Dit aantal is aangegeven in Personenauto-Equivalent (PAE), namelijk een parkeerplaats van 5 m. De parkeerplaatsen die bestemd zijn voor vrachtwagens zijn bijvoorbeeld langer (ongeveer 10 tot 15 m) en tellen dus voor 2 tot 3 plaatsen PAE.

I.2.2.a. Parkeerplaatsen gereserveerd voor Personen met Beperkte Mobiliteit

Figuur 4: Ligging van de 332 parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor PBM (Bron: Parkeeragentschap van het BHG, aanpassingen aangebracht door de gemeente Schaarbeek)



Van alle gereserveerde parkeerplaatsen in de gemeente, nemen de plaatsen voor PBM de tweede[3] plaats in. Hun aantal stemt overeen met **34% van het totale aantal gereserveerde parkeerplaatsen**.

We kunnen twee types PBM-plaatsen onderscheiden:

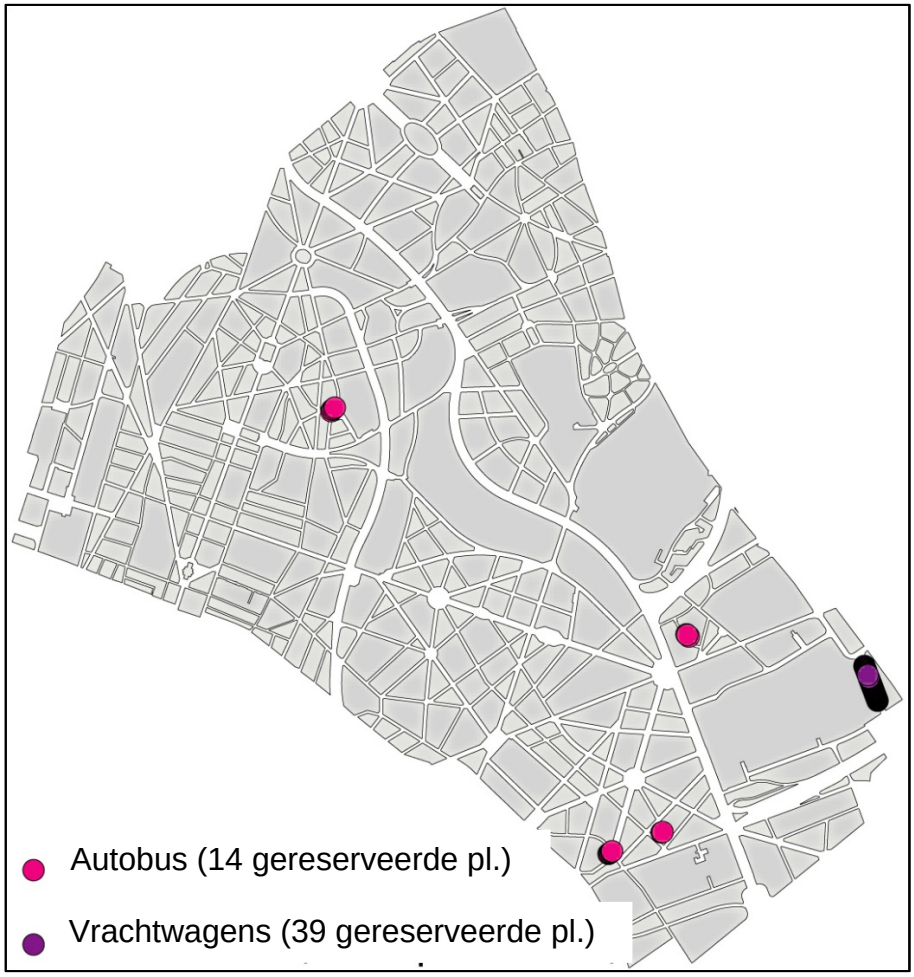
- de plaatsen aanvraagd door Schaarbekenaren met een handicap: voor de toekenning van deze plaatsen voert de politie een onderzoek uit om na te gaan of er effectief behoefte is aan een dergelijke parkeerplaats;
- plaatsen die worden aangelegd in de nabijheid van collectieve voorzieningen met specifieke toegang voor PBM (zoals gemeentehuizen). De gemeentediensten plaatsen in dat geval een bord en brengen een specifieke blauwe markering aan met het PBM-logo in het midden van het parkeervak.

[3] Op nummer een staan de parkeerplaatsen gereserveerd voor leveringen.

We merken hierbij op dat **enkel de vertikale signalisering deze parkeerplaatsen regelgevende kracht geeft**. Zonder signalisatiepaal, geldt de parkeerplaats niet als zijnde gereserveerd en kan ze dus door iedereen worden gebruikt.

I.2.2.b. Parkeerplaatsen gereserveerd voor voertuigen van meer dan 3,5 ton

Figuur 5: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor voertuigen van meer dan 3,5 ton (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)

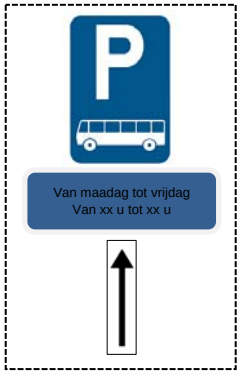


Hier moet onderscheid worden gemaakt tussen bussen/autocars en vrachtwagens voor goederentransport van meer dan 3,5 ton. In het totaal biedt Schaarbeek 53 parkeerplaatsen (gemeten in PAE) voor zware voertuigen. Deze zijn als volgt verdeeld:

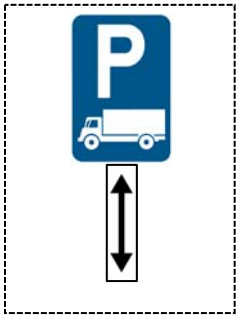
- **14 parkeerplaatsen** voor bussen/autocars die vooral in de buurt van scholen werden ingericht;
- **31 parkeerplaatsen** voor vrachtwagens die zich voornamelijk ter hoogte van de Jacques Georginstraat bevinden.

Deze plaatsen worden als volgt aangeduid.

- Bussen/autocars

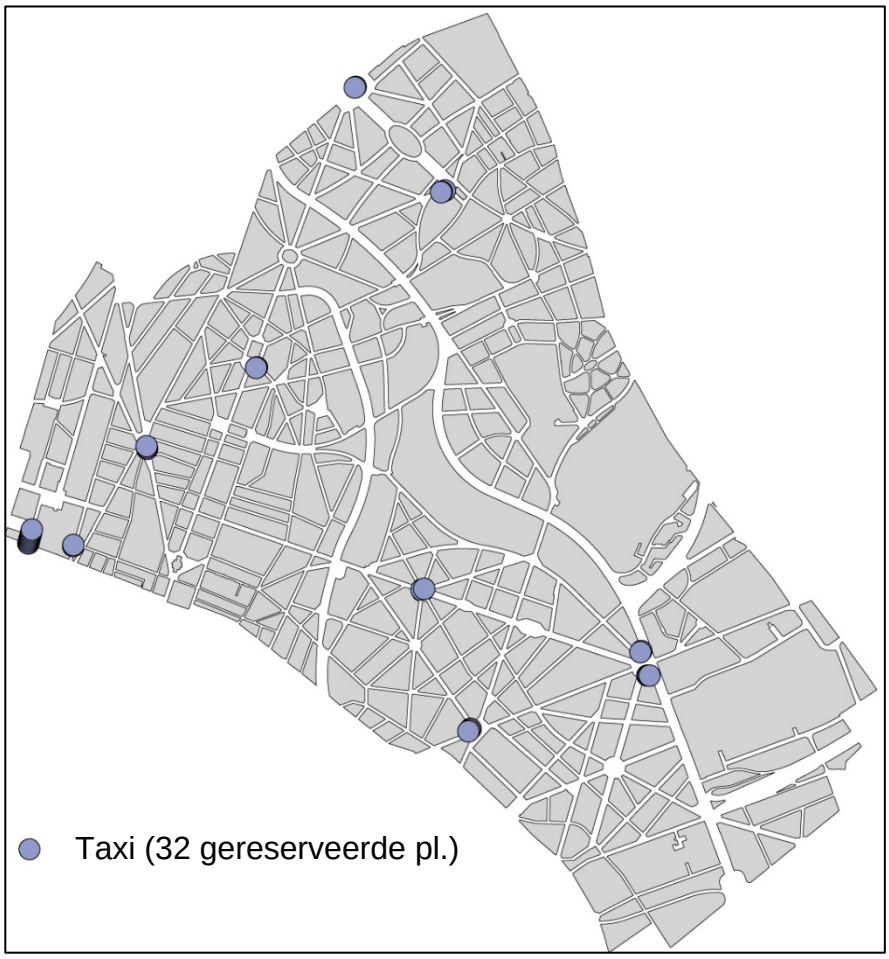


- Vrachtwagens +3,5 ton



I.2.2.c. Parkeerplaatsen gereserveerd voor taxi's

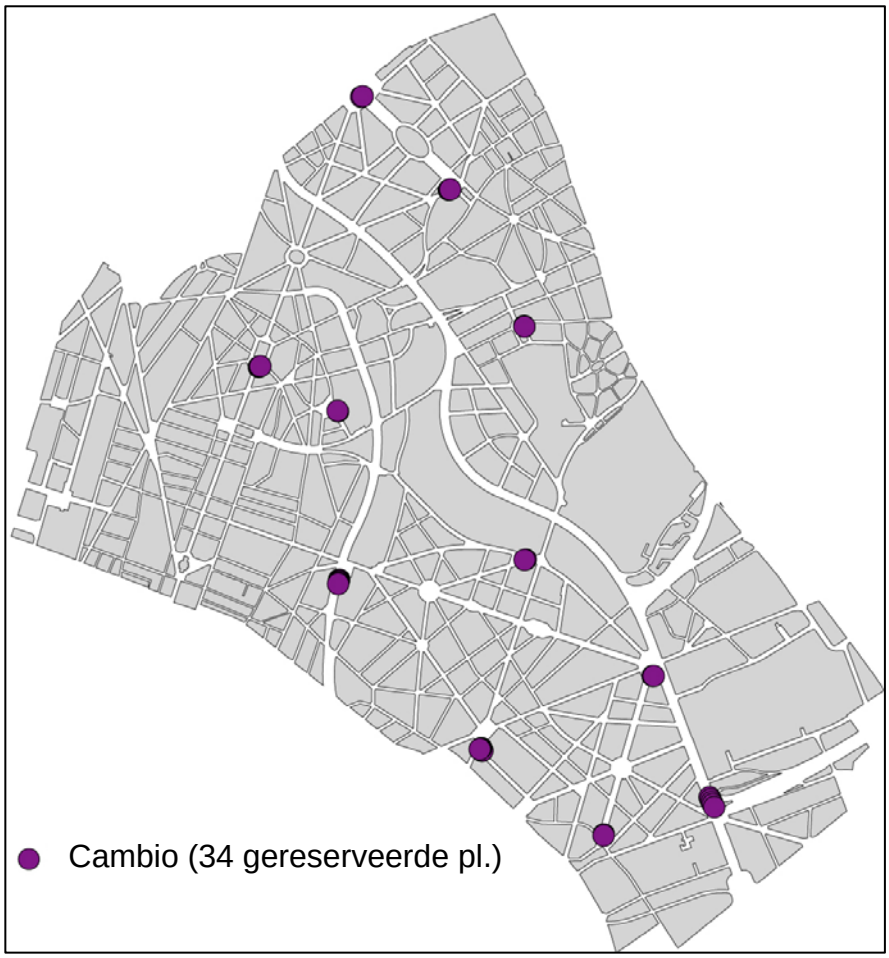
Figuur 6: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor taxi's (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)



De belangrijkste aantrekkingspolen van de gemeente (handelscentra, kantoorgebieden, dienstverlenende instellingen) beschikken over taxistandplaatsen die permanent worden bediend. Deze standplaatsen beschikken in totaal over 32 gereserveerde parkeerplaatsen.

I.2.2.d. Parkeerplaatsen gereserveerd voor autodelen

Figuur 7: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor autodelen (*Cambio*) (Bron: http://www.cambio.be/)

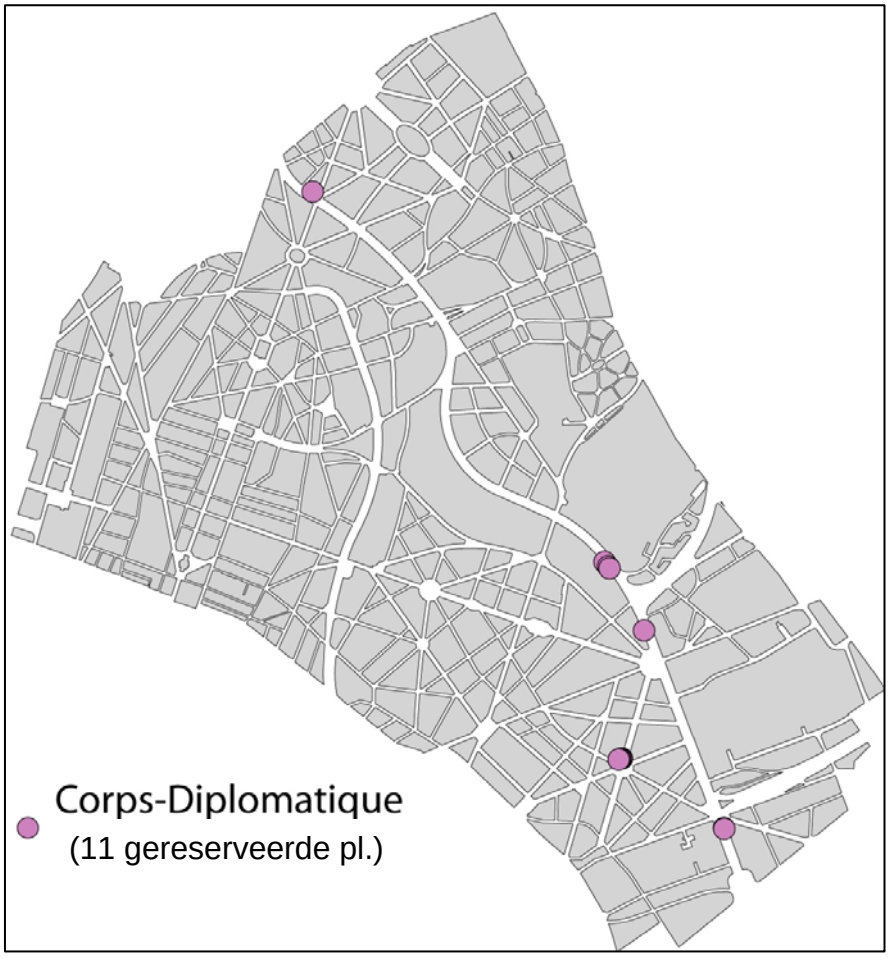


Momenteel is enkel “Cambio” in Schaarbeek actief. De gemeente heeft momenteel 11 Cambio-standplaatsen die evenredig verspreid zijn over het volledige grondgebied en in het totaal **34 parkeerplaatsen** ter beschikking hebben.

Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijk Regering van 21 maart 2013 bepaalt *de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen* die tegen 2020 van kracht moeten zijn.

I.2.2.e. Parkeerplaatsen voorbehouden voor voertuigen van het 'corps diplomatique'

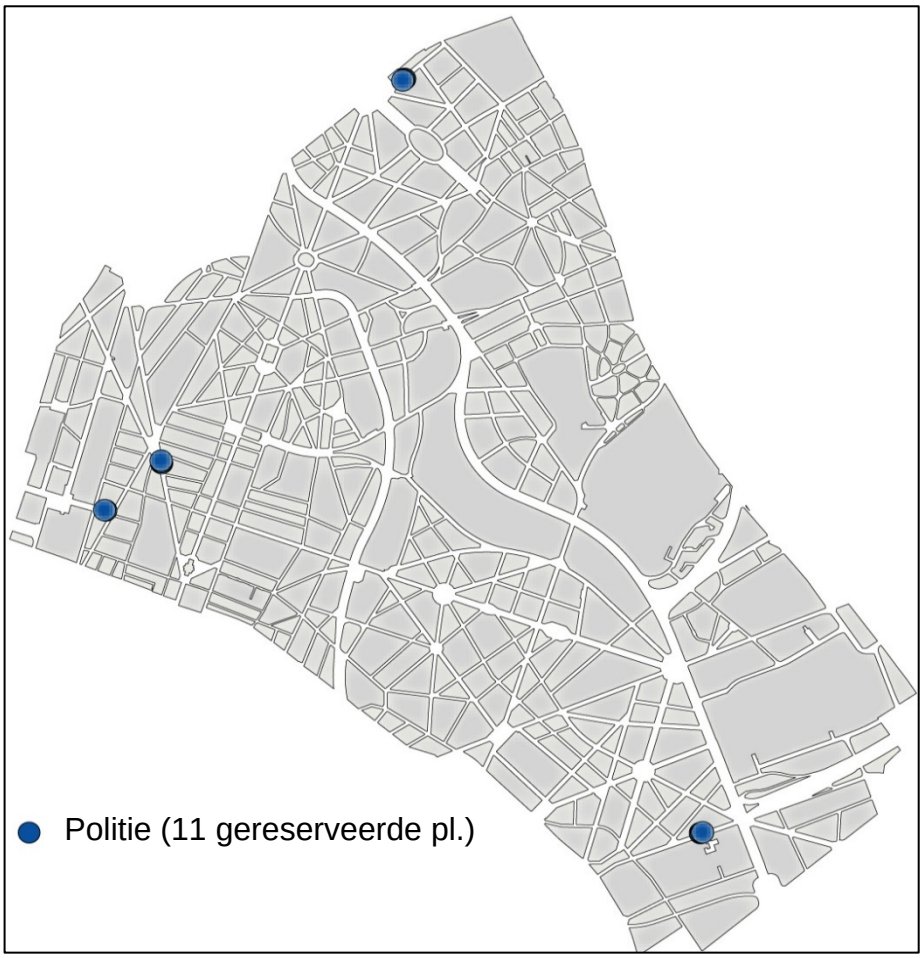
Figuur 8: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor voertuigen van het 'corps diplomatique' (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)



Bepaalde ambassades die in Schaarbeek gevestigd zijn, meer bepaald de ambassades gelegen aan de verkeersas Wahis-Reyers, beschikken over parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor voertuigen met CD-kenteken. Er zijn in totaal **11 dergelijke parkeerplaatsen** (gemeten in PAE) beschikbaar op het Schaarbeekse grondgebied.

I.2.2.f. Parkeerplaatsen gereserveerd voor politievoertuigen

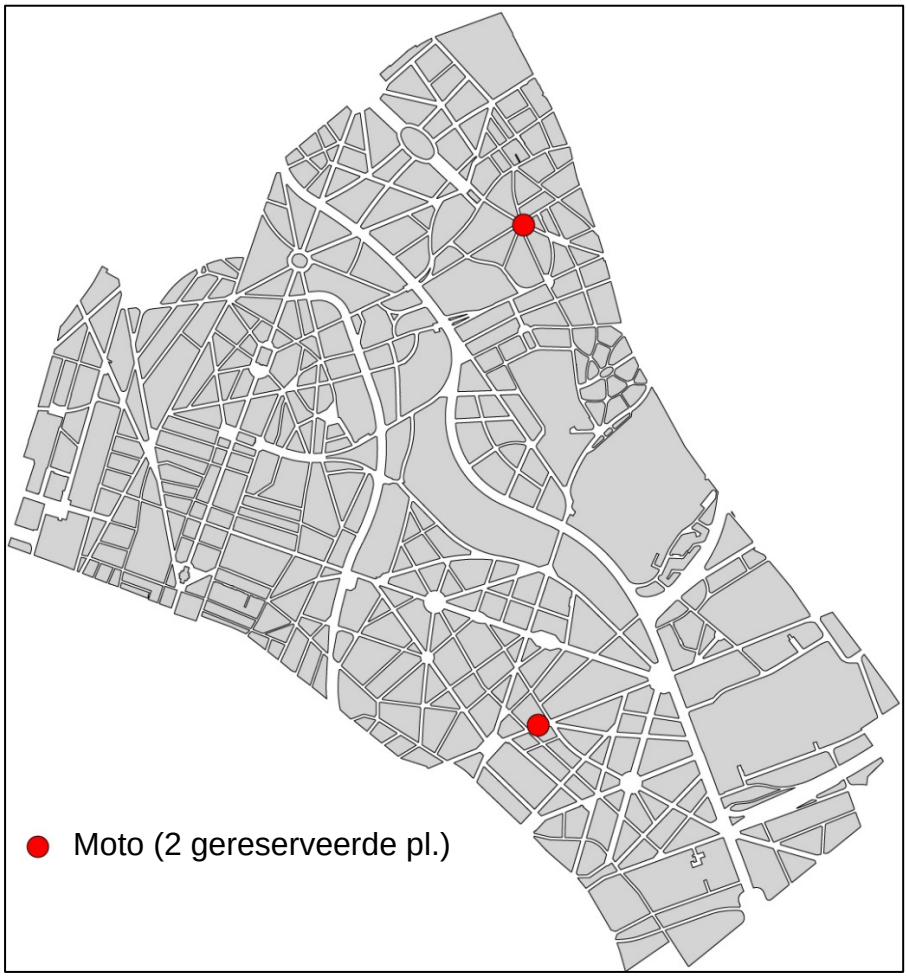
Figuur 9: Ligging van parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor politievoertuigen (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)



Schaarbeek telt twee commissariaten met gereserveerde parkeerplaatsen voor het gebouw. Daarnaast zijn er nog twee andere parkeersectoren voor politievoertuigen, meer bepaald in de Kwatrechtstraat en voor het “Koban Brabant”-gebouw nabij het Liedtsplein.

I.2.2.g. Parkeerplaatsen gereserveerd voor motorfietsen

Figuur 10: Ligging van parkeerplaatsen (gemeten in PAE) gereserveerd voor motorfietsen (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)

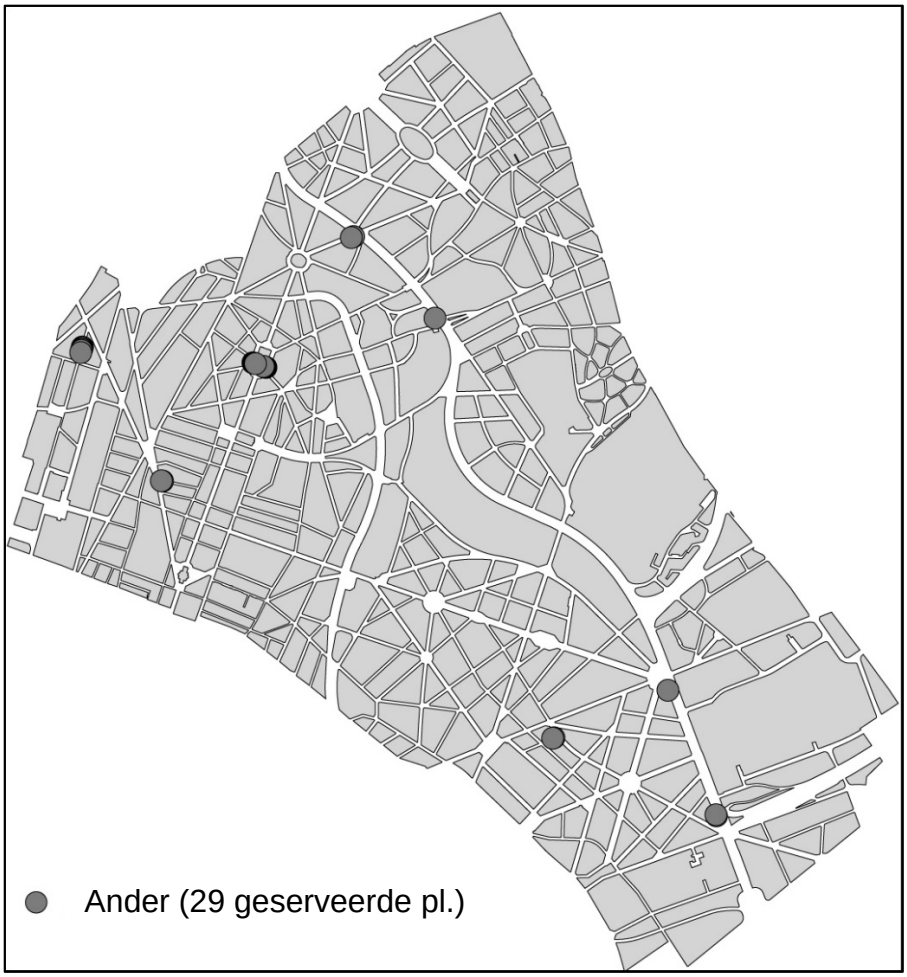


Alhoewel motorfietsen mogen worden gestald op het voetpad of op een verhoogde berm (*op voorwaarde dat ze geen hindernis noch gevaar vormen voor de overige weggebruikers)* beschikt de gemeente toch over twee parkeerplaatsen op de openbare weg die speciaal voor motorfietsen gereserveerd zijn.

Figuur 11: Parkeerplaats gereserveerd voor gemotoriseerde tweewielers

I.2.2.h. Overige gereserveerde parkeerplaatsen

Figuur 12: Ligging van de overige gereserveerde parkeerplaatsen (Bron: Parkeeragentschap van het BHG)

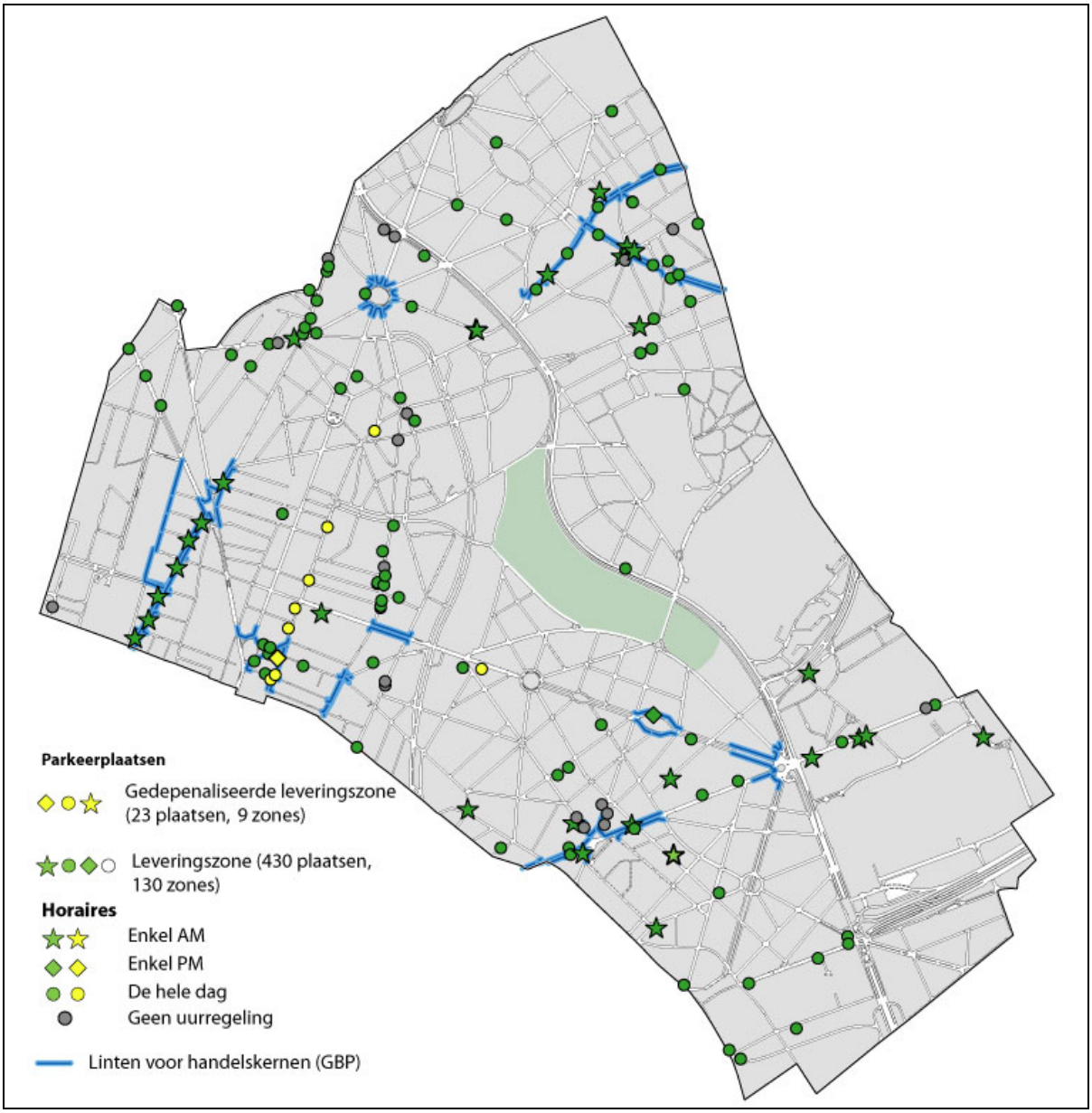


De gemeente telt **29 parkeerplaatsen** die voor andere voertuigen gereserveerd zijn (voertuigen van de MIVB, van het Gemeentecollege…).

Figuur 13: Parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor interventiewagens van de MIVB

I.2.2.i. Parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor leveringsvoertuigen

Figuur 14: Ligging van parkeerplaatsen (gemeten in PAE) die gereserveerd zijn voor leveringsvoertuigen (Bron: Stratec, registratie juni 2015)



Van alle gereserveerde parkeerplaatsen in de gemeente, maakt dit type parkeerplaats de hoofdmoot uit. Schaarbeek telt immers **453 parkeerplaatsen (gemeten in PAE) voor leveringsvoertuigen**, wat neerkomt op 47% van alle gereserveerde parkeerplaatsen in de gemeente.

Deze parkeerruimtes worden voornamelijk voorzien in winkelstraten zoals de Brabantstraat of de Helmetse Steenweg, maar worden ook ingericht voor bepaalde handelszaken/bedrijven die zich in woongebieden bevinden.

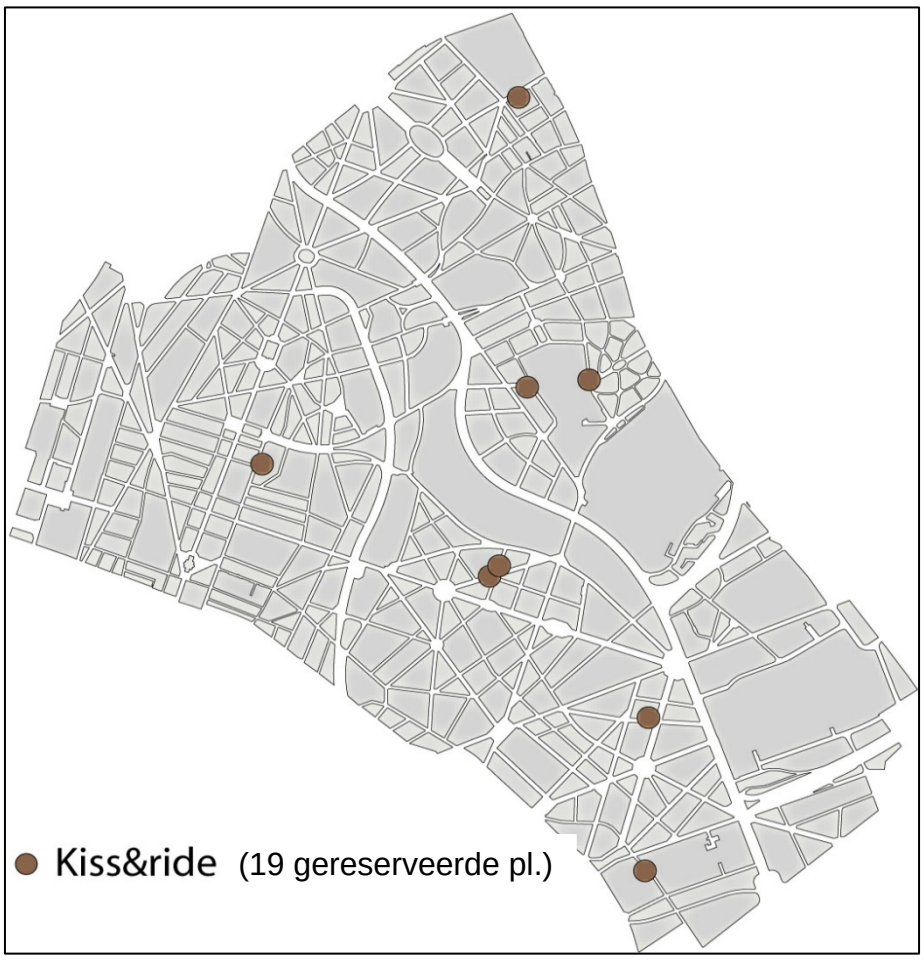
Op het totale aantal van 453 plaatsen, telt Schaarbeek **23 gedepenaliseerde leveringsplaatsen (gemeten in PAE)**, waar alle weggebruikers mogen parkeren tijdens bepaalde uren van de dag mits betaling van een retributie van € 100.

Dergelijke parkeerplaatsen komen voor aan de zuidkant van de Haachtsesteenweg, meer bepaald op het stuk tussen Sint-Joost en het Poggeplein.

De leveringszones zijn gereserveerd tijdens welbepaalde uren van de dag. Binnen de gemeente Schaarbeek worden 31 verschillende tijdvakken gehanteerd. De meest voorkomende tijdvakken lopen van 8 uur tot 17 uur (19% van alle parkeerzones) en van 7 uur tot 17 uur (9% van alle parkeerzones). De leveringszones die enkel gereserveerd zijn tijdens de voormiddag vertegenwoordigen 20% van alle leveringszones in de gemeente; er zijn slechts twee zones die enkel gereserveerd zijn tijdens de middag (1% van alle zones). De buurtbewoners kunnen van deze parkeerplaatsen gebruik maken buiten de uren dat ze voor leveringen gereserveerd zijn.

I.2.2.j. Parkeerplaatsen gereserveerd voor “kiss & ride”-zones

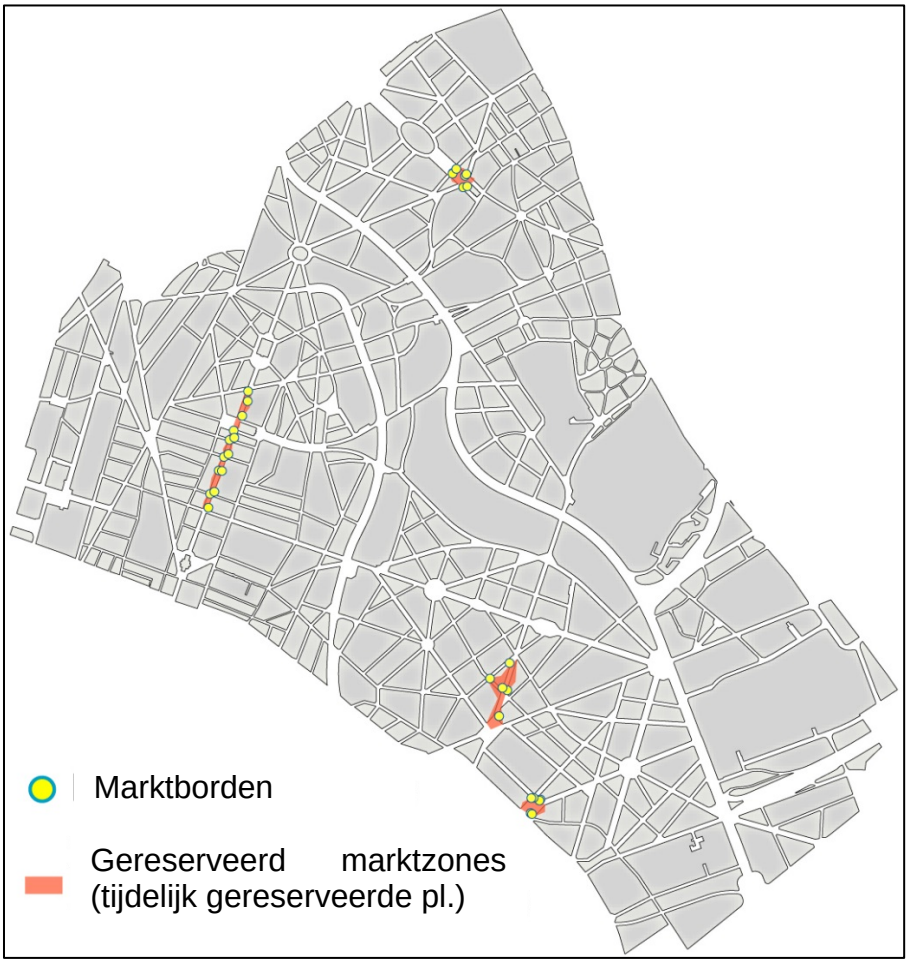
Figuur 15: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) die gereserveerd zijn voor “kiss & ride”-zones (Bron: Stratec, registratie juni 2015)



Deze parkeerplaatsen bevinden zich voor scholen en kinderdagverblijven en zijn enkel gereserveerd tijdens weekdagen en tussen welbepaalde uren van de dag, bijvoorbeeld tussen 8 en 9 uur ‘s ochtend en 15.30 en 16.30 uur ‘s middags. Schaarbeek telt in totaal 19 dergelijke parkeerplaatsen.

I.2.2.k. Marktzones

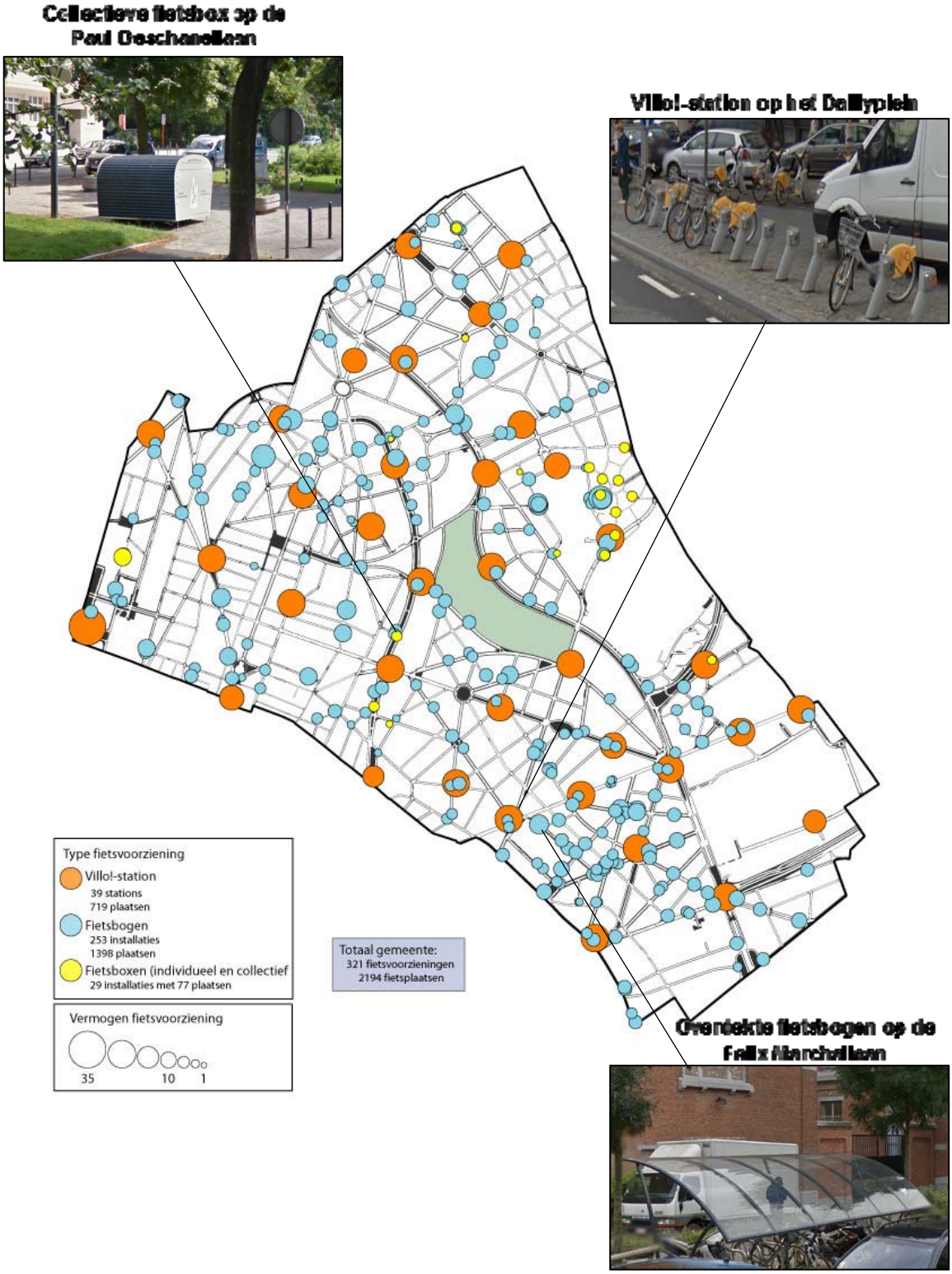
Figuur 16: Ligging van de parkeerplaatsen (gemeten in PAE) die gereserveerd zijn als marktzones (Bron: Stratec, registratie juni 2015)



Op deze parkeerplaatsen is parkeren verboden op de dagen en de uren dat de markt wordt opgezet, plaatsvindt en wordt afgebroken. In Schaarbeek worden **5 wekelijkse markten georganiseerd**. Vier ervan nemen voor de tijdspanne waarbinnen de markt plaatsvindt (maximum een halve dag) parkeerplaatsen in die bestemd zijn voor buurtbewoners. De vijfde markt vindt plaats op het Helmetplein en wordt opgezet op plaatsen waar niet mag worden geparkeerd. Deze markt neemt dus geen parkeerplaatsen in beslag, wat meteen ook verklaart waarom ze niet op de kaart wordt weergegeven.

I.2.3. Parkeerplaatsen voor fietsen

Figuur 17: Ligging van de fietsvoorzieningen



De parkeerplaatsen voor fietsen moeten worden losgekoppeld van de overige gereserveerde parkeerplaatsen omdat ze over het algemeen geen plaats innemen op de openbare weg en dus geen potentiële parkeerplaatsen inpalmen van de buurtbewoners.

De fiets neemt trouwens een steeds belangrijkere plaats in in het Brusselse vervoersysteem. Fietsvoorzieningen zijn dan ook een noodzaak geworden. Er kunnen 3 soorten fietsparkings worden onderscheiden, die elk tegemoetkomen aan een specifieke behoefte, wat wijst op de verschillende manieren waarop de fiets wordt gebruikt:

- Fietsstallingen voor 'kortparkeren': <u>de fietsbogen</u>
    - Om bezoekers van winkels, voorzieningen en scholen de mogelijkheid te bieden om hun fiets te stallen, heeft de gemeente fietsbogen geïnstalleerd die in de grond zijn verankerd. De meeste bogen bieden plaats voor 2 fietsen. Schaarbeek telt **699** dergelijke **fietsbogen**, verspreid over 253 installaties. Er kunnen dus binnen het Schaarbeekse grondgebied ongeveer **1.400 fietsen** worden gestald.

- 'Middellangparkeren': op speciale aanvraag werd er ter hoogte van het Balsaminetheater (vlakbij Dailly, zie Figuur 17) een grotere groep fietsbogen geïnstalleerd, **beschermd door een overkapping**.

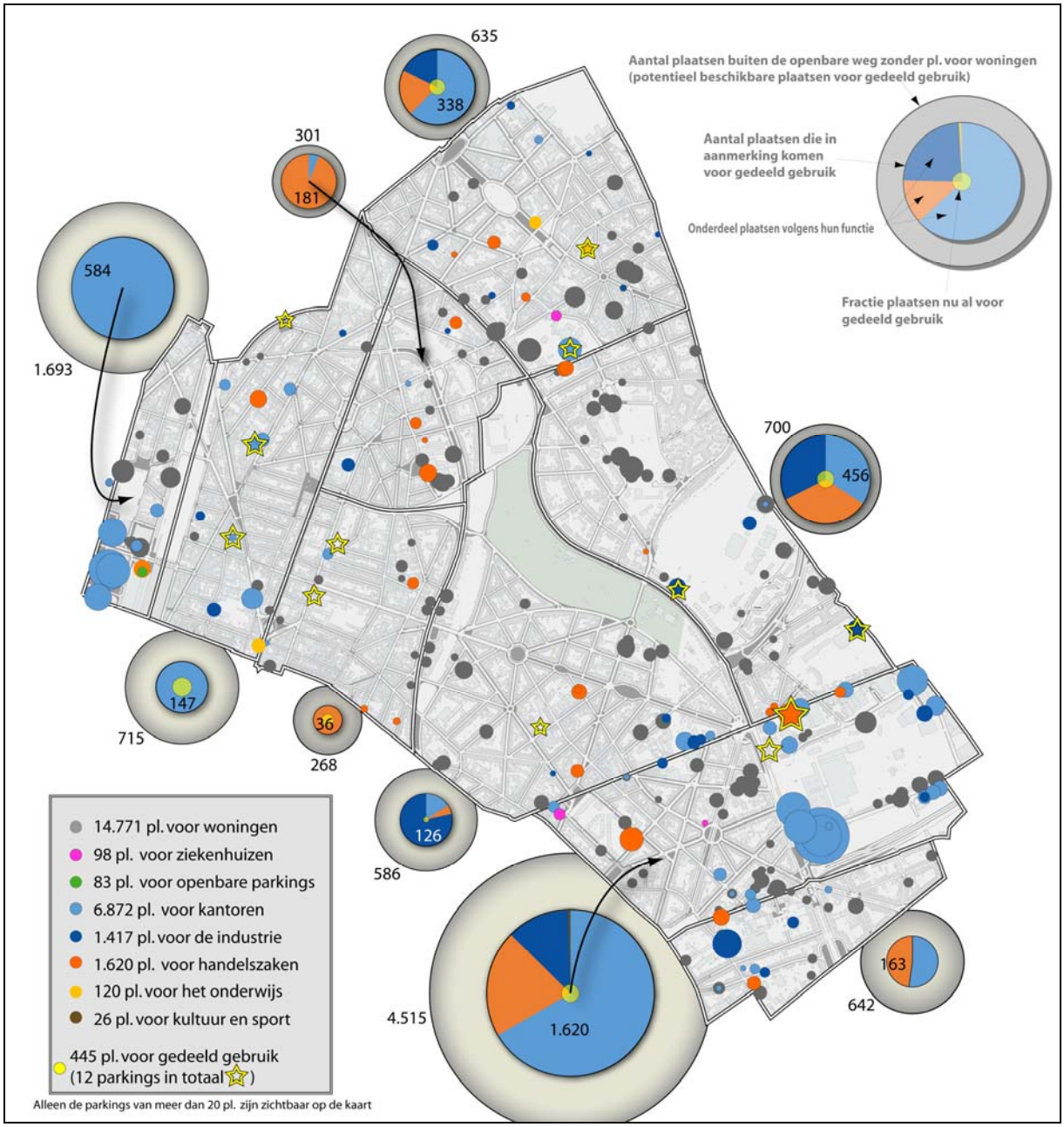
- 'Langparkeren': <u>de boxen</u>
    - Deze fietsboxen kwamen er op vraag van buurtbewoners die een een beveiligde fietsenstalling zochten, beschut tegen alle weersomstandigheden. Momenteel telt Schaarbeek **17 individuele en 12 collectieve "fietsboxen"** waarin maximaal 5 fietsen kunnen worden gestald.

- Parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen: <u>de *"Villo!"-stations*</u>
    - De gemeente telt **39 Villo!-stations**, die in **totaal 719 fietsen** bieden. Deze stations staan opgesteld binnen de openbare ruimte, bijvoorbeeld op voetpaden die voldoende breed zijn, op parkeerplaatsen of op bepaalde delen van de openbare weg. Deze opstellingen beantwoorden aan de doelstellingen van het IRIS II-plan[4], die binnen deze context door het GPBP zijn overgenomen, en betrekking hebben op het gebruik van de openbare ruimte door een grotere verscheidenheid aan vervoersmodi.

[4] Meer bepaald de doelstelling betreffende de valorisatie van de duurzame vervoersmodi

I.3. Balans van het parkeeraanbod buiten de openbare weg[5]

Figuur 18: Kaart met het parkeeraanbod buiten de openbare weg, met nadruk op parkeerplaatsen die in aanmerking komen voor "gedeeld gebruik"[6] als parkeermogelijkhed voor de buurtbewoners



[5] De cijfers die in dit hoofdstuk worden vermeld, moeten met de nodige omzichtigheid worden gehanteerd vermits de databanken die werden geraadpleegd voor het aanleveren van de gegevens, niet betrouwbaar zijn.

[6] Parkeerplaatsen voor gedeeld gebruik: parkeerzonezone die tijdens een bepaalde tijdspanne (overdag bijvoorbeeld), integraal of over een deel van de oppervlakte gereserveerd is voor een bepaalde functie en buiten die tijdspanne ('s avonds bijvoorbeeld) integraal of over een deel van de oppervlakte kan worden gebruikt voor (een) andere functie(s).

I.3.1.a. Het parkeeraanbod buiten de openbare weg

Schaarbeek telt ongeveer 25.007 parkeerplaatsen buiten de openbare weg. De gemeente biedt dus meer parkeermogelijkheid buiten dan op de openbare weg.

Deze parkeerplaatsen worden voornamelijk gebruikt door de **vijf hieronder vermelde functies**, maar nemen ook de vorm aan van **openbare parkings of parkings voor gedeeld gebruik**.

- Woningen: bijna de helft van alle parkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn verbonden aan woningen en zijn bestemd voor de voertuigen van de bewoners. In totaal gaat het om 14.771 parkeerplaatsen (59% van het totaal), waarvan de capaciteit sterk varieert;
- Kantoren: met een aandeel van 27,5% (6.872 plaatsen) op het totale aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg, komen de kantoorparkeerplaatsen op de tweede plaats. Ze bevinden zich voornamelijk in twee sectoren: in de wijk rond het Noordstation en op de site van de VRT/RTBF. Beide sites bieden respectievelijk parkeergelegenheid voor 500 en 1.500 voertuigen, en beschikken daarmee over de parkeerterreinen met de grootste capaciteit;
- Industrie: de plaatsen bestemd voor de voertuigen van de werknemers actief in de industrie, vertegenwoordigen 6% (1.417 plaatsen) van het totale aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Deze parkeerterreinen vinden we vooral terug op een aantal specifieke locaties, zoals de site van Vivaqua, de Jacques Georginlaan, de Roodebeeklaan…;
- Handelszaken: de gemeente telt 1.620 plaatsen bestemd voor handelszaken (6,5%). In tegenstelling tot de voornoemde parkeerterreinen, zijn deze parkeerplaatsen veeleer bovengronds en bieden ze zelden meer dan 100 parkeerplaatsen (met uitzondering van de Delhaize-winkel Chazal en het handelscomplex in de Genèvestraat);
- Voorzieningen: Schaarbeek telt veel voorzieningen, maar die bieden in verhouding tot hun aantal weinig parkeerplaatsen buiten de openbare weg. De gemeente heeft de parkeerplaatsen van een aantal van deze gebouwen (waaronder een kinderdagverblijf en een school) alsook de parkeerplaatsen van het OCMW reeds ter beschikking gesteld voor ‘gedeeld gebruik’. Deze plaatsen representeren 1% van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg (244 plaatsen).

De diagnose toont aan dat de verdeling van deze parkeerplaatsen binnen de gemeente niet homogeen is.

Ongeveer een derde van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg (7.737 plaatsen om precies te zijn) bevindt zich immers in de *Reyers* wijk. Deze wijk telt een groot aantal parkeerterreinen of -garages die toebehoren aan gebouwen met woonfunctie (3.167 plaatsen), maar ook het strekst potentieel parkeerplaatsen die ter beschikking zouden kunnen gesteld worden voor **gedeeld gebruik (1.620 plaatsen)**

voor de bewoners. Buurtbewoners zouden hier dus kunnen parkeren buiten de werkings- en openingsuren van de bedrijven of handelszaken.

De **resterende twee derdes parkeersplaatsen buiten de openbare weg zijn verspreid over de acht overige wijken** van de gemeente. Belhave voor de wijk *Noordstation*, zijn deze parkeerplaatsen echter voornamelijk verbonden aan woningen waardoor ze niet in aanmerking komen voor gedeeld gebruik omdat ze door hun 'residentiële' functie reeds bestemd zijn voor de bewoners. Binnen deze acht wijken, komen 2.031 plaatsen in aanmerking voor gedeeld gebruik, met een meerderheid kantoorparkeerterreinen. Onder deze 2.031 plaatsen, zijn er **595 plaatsen** in de wijk *Noordstation* gelegen. De *Josaphat* wijk telt minder dan 1.000 plaatsen buiten de openbare weg.

De parkeerplaatsen buiten de openbare weg die voor gedeeld gebruik in aanmerking komen, zijn de plaatsen gereserveerd voor kantoren, voorzieningen en industriële activiteiten en zijn dus in principe 's avonds vrij. Dankzij het systeem van gedeeld gebruik zou een deel van deze parkeerplaatsen 's avonds ter beschikking kunnen worden gesteld van de buurtbewoners. Er werden op het terrein 3.650 dergelijke parkeerplaatsen geïdentificeerd. De gemeente Schaarbeek maakt reeds gebruik van dit potentiële aanbod buiten de openbare weg en stelt nu reeds 445 dergelijke parkeerplaatsen ter beschikking.

Onderstaande tabel toont per wijk de verhoudingen tussen enerzijds het aantal beschikbare plaatsen en het aantal potentieel beschikbare plaatsen voor gedeeld gebruik, en anderzijds het aantal *bewonerskaarten*. Hieruit blijkt dat indien alle beschikbare kantoor-, winkel- en industrieparkings zouden worden ter beschikking gesteld voor gedeeld gebruik, enkel in de wijk Josaphat-Wijnheuvelen de vraag het aanbod overstijgt.

	Aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg		Aantal parkeerplaatsen op de openbare weg	Aantal *bewoners-kaarten*[7]	Verhouding tussen het aantal *bewoners-kaarten* en het potentieel aabod
	Woningen	Deelbaar (gemeentelijke DB)			
Linthout/Vergote	1.263	163	925	1.306	56 %
Plasky/Reyers	3.167	1.620	3.085	3.719	47 %
Vaderland/Dailly/Weldoeners/Park	2.017	126	4.787	5.170	75 %
Bloemen/Fouquart/Leopold	2.743	456	2.883	3.611	59 %
Elizabeth/Riga/Helmet	2.357	338	4.244	4.946	71 %
Voltaire	991	181	2.402	2.843	80 %
Josaphat/Wijnheuvelen	689	36	2.226	3.199	108 %
Liedts	742	147	3.930	4.041	84 %
Noordstation	802	584	803	864	39 %
Total	**14.771**	**3.651**	**25.285**	**29.699**	**68 %**

[7] zie Hoofdstuk I.5

Tabel 1: Correlatie tussen het potentiële aanbod voor de buurtbewoners (op en buiten de openbare weg) en het aantal bewonerskaarten per wijk

Conformiteit met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

Het GPBP verplicht de wegbeheerders, waartoe ook de gemeenten behoren, om melding te maken van alle parkeerplaatsen op de openbare weg die worden afgeschaft. Op die manier kan het Gewest berekenen hoeveel parkeerplaatsen buiten de openbare weg er moeten worden gecreëerd ter compensatie van de verloren gegane plaatsen op de openbare weg. Het GPAP wil alle mogelijke opties hiertoe identificeren en geeft hierbij de voorkeur aan de aanleg van **parkeerplaatsen buiten de openbare weg**. Het **gedeeld gebruik van bepaalde parkeerterreinen** is een realistisch en zeer goedkoop alternatief voor de creatie van nieuwe parkeerruimte buiten de openbare weg.

I.3.1.b. De berijdbare inritten

Het betreft hier de parkeerplaatsen die zich bevinden voor de berijdbare inritten van woningen en waar de bewoner zijn wagen eventueel kan parkeren.

Er werden 2.692 dergelijke parkeerplaatsen geïdentificieerd. Al naargelang de opdracht die de tellers meekregen, kunnen deze plaatsen als volgt worden ingedeeld:

VERMOEDELIJK PARKEERAANBOD VOOR BERIJDBARE INRITTEN			
Duidelijk individueel	**Met nummer-plaat**	**Onduidelijk**	**Totaal**
1445	930	317	2692

Tabel 2: Vermoedelijk parkeeraanbod voor berijdbare inritten (Parkeeragentschap van het BHG)

We merken hierbij op dat de buurtbewoners die de mogelijkheid hebben om hun voertuig voor hun berijdbare inrit te parkeren, niet altijd van die mogelijkheid gebruik maken. Ofwel hebben ze er geen behoeft aan (ze hebben geen auto; ze vinden voldoende plaats op een private of openbare parking…), ofwel geven ze er de voorkeur aan om hun voertuig elders te plaatsen (ze vinden dit veiliger; ze willen de toegang tot de garage of inspringstrook vrij houden…). Dit parkeeraanbod heeft dan ook een tweeslachtig statuut voor wat betreft de kwantitatieve evaluatie van de parkeermogelijkheden.

I.4. De parkeervraag

Figuur 19: Evolutie van de parkeervraag op basis van de analyse van het congestiepercentage

Er zijn drie factoren die de **toenemende parkeervraag** op het Schaarbeekse grondgebied verklaren:

- De gemeente kent een sterke demografische groei (in het lijstje van de negentien gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt Schaarbeek de zevende plaats in voor wat betreft bevolkingsaangroei). Sinds het begin van het nieuwe millenium neemt de Schaarbeekse bevolking toe met ongeveer 1,3% per jaar; tussen 2000 en vandaag, is het aantal inwoners gestegen van ongeveer **105.700 tot 131.500**;
- Terzelfertijd worden de gezinnen steeds kleiner[8] en dat geldt zowel op regionaal als op nationaal vlak. Een situatie waarin kleinere gezinnen en bevolkingstoename hand in hand gaan, leidt systematisch tot een toename van het aantal gezinnen waardoor ook de behoefte aan woongelegenheid groter wordt;
- Hierbij moet worden opgemerkt dat in 2010 ongeveer 65% van de gezinnen over minstens één wagen beschikte (FOD-referentie, ook geldig op niveau van het BHG).

Bovenstaande kaarten, en dan vooral de kaarten die het congestiepercentage tijdens de nachtelijke uren (tussen 5 en 7 uur ‘s ochtends) weergeven, tonen aan hoe het parkeerbestand in de afgelopen jaren steeds meer onder druk is komen te staan. **Het congestiepercentage van het parkeeraanbod op de openbare weg in 2014 ligt beduidend hoger dan in 2004**. Dit percentage geeft de verhouding weer tussen het aantal geparkeerde wagens en het aantal bestaande toegelaten parkeerplaatsen. Hoe hoger dit percentage, hoe minder plaatsen er beschikbaar zijn in verhouding tot het totale aantal parkeerplaatsen.

De **toestand tussen 5 en 7 uur** , die voornamelijk de parkeervraag weergeeft van de **buurtbewoners die hun wagen ’s nachts parkeren in de nabijheid van hun woning**, toont aan dat de gemeente over het grootste deel van haar grondgebied met een aanzienlijk zware congestie te kampen heeft; het congestiepercentage is dan ook hoger dan 90%. Deze situatie leek nog minder uitgesproken in 2004, maar is nu duidelijk aanwezig over het volledige Schaarbeekse grondgebied; enkel de parkeerplaatsen rond het Colignonplein en in de Liedtswijk ontsnappen aan deze tendens. De parkeervraag afkomstig van de buurtbewoners vormt dan ook een belangrijk probleem omdat het aanbod zo goed als ontoereikend is. Het kan dan ook gebeuren dat de buurtbewoners zich genoodzaakt zien om een parkeerplaats te zoeken op een grotere afstand van hun woning.

Tussen 10 en 12 uur, ziet de toestand er geheel anders uit. Ze geeft niet alleen de parkeervraag weer van de buurtbewoners tijdens de werkuren, maar ook van de

[8] Alle personen die dezelfde woning delen.

werknemers, de klanten van de handelszaken en de bezoekers van de voorzieningen. Het congestiepercentage blijft over bijna het volledige grondgebied (met uitzondering van de wijken Weldoeners en Dailly) relatief hoog (meer dan 75%), maar ligt toch een pak lager dan tijdens de nachtperiode. De meeste chauffeurs vinden dus gemakkelijker een plaatsje voor hun wagen. We merken hierbij op dat dit congestiepercentage lijkt te zijn afgenomen tussen 2004 en 2014, vooral in de wijk Noordstation, rond de Leuvensesteenweg. Deze situatie kan rechtstreeks worden toegeschreven aan het parkeerreglementeringsbeleid van de gemeente waarbij het buurtparkeren wordt vooropgesteld. De stagnatie van het congestiepercentage rond de 75% toont ook aan dat de gemeente de juiste keuze heeft gemaakt met betrekking tot het parkeerbeleid dat ze de laatste jaren heeft doorgevoerd, want er blijven overdag voldoende parkeerplaatsen over. Het is geen ontradend beleid dat wagens uit het straatbeeld wil bannen, maar een beleid dat ervoor zorgt dat de handelszaken, dienstverlenende bedrijven en woningen toegankelijk blijven.

I.4.1.a. Correlatie tussen het aantal voertuigen van de gezinnen en het parkeeraanbod

Onderstaande tabel toont de cijfers van de BELDAM-enquête die peilde naar het aantal voertuigen waarover de gezinnen in het BHG beschikken:

Aantal voertuigen per gezin	**0**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5 en meer**
BHG	35 %	54 %	10 %	1 %	0 %	0 %

De gemeente Schaarbeek huisvest **54.977 gezinnen**. Op basis van bovenstaande cijfers, kunnen we ervan uitgaan dat alle Schaarbeekse gezinnen samen **42.332 voertuigen** bezitten.

We tellen **29.699 bewonerskaarten** voor 42.332 voertuigen (zie I.5.2), wat dus neerkomt op 1 kaart voor 70% van het totale aantal voertuigen.

We brengen nog even in herinnering dat er in Schaarbeek 16.219 parkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn die verbonden zijn aan woningen en 25.285 parkeerplaatsen op de openbare weg. Het huidige parkeeraanbod voor de buurtbewoners wordt dan ook geraamd op **41.504 plaatsen**, wat inhoudt dat er een parkeerplaats is voor 98% van het totale aantal wagens.

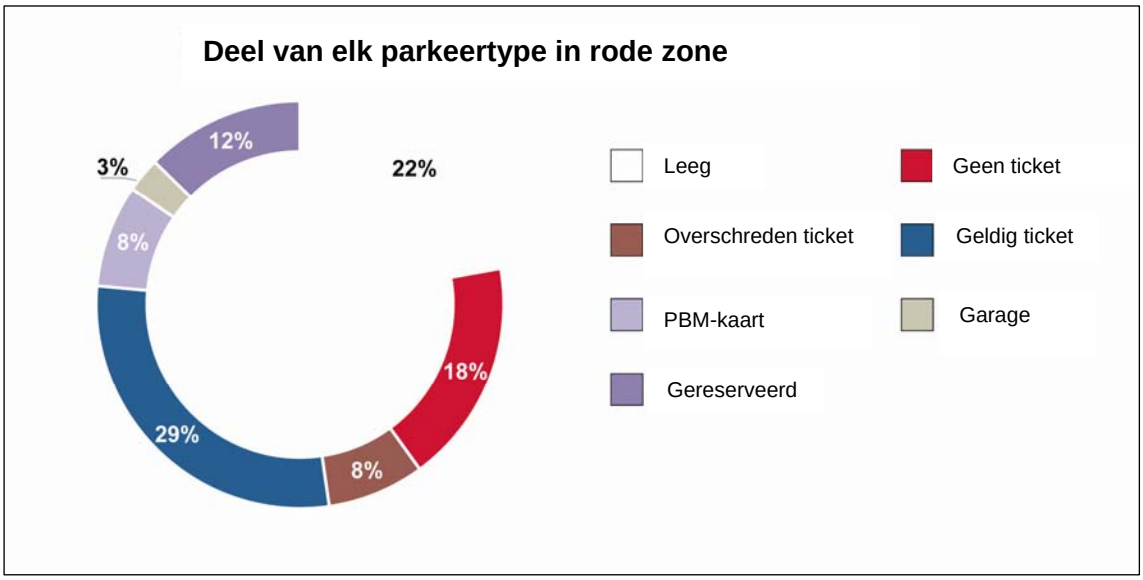
Snel onderzoek toont aan de het huidige parkeeraanbod een tekort vertoont van 800 plaatsen (2%) om aan de parkeervraag van de buurtbewoners te voldoen.

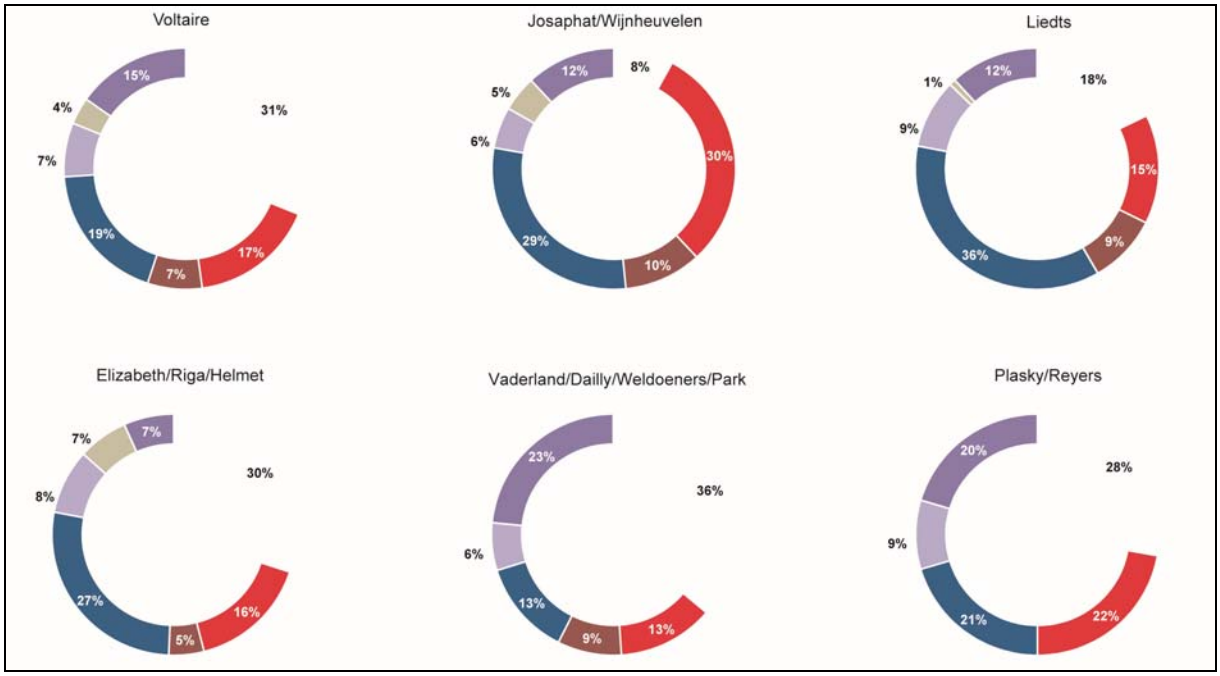
I.4.1.b. <u>Analyse van de parkeervraag per type parkeerplaats</u>

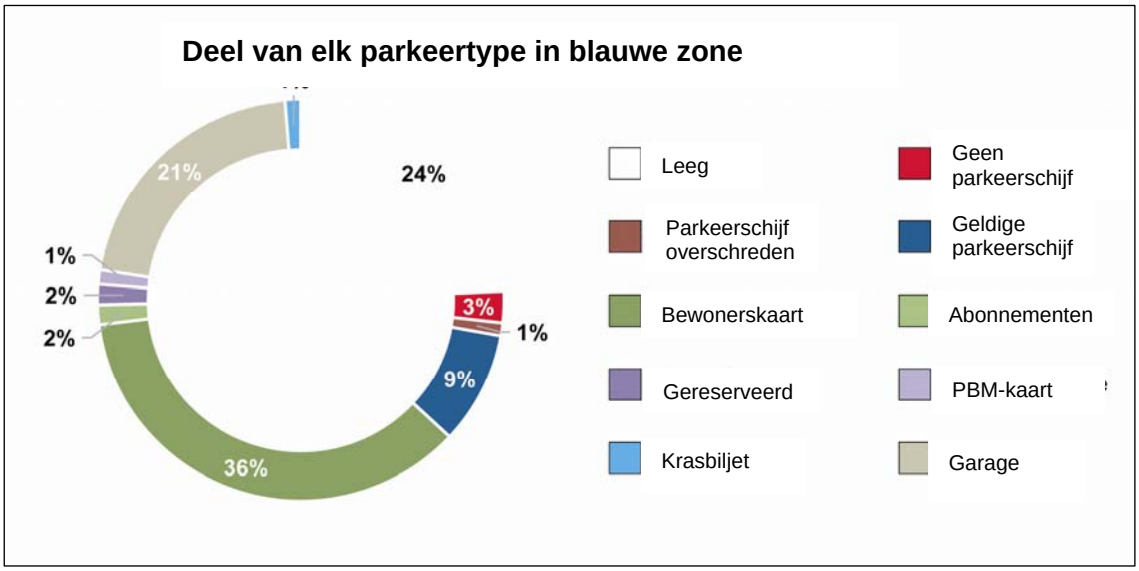
De tellingen die overdag werden uitgevoerd door het bedrijf Rauwers (zie onderstaande grafieken), tonen duidelijk aan dat het overgrote deel van de wagens die geparkeerd staan in een groene of blauwe zone beschikken over een bewonerskaart en dat er voldoende vrije plaatsen overblijven om relatief gemakkelijk een parkeerplaats te vinden.

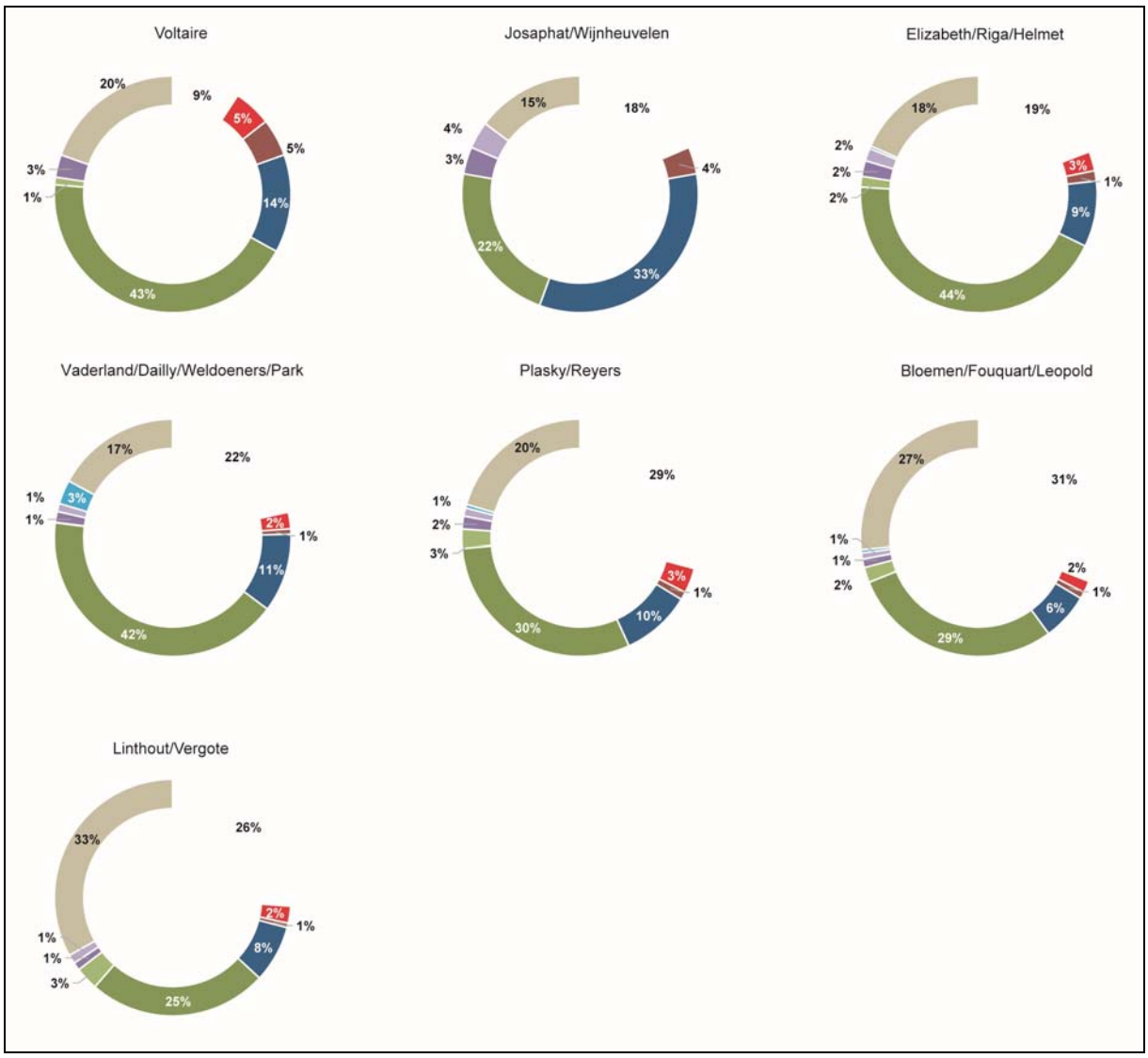
Het aantal voertuigen geparkeerd voor een garage is in deze zones belangrijk.

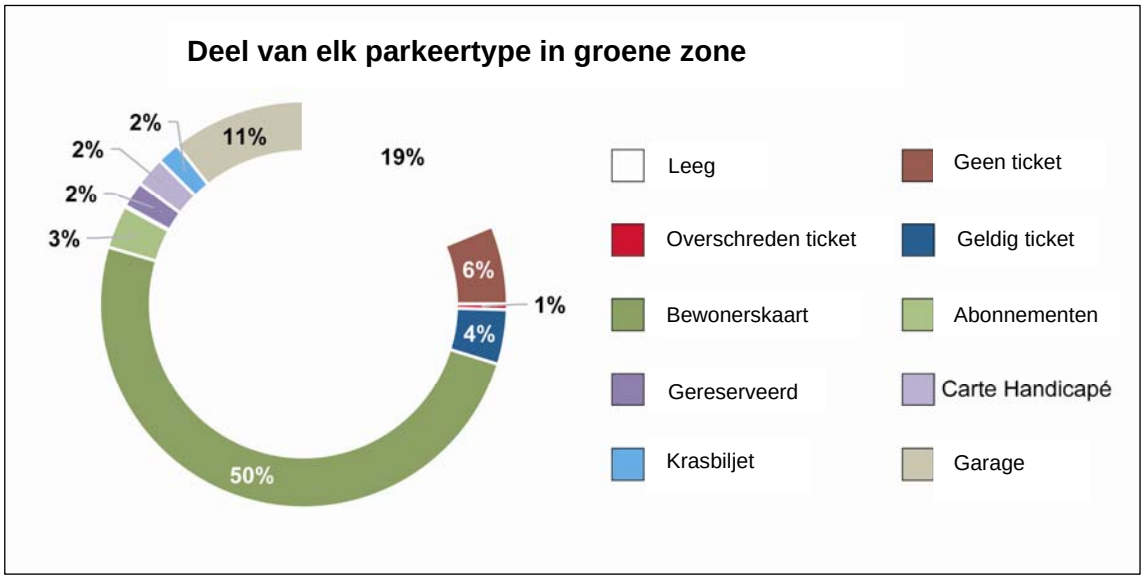
In de rode zones merken we een aanzienlijk aandeel van illegaal geparkeerde wagens (overschreden ticket of geen ticket) .

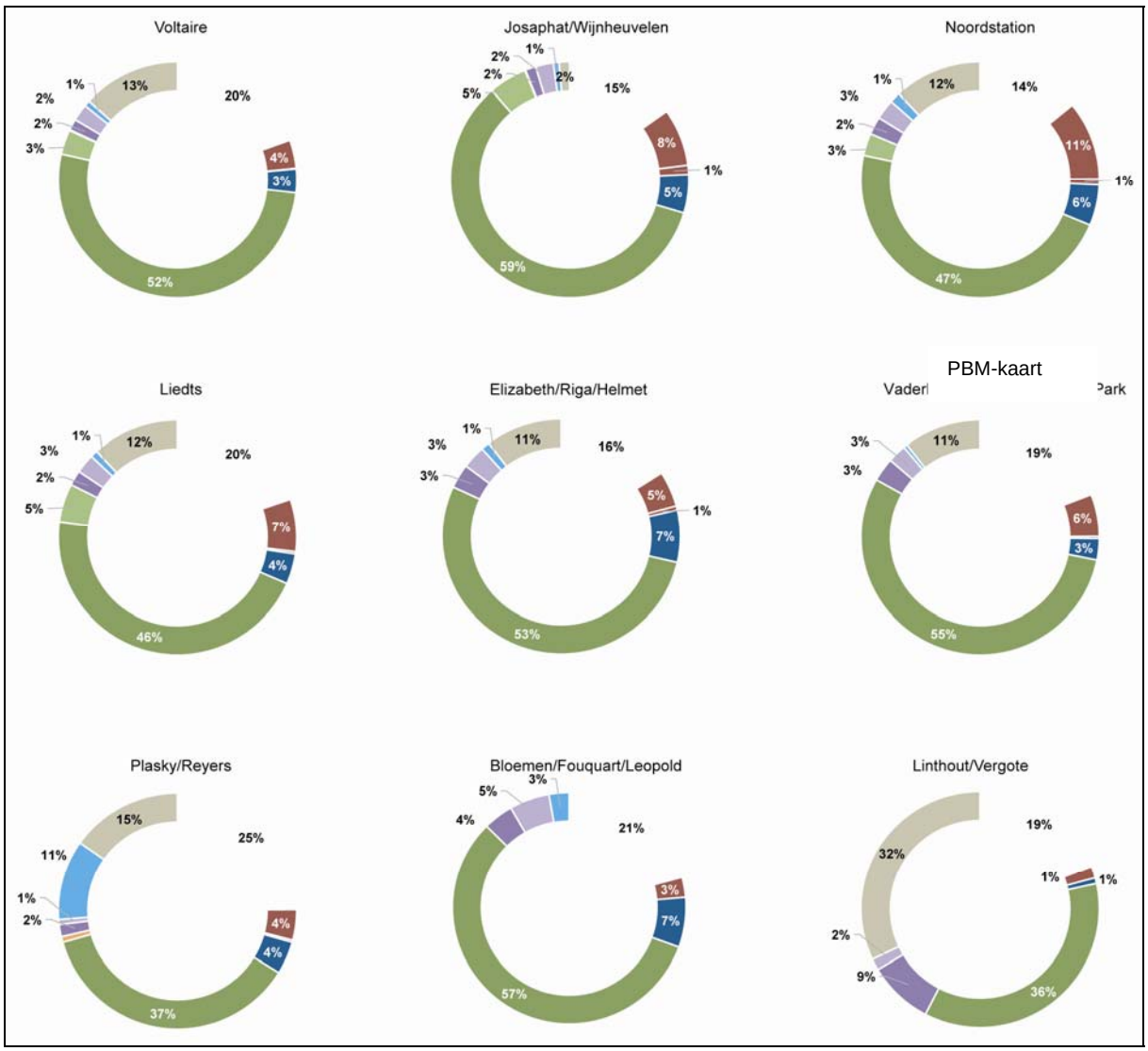





Deel van elk parkeertype in blauwe zone
24%
21%
1%
2%
2%
3%
1%
9%
36%
Leeg
Geen parkeerschijf
Parkeerschijf overschreden
Geldige parkeerschijf
Bewonerskaart
Abonnementen
Gereserveerd
PBM-kaart
Krasbiljet
Garage


Voltaire
20%
9%
5%
5%
3%
1%
14%
43%
Josaphat/Wijnheuvelen
15%
18%
4%
3%
4%
22%
33%
Elizabeth/Riga/Helmet
18%
19%
2%
2%
2%
3%
1%
9%
44%
Vaderland/Dailly/Weldoeners/Park
17%
22%
1%
3%
1%
2%
1%
11%
42%
Plasky/Reyers
20%
29%
1%
2%
3%
3%
1%
10%
30%
Bloemen/Fouquart/Leopold
27%
31%
1%
1%
2%
2%
1%
6%
29%
Linthout/Vergote
33%
26%
2%
1%
1%
1%
3%
8%
25%


Deel van elk parkeertype in groene zone
2%
11%
19%
2%
2%
3%
6%
1%
4%
50%
Leeg
Geen ticket
Overschreden ticket
Geldig ticket
Bewonerskaart
Abonnementen
Gereserveerd
Carte Handicapé
Krasbiljet
Garage


Voltaire
13%
20%
1%
2%
2%
3%
4%
3%
52%
Josaphat/Wijnheuvelen
2%
1%
2%
2%
5%
15%
8%
1%
5%
59%
Noordstation
12%
14%
1%
3%
2%
3%
11%
1%
6%
47%
Liedts
12%
20%
1%
3%
2%
5%
7%
4%
46%
Elizabeth/Riga/Helmet
11%
16%
1%
3%
3%
5%
1%
7%
53%
PBM-kaart
Vaderl
Park
11%
19%
3%
3%
6%
3%
55%
Plasky/Reyers
15%
25%
11%
1%
2%
4%
4%
37%
Bloemen/Fouquart/Leopold
3%
5%
4%
21%
3%
7%
57%
Linthout/Vergote
19%
32%
1%
1%
2%
9%
36%

I.5. Het parkeerbeleid en de vrijstellingskaarten

I.5.1. Inventaris van de beschikbare vrijstellingskaarten

Figuur 20: Categorieën en tarieven van de verschillende bestaande vrijstellingskaarten in Schaarbeek

Riverains

Validité: 1 an

Bewoners

Geldigheid: 1 jaar

1ère | 1ste	2e | 2de	3e | 3de
28 €	50 €	200 €

Remarques:

Le tarif de base sera majoré de 120 € pour tout véhicule de plus de 5.5 m de long (max 1 carte par ménage).

Le nombre de cartes octroyées ne pourra excéder le nombre de personnes reprises dans le ménage pour autant que ces dernières soient titulaires d'un permis de conduire.

Opmerkingen:

Voor voertuigen die langer zijn dan 5,5 meter wordt het basistarief verhoogd met 120 euro (max. 1 kaart per gezin).

Er kunnen per gezin niet meer kaarten worden toegekend dan er gezinsleden met een rijbewijs zijn.

Riverains temporaires 5 €

Validité: 63 jours

Carte de stationnement accordée aux schaerbeekois pour un usage ponctuel de stationnement ou en cas de location de voiture temporaire.

Tijdelijke bewoners € 5

Geldigheid: 63 dagen

Parkeerkaart die aan Schaarbekenaren wordt uitgereikt voor specifiek gebruik in het geval van een tijdelijke huurwagen.

Entreprises et indépendants

Validité: 1 an

Bedrijven en zelfstandigen

Geldigheid: 1 jaar

1-5 cartes / kaarten	6-20 cartes / kaarten	21-30 cartes / kaarten	carte supplt./extra kaart
150 € / carte-kaart	250 € / carte-kaart	500 € / carte-kaart	600 €

Commerçants ambulants

Validité: 1 an

Marktkramers

Geldigheid: 1 jaar

1 jour/semaine | 1 dag/week	2 jours/semaine | 2 dagen/week	7 jours/semaine | 7 dagen/week
75 €	150 €	350 €

Chantiers temporaires 50 €

Validité: 15 jours

Tijdelijke bouwplaatsen € 50

Geldigheid: 15 dagen

Ecoles et Crèches 75 €

Validité: 1 an

Scholen en kinderdagverblijven € 75

Geldigheid: 1 jaar

Automobilistes visiteurs 3 €

Validité: 1 jour de 9:00 à 20:00

Carnets de 5 tickets à gratter: 15€

En vente à la Maison Communale (1 pl. Colignon), à l'Antenne Radium (20 rue de Radium), au ParkingShop (1 rue Royale Sainte-Marie)

Bezoekers € 3

Geldigheid: 1 dag van 9.00 tot 20.00 uur

Bundeltjes met 5 parkeerkaarten om te krassen: €15

Te koop in het gemeentehuis (Colignonplein 1), de Antenne Radium (Raciumstraat 20) en de ParkingShop (Koninklijke Sinte-Mariastraat 1)

Véhicules de + de 3,5 Tonnes 500 €

Validité:1 an

Voertuigen van meer dan 3,5 ton € 500

Geldigheid: 1 jaar

De gemeente Schaarbeek biedt **acht soorten vrijstellingskaarten**. Ook de bewonerskaarten worden hieronder gerangschikt. Met deze kaarten kunnen de gebruikers voor een periode van één dag tot één jaar voldoen aan de parkeervoorwaarden die door de gemeente worden opgelegd. Hierna volgt een overzicht van de verschillende soorten vrijstellingskaarten:

- Het eerste type kaart dat de gemeente aanbiedt, is de bewonerskaart. Dit is meteen ook de meest gebruikte van alle vrijstellingskaarten. Ieder gezin dat in de gemeente is ingeschreven, kan een dergelijke kaart aanvragen. Het maximumaantal kaarten per gezin is in Schaarbeek vastgesteld op drie; voor bijkomende kaarten gelden ook specifieke tarieven. Met een bewonerskaart kunnen de buurtbewoners gratis parkeren of hoeven ze geen blauwe schijf te plaatsen. Dit geldt niet alleen voor de parkeerplaatsen in de buurt van hun woning maar voor alle parkeerplaatsen op het Schaarbeekse grondgebied, met uitzondering van de plaatsen in de gereglementeerde 'rode' zones. De eerste bewonerskaart kost momenteel € 28 voor een voertuig met een maximumlengte van 5,5 m;

Het GPBP dat in januari 2014 werd goedgekeurd, verplicht de gemeenten ertoe om het aantal bewonerskaarten te beperken tot **twee per gezin**. Maar dit aantal kan op drie worden gebracht mits gemotiveerd verzoek van de gemeente.

Het GPBP bepaalt de minimumaankoopprijs van de eerste bewonerskaart op € 5/jaar (zie art. 54 van het Regeringsbesluit van het BHG met betrekking tot de gereglementeerde parkeerzones). Maar deze prijs kan worden verhoogd mits gemotiveerde verzoek van de gemeente. De tarieven voor de tweede en eventuele derde bijkomende bewonerskaart die Schaarbeek momenteel hanteert, komen overeen met de prijzen die het GPBP hiervoor heeft vastgesteld, respectievelijk € 50 en € 200.

- Het tweede soort kaart is de tijdelijke bewonerskaart die de Schaarbekenaren voor punctueel gebruik kunnen aankopen. Ze kost € 5 en heeft een een maximum geldigheidsduur van 63 dagen per jaar;

Het GPBP dat pleit voor maximum 2 bewonerskaarten per gezin, beschouwt tijdelijke bewonerskaarten als een gewone bewonerskaart. Momenteel laat Schaarbeek 3 kaarten per gezin toe. Indien de gemeente deze mogelijkheid wil blijven bieden, zal ze de noodzaak ervan moeten motiveren bij het Parkeeragentschap.

- Ook bedrijven en zelfstandigen kunnen een parkeerkaart kopen. Voor een minimumbedrag van € 150 kunnen ze een jaar lang parkeren op alle parkeerplaatsen verspreid over het Schaarbeekse grondgebied, behalve op de parkeerplaatsen die zich in een 'rode' zone bevinden;

De tarieven die de gemeente hanteert voor deze kaarten, alsook voor alle overige types die hierna worden toegelicht, stemmen overeen met de tarieven die door het GPBP worden vooropgesteld.

- De marktkramers, die een halve dag geparkeerd blijven in de zones die bestemd zijn voor markten, kunnen een vrijstellingskaart kopen die 1 tot 7 weekdagen geldig blijft volgens een voortschrijdend tarief;

- Aannemers die in de gemeente werken uitvoeren, kunnen een tijdelijke kaart aankopen waarmee ze kunnen parkeren in de buurt van het gebouw of in de werfzone waar ze aan de slag zijn. Deze kaart moet worden onderscheiden van de parkeertoelatingen voor werfvoertuigen waarmee plaatsen worden gereserveerd voor de bouwwerf;
- Het personeel van kinderdagverblijven of scholen kunnen een vrijstellingskaart kopen of laten aankopen door de hun werkgever;
- Bezoekers, toeristen… die met de wagen naar Schaarbeek komen, kunnen een bezoekerskaart aankopen onder de vorm van een kraskaart die € 3 kost en een hele dag geldig is;
- De bestuurders van voertuigen van meer dan 3,5 ton hebben de mogelijkheid om een vrijstellingskaart aan te schaffen die een jaar geldig blijft. De prijs ervan is echter relatief hoog en heeft daardoor een ontradend effect.

Onderstaande tabel biedt een overzicht van het aantal vrijstellingskaarten per type kaart (gegevens van februari 2015):

Type vrijstellingskaart	# kaarten / jaar
Bewoners	29.699
Marktkramers	12
Vrachtwagens	1
Bedrijven	4.272
Leerkrachten	546
Overige (EEG-Shape-2de verblijf)	114
Administratie/overheid	856

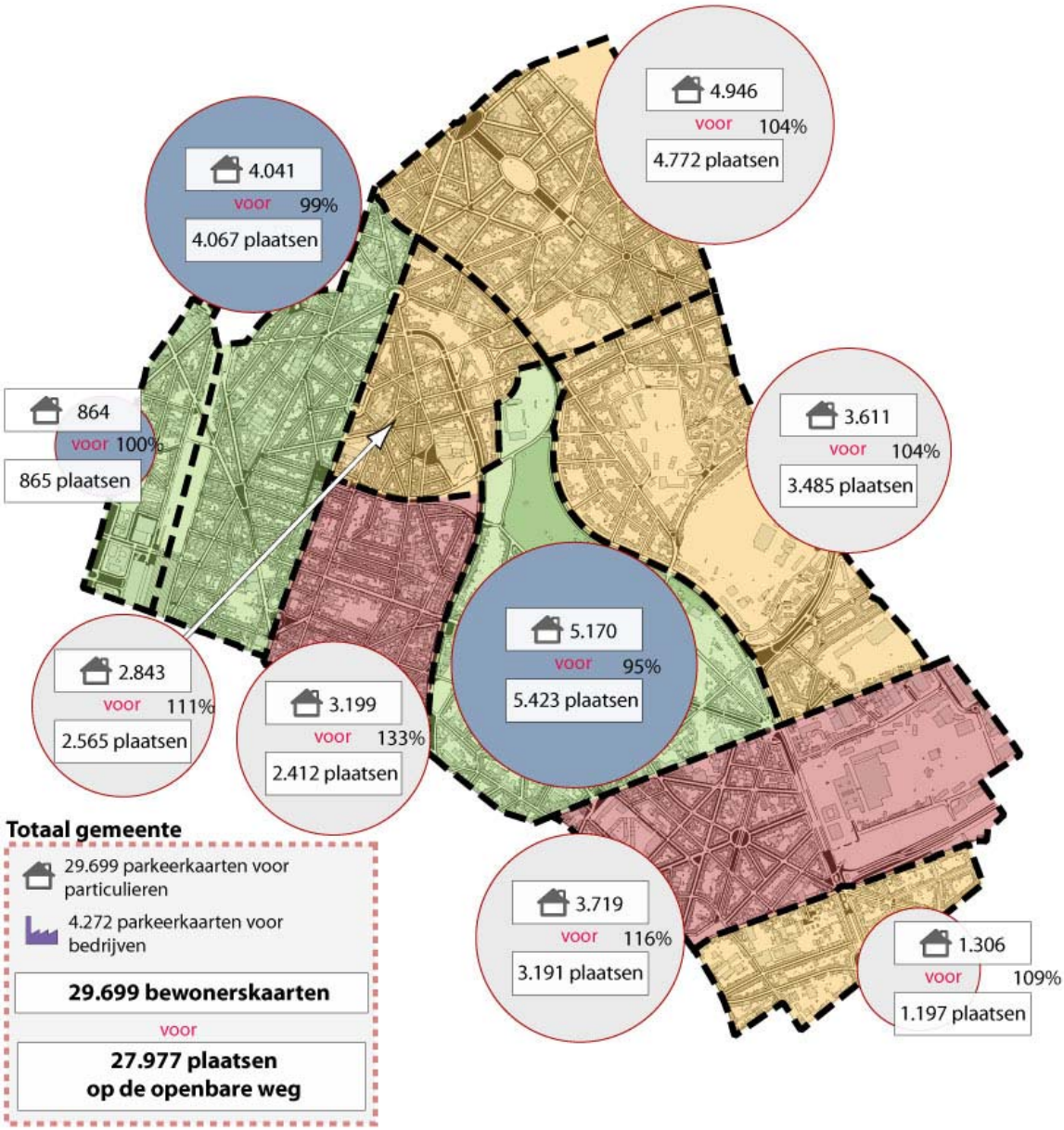
Tabel 3: Aantal geldige parkeerkaarten in februari 2015 (Bron: Gemeente Schaarbeek)

Op het totale aantal bewonerskaarten, zijn:

- 25.854 kaarten, ‘eerste’ gezinskaarten, wat 87% uitmaakt van alle bewonerskaarten;
- 3.691 kaarten, ‘tweede’ gezinskaarten, wat 12% uitmaakt van alle bewonerskaarten;
- 154 kaarten, ‘derde’ gezinskaarten, wat 1% uitmaakt van alle bewonerskaarten.

I.5.2. Correlatie tussen de bewonerskaarten en het parkeeraanbod

Figuur 21: Correlatie tussen het aantal bewonerskaarten en het beschikbare parkeeraanbod op de openbare weg (in het gedetailleerde aanbod dat op onderstaande kaart wordt weergegeven, zijn de 2.692 plaatsen voor een berijdbare inrit ingebrepen[9])



[9] Voor meer details over het parkeeraanbod voor berijdbare inritten, zie hoofdstuk I.3 Balans van het parkeeraanbod buiten de openbare weg

Uitgaande van de congestiepercentages die eerder reeds werden toegelicht, is het interessant om een parallel te trekken tussen het **aantal bewonerskaarten en het aantal beschikbare plaatsen op de openbare weg**.

De bewonerskaarten bieden immers een goede graadmeter om het aantal wagens per straat in te schatten. We gaan ervan uit dat de voertuigen die worden geraamd op basis van het aantal bewonerskaarten, door hun eigenaars worden achtergelaten op parkeerplaatsen in de nabijheid van het adres dat op de bewonerskaart staat vermeld. Om zo volledig mogelijk te zijn, wordt het parkeeraanbod op de openbare weg beschouwd als het aantal toegelaten parkeerplaatsen (zie punt I.2.113) plus het aantal plaatsen voor berijdbare inritten die toegang geven tot individuele parkeergarages. De eigenaars van de garage(s) parkeren hun wagen immers vaak voor de garagepoort, vermits die plaats impliciet voor hen is gereserveerd. Bovendien hebben ze een bewonerskaart nodig om te ontsnappen aan de parkeerreglementering die in hun straat van kracht is.

De hiernavolgende kaart kon worden opgemaakt aan de hand van bovenstaande criteria, en geeft de sectoren weer waar het verschil tussen aanbod en vraag problematisch is.

De wijken waar meer bewonerskaarten werden uitgereikt dan dat er beschikbare plaatsen zijn, lopen het risico op parkeerproblemen omdat sommige buurtbewoners geen plaats vinden in de buurt van hun woning. Uiteraard is ook nog zoiets als parkeerrotatie, wat inhoudt dat niet alle buurtbewoners op hetzelfde moment een parkeerplaats behoeven. De kans is dan ook groot dat ze een parkeerplaats vinden op het moment dat ze die nodig hebben. Hoe hoger het verschil tussen aanbod en vraag, zoals in de wijk Terdelt-Josaphat, hoe minder parkeerplaatsen er beschikbaar zijn tijdens de nacht, de periode bij uitstek waarin het overgrote deel van de buurtbewoners zijn wagen in de buurt van zijn woning heeft achtergelaten. De kaart toont duidelijk aan dat het verschil tussen het totale aantal bewonerskaarten en het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg ongeveer 2.000 bedraagt. Dit verschil wordt nog groter indien ook de bedrijfskaarten in de aantallen worden opgenomen. Ook wagens met een bedrijfskaart kunnen immers aan het begin van de avond of tijdens de nacht op het Schaarbeekse grondgebied geparkeerd staan.

We stellen ook vast dat dit verschil overeenstemt met de kritieke toestand waarin alle bewoners op hetzelfde moment een parkeerplaats nodig hebben. De volgende elementen zwakken dit verschil enigszins af:

- Een bepaald aantal bewoners en bedrijven met een vrijstellingskaart, beschikken ook over een parkeerplaats buiten de openbare weg. De gemeente reikt immers bewonerskaarten uit aan iedereen die er eentje aanvraagt, autodocumenten kan voorleggen en de gevraagde som betaalt. Deze toestand zorgt ervoor dat sommige autobestuurders die over een vrijstellingskaart beschikken, die enkel gebruiken voor bepaalde verplaatsingen binnen Schaarbeek, en hun parkeerplaats buiten de openbare weg gebruiken om hun wagen te parkeren;

- De eerder vemelde ‘parkeerrotatie’ zorgt er ook voor dat er geregeld parkeerplaatsen vrijkomen.

I.6. Parkeerbeleid

In Schaarbeek wordt het parkeren gereglementeerd aan de hand van parkeerzones die eerder reeds werden behandeld. Om na te gaan of de bestuurders die hun wagen in een gereglementeerde zone hebben achtergelaten, de parkeerplaats ook effectief hebben betaald of de parkeerschijf/bewonerskaart achter de voorruit hebben aangebracht, doet de gemeente beroep op **Rauwers**, een bedrijf dat parkeerwachters op pad stuurt die controles uitvoeren in:

- de gereglementeerde zones uitgerust met signalisatieborden van het type E9 + onderbord “Betalend” (rode zone);
- de gereglementeerde zones uitgerust met signalisatieborden van het type E9 + een onderbord “Betalend” + onderbord “Uitgezonderd parkeerkaarten/bewoners” (groene zone);
- de gereglementeerde zones uitgerust met signalisatieborden van het type ZE9 + onderbord “Schijf” + onderbord “Uitgezonderd parkeerkaarten/bewoners” (blauwe zone).

De parkeerwachters controleren of de wagens zonder parkeerkaart die niet in een rode zone staan geparkeerd (waar altijd betalend parkeren geldt), een parkeerticket uit een van de 1.021 parkeerautomaten of een blauwe schijf vertonen.

Indien dit niet het geval is, wordt ervan uitgegaan dat de bestuurders van de wagens gekozen hebben voor het **forfaitaire stelsel per halve dag**, volgens de tarieven die vermeld staan op de parkeerautomaten:

- € 25 voor voertuigen van minder dan 3,5 ton;
- € 100 voor voertuigen van meer dan 3,5 ton of voertuigen geparkeerd in leveringszones

Deze automatische toepassing van het forfaitaire betalingsstelsel wordt aan de autobestuurders bekend gemaakt aan de hand van een uitnodiging tot betaling binnen de 10 dagen die achter de ruitenwisser wordt gestoken (zie het Retributiereglement met betrekking tot parkeren in de openbare ruimte). Indien de eigenaar van de wagen nog niet heeft betaald na een eerste herinnering, krijgt hij een tweede aanneming verhoogd met € 15 administratiekosten. Met het oog op een eenvoudiger tariefsysteem op gewestelijk niveau, **heeft het GPBP het forfaitaire retributiebedrag vastgesteld op € 25/halve dag** in de rode, groene en blauwe zones. De tarieven die op het Schaarbeekse grondgebied worden gehanteerd, komen dus volledige tegemoet aan de vereisten van het GPBP.

Tijdens de dagen en uren dat gereglementeerd parkeren van toepassing is, voeren de parkeerwachters van Rauwers controles uit in **308** van de 334 bestaande **straten en pleinen van de gemeente**. Hierna volgen bij wijze van illustratie enkele voorbeelden van controles die worden uitgevoerd:

- Alle dagen en 24 u/24 in de Aarschotstraat;

- Alle dagen ter hoogte van de Liedtswijk, gekenmerkt door een dicht stedelijk weefsel met veel handelszaken en dienstverlenende bedrijven die ook op zondag open zijn (Brabantstraat, Rogierstraat, Kwatrecht, Paleisstraat, Gallaitstraat en Liedtsplein);
- Van maandag tot zaterdag in het merendeel van de straten waar gereglementeerd parkeren van toepassing is.

In 2014, werden er op het Schaarbeekse grondgebied 323.000 retributies uitgeschreven.

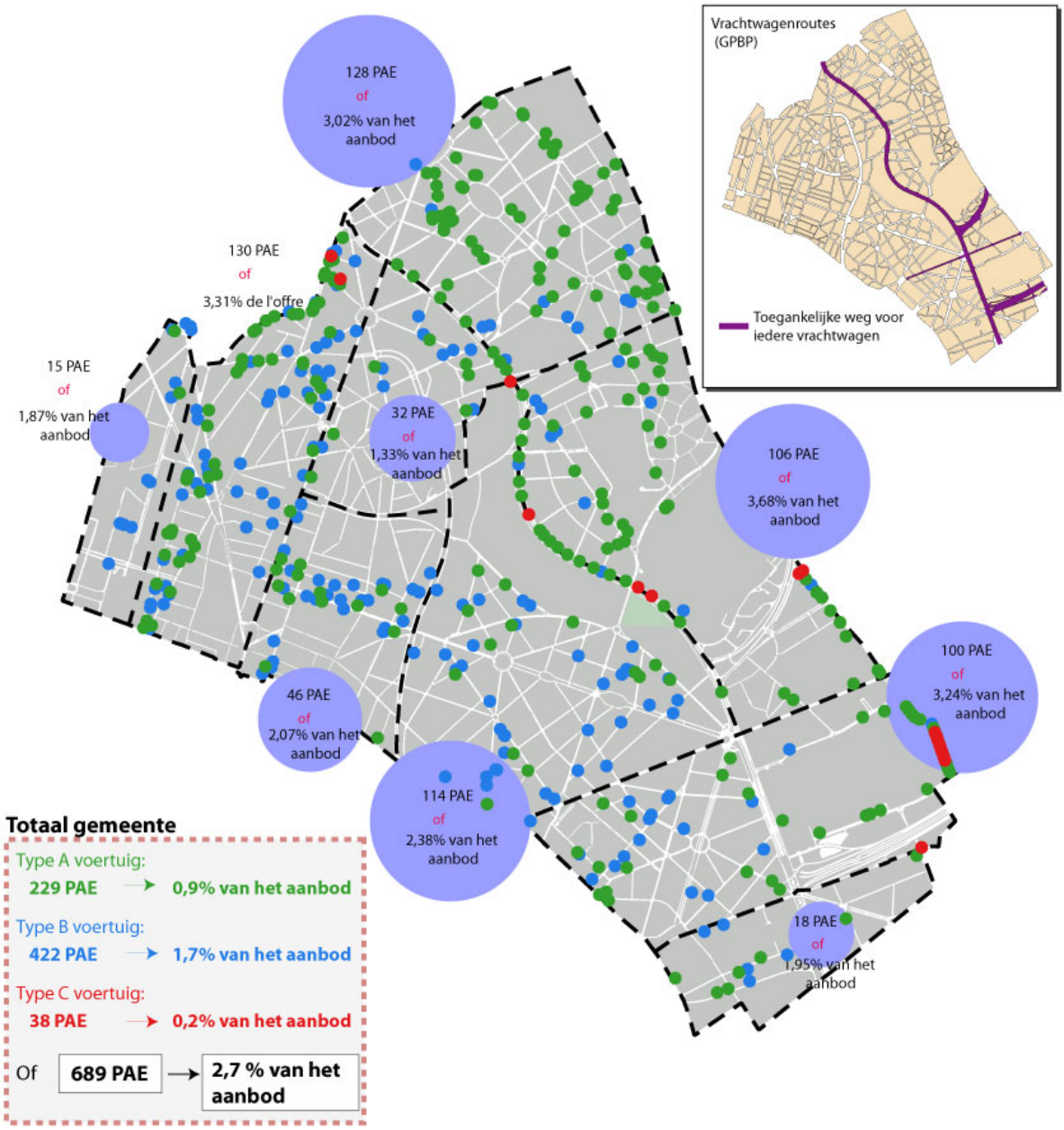
Voertuigen met buitenlandse nummerplaat:

Voor voertuigen met niet-Belgische nummerplaat die niet reglementair zijn geparkeerd, voorziet de gemeente een systeem met wielklemmen waarmee de wagens niet meer kunnen worden verplaatst. Op die manier verhindert de gemeente dat de bestuurders van deze wagens de betaling van de retributie ontlopen.

Door controles te laten uitvoeren op de naleving van het parkeerreglement, streeft Schaarbeek een drievoudig doel na: heropleving van de handelzones; afname van de verkeersdruk veroorzaakt door het autogebruik; meer parkeerplaatsen voor de bewoners. De tendens die zich momenteel aftekent wijst op een afname van het aantal overtredingen en een verhoogd gebruik van de parkeerautomaten.

I.7. De specifieke parkeervraag van voertuigen van meer dan 3,5 ton

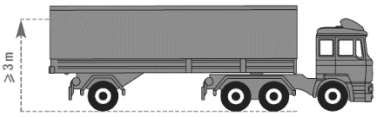
Figuur 22: Overzicht van de nachtelijke parkeervraag van leveringsvoertuigen en voertuigen van meer dan 3,5 ton op een zaterdagavond.



Voertuigen van het type A: bedrijfsvoertuigen met de tussen 2 en 3 m hoog en meer dan 5 m lang.

Voertuigen van het type B: "Middelgrote" bedrijfsvoertuigen van meer dan 3 m hoog en meer dan 5 m lang.

Voertuigen van het type C: "Grote" bedrijfsvoertuigen van meer dan 3 m hoog en meer dan 5 m lang.



Conformiteit met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

Het GPBP maakt gebruik van de kaart “vrachtwagentrajecten” die in het kader van het IRIS II-plan werd opgemaakt (zie Figuur 22), en hangt daar de volgende reglementering aan vast:

“De gemeenten ontvangen op hun grondgebied vrachtwagens naar ratio van het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens: ze reserveren voor vrachtwagens het equivalent van minstens 18 % van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens die er doorrijden.”

Volgens bovenstaande kaart die afkomstig is uit het GPBP, telt het grondgebied van Schaarbeek **6,2 km aan wegen die toegankelijk is voor vrachtwagens**, alsook **1,4 km autoweg ter hoogte van de Reyerstunnel en de E40**. Er kan dus ongeveer 1,1 km (18% van 6,2 km) aan parkeerplaatsen worden gereserveerd voor vrachtwagens. Van deze oppervlakte moeten de reeds gereserveerde plaatsen voor vrachtwagens worden afgetrokken. Uit de beschrijving van de gereserveerde parkeerplaatsen bleek immers dat Schaarbeek reeds 31 parkeerplaatsen, gemeten in PAE, heeft toegewezen aan vrachtwagens (goederenvervoer). Indien we dit aantal omzetten in afstand (hetzij 2,5% aan wegen toegankelijk voor vrachtwagens; hetzij 2% indien we rekening houden met het aantal strekkende kilometer van het wegennet), vertegenwoordigen deze 31 parkeerplaatsen 155 m.

Om te voldoen aan de vraag van het GPBP, moet de gemeente dus op zoek naar nog **960 m wegennet** voor de inrichting van bijkomende parkeerplaatsen voor vrachwagens. Dit leidt tot de **herbestemming van ongeveer 192 parkeerplaatsen PAE** op de openbare weg, tenzij er een oplossing kan worden gevonden om de **parkeerruimte voor vrachtwagens buiten de openbare weg** in te richten.

De enquête die werd uitgevoerd met betrekking tot het parkeren van vrachtwagens (bestelwagens en voertuigen van meer dan 3,5 ton), heeft bevestigd wat op bovenstaande kaart reeds werd aangegeven. Uit de resultaten blijkt dat vooral de “middelgrote” voertuigen parkeerplaatsen vragen. Het gaat hier om grote bestelwagens, bedrijfsvoertuigen met laadbak, vrachtwagens met twee laadbakken en vrachtwagens met twee assen. De “grote” vrachtwagens vertegenwoordigen maar 38 PAE-plaatsen op het totale grondgebied van de gemeente.

We vinden deze voertuigen overal terug in de gemeente, maar toch vooral op bepaalde, vaak structurerende assen, zoals de Lambermontlaan, de Rogierlaan of de Brabantstraat. Vaak wordt de parkeerplaats bepaald door de lengte van deze verkeersassen.

De identificatie van deze voorkeurplaatsen zou de gemeente kunnen helpen bij het nemen van een beslissing over de ongeveer 192 PAE-parkeerplaatsen die moeten worden vrijgemaakt op de openbare weg, zoals vereist door het GPBP. Het zou ook toelaten om sectoren aan te duiden die bij voorkeur in aanmerking komen voor de inrichting van parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen of vrachtwagens buiten de openbare weg. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen zou echter moeilijkheden kunnen opleveren. In dat opzicht en steunend op de elementen die in punt I.3 op pagina 31 werden aangegeven, is het wellicht nuttig om na te gaan of bepaalde

reeds bestaande parkeerterreinen niet kunnen worden aangewend voor gedeeld gebruik.

I.8. Samenvatting van de diagnose

Schaarbeek is de tweede gemeente met het grootste aantal inwoners en de vijfde meest dichtbevolkte gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze biedt dan ook een aanzienlijk parkeeraanbod op de openbare weg (ongeveer 26.000 plaatsen) dat tegemoet moet komen aan de stijgende parkeervraag. De evolutie van het congestiepercentage sinds 2005 en de analyse van de uitreiking van bewonerskaarten bevestigen deze tendens.

Geconfronteerd met deze situatie, heeft de gemeente Schaarbeek besloten om een tariefsysteem en een parkeerreglementering in te voeren die de buurtbewoners bevoordeelt ten opzichte van de andere weggebruikers.

Deze reglementering en de maatregelen die de gemeente de afgelopen jaren heeft genomen, gaan in de richting van de voorschriften van het GPBP. De toepassing van het GPBP gaat dus geen immense aanpassingen vereisen.

We merken hierbij op dat het aantal niet-gereglementeerde zones sinds 2014 met 89% is afgenomen, terwijl het GPBP een afname van 16% tot doel stelt. Met uitzondering van het eerste kwartier gratis parkeren in een groene zone, stemmen de parkeertarieven en de tarieven van de vrijstellingskaarten overeen met de tarieven die door het GPBP worden vooropgesteld.

In het kader van het actieplan, werd reeds nagedacht over de gereserveerde parkeerplaatsen. Een van de actiepunten moet ervoor zorgen dat de locaties van de leveringszones beter overeenstemmen met de locaties van de handelszaken. Het GPAP geeft ook aan dat het alles in het werk zal stellen om het fietsgebruik te stimuleren door nieuwe inrichtingen te voorzien voor het stallen van fietsen.

Wat het gebrek aan parkeerplaatsen op de openbare weg betreft, heeft de diagnose aangetoond dat er aanzienlijke parkeermogelijkheden zijn buiten de openbare weg, waarvan de gemeente nu reeds gebruik begint te maken. Zo zijn er verspreid over het Schaarbeekse grondgebied meer dan 15.000 parkeerplaatsen die potentieel in aanmerking komen voor gedeeld gebruik; 3.800 daarvan worden effectief beschouwd als zijnde beschikbaar voor gedeeld gebruik.

Wat het parkeren van vrachtwagens betreft, wordt 2,7% van de parkeerplaatsen op de openbare weg ’s nachts in beslag genomen door vrachtwagens en bestelwagens. We stellen vast dat dit type voertuigen over het hele Schaarbeekse grondgebied behoefte heeft aan parkeermogelijkheid, al is de vraag meer uitgesproken op enkele specifieke grote verkeersassen.

Hoofdstuck II.: **Gedetailleerd overzicht van de acties**

II.1. Inleiding

Het algemeen reglementair kader van het GPBP:

Afdeling 2. — Een gedetailleerde beschrijving van de actiesArt. 69. *"Elke actie van het plan wordt gemotiveerd en gerechtvaardigd."*

Art. 70. *"De gemeenteraad specificeert in het bijzonder de redenen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van :*

— de grenzen van de gereglementeerde zones op de openbare weg;
— de keuze van reglementeringen die op de openbare weg worden toegepast of voorzien;
— de eventuele uitbreidingen van de gereglementeerde periodes;
— het aantal en de lokalisatie van de voorbehouden parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte."

Art. 71. *"De gemeentelijke parkeeractieplannen geven gedetailleerd aan hoe ze bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen met betrekking tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en het beheer van de parkeerplaatsen in de gereglementeerde parkeerzones."*

Art. 72. *"De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot ieder type vrijstellingskaart, alsook de middelen die zij inzet om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. Ze specificeert haar raming van het aantal vrijstellingskaart en dit per type kaart en per parkeersector. Ze rechtvaardigt het al dan niet invoeren van quota's met betrekking tot de parkeersectoren op haar grondgebied."*

Art. 73. *"De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot het parkeren van voertuigen en specifieke toepassingen zoals gemotoriseerde tweewielers, autodelen, taxi's, voertuigen voor leveringen, vrachtwagens en autocars."*

Art. 74. *"De gemeenteraad ziet er bovendien op toe dat er bijzondere maatregelen worden genomen om het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen, ten einde de parkeerdruk te verminderen."*

"Aanpassingswerken op de openbare weg moeten het gebruik van alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer bevorderen, en in het bijzonder de aanleg van vrije bus- en trambanen en fietspaden, en de gebruiksvriendelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen, in het bijzonder door het aantal voor personenwagens voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen."

Art. 75. *"De gemeenteraad identificeert in het bijzonder de opties voor parkeerplaatsen waarvoor zij een vermindering voorziet, met als doel een betere aanleg, met inbegrip van een compensatie van deze plaatsen door de creatie van een aanbod buiten de openbare weg dat het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overstijgt. De gemeenteraad preciseert in het gemeentelijk parkeeractieplan de alternatieven per type van gebruiker (bewoner, bezoeker, leveranciers...) en herneemt minimaal twee projecten die een dergelijke heraanleg combineren met een compensatie."*

II.2. Parkeren op de openbare weg

II.2.1. Niet-gereglementeerde zones: afname van het aanbod

Het reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP

Art. 11 (…)Ten opzichte van de tellingen van 2004-2005, wordt het aantal niet-gereglementeerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen verminderd op het hele grondgebied van het Gewest met ten minste 16 %. Deze vermindering neemt de vorm aan van ofwel de herbestemming voor andere gebruiksdoeleinden met of zonder compensatie buiten de openbare weg ofwel door een reglementering. De parkeerplaatsen op de openbare weg die fysiek werden geschrapt zullen gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

Het aantal "niet-gereglementeerde en niet-gereserveerde" parkeerplaatsen is over het gehele Schaarbeekse grondgebied sterk afgenomen. In 2005 waren er nog 8.500 dergelijke plaatsen beschikbaar, wat neerkwam op 32% van het totale aanbod; in 2014 was dit aantal geslonken tot minder dan 1.000, wat nog slechts 4% van het totale aanbod vertegenwoordigt. Een afname dus van maar liefst 7.500 parkeerplaatsen of 88% in vergelijking met de toestand van 10 jaar geleden.

Evolutie van het aantal "niet-gereglementeerde en niet-gereserveerde" parkeerplaatsen		
In 2005	8 500	plaatsen
In 2014	1 000	plaatsen
Afname in absolute cijfers	7 500	plaatsen
Afname in percentage	88	%

Deze forse daling van het aantal "niet-gereglementeerde en niet-gereserveerde" parkeerplaatsen is te danken aan de invoering van een aangepaste reglementering[10]. De gemeente heeft de doelstelling met betrekking tot de afname van deze parkeerplaatsen dus al ruimschoots behaald.

Actieplan

De doelstelling om het aantal "niet-gereglementeerde en niet-gereserveerde" parkeerplaatsen te doen afnemen met minstens 16% is reeds behaald.

[10] Zie figuur 1 Deel 1 -Diagnose

II.2.2. Gereglementeerde zones

Het reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP
Art 2(…) Het aantal plaatsen – in een gereglementeerde zone – bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;

Besluit betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten
Art. 5. "De gemeenteraden kunnen in hun gemeentelijk parkeeractieplan voorzien in lokale uitbreidingen of verminderingen van de uurperiode van 9 uur – 18 uur, wanneer het specifieke karakter van de rijweg of de wijk dat rechtvaardigt."

Art. 11. De maximale parkeertijd in de rode zone is 2 uur.

Art. 23. De parkeertijd in de groene zone is niet beperkt.

Art. 27. In de blauwe zone is het gratis parkeren beperkt tot twee uur.

Art. 12, 24 De parkeerretributie die is verschuldigd in de rode zone is 5 euro voor twee uur.en is 3 euro voor twee uur in de groene zone.

Art. 13, 24 & 28 In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duurtijd van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Het huidige parkeerplan omvat een uitgebreidere reglementering, alsook een uitbreiding van de gereglementeerde parkeerduur en de gereglementeerde parkeerzones en heeft in Schaarbeek zijn doeltreffendheid duidelijk bewezen:

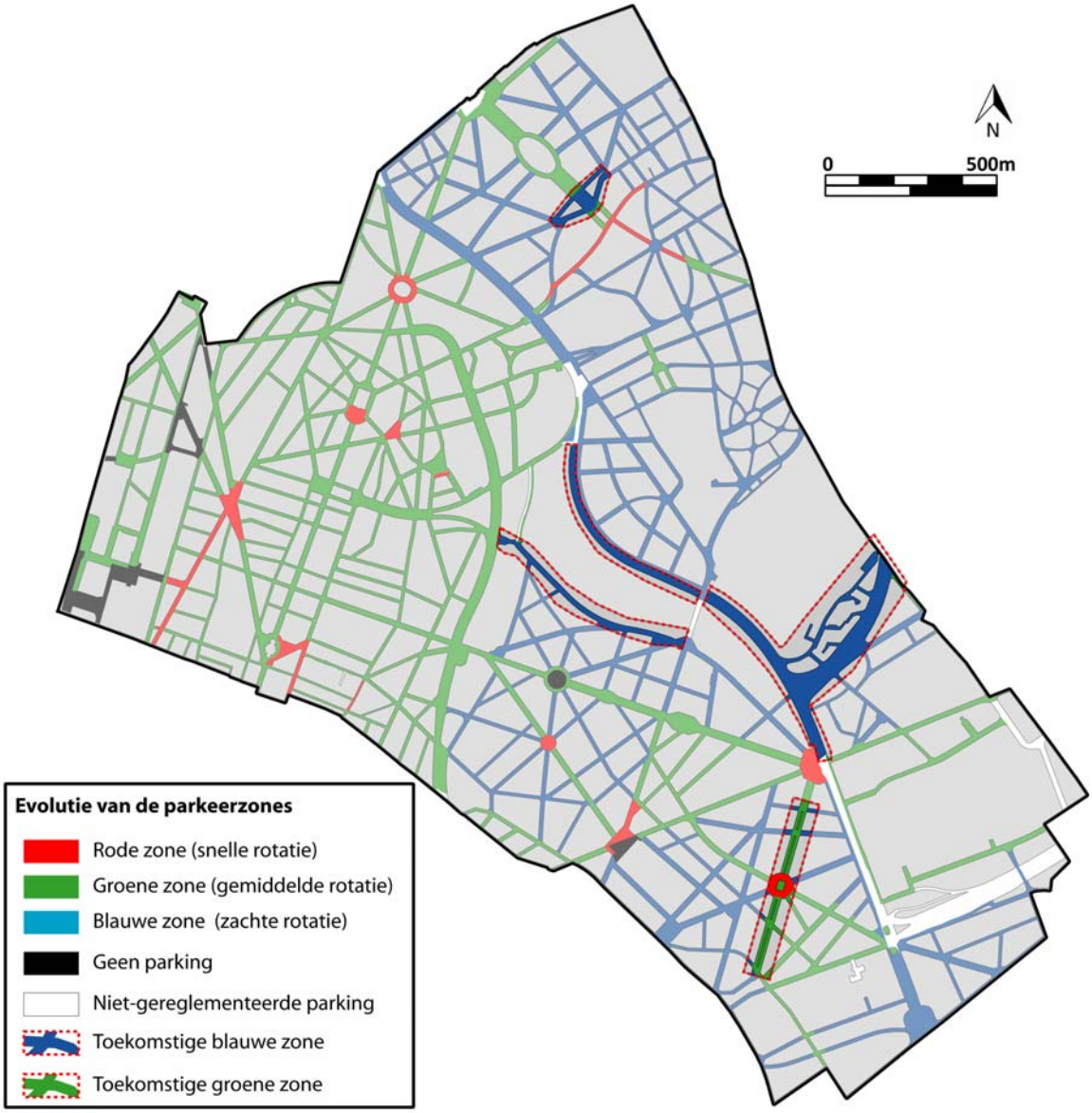
- De uitbreiding van de gereglementeerde parkeerzones die tussen 2005 en 2015 werd doorgevoerd, heeft een positief effect gehad op het dagparkeren; deze reglementering moet dus behouden blijven.
- In de avondperiode is de parkeerdruk groter dan overdag, en dat geldt voor de hele gemeente. Om de bewoners die 's avonds thuiskomen van hun werk een parkeerplaats dichtbij huis te bezorgen, heeft het gemeentebestuur van Schaarbeek besloten om in de blauwe en groene zones de tijdsduur van gereglementeerd parkeren uit te breiden tot 20 uur.

De huidige reglementering (rode, groene en blauwe zones) is trouwens in overeenstemming met het reglementair kader van het GPBP.

Er wordt op het vlak van het gereglementeerd parkeren dan ook geen algemene wijziging van het parkeerplan voorzien. Toch zijn er nog een aantal bijkomende maatregelen die kunnen bijdragen tot een geleidelijke verbetering van de parkeervoorwaarden en die ook een oplossing kunnen bieden voor de wagens die over een langere periode op dezelfde plaats blijven staan en vooral ’s avonds het vinden van een parkeerplaats bemoeilijken:

- De bezetting van de parkeerplaatsen in zones waar het gereglementeerd parkeren niet wordt toegepast, zal op regelmatige tijdstippen worden gecontroleerd. Indien hier al te vaak een oververzadiging optreedt, kunnen deze zones worden ingericht als blauwe of groene zones, al naargelang de functie van de omliggende wijken (al dan niet woongebied).
- Er wordt gereglementeerd parkeren ingevoerd in de vier sectoren waar de bewonersparkeervraag het grootst is: Rigaplein, Leopold III-laan, middenberm Plasky, Azalealaan aan de kant van het Josaphatpark, de wijk rond de Gaardenlaan, Lambermontlaan aan de kant van het Josaphatpark en Generaal Wahislaan (zie onderstaande kaart).

Figuur 23: Niet-gereglementeerde zones die op termijn zullen worden gereglementeerd.



- De omvorming van blauwe zones tot groene zones - of van groene zones tot rode zones - is al meer dan 10 jaar aan de gang. Op die manier wil de gemeente een striktere reglementering opleggen aan pendelaars. Deze ingreep blijkt nog steeds een doeltreffend middel om overdag overbezetting van deze zones tegen te gaan, meer bepaald in de straten met veel handelszaken.
- In de groene zones wordt het eerste kwartier parkeren gratis, zoals voorgeschreven door het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.
- Om binnen eenzelfde gereglementeerde zone het aantal herinneringsborden tot een minimum te beperken, onderzoekt het gemeentebestuur de mogelijkheid om banden, in de kleur van de gereglementeerde zone en met indicatie van de tijdspanne waarbinnen het gereglementeerd parkeren van toepassing is, op de bestaande signalisatiepalen aan te brengen. Zo weet de bestuurder in welk type zone hij zijn wagen achterlaat en aan welke parkeerverplichtingen hij moet voldoen.

Voorbeeld: **9 u – 20 u** **9 u – 20 u** **9 u – 18 u**

Deze gekleurde banden kunnen ook op andere palen zoals verlichtingspalen worden aangebracht, maar dit kan enkel mits toelating van de beheerder.

- De schorsing van de regelgeving tussen 12:30-13:30 in de rode gebieden is een bijzonderheid. Deze maatregel is van kracht in Schaarbeek om het betalend parkeren voor Horeca bezoekers in rode zones te compenseren.
- Indien blijkt dat de reglementering in de buurt van bepaalde sites tekort schiet, dan kunnen er punctueel en plaatselijk wijzigingen worden aangebracht aan de tijdspanne waarbinnen het gereglementeerd parkeren van kracht is. Zo kan de gemeente beslissen om de tijdsperiode of -duur van het betalend parkeren uit te breiden tot zondag in de buurt van een sportcentrum, of 's avonds tot 22 uur in de buurt van een cultureel centrum met toneelzalen.
- Het gebruik van de kaarten voor "Bedrijven en zelfstandingen" wordt beperkter, meer bepaald voor wat betreft het avondparkeren (zie II.2.3 Parkeerkaarten)
- De aanschafmogelijkheden van een bezoekerskaart, de zogenoemde "kraskaarten", worden uitgebreid[11] **zodat ook handelaars ze rechtstreeks kunnen verkopen**.

Actieplan

- Algemeen behoud van het huidige parkeerplan.
- Uitbreiding van de reglementering naar de volgende nog niet-gereglementeerde zones: Rigaplein, Leopold III-laan, middenberm Plasky, Azalealaan aan de kant van het Josaphatpark, de wijk rond de Gaardenlaan, Lambermontlaan aan de kant van het Josaphatpark en Generaal Wahislaan.
- Haalbaarheid nagaan om de controle uit te breiden van 8 tot 22 uur, in het bijzonder in wijken die een hoge verzadigingsgraad aantonen of rond bepaalde site.
- Invoering van het eerste kwartier gratis parkeren in de groene zones.
- Herinnering van de plaatselijke parkeerreglementering aan de hand van gekleurde banden op signalisatie- of andere palen.
- Een verkoopsysteem opzetten zodat ook handelaars de bezoekerskaarten (kraskaarten) aan de man kunnen brengen.

De volgende opvolgingsmaatregelen zullen in de loop van de tijd deze actiepunten nog versterken:

[11] Deze 'kraskaarten' kunnen momenteel enkel worden aangekocht in het gemeentehuis, de parkeerwinkel van Rauwers, of aan het loket van de gedecentraliseerde bevolkingsdienst van Antenne Radium.

- Omvorming van blauwe zones tot groene zones, of van groene zones tot rode zones, afhankelijk van de omstandigheden.
- Punctuele wijzigingen van de gereglementeerde parkeerperiode of –duur in de buurt van bepaalde voorzieningen.

II.2.3. **Parkeerkaarten**

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten
Art. 53. *De gemeenteraden kunnen, op eensluidend advies van de Gewestregering, en na het advies van het Parkeeragentschap te hebben ingewonnen, het totale aantal vrijstellingskaarten « buurtbewoner » die geldig zijn in een parkeersector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die sector of tot een lager aantal.*
Art. 54 & 55. De prijs van de vrijstellingskaarten « buurtbewoner » is 5 euro per jaar voor de 1ste vrijstellingskaart, 50 euro per jaar voor de 2de vrijstellingskaart en 200 euro per jaar voor aanvullende vrijstellingskaart. De gemeenteraden kunnen, bij gemotiveerde beslissing en na hierover het advies te hebben ingewonnen van het Parkeeragentschap, hogere tarieven vastleggen.
Art. 76 "De gemeenteraden kunnen, op eensluidend advies van de Gewestregering en na advies van het Parkeeragentschap, het totale aantal van facultatieve vrijstellingskaarten die geldig zijn in een parkeersector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die sector of tot een lager aantal."
Art. 86 "Het aantal vrijstellingskaarten « overige gebruiker » zal gradueel worden verminderd volgens de in het goedgekeurde gemeentelijke parkeerbeleidsplan bepaalde modaliteiten. Deze diversen kaarten zijn bedoeld om op termijn te verdwijnen, voor zover dat er compenserende maatregelen uitgevoerd zijn.

De gemeente Schaarbeek heeft ongeveer 1.700 bewonerskaarten meer uitgereikt dan dat er openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn op haar grondgebied. De druk die door het bewonersparkeren wordt gegenereerd is dan ook zeer groot. Toch ondervinden de bewoners geen noemenswaardige problemen om overdag een parkeerplaats te vinden. De gemeente is dan ook niet van plan om het aantal bewonerskaarten terug te schroeven.

's Avonds, vanaf 18 uur, is de situatie anders en ontstaan er gebruiksconflicten tussen de bewoners die thuiskomen van hun werk en de werknemers die in de buurt nog aan de slag zijn en beschikken over facultatieve parkeerkaarten (bedrijven, handelszaken, bouwplaatsen, scholen en kinderdagverblijven).

Om de parkeerdruk in de avondperiode te doen afnemen, is de gemeente van plan om de **impact van de facultatieve kaarten op de tijdspanne tussen 18 en 20 uur te beperken**.

Deze maatregel richt zich voornamelijk op de parkeerkaarten bestemd voor “Bedrijven en zelfstandigen” en “Scholen en kinderdagverblijven” waarvan een aanzienlijk aantal (meer dan 4.000) werd uitgereikt. Het lijkt minder nuttig om een beperking in te stellen op de kaarten voor “Marktkramers” en “Tijdelijke bouwplaatsen” omdat deze minder frequent en op onregelmatigere tijdstippen worden gebruikt.

Aangezien de bevolkingsgroei op het grondgebied van Schaarbeek, blijkt het niet relevant te zijn om zich te verbinden aan het verminderen van het aantal parkeerkaarten voor een groeiend aantal huishoudens.

Om de evolutie van het aantal uitgegeven parkeerkaarten te analyseren, zal de gemeente echter een jaarlijkse boekhouding van het aantal uitgegeven kaarten houden, voor elk type kaart (inwoners, bedrijven, leerkrachten, …) en voor elke wijk (volgens de indeling bepaald in de diagnose). Deze boekhouding zal als een assessment tool dienen voor de evolutie van het aantal uitgegeven kaarten, per wijk en in verband met de voltooide wegbezettingsgraad.

Om de verzadigingssituatie in bepaalde wijken aan te pakken, zal de mogelijkheid om een prijsdifferentiatie van parkeerkaarten in de meest verzadigde gebieden te introduceren onderzocht worden. Deze mogelijke gedifferentieerde prijsstelling zal bijvoorbeeld betrekking hebben op de prijs van de tweede parkeerkaart van een huishouden.

Vanwege de grote parkerenvraag van vracht- en bestelwagens en de druk dat deze voertuigen op de gemeente s’avonds en tijdens de weekends uitoefenen, wordt een nieuwe reglementering voorgesteld voor kaarten voor bedrijven en zelfstandingen:

Vanaf 1 september 2016 gelden de volgende nieuwe tarieven voor de parkeerkaarten bestemd voor “Bedrijven en zelfstandigen”:

Eenheidsprijs voor jaarkaarten “Bedrijven en zelfstandigen”					
Geldig tot	**Lengte voertuig**	**Tarief naargelang het aantal kaarten**			
		1-5 kaarten	6-20 kaarten	21-30 kaarten	extra kaart
18 uur	< 4,90 m	€ 150	€ 250	€ 500	€ 600
	>= 4,90 m	€ 250	€ 500	€ 750	€ 850
20 uur	< 4,90 m	€ 300	€ 500	€ 1.000	€ 1200
	>= 4,90 m	€ 500	€ 1.000	€ 1.500	€ 1.700

De geldigheid van de kaarten voor “Scholen en kinderdagverblijven” wordt beperkt tot hun werkingsperiode. Dit betekent dat deze kaarten dus niet kunnen worden gebruikt tijdens schoolvakanties, weekends en feestdagen.

Bovendien zullen geen bewoners leasing kaarten (voor niet-schaerbeekse bedrijven) meer afgegeven worden voor voertuigen type vrachtwagen, bestelwagen, bus of coach van meer dan 4,90 m.

Actieplan

- De impact van de facultatieve kaarten uitgereikt aan bedrijven en zelfstandigen beperken voor de avondperiode, door verschillende tarieven in te stellen al naargelang het einduur van hun geldigheid: 18 uur of 20 uur.
- De geldigheid van de kaarten voor “Scholen en kinderdagverblijven” beperken tot de werkingsperiodes van deze instellingen.
- Bewoners leasing kaarten voor niet-schaerbeekse bedrijven afschaffen voor voertuigen van type vrachtwagen, bestelwagen, bus of coach.

II.2.4. ParkingPlus

Sinds 2010 zet het project ParkingPlus zich in om binnen het gehele Brussels Hoofdstedelijk Gewest thuiszorgverleners een parking te bezorgen. Dit vrijwillige burgerinitiatief bestaat erin dat bewoners van huizen met een garage de thuiszorgverleners toelating geven om voor de duur van hun bezoek hun wagen te parkeren voor de garagepoort. In 2014 waren er in heel het Brusselse Gewest 574 bewoners die aan dit project meewerkten. **Schaarbeek is de gemeente waar het grootste aantal bewoners zich heeft gemeld: 66 berijdbare inritten werden ter beschikking gesteld voor thuiszorgverleners.**

Actieplan

De gemeentelijke communicatie voortzetten bij de bewoners om het delen van berijdbare inritten met thuiszorgverleners te bevorderen (ParkingPlus)

II.2.5. Opsplitsing in parkeersectoren

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten

Artikel 1. *In het kader van dit besluit verstaat men onder :*

5° Parkeersector : de geografische zone rond de verblijfplaats of de maatschappelijke- of exploitatiezetel, die de grenzen afbakent waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn.

Art. 46. *Het Parkeeragentschap legt op basis van de voorstellen van de gemeenteraden en in gemeen overleg met de gemeenteraden de parkeersectoren vast voor het hele grondgebied van het Gewest, bij voorkeur op basis van de indeling in wijken en waarbij de gemeentegrenzen kunnen worden overschreden.*

Art. 47. *Een gedeeltelijke herziening van de indeling heeft minstens iedere twee jaar plaats, ten einde rekening te kunnen houden met de praktijkervaring en om eventuele evoluties van plaatselijke parkeersituaties op te vangen.*

In navolging van het hierboven vermelde besluit, zullen de parkeerkaarten geldig zijn in de sector waarvoor ze zijn uitgereikt alsook in de drie aangrenzende sectoren. De

totale oppervlakte waarop de parkeerkaart geldig is, mag niet meer dan 150 ha beslaan, maar mag de gemeentegrenzen wel overschrijden.

Het GPBP biedt de gemeenten de mogelijkheid om aan het Parkeeragentschap een herschikking van de voorgestelde sectorindeling aan te vragen zodat deze beter inspeelt op de reële behoeften van hun bewoners.

Opmerking: indien de gemeente de sectorindeling wil aanpassen, zal ze dit moeten doen in overleg met het Parkeeragentschap, vermits deze opsplitsing geen deel uitmaakt van het GPBP. Het GPBP bepaalt het beheer, de reglementering alsook de projecten met betrekking tot de evolutie van de parkeersituatie, maar zegt niets over de indeling in sectoren. De bijlagen omvatten niettegenstaande een aantal voorstellen die louter ter informatie worden vermeld.

De stad zal aandacht blijven besteden aan de evolutie van dit dossier en aan de geplande parkeerkaarten die de afgifte van multi-sector kaarten mogenlijk maken.

II.3. Gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg

II.3.1. Leveringszones

Algemeen reglementair kader van het GPBP

Besluit betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten
Art. 38. De gemeenteraden hernemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan alle leveringszones die onontbeerlijk zijn voor het economische leven van de gemeenten, met inbegrip van de inrichtingen voorzien of aangelegd door de wegbeheerders.
De gemeentelijke parkeeractieplannen specificeren de bijzondere controlemaatregelen en de concrete modaliteiten om de naleving van deze zones te verzekeren.

II.3.1.a. De reglementering

Huidige toestand

Er zijn verschillende soorten leveringszones. De verschillen uiten zich in de afmetingen maar vooral in de geldende reglementering:

- Leveringszones waarvoor bij overtreding een strafrechtelijke sanctie wordt opgelegd, worden aangeduid met het bord E1 ‘verboden parkeren’, aangevuld met een onderbord dat leveringen toelaat;
- De gedepenaliseerde leveringszones zijn parkeerplaatsen waar de forfaitaire retributie van € 100 wordt toegepast, maar waar leveringsvoertuigen gratis mogen parkeren. In overeenstemming met de bepalingen van het GPBP zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in dit type leveringszone, met uitzondering van de kaarten voor “verstrekkers van dringende medische zorgen”.

In 2015 telde Schaarbeek 139 leveringszones, wat overeenstemt met 453 parkeerplaatsen voor personenwagens. Een tiental zones zijn gedepenaliseerd; deze bevinden zich op de Haachtsesteenweg, op het stuk tussen Sint-Joost en het Poggeplein.

Motivatie

Uit de praktijk blijkt dat het gedepenaliseerde karakter van deze leveringszones de beschikbaarheid ervan verhoogt, wat inhoudt dat er vaker plaatsen vrijkomen. Dit is voornamelijk te danken aan de aangepaste controle die voor dit type parkeerplaatsen werd ingevoerd. De gemeente is dan ook van plan om deze reglementering geleidelijk aan te veralgemenen. Ze zou deze regeling eerst doorvoeren in de linten voor handelskernen en de straten waar leveringsvoertuigen vaak dubbel parkeren, wat vlot verkeer verhindert.

Maar zoals in de diagnose werd aangetoond, gelden er momenteel erg veel verschillende tijdsperiodes voor de gedepenaliseerde leveringszones, wat aanleiding geeft tot verwarring, zowel bij de gebruikers als bij de personen die instaan voor de controles.

Beslissing

De gemeente heeft beslist om binnen het kader van het huidige GPBP alle leveringszones te harmoniseren. Dit houdt in dat 129 parkeerplaatsen moeten worden aangepast binnen de 5 jaar.

De leveringszones worden omgevormd tot gedepenaliseerde zones.

De leveringszones die zich in rode zones bevinden, worden prioritair aangepakt.

De signalisatie wordt aangepast en geharmoniseerd. Indien nodig worden de grondmarkeringen opnieuw aangebracht.

De afmetingen van de leveringszones worden al naargelang het geval vastgesteld op 12 en 20 meter.

Met uitzondering van bepaalde gemotiveerde gevallen, kan er enkel nog geleverd worden tussen **10 en 15 uur**. Een afwijking zal toegekend kunnen worden op gemotiveerde aanvraag.

II.3.1.b. Het aantal leveringszones en de ligging ervan

Het aantal leveringszones en de verspreiding ervan zullen opnieuw worden bekeken zodat ze beter tegemoet komen aan de behoeften.

Om deze oefening te maken, hanteert het GPBP de CERTU-methode. Deze methode maakt een theoretische berekening van het aantal leveringszones dat in een handelslint moet worden ingeplant, rekening houdend met de typologie en de omvang van de handelszaken.

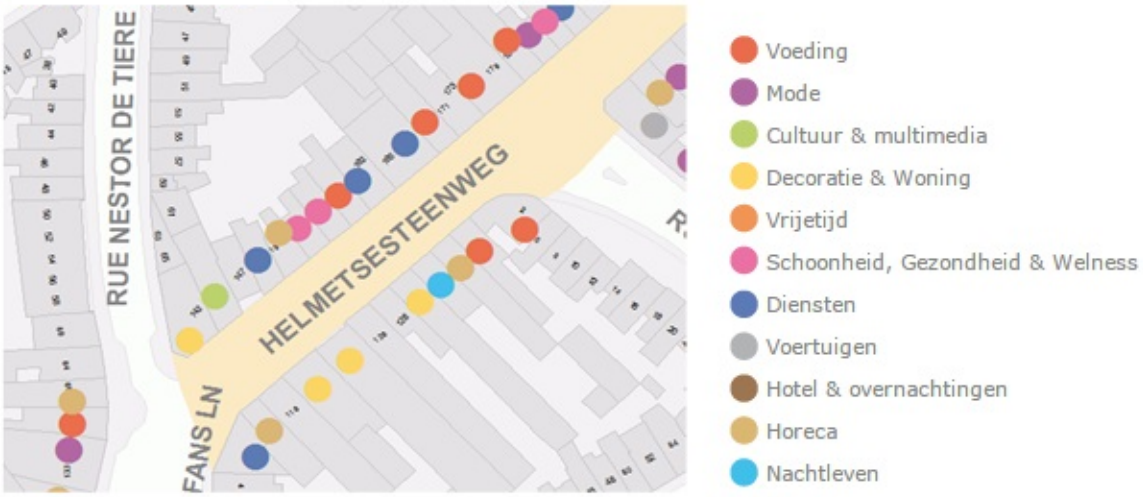
De volledige berekeningsmethode wordt voorgesteld in bijlage. Om u alvast een idee te geven, vindt u hieronder een voorbeeld waarbij de methode wordt toegepast op een stuk van de Haachtsesteenweg.

Figuur 24: Voorbeeld waarbij de CERTU-methode wordt toegepast op een stuk van de Haachtsesteenweg

Vaststelling van het aantal leveringszones

Wijk: Helmet

Wegvak: van Nestor De Tièrestraat tot de Schaarbeekse Haardstraat



Bron: http://www.shopinbrussels.be/

N° rue	Naam	Activiteit	Categorie	Type	Leveringscoefficient
141	Textiles Albert	Meubileringstextiel	Decoratie & Woning	9	7,5
145	ADN All Potential	Muziekinstrumenten	Cultuur & multimedia	13	2,43
149	Helmet Téléboutique	Phone center & cybercafé	Diensten	8	7,53
153	Fashion	Café & Bistrot	Horeca	1	6,25
155	Ayla	Kapsalon	Schoonheid, Gezondheid & Welness	8	7,53
157	Coiffure des Frères	Kapsalon	Schoonheid, Gezondheid & Welness	8	7,53
159	Boucherie Nassr	Slagerij & vleeswaren	Voeding	3	10,5
161	Agence P.AV Assurances	Bank, krediet & verzekeringen	Diensten	13	2,43
167	Sun Wash	Droogkuis, stomerij	Diensten	13	2,43
169	Malik	Bakkerij & Patisserie	Voeding	2	8,07
175	Cloetens Délicatesses	Slagerij & vleeswaren	Voeding	3	10,5
				Total côté impair	**72,7**
112	Sila Tours	Reisagentschap	Diensten	13	2,43
114	Pizzeria Aux Agapes	Pizzeria	Voeding	1	6,25
118	Ideco	Meubileringstextiel	Decoratie & Woning	9	7,5
122	Cardin Concept Meubles	Meubelen	Decoratie & Woning	9	7,5
130	Anti - Crise	Discounts & bazaars	Decoratie & Woning	8	7,53
132	Night Shop	Night Shop	Nachtleven	1	6,25
134	Wynn's	Café & Bistrot	Horeca	1	6,25
136	Mini Market	Kruidenierswinkel	Voeding	4	9,35
4	Leonidas Helmet	Chocolade, koekjes & confiserie	Voeding	8	7,53
				Totaal pare kant van de straat	**60,59**
				Totaal wegenvak	**133,29**
				Fractie per leveringszone	90
				Aantal nodige leveringszones	**1,5**

De oefening werd gemaakt voor de belangrijkste handelslinten van Schaarbeek. Onderstaande tabel biedt een samenvatting van de resultaten die in de bijlagen nader worden toegelicht.

Sector	Begin	Einde	Aantal leveringszones	
			Huidig	Berekend
Brabantstraat	Aarschotstraat	Dupontstraat	1	1,8
	Dupontstraat	Broedershapstraat	1	1,2
	Broedershapstraat	Kwartrechtstraat	1	1,4
	Kwartrechtstraat	Rogierstraat	1	2,2
	Rogierstraat	d'Hoogvorststraat	1	1,6
	d'Hoogvorststraat	De Potterstraat	1	0,9
	De Potterstraat	Liedtsplein	0	0,4
	Geheel		**6**	**9,5**
Helmetsesteenweg	Nestor De Tièrestraat	Schaarbeekse Haardstraat	2	1,5
	Schaarbeekse Haardstraat	Huart Hamoirlaan	1	3,8
	Huart Hamoirlaan	Heidestraat	1	1,4
	Heidestraat	Gustave Hubertistraat	1 dichtbij	0,7
	Landbouwstraat	Raafstraat	1	0,2
	Gustave Hubertistraat	Appelpad	-	0,2
	Geheel		**6**	**7,8**
Richard Vandeveldestraat	Helmetsesteenweg	Helmetplein	3	2,5
	Helmetplein	G. Raemaekersstraat	3	1,1
	Geheel		**6**	**3,6**
Josaphatstraat	Philomenestraat	Van Dyckstraat	0	0,5
	Van Dyckstraat	L'Olivierstraat	0	2,3
	L'Olivierstraat	Seutinstraat	0	0,4
	Seutinstraat	Rogierstraat	0	0,8
	Rogierstraat	Robianostraat	2	0,4
	Robianostraat	Vifquinstraat	1	0,5
	Vifquinstraat	Ooststraat	2	1,3
	Ooststraat	L. Bertrandstraat	3	1,8
	Geheel		**8**	**8**
Paviljoenstraat	Van Schoorstraat	Vanderlindenstraat	0	0,3
	Vanderlindenstraat	Paviljoenplein	3	0,7
	Geheel		**3**	**1**
Chazallaan	Daillyplein	Grote Bosstraat	3	0,9
	Grote Bosstraat	Auguste Lambiottestraat	0	1,2
	Vaderlandsplein	Paul Devignestraat	0	0,2
	Paul Devignestraat	Ernestlaan	0	0,1
	Geheel		**3**	**2,4**
TOTAAL voor alle wegvakken hierboven			**32**	**32,3**

De gemeente zal de CERTU-methode ook gebruiken bij de ontwikkeling van nieuwe wijken (Josaphat, Reyers…).

Tijdens de analyse van de behoefte aan leveringszones, zal de relevantie van bepaalde locaties in vraag worden gesteld en zullen deze worden herzien op basis van de behoeften en het gebruik dat er effectief van wordt gemaakt. Het gebeurt wel vaker dat bepaalde handelszaken van activiteit veranderen of naar een andere locatie verhuizen, maar dat de bestaande leveringszone niet wordt aangepast of afgeschaft.

II.3.1.c. Controle van de leveringszones

Leveringszones zijn enkel nuttig en efficiënt indien ze uitsluitend gebruikt worden waarvoor ze zijn bestemd, namelijk leveringen. Om hun beschikbaarheid te garanderen tijdens de leveringsuren, worden er voor deze zones specifieke controles uitgevoerd die in hoofdstuk III.5 nader worden beschreven: motorrijders van de politie, meldsysteem voor de winkeliers…

II.3.1.d. Bewonersfunctie

Buiten de aangegeven leveringsuren, mogen personenwagens op deze plaatsen parkeren. De parkeervoorwaarden die in de zone in kwestie van kracht zijn, blijven uiteraard van toepassing: vrij nachtelijk parkeren; gereglementeerd parkeren in blauwe, groene en rode zones.

Actieplan

Op kwalitatief vlak, worden alle leveringszones binnen het kader van het huidige GPBP als volgt aangepast:

- Geleidelijke harmonisering van de reglementering (gedepenaliseerde leveringszones): eerst worden de leveringszones aangepakt de zich bevinden in een rode zone en op de assen waar de dubbel geparkeerde leveringsvoertuigen het verkeer, en dan vooral het opanbaar vervoer, hinderen;
- Harmonisering van de horizontale en verticale signalisatie: signalisatie en markeringen (zig-zig);
- Harmonisering van de uurregeling: 10 uur - 15 uur, tenzij een andere uurregeling in specifieke gevallen gerechtvaardigd is.

De gemeente overweegt ook om het systeem van GAS-boetes in te voeren bij de controle op leveringszones.

Op kwantitatief vlak, worden er nieuwe, noodzakelijke leveringzones ingericht in de nieuwe wijken, en worden de leveringzones die geen nut meer hebben, afgeschaft. Deze beslissing wordt genomen op basis van de telmethode die werd toegepast op de handelslinten.

Op functioneel vlak, worden de controles op het gebruik van de leveringszones opgevoerd. Zo wordt er een specifieke patrouille opgezet die zich enkel toelegt op de controle van de leveringszones.

II.3.2. Parkeerzones in de onmiddellijke omgeving van scholen ('kiss & ride' en schoolbussen)

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten
Art. 41. In een zone 'kiss & ride' is parkeren gratis gedurende de tijd die is aangeven op de daartoe bestemde wegsignalisatie. In geval van overschrijding van de toegelaten parkeertijd is een forfaitaire retributie verschuldigd van 100 euro per parkeerperiode.
Art. 42. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de zone 'kiss & ride'.

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP

Art. 44. *De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.*

II.3.2.a. Kiss & Ride

Deze parkeerplaatsen vinden we voornamelijk terug langs scholen en kinderdagverblijven. Ze zorgen ervoor dat de kinderen veiliger op school geraken en dat het verkeer vlotter doorstroomt.

Voor een doeltreffend gebruik van de "Kiss & Ride"-plaatsen, werden ze ondergebracht in de categorie van de gedepenaliseerde parkeerplaatsen. Wie zijn wagen hier achterlaat, betaalt een forfaitair tarief van 100 € voor een halve dag parkeren; enkel het eerste kwartier is gratis.

De signalisatie wordt aangepast zodat er in de gemeente nog maar een enkel bord wordt gebruikt. Dit bord vermeldt de volgende informatie: de periode waarbinnen de regeling van kracht is; de maximaal toegelaten parkeerduur; het bedrag van de forfaitaire retributie.

Om te voldoen aan de parkeervraag van de autobestuurders die niet de school of het kinderdagverblijf als eindbestemming hebben, alsook het nachtelijk parkeren van de bewoners mogelijk te maken, worden deze parkeerplaatsen enkel als "Kiss & Ride"-zones beschouwd tijdens het schooljaar, tussen 7.30 en 9.00 uur

Uit waarnemingen blijkt dat de situatie aan het einde van de schooldag er heel anders uitziet dan aan het begin van de schooldag. Daarom zal een "Kiss & Ride"-zone voor de namiddagperiode enkel worden ingericht indien de school hier goede redenen voor heeft en hier expliciet om vraagt.

De noodzaak van een “Kiss & Ride”-zone en de ligging ervan zullen worden bepaald aan de hand van een studie waarbij de werking van de onmiddellijke omgeving van de school in kaart zal worden gebracht. De stadswachten zullen aan deze studie actief meewerken.

Bovendien zal bij ieder project dat wordt opgezet om het lokale en gemoedelijke karakter van schoolomgevingen in de verf te zetten (zoals het “populierenpleintje” dat werd aangelegd tussen de Korporaal Claesstraat en de Freesiadreef) systematisch worden overwogen of een “Kiss & Ride”-zone hier nuttig zou zijn. Dezelfde overweging zal worden gemaakt bij de creatie van zone 20’s.

II.3.2.b. Schoolbussen

Deze parkeerplaatsen worden tijdens het schooljaar gereserveerd voor schoolbussen, volgens een uurregeling die is aangepast aan de school in kwestie. De schoolbussen mogen hier maximum een half uur parkeren.

In de mate van het mogelijke, worden voor de “Kiss & Ride”- en de schoolbuszones dezelfde parkeerplaatsen gebruikt.

II.3.2.c. Bewoners

Buiten de periodes waarin deze parkeerplaatsen gereserveerd zijn als “Kiss & Ride”- en schoolbuszone, kunnen hier andere voertuigen worden geparkeerd. Uiteraard moeten de bestuurders de geldende parkeervoorwaarden naleven: vrij nachtelijk parkeren; gereglementeerd parkeren in de blauwe, groene en rode zones.

Actieplan

- Alle bestaande “Kiss & Ride”-zones omvormen tot gedepenaliseerde parkeerplaatsen en de signalisatie hieraan aanpassen.
- De uurregeling voor alle “Kiss & Ride”-zones terugbrengen tot één enkele periode, namelijk van 7.30 tot 9.00 uur tijdens het schooljaar
- In samenwerking met de stadswachten, de onmiddelijke omgeving van de gemeentscholen in kaart brengen om na te gaan of de aanleg van “Kiss & Ride”-zones noodzakelijk is.
- Indien de aanleg van een schoolbuszone noodzakelijk blijkt, wordt deze bij voorkeur ingericht op de parkeerplaatsen die ook als “Kiss & Ride”- zone worden gebruikt.

II.3.3. Parkeerplaatsen voor autodelen

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP
Art. 31. Enkel wagens van verenigingen of bedrijven die hiervoor door het Parkeeragentschap erkend zijn kunnen genieten van de parkeervoordelen die door dit besluit, de Ordonnantie, de zijn uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke parkeeractieplannen worden toegekend.
Art. 32. De gemeenteraden nemen in hun actieplan « Autodelen » preferentiële maatregelen op voor het parkeren van voertuigen voor autodelen, met het oog op :
— het aanmoedigen van alternatieven voor het gebruik van de eigen wagen;
— het bevorderen van de ontwikkeling van de diensten voor autodelen;
— het bevorderen van de zichtbaarheid van deze diensten.
De stations voor autodelen worden bij voorkeur geplaatst op de openbare weg, met een verspreiding binnen de wijken van kleine stations dichtbij de gebruikers. De grote stations moeten in principe buiten de openbare weg worden geplaatst.
Art. 33. Er zijn twee parkeermogelijkheden voor voertuigen voor autodelen :
— In het station : deze parkeermogelijkheid richt zich op de parkeerplaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen die gebruikt worden voor het systeem van autodelen. De gemeenteraden reserveren dit soort parkeerplaatsen op de openbare weg om de klanten toe te staan om een gedeeld voertuig op te halen en terug te brengen.
— Tijdens het gebruik : de exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen en aanvaard door het Parkeeragentschap, kunnen een vrijgesteldenkaart « autodelen » verkrijgen die aan de klanten ter beschikking wordt gesteld wanneer die het voertuig gebruiken.
Art. 34. De gemeenteraden werken tegen 2020 een gemeentelijk beleidsplan « Autodelen » uit conform de gewestelijke groeidoelstelling van autodelen zoals opgenomen in de bijlage bij het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 maart 2013 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van operatoren van autodelen voorbehouden parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg.

Schaarbeek telt 30 parkeerplaatsen voor Cambio-wagens die verspreid zijn over 11 Cambio-standplaatsen. Het Car Sharing-plan heeft zich tot doel gesteld om op gewestelijk niveau het aantal gedeelde voertuigen op te trekken van 248 in 2012 tot 800 in 2020. Het GPBP bepaalt de spreiding van deze 800 parkeerplaatsen over de verschillende gemeenten en baseert zich hierbij op hun respectievelijk aandeel in de bevolkingscijfers van het BHG. Schaarbeek huisvest 11% van de totale bevolking in het gewest; op basis van dit percentage voorziet **de gewestelijke doelstelling voor Schaarbeek 90 plaatsen voor autodelen; de gemeente zal dus tegen 2020 60 extra parkeerplaatsen moeten creëren.**

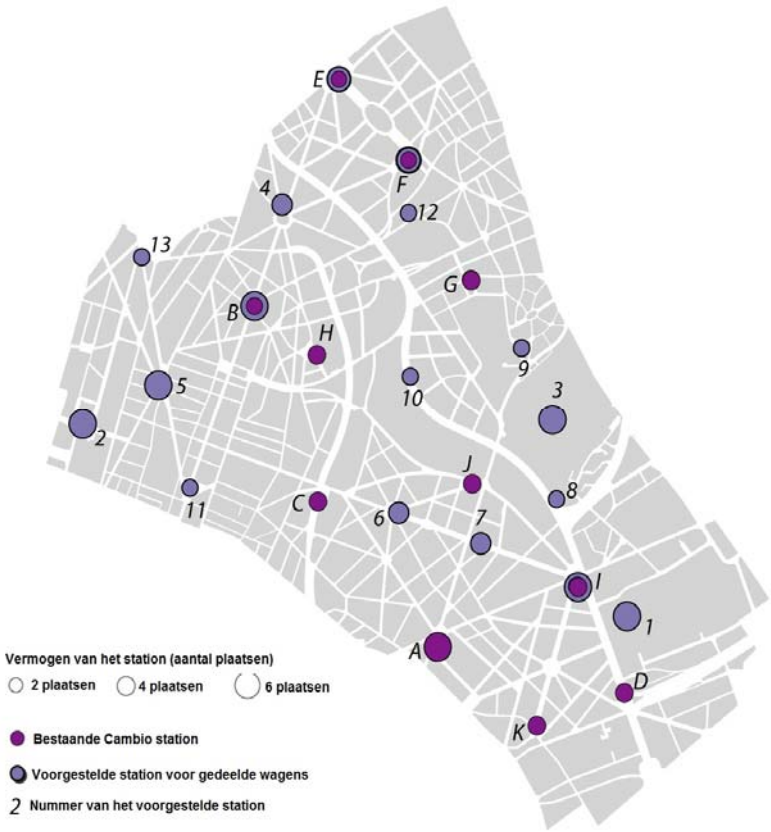
We merken hierbij op dat Cambio het allereerste bedrijf was dat autodelen in het Brusselse Gewest heeft mogelijk gemaakt. Maar deze pionierspositie betekent niet dat de dienstverlener over een monopolie beschikt. Ook andere operatoren kunnen gedeelde voertuigen aanbieden op het Schaarbeekse grondgebied, op voorwaarde

uiteraard dat ze van het Gewest de nodige vergunningen hebben gekregen. In 2015 was dit enkel het geval voor Cambio en Zen Car (gedeelde elektrische voertuigen).

Richtgevende planning voor de verdere ontwikkeling van gedeelde voertuigen		
Jaar	**Nieuwe plaatsen**	**Totale # in dienst**
2015	-	30
2016	+20	50
2018	+20	70
2020	+20	90

Opgelet: deze kalender is louter informatief omdat de beslissingen om nieuwe stations in te planten progressief genomen zullen worden, in overleg met de gemeente en de operatoren, en rekening houdend met de operationele en economische beperkingen, voor het succesvole functionering van de stations.

Onderstaande kaart toont de mogelijke nieuwe inplantingen met het oog op een evenwichtige spreiding van de standplaatsen over het grondgebied. De operatoren kunnen echter andere locaties voorstellen maar ze moeten deze keuzes wel motiveren.



Figuur 25: Ligging van de bestaande en voorgestelde standplaatsen voor autodelen

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de bestaande en door het GPBP voorgestelde standplaatsen voor autodelen alsook de capaciteit ervan. De kaart toont meer bepaald:

- de 9 bestaande standplaatsen die zullen worden uitgebreid,
- 13 nieuwe standplaatsen

	Nabijgelegen wijk of station van OV	Huidig aantal wagens	Geprojecteerd aantal wagens
Bestaande standplaatsen			
A	Dailly	6	6
B	Colignon	4	**6**
C	Deschanel	3	**6**
D	Diamant	7	7
E	Station van Schaarbeek (Elizabeth)	2	**6**
F	Riga	2	**4**
G	Terdelt / Brems	2	**4**
H	Houffalize	2	**4**
I	Meiser	2	**6**
J	Josaphatpark	2	**4**
K	Plasky	2	**4**
Voorgestelde standplaatsen			
1	Wijk Mediapark	-	6
2	Station Brussel Noord	-	4
3	Josaphatwijk	-	6
4	Verboekhoven	-	4
5	Liedts (Project Metrostation)	-	2
6	Weldoener	-	4
7	Vaderland	-	4
8	Wijk Gaardenlaan	-	2
9	Tuinwijk Terdelt	-	4
10	Heliotropen	-	2
11	Sainte-Marie	-	2
12	Schaarbeekse Haard	-	2
13	Masuiplein	-	2
		34	**101**

Opmerking: op termijn wordt een breder aanbod voorzien voor de nieuwe wijken.

Actieplan

- Meewerken aan de creatie van ongeveer 70 parkeerplaatsen voor autodelen, rekening houdend met: de locatie, meer bepaald in de buurt van stations van openbaar vervoer; de vraag van de operatoren; de algemene spreiding van het aanbod over het gemeentelijk grondgebied; en de ontwikkeling van nieuwe wijken (Josaphat, Reyers…).
- Overgaan tot de ondertekening van overeenkomsten met de operatoren die binnen het kader van het desbetreffende besluit door het Gewest werden erkend.
- Het gemeentelijk Car Sharing Plan doen goedkeuren door het Gewest en het Parkeeragentschap.
- Steunen van initiatieven die het delen van privéwagens mogelijk maken (Car Amigo, Autopartage.be, Wibee) om het bestaande privéwagenpark beter kan renderen zowel als freefloating projecten aangekondigd door Brussel Mobiliteit.

II.3.4. **Parkeerplaatsen voor fietsen**

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP

Art. 19. Tijdens hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, voorzien de gemeenteraden in bijkomende inrichtingen op de openbare weg (…) zodat bij het verstrijken van dit eerste plan aan de volgende minimumvereisten voldaan is :
— minstens 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;
— maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone.
De gemeenteraden voorzien eveneens in kortparkeren nabij verplaatsingsgeneratoren die worden aanzien als bestemmingsplaatsen.

Art. 21. De gemeenteraden voorzien op de openbare weg afgesloten, overdekte en beveiligde parkeerinrichtingen (…) toegankelijk via een abonnement (…)naast een verkeersweg die toegankelijk is voor fietsen

Reglementair kader van de Gemeentelijke Stedenbouwkundige Verordening:

GSV - Artikel 13 – Lokaal voor tweewielers en kinderwagens

§ 1. Indien de wijziging van het aantal woningen in een bestaand gebouw leidt tot de creatie van een gebouw met drie of meer woningen, wordt er een lokaal ingericht voor het stallen van nietgemotoriseerde tweewielers en kinderwagens.

Dit lokaal voldoet aan de volgende voorwaarden:
1) het staat ter beschikking van alle bewoners van het gebouw;
2) het heeft afmetingen die verenigbaar zijn met de voorziene functie, rekening houdend met het aantal woningen, met minstens één stelplaats per woning;
3) het is gemakkelijk bereikbaar vanaf de openbare weg en de woningen;

§ 2. De gebouwen waarin de ruimtelijke indeling het niet mogelijk maakt een dergelijk lokaal te creëren, zijn hiervan vrijgesteld op voorwaarde dat de gemeenschappelijke ruimtes groot genoeg zijn om deze functie te vervullen, terwijl de woningen en de gemeenschappelijke ruimtes vlot toegankelijk blijven.

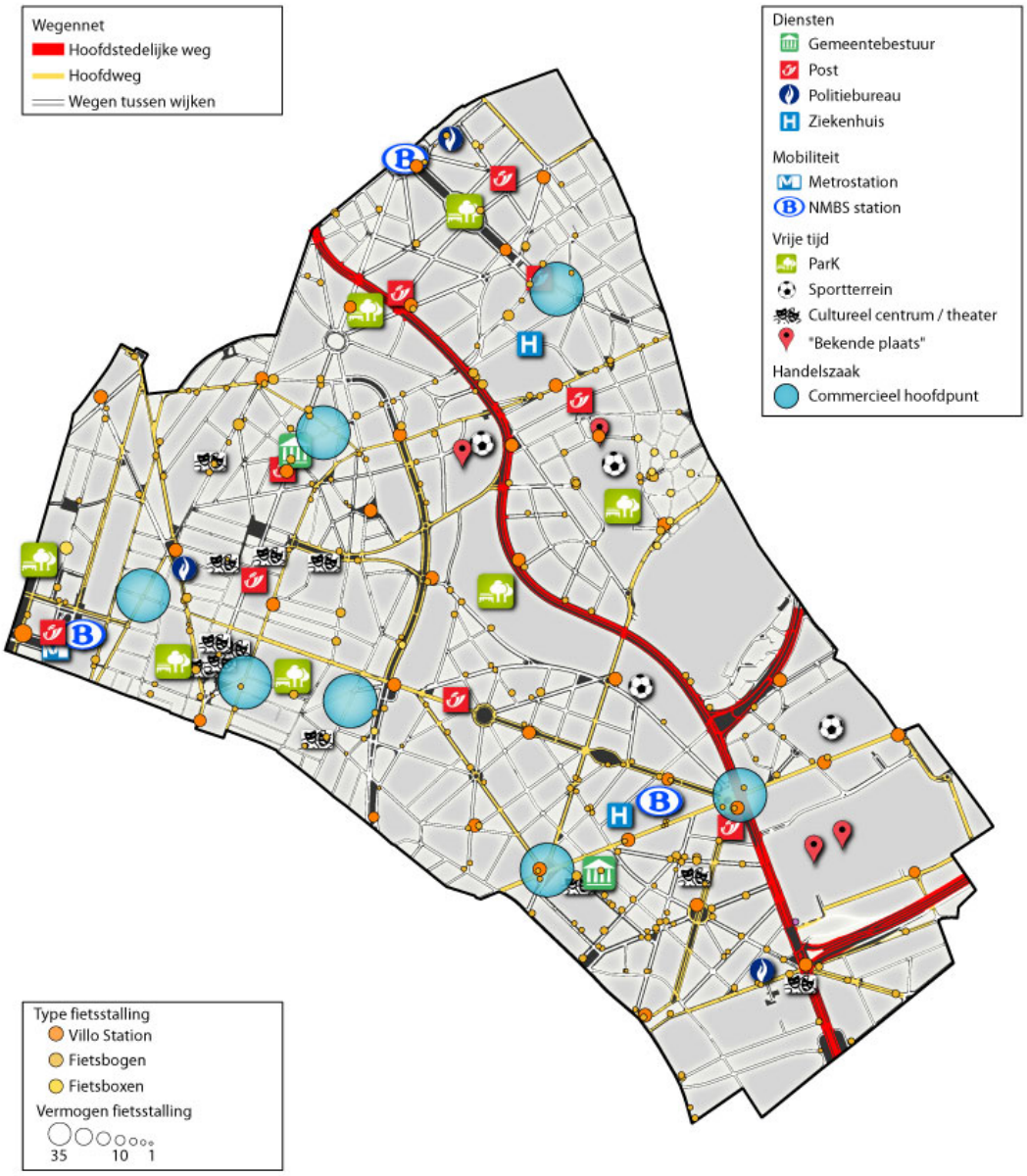
II.3.4.a. Kortparkeren

Schaarbeek telt 253 voorzieningen voor het stallen van fietsen en ongeveer 1.400 fietsparkeerplaatsen op fietsbogen; in dit laatste aantal zijn de Villo!-stations niet meegerekend. Om tegemoet te komen aan de doelstellingen van het GPBP dat voor iedere 20 autoparkeerplaatsen 2 fietsparkeerplaatsen voorschrijft, **zou Schaarbeek op termijn 550 extra bogen (en dus 1.100 plaatsen) moeten installeren om het totale minimumaantal van 2.500 plaatsen te behalen**. Deze doelstelling zal worden gerealiseerd:

- Door fietsbogen samen te brengen in grote fietsstallingen in de buurt van culturele en administratieve polen. Op die manier kan de gemeente een dubbelslag slaan door enerzijds in te spelen op de vraag en anderzijds de plaatsingskosten tot een minimum te herleiden;
- Door fietsstallingen te voorzien stroomopwaarts de oversteekplaatsen voor voetgangers of aan de uitritten van kruispunten. Bij de plaatsing van deze voorzieningen wordt vooral rekening gehouden met de zichtbaarheid ervan: de fietsstallingen moeten duidelijk in het oog springen, zowel van de voetgangers als van de autobestuurders;
- Door bij iedere vernieuwing van het wegennet trottoirverbredingen te voorzien ter hoogte van de kruispunten en de oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, en hier fietsvoorzieningen in te richten;
- Door mee te werken aan het gemeentelijk fietsplan BYPAD.

Onderstaande figuur toont de belangrijks locaties die met fietsstallingen moeten worden uitgerust.

Figuur 26: Kaart met de belangrijkste stations van openbaar vervoer en culturele centra die op termijn met fietsvoorzieningen moeten worden uitgerust



Bij de plaatsing van nieuwe fietsbogen zal rekening worden gehouden met de ligging van de polen die nood hebben aan fietsparkeerplaatsen. De fietsbogen zullen in eerste instantie worden geplaatst op de wegen waar nog geen fietsparkeervoorzieningen werden voorzien. Onderstaande kaart toont de locaties waar nog geen fietsstallingen werden ingericht. De plaatsing van de fietsbogen zal in fases gebeuren:

- Eerst in de rode zones; dit zijn aaneengesloten stedelijke zones die meer dan 150 m verwijderd zijn de dichtstbij zijnde, reeds bestaande, fietsstalling

- Daarna in de lichtblauwe zones, maar enkel op de plaatsen waar een verdichting van het aanbod nuttig lijkt.

Figuur 27: Stukken van het wegennet waar binnen een afstand van 150 m geen enkele fietsboog is geïnstalleerd

II.3.4.b. <u>Langparkeren</u>

Sinds 2010 verhuurt de gemeente fietsboxen die bestemd zijn voor het langparkeren van fietsen. Er zijn momenteel 29 boxen ter beschikking (cijfers van 2014). Ze bevinden zich allemaal in woonwijken en bieden een oplossing voor Schaarbekenaren die wel een fiets hebben of er gebruik van willen maken, maar niet beschikken over een privéparking, noch over voldoende plaats om hun fiets te stallen.

Deze inspanning zal worden verdergezet. In 2015 heeft de gemeente een overheidsopdracht uitschrijven voor de plaatsing van 6 bijkomende fietsboxen.

De gemeente voorziet de uitbreiding tot **50** aanvullendeboxen voor 2018.

In de lente van 2015 telde de wachtlijst 200 kandidaat-huurders. In de volgende wijken werd de sterkste vraag genoteerd:

Wijk Huart Hamoir	de Jamblinne de Meuxplein	Paul Deschanellaan
Voltairelaan	Van Ysendijkplein	Weldoenersplein
Delauneyplein	Lehonplein	Louis Bertrandplein
Vaderlandplein	Terdeltplein	

De fietsboxen worden eerst en vooral geïnstalleerd op de plaatsen waar de vraag het grootst is en waar geen parkeerplaatsen voorhanden zijn.

Voor de verdere plaatsing van fietsboxen op het Schaarbeekse grondgebied, gaat de gemeente samenwerken met de vzw CYCLO die subsidies ontvangt van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

De inplantingsvoorwaarden van deze voorzieningen zullen het onderwerp uitmaken van een charter waarin de verschillende mogelijkheden worden uiteengezet, rekening houdend met de configuratie van de locaties en de typologie van het stedelijk weefsel.

Verder zal de gemeente eigenaars van gebouwen aanmoedigen om benedenverdiepingen te verhuren als parkeerplaats voor fietsen. Dit kan bijvoorbeeld in handelsruimtes waarvan de configuratie zich uitstekend leent tot het stallen van fietsen. De plaatsen die hiervoor in aanmerking komen, kunnen binnen het kader van wijkcontracten in kaart worden gebracht.

Ook bij het ontwerp van openbare parkeergarages zal er voldoende ruimte moeten worden voorzien voor de inrichting van een beveiligde fietsstalling, aangepast aan de reële behoeften van de wijk.

II.3.4.c. Middellang parkeren

De gemeente beschikt momenteel over 1 fietsstalling voor middellang parkeren. De gemeente gaat dit aanbod in de toekomst verder uitbreiden, meer bepaald door de toekomstige metrostations uit te rusten met overdekte fietsstallingen.

Actieplan

Kortparkeren:

Geleidelijke plaatsing van 550 fietsbogen, wat neerkomt op 110 bogen per jaar. Eerst komen de openbare wegen aan bod waar over een afstand van meer dan 150 m geen fietsbogen voor handen zijn. Op die manier komt de gemeene tegemoet aan de gewestelijke doelstelling. De fietsbogen worden voorzien:

- In de nabijheid van polen waar de behoefte aan fietsstallingen groot is: handelszones, scholen, tewerkstellingspolen...
- Op plaatsen waar de bewoners ernaar vragen of op plaatsen waar de behoefte aan fietsstallingen werd waargenomen.

De fietsbogen worden bij voorkeur geïnstalleerd op plaatsen die zich bevinden:

- Buiten de parkeerzones;
- Stroomopwaarts de oversteekplaatsen voor voetgangers, op trottoiruitbreidingen of aan de uitritten van kruispunten, en meer in het algemeen op plaatsen waar ze goed zichtbaar zijn, zowel voor de voetgangers als voor de autobestuurders;
- In de onmiddellijke buurt van de meest gebruikte fietstrajecten.

Middellang en langparkeren:

- Nog meer fietsboxen plaatsen binnen het Schaarbeekse grondgebied om beter in te spelen op het gemotiveerd verzoek van de bewoners. De gemeente voorziet de uitbreiding tot 50 aanvullendeboxen voor 2018.
- Een charter opstellen met betrekking tot in de inplantingsvoorwaarden van deze fietsboxen rekening houdend met de configuratie van de locatie en de typologie van het stedelijk weefsel.
- Een samenwerking opzetten met Cyclo om de verhuurprocedure van de fietsboxen optimaler te beheren.
- Het verhuren van benedenverdiepingen als fietsstalling aanmoedigen.
- Bij het ontwerp van de toekomstige metrostations, fietsstallingen voorzien in de buurt van de metro-ingangen.
- Beveiligde fietsstallingen voorzien in de toekomstige openbare parkeergarages.

II.3.5. Parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP

Art. 28. Binnen iedere parkeersector is het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers, voor zoveel als mogelijk, evenredig met het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor auto's. Er worden 1 tot 3 plaatsen ingericht voor gemotoriseerde tweewielers per 200 plaatsen die zijn ingericht voor het parkeren van auto's.

Art. 29. De nieuwe parkeerinrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers worden bij voorkeur ingericht op autoparkeerplaatsen, behoudens een door de Regering toegestane afwijking, nadat die het advies heeft ingewonnen van het Parkeeragentschap.

In heel Schaarbeek waren er in 2014 maar 2 parkeerplaatsen gereserveerd voor gemotoriseerde tweewielers (G2W). Om tegemoet te komen aan het aantal parkeerplaatsen dat door het GPBP wordt bepaald, beoogt het Gewest de aanleg van minimum 120 plaatsen voor G2W op het Schaarbeekse grondgebied.

Door in de belangrijkste verplaatsingspolen 30 nieuwe bevestigingspunten te voorzien waaraan G2W kunnen worden vastgemaakt, kan een dicht netwerk worden gecreëerd dat parkeercapaciteit biedt voor 120 gemotoriseerde tweewielers.

Deze parkeervoorzieningen worden als volgt tot stand gebracht:

- Er worden traditionele bevestigingsbeugels verankerd die per vier worden geplaatst zodat in iedere voorziening 4 motorfietsen kunnen worden geparkeerd;
- Er worden eerst bevestigingspunten geplaatst in de belangrijkste aantrekkingspolen: stations van openbaar vervoer, handelszones, collectieve voorzieningen;
- En vervolgens in de woonwijken waar vraag is naar parkeervoorzieningen voor G2W of waar een dergelijke behoefte werd vastgesteld.

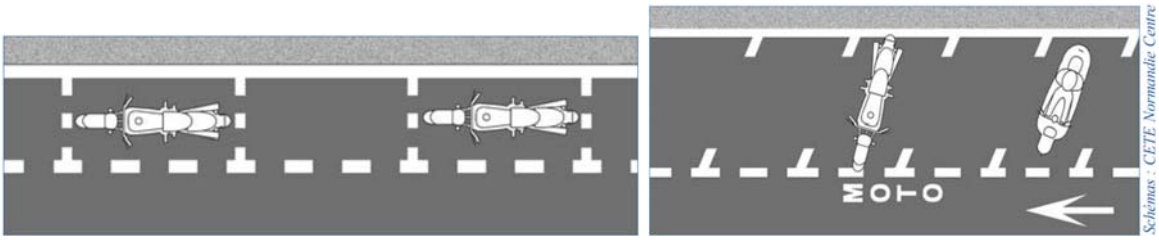
Bij de aanleg van deze sites zal rekening worden gehouden met de specifieke technische kenmerken van gemotoriseerde tweewielers[12]: harde ondergrond die bestand is tegen de scherpe punten van de steunvoeten; horizontaal of licht hellend oppervlak dat verenigbaar is met de inclinatie van een tweewieler die rust op een zijdelingse steunvoet; bevestigingspunten…

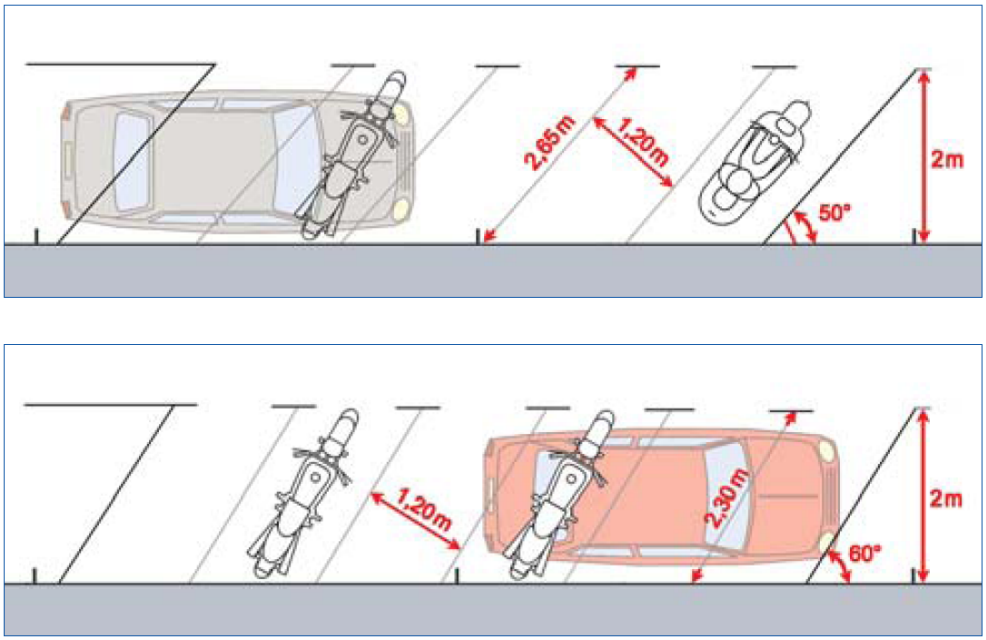
[12] Het koninklijk besluit van 11 juni 2011 bepaalt dat motorfietsen op de trottoirs opgesteld mogen worden op voorwaarde dat een begaanbare strook van ten minste 1,50 meter vrij gelaten wordt.

De voorzieningen voor motorfietsen zullen in parkeerzones worden ingericht om een kwaliteitsvol alternatief te bieden voor het parkeren op het voetpad. Bovendien zullen ze duidelijk worden onderscheiden van de voorzieningen voor fietsen om gebruiksconflicten tegen te gaan.

Voorbeelden van bevestigingspunten voor gemotoriseerde tweewielers:

De inplanting van deze voorzieningen wordt bepaald door de breedte van de weg. Onderstaande afbeeldingen kunnen als voorbeeld dienen:

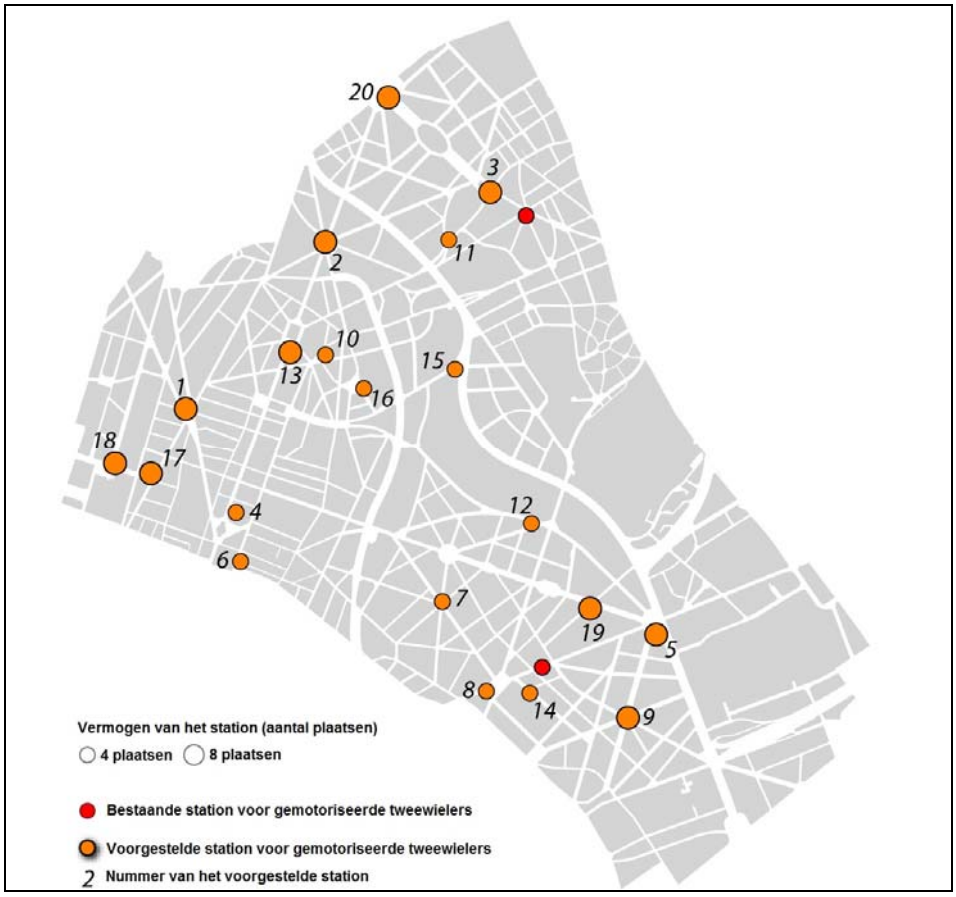




Schémas : CETE Normandie Centre

De aanleg van nieuwe voorzieningen voor G2W moet eerst en vooral een antwoord bieden aan de behoeften die werden vastgesteld (voorbeeld: de fietsstalling die werd ingericht voor de Hoge School wordt momenteel voornamelijk gebruikt als parking voor gemotoriseerde tweewielers).

Onderstaande kaart toont de potentiële nieuwe inplantingen waarbij een zo goed mogelijke spreiding over het grondgebied wordt beoogd. Een aanpassing van deze locaties kan worden bestudeerd in overleg met de betrokken verenigingen.



Figuur 28: Ligging van de bestaande en voorgestelde standplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers

Deze standplaatsen werden voorgesteld op basis van hun ligging ten opzichte van de gemeentelijke voorzieningen. Onderstaande tabel biedt een gedetailleerd overzicht.

Nr	Bediende site	Adres	Aantal stand-plaatsen	Aantal plaatsen
	Rode zones (hoge commerciële dichtheid)		**17**	**68**
1	Liedts		2	8
2	Eugène Verboekhovenplein		2	8
3	Helmetse Steenweg (1r)		2	8
4	Koninginneplein (en Hallen)		1	4
5	Generaal Meiserplein		2	8
6	Haachtsesteenweg		1	4
7	Bremerplein		1	4
8	Daillyplein (1)		1	4
9	Eugène Plaskyplein (en Theaterplein 140)		2	8
10	Houffalizeplein		1	4
11	Helmetse Steenweg (2)		1	4
12	Generaal Eisenhowerlaan		1	4
	Openbare voorzieningen		**5**	**20**
13	Gemeentehuis	Colignonplein	2	8
14	Balsamine Theater	Daillyplein (2)	1	4
15	Crossingstadion	Louis Bertrandplein	1	4
16	Neptunium zwembad	Houffalizeplein	1	4
	Grote stations		**8**	**32**
17	Station Brussel Noord	Oostelijke ingang	2	8
18	Station Brussel Noord	Westelijke ingang	2	8
19	Station Meiser	Rogierlaan	2	8
20	Station Schaarbeek	Elizabethplein	2	8
			30	**120**

Actieplan

Inrichting van parkeervoorzieningen voor G2W waarbij de volgende plaatsen voorrang krijgen:

- De rode zones (handelszones) in de buurt van stations en collectieve voorzieningen;
- Plaatsen waar de behoefte aan parkeermogelijkheden werd vastgesteld.

Vanuit kwalitatief oogpunt, worden deze parkeervoorzieningen:

- Onderscheiden van de parkeerinrichtingen voor fietsen om gebruiktsconflicten tegen te gaan;
- Ingericht in functie van de technische kenmerken die eigen zijn aan gemotoriseerde tweewielers;

II.3.6. Parkeerplaatsen voor vrachtwagens

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP
Art. 42. De gemeenten ontvangen op hun grondgebied vrachtwagens naar ratio van het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens : ze reserveren voor vrachtwagens het equivalent van minstens 18 % van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens die er doorrijden.
Een eventuele plaatselijke verlaging van dit percentage moet gerechtvaardigd worden door een parkeerstudie over vrachtwagens die wordt goedgekeurd door het Parkeeragentschap.
De gemeenteraden nemen hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden moeten worden aan vrachtwagens in functie van de berekening uitgevoerd in verhouding tot het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens.
Met dit doel mogen ze een akkoord afsluiten met andere aangrenzende gemeenten in het licht van een verschuiving en/of een herverdeling van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens op het grondgebied van een van deze gemeenten.
Art. 44. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden dienen te worden aan schoolbussen in de buurt van scholen die zich op hun grondgebied bevinden, ongeacht het type onderwijs of het onderwijsnet.
De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.
Art. 46. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die worden voorbehouden aan toeristische autocars, door voor elke plaats het type van de duurtijd te specificeren.
Het gemeentelijk parkeeractieplan biedt eveneens, in functie van de eigenheid van het gemeentelijk grondgebied, specifieke plaatsen aan voor autocars die de culturele, recreatieve en sportieve trekpleisters aandoen, alsook de grote hotels en de congreslocaties.

Een ‘vrachtwagen’ is een voertuig met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton.

Het aantal strekkende kilometer wegennet dat in Schaarbeek toegankelijk is voor alle vrachtwagens bedraagt 6,2 km. Bij toepassing van het theoretische equivalent van 18% zou dit neerkomen op ongeveer 1.100 m strekkende kilometer dat voor vrachtwagens is gereserveerd.

De diagnose heeft duidelijk aangetoond dat het bestaande aanbod van ongeveer 155 m strekkende kilometer dat voor vrachtwagens is gereserveerd, onvoldoende is en een tekort vertoont van 960 m wat overeenstemt met ongeveer 192 parkeerplaatsen voor personenwagens.

Schaarbeek is een dichtbebouwde stad met een belangrijk deel gewijd aan huisvesting. Geparkeerde vrachtwagens moeten dus bij voorkeur zo ver mogelijk van

woongebouwen gehouden worden, niet alleen voor wat betreft de veiligheid van voetgangers en kinderen, maar ook voor wat betreft het comfort van de bewoners (geluidsoverlast, belemmering van het zicht, minder lichtinval… als gevolg van de aanwezigheid van hoge voertuigen…).

Er zijn dus maar weinig plaatsen op het gemeentelijk gebied die het parkeren van grote voertuigen zouden kunnen opnemen.

Rekening houdend met de aard van het stedelijk weefsel van de gemeente, overweegt Schaarbeek de volgende maatregelen:

- De gereserveerde parkeerplaatsen voor vrachtwagens op de Jacques Georginlaan behouden en zelfs uitbreiden. Momenteel is er 155 m aan parkeerruimte gereserveerd voor vrachtwagens langs een kant van de weg, maar deze beschikbare oppervlakte kan geleidelijk aan worden uitgebreid tot ongeveer 250 m;
- Vrachtwagens aanzetten om een parkeerplaats te zoeken buiten de openbare weg, meer bepaald op privéparkeerterreinen die beschikbaar worden gesteld voor gedeeld gebruik (§ 4.1 verder in de tekst).
- Gebruik maken van de studie die momenteel worden uitgevoerd door ADT (Parkway) om parkeerplaatsen aan te vragen voor vrachtwagens en grote bedrijfsvoertuigen.
- De genoemde weg Wahislaan, die loodrecht aan het deel van de Wahislaan op de Middenring is, zou geïntegreerde kunnen worden voor het parkeren van de grote bedrijfsvoertuigen.
- Een tariefverhoging doorvoeren voor de parkeerkaarten bestemd voor voertuigen van meer dan 4,90 m (in plaats van 5,50 m in 2014).
- De prijs van € 100 aanhouden als parkeertarief voor alle voertuigen van meer dan 3,5 ton.
- De retributie voor voertuigen van minder dan 3,5 ton maar langer dan 4,90 m optrekken tot € 50.

Figuur 29: Belangrijkste parkeerplaatsen voor vrachtwagens, in aanvulling op de parkeerplaatsen buiten de openbare weg

Om de wegen die de wijken bedienen te vrijwaren van langdurig geparkeerde vrachtwagens die het plaatselijk leven alsook de rust en het comfort van de bewoners verstoren, zal de gemeenten borden van het type E9b laten plaatsen, waarmee wordt aangegeven dat hier uitsluitend wagens en motorfietsen mogen parkeren. Uiteraard mogen vrachtwagens deze wegen gebruiken voor het leveren van goederen. Ook fietsen mogen hier parkeren op de voorziene plaatsen.

E9b: Parkeren uitsluitend voor motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbelgebruik en minibussen.

Deze borden zullen worden geplaatst na analyse van de parkeervraag van de bewoners. De aanvragen van bewoners waarvan de woning zich bevindt op minder dan 2 meter van de rij geparkeerde vrachtwagens, zullen prioritair worden behandeld.

Om het parkeren van grote bedrijfswagens in de smalle straatjes tegen te gaan, neemt de gemeente de volgende maatregelen:

- Borden E9b plaatsen op de wegprofielen (voetpaden van minder dan 2 m)
- Het gewicht op de andere wegen beperken (2T: gewicht te bepalen in overleg met de politie)
- De maatregelen kortsluiten met de politie die zal instaan voor de controle
- Overlangse witte lijnen aanbrengen op de parkeerplaatsen om het parkeren van brede voertuigen te ontraden.

Actieplan

Geleidelijk een specifiek parkeerreglementering invoeren voor voertuigen van meer dan 3,5 ton, waarbij het behoud van de levenskwaliteit en de parkeermogelijkheden van de bewoners wordt vooropgesteld:

- Vrachtwagenbestuurders aanzetten om hun voertuigen te parkeren op de grote assen waar ze het minst hinder opleveren,
- In de smalle, residentiële straten een parkeerverbod voor vrachtwagens instellen.
- Een parkeerterrein voor vrachtwagens en grote bedrijfsvoertuigen aanvragen binnen het kader van de studie die momenteel worden uitgevoerd door ADT (Parkway).
- De parkeertarieven in de betalende zones aanpassen: meerkost voor voertuigen die meer plaats innemen (vrachtwagens en grote bedrijfsvoertuigen)

II.3.7. Parkeerplaatsen voor personen met een handicap

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit met betrekking tot de gereglementeerde parkeerzones
Art. 71. De Europese parkeerkaart voor personen met een handicap geldt als vrijstellingskaart.

Art. 72. Onverminderd artikel 39 van de Ordonnantie, is de vrijstellingskaart voor personen met een handicap geldig in een grijze zone en een evenementenzone.

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP
Art. 14. Voor personen met een handicap moeten de gemeenteraden:
— er over waken dat alle plaatsen die bezoekers ontvangen (handelszaken, diensten, administraties, culturele centra, recreatiegebieden, parken,...) zo goed mogelijk worden bediend. De gebouwen die goed toegankelijk zijn voor personen met een handicap krijgen hierbij voorrang;
— in hun beleid met betrekking tot het parkeren op en buiten de openbare weg gestructureerd en gesystematiseerd een antwoord bieden op elke gerechtvaardigde aanvraag voor voorbehouden parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woon- en werkplaats, onder andere indien :
— de woning of de plaats van tewerkstelling niet beschikt over een garage of privéparking die een goede toegankelijkheid garandeert;
— de aanvrager een voertuig heeft of vervoerd wordt door iemand die bij hem inwoont.
Art. 15. De relevantie van bestaande voorbehouden plaatsen wordt periodiek gecontroleerd en de voorbehouden plaatsen worden vrijgegeven indien het niet langer gerechtvaardigd is om die voor te behouden.
Art. 16. De gemeenteraden bepalen de voorbehouden plaatsen voor openbare diensten en de tijdelijk voorbehouden plaatsen conform algemene voorwaarden die worden vastgesteld door de Regering al naargelang de concrete behoeften en de van kracht zijnde reglementen.

In de rode zone, kunnen de houders van een Europese kaart voor personen met een handicap gratis parkeren. De bestuurders met een handicap worden wel verzocht:

- Om rekening te houden met de parkeerrotatie die in deze zones met grote parkeervraag noodzakelijk is. Dit houdt in dat ze hun wagen maximum 2 uur in deze zone mogen parkeren;
- Om de parkeerschijf achter de voorruit aan te brengen zodat het beginuur van de parkeertijd kan worden gecontroleerd.

Deze kaarten liggen geregeld onder vuur omdat er veel misbruik van wordt gemaakt. Zo worden ze vaak gebruikt zelfs als er geen persoon met een handicap wordt vervoerd. Dit misbruik gaat ten koste van de andere autobestuurders alsook van de andere houders van een *Europese parkeerkaart voor personen met een handicap* die hun kaart rechtmatig gebruiken. Om deze situatie te verhelpen, zullen de controles worden opgedreven.

De gemeente zal de reële behoefte aan gereserveerde parkeerplaatsen opvolgen afhankelijk van de vraag die ernaar is. Gereserveerde plaatsen die niet langer nodig blijken, zullen opnieuw worden ingericht als normaal gereglementeerde parkeerplaatsen.

De gemeente zal de politiediensten vragen om het gebruik van de *Europese parkeerkaarten voor personen met een handicap* strenger te controleren.

Actieplan

- Behoud van het gratis parkeren in rode zones.
- Houders van een parkeerkaart voor gehandicapte personen verzoeken om de parkeerschijf achter de voorruit aan te brengen en de maximumparkeertijd van 2 uur na te leven.
- De controles opdrijven.
- Het reële gebruik van de gereserveerde plaatsen opvolgen afhankelijk van de vraag die ernaar is.
- De politie vragen om de controles op het gebruik van de parkeerkaarten voor personen met een handicap te verscherpen.

II.4. Parkeren buiten de openbare weg

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP
Art. 74. De gemeenteraad ziet er bovendien op toe dat er bijzondere maatregelen worden genomen om het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen, ten einde de parkeerdruk te verminderen.
Art. 75. De gemeenteraad identificeert in het bijzonder de opties voor parkeerplaatsen waarvoor zij een vermindering voorziet, met als doel een betere aanleg, met inbegrip van een compensatie van deze plaatsen door de creatie van een aanbod buiten de openbare weg dat het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overstijgt.

II.4.1. Het gedeeld gebruik van privéparkeerplaatsen

Het principe bestaat erin dat privéparkeerplaatsen, alsook parkeerplaatsen in gemeente- of privégebouwen die enkel tijdens de werkuren worden gebruikt, buiten de werkingsuren worden opengesteld voor de bewoners of bezoekers van Schaarbeek. Op die manier zijn er extra parkeerplaatsen ter beschikking op momenten dat er op de openbare weg onvoldoende plaatsen vrij zijn.

Het gedeeld gebruik van parkeerruimte buiten de openbare weg is een van de belangrijkste actiepunten om het parkeerprobleem aan te pakken. Het laat meer bepaald toe om een deel van het residentieel parkeren op te vangen en de occasionele afschaffing van bepaalde plaatsen op de openbare weg te compenseren. **De gemeente wil dan ook sneller werk maken van de invoering van dit systeem van gedeeld gebruik.**

Schaarbeek telt meer dan 31.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg waarvan 16.000 plaatsen toebehoren aan woningen. Er blijven dus nog 15.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg over die geen woonfunctie hebben. Binnen dit aantal heeft de gemeente 3.800 plaatsen geïdentificeerd die voor gedeeld gebruik in aanmerking komen; 445 daarvan worden momenteel reeds gedeeld en liggen verspreid over 12 parkeerterreinen voor gedeeld gebruik.

Er werd voor de boekjaren 2013 tot 2016 een jaarlijkse gemeentebelasting ingevoerd voor een aantal parkeerplaatsen. Deze belasting geldt voor:

- kantoorparkings;
- parkeerterreinen die verbonden zijn aan een commerciële, industriële, of ambachtelijke activiteit; of aan een activiteit voor de vervaardiging van materiële diensten of immateriële goederen;
- parkeerplaatsen die commercieel worden uitgebaat.

Indien deze activiteiten hun parkeerterreinen of -garages openstellen voor gedeeld gebruik; worden ze voor 75% vrijgesteld van deze gemeentebelasting. De openbare

instellingen daarentegen moeten deze taks niet betalen en zijn dus minder snel geneigd om hun parkeerplaatsen voor gedeeld gebruik aan te bieden.

Schaarbeek wil tegen 2020 1.500 parkeerplaatsen voor gedeeld gebruik aanbieden en dit aantal tegen 2030 nog verder uitbreiden tot 3.000. Om dit ambitieuze plan te realiseren, gaat de gemeente haar acties toespitsen op:

- De parkeerplaatsen die verbonden zijn aan 'activiteiten'; deze plaatsen vinden we terug op grote parkeerterreinen rond enkele sites die in het residentieel weefsel zijn geïntegreerd;
- De parkeerterreinen van de overheidsinstellingen: vanaf het boekjaar 2016 zal ook op deze parkings gemeentebelasting worden geheven. De instellingen die hun parkings aanbieden voor gedeeld gebruik; zullen voor 100% worden vrijgesteld van deze belasting;
- De parkeerplaatsen in de Plaskywijk: deze wijk vertoont niet alleen het grootste aanbod aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg die voor gedeeld gebruik in aanmerking kunnen komen, maar staat bovendien onder zeer zware parkeerdruk voor wat betreft het residentieel nachtparkeren op de openbare weg.

Er werd reeds contact opgenomen met nieuwe operatoren[13] die hun plaats willen veroveren op de markt van 'gedeeld parkeergebruik'. Ze koppelen vraag en aanbod en nemen alle technische aspecten alsook het beheer van het systeem voor hun rekening.

Voor zover relevant, zal de dienst stedenbouw de parkeerplaatsen die voor gedeeld gebruik in aanmerking komen, in de procedures voor stedenbouwkundige en milieuvergunningen opnemen.

Deze parkeerplaatsen kunnen eventueel dienen ter compensatie van parkeerplaatsen op de openbare weg die tijdelijk wegvallen wegens werken aan de openbare ruimte.

De database die alle gegevens bevat met betrekking tot de parkeerplaatsen buiten de openbare weg, zal worden geactualiseerd in samenwerking met de belastingdienst, de stedenbouwkundige dienst en de cel milieuvergunningen.

[13] Operatoren zoals BePark, of in eventueel in de toekomst OnePark, Zenpark, Mobypark…

Actieplan

- De eigenaars van privékantoorparkings aanzetten om hun terreinen beschikbaar te stellen voor gedeeld gebruik om zo de beoogde verdrievoudiging van het aantal gedeelde parkeerplaatsen binnen 5 jaar te realiseren.
- Partnerschappen eerst opzetten in buurten waar de nachtverzadiging het belangrijkste is.
- De overheidsinstellingen (Vivaqua, Ministerie van Financiën, CCN…) onderwerpen aan de belasting op parkeerplaatsen, en ze hiervan vrijstellen indien ze hun parking beschikbaar stellen voor gedeeld gebruik.
- In de mate van het mogelijke de parkeerplaatsen buiten de openbare weg die in aanmerking komen voor gedeeld gebruik systematisch inpassen in de procedures voor stedenbouwkundige vergunningen.
- In samenwerking met de belastingdienst de database met de gegevens van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg actualiseren.
- Het succes van de maatregel in de loop van 2017 evalueren op basis van de opvullingsgraad van de gedeelde parkeerplaatsen.

II.4.2. Aanleg van ondergrondse parkeergarages

Naast het gedeeld gebruik van privéparkings, onderzoekt de gemeente ook de mogelijkheid om het openbaar parkeeraanbod buiten de openbare weg verder uit te breiden. De gemeente wil ook gebruik maken van de werken aan de nieuwe metrolijn Metro Noord om onder het Liedtsplein grond te laten uitgraven. De metrolijn en de aanleg van ondergrondse parkeergarages zouden een synergie tot stand kunnen brengen die op termijn nieuwe bronnen van inkomsten kan genereren.

Een studie uit 2012 waarbij meerdere criteria in aanmerking werden genomen, heeft drie potentiële sites geïdentificeerd die voor de aanleg van een ondergrondse parking in aanmerking komen. Alle drie komen ze tegemoet aan drie belangrijke voorwaarden: ze kunnen een oplossing bieden voor plaatselijke situaties van parkeerverzadiging; ze bevinden zich in de buurt van handelszaken/dienstverlenende instellingen; en ze bieden de mogelijkheid tot herkwalificatie van de openbare ruimte. De aanleg van deze sites zou in 3 opeenvolgende fasen gebeuren:

- 1ste fase: Lehonplein en Colignonplein. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van een raadpleging met het oog op de gunning van een concessieopdracht (parking gefinancierd door een concessiehouder);
- 2de fase: Daillyplein, dat door het Gewest wordt beheerd;
- 3de fase: Liedtsplein en Rigaplein tijdens de werken aan metrolijn 3.

Deze studies worden verdergezet.

De parkeerplaatsen die zo worden gecreëerd, kunnen eventueel dienen ter compensatie van parkeerplaatsen op de openbare weg die moeten verdwijnen als gevolg van de heraanleg van de openbare ruimte.

Actieplan

- De mogelijkheden en de haalbaarheid van parkeerplaatsen buiten de openbare weg verder onderzoeken, om zo een antwoord te kunnen bieden op lokaal vastgestelde parkeerbehoeften (zowel voor het parkeren met ticket, als voor het parkeren met abonnement/kaart).
- Het Gewest en het Parkeeragentschap opnieuw attent maken op het verzoek van de gemeente om een parkeergarage aan te leggen onder het Daillyplein.
- De procedure opstarten voor een concessieopdracht voor de parking in de wijk Colignon-Lehon.
- Binnen de context van de Metro Noord-studie: bij de aanleg van de ingangen van het metrostation onmiddellijk een rechtstreekse verbinding voorzien tussen de ondergrondse parkeergarage en de metro, en de ondergrondse ruimte optimaliseren. Dit actiepunt heeft meer bepaald betrekking op het Liedts- en Colignonplein, alsook op het Rigaplein.

II.4.3. Transitparkeerplaatsen

Er zijn verschillende sites die zich lenen tot de aanleg van een transitparking:

- In het kader van het project dat de E40-autoweg moet omvormen tot een stedelijke boulevard, zou de huidige Reyersparking, die als gevolg van de werkzaamheden aan oppervlakte heeft ingeboet, kunnen worden verplaatst naar een locatie in de buurt van het Cora-warenhuis. Het gaat hier om 500 parkeerplaatsen, maar deze bevinden zich wel buiten de gemeentegrenzen van Schaarbeek.
- Het Gewest overweegt de aanleg van een toekomstige parking op de site van Schaarbeek-Vorming, die samen met de NMBS zou worden gerealiseerd. Het aantal beschikbare plaatsen werd nog niet bepaald.

We willen er echter op wijzen dat Schaarbeek door haar hoge bevolkingsdichtheid en centrale ligging, geen ideale locatie is voor de aanleg van transitparkings. De inwoners van Schaarbeek geraken gemakkelijker in Brussel-centrum met het openbaar vervoer, de fiets, of zelfs te voet, dan met de wagen. Autobestuurders van buiten Brussel die naar de hoofdstad rijden, zijn voornamelijk pendelaars. Een ontradings- of transitparking is dus enkel interessant voor deze laatste categorie reizigers, maar dan moet die parking wel worden aangelegd in de Brusselse rand, vlakbij een metro- of GEN-station, en niet in Schaarbeek zelf dat zich te dicht bij het centrum bevindt.

De aanleg van een nieuwe transitparking wordt dan ook niet voorzien op korte termijn, tenzij het deel uitmaakt van bestaande projecten.

Actieplan

- Verdere opvolging van de studies en projecten met betrekking tot transitparkings (wagens en fietsen) die door het Gewest en het Parkeeragentschap werden opgezet.
- Het Gewest ertoe aanzetten om bij de realisatie van GEN-stations in de Brusselse rand systematisch een transitparking te voorzien.

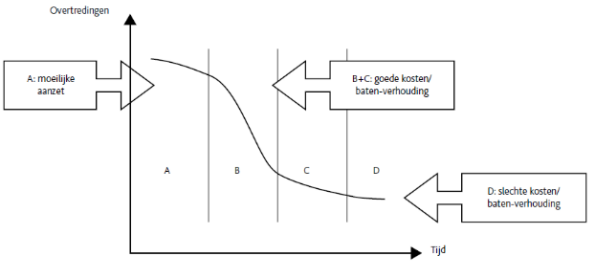
II.5. Parkeercontrolebeleid

Algemeen reglementair kader van het GPBP:

Besluit houdende het reglementaire luik van het GPBP

Art. 76. De gemeenteraad geeft ook gedetailleerd haar beleid weer op het vlak van controle en sanctionering. Dat beleid moet efficiënt zijn en de controle regelmatig en voldoende.

Art. 77. De gemeenteraad stelt een grafiek 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 openbaar vervoer, fietsen, 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.



Om tegemoet te komen aan de vereisten van het GPBP, zal de gemeente Schaarbeek de huidige middelen voor parkeercontrole aanpassen zodat een optimalere verhouding kosten/doeltreffendheid kan worden gerealiseerd.

De gebruikelijke verhouding van 1 agent voor 250 betalende parkeerplaatsen zal enkel worden gehanteerd indien de rondvraag die het GPBP voorziet binnen de context van tweejaarlijkse evaluatierapporten, ontoereikende prestaties zou aantonen.

De controles worden zo willekeurig mogelijk uitgevoerd om te vermijden dat de autobestuurders die de gewoontes van de ordehandhavers hebben leren kennen, op voorhand kunnen inschatten wanneer de controles zullen plaatsvinden. De politieagenten kunnen kiezen uit een groot aantal vooraf bepaalde controlerondes met verschillende vertrekpunten, trajecten en wandelrichtingen. De rondes kunnen in deeltrajecten worden opgesplitst zodat de agenten zich snel kunnen verplaatsen tussen de verschillende deeltrajecten, of eenzelfde ronde twee keer achter elkaar kunnen afleggen. De rondes worden iedere week door loting aangewezen om te vermijden dat de agenten vervallen in bepaalde gewoontes waarvan ze zich niet altijd bewust zijn. Ook het aantal politieteams dat voor de controles wordt ingezet, kan variëren: zo zullen ze op bepaalde momenten opmerkelijk aanwezig zijn, en op andere momenten minder. Beide situaties zijn voor de autobestuurders even onvoorspelbaar.

De parkeerautomaten werden trouwens uitgerust met nieuwe functionaliteiten waarmee statistieken kunnen worden gemaakt van de uitgevoerde betalingen. Op

die manier kunnen sectoren worden opgespoord waar de inkomsten uit de automaten ongewoon laag zijn. In deze sectoren zal de controle dan worden opgedreven, of de reglementering aangepast.

In de rode zones, zullen de parkeermeters aangepast worden om aan de nieuwste technologieën (alfanumeriek toetsenbord) te voldoen, zodat de registratie van het voertuig noodzakelijk is om een ticket te krijgen. Deze aanpassingen maken het mogenlijk om het aantal uitgegeven tickets per geregistreed voertuig controleren.

Nieuwe technologieën zullen ten dienste worden gezet van een meer effectieve controle in de zones waar de verzadigingstellingen van de openbare ruimte de hoogste reulstaten leveren.

Vanaf 2016 zal de gemeente controlemethodes ontwikkelen die gebruik maken van apparaten voor de automatische lezing (scan auto) van kentekenplaten, wat resulteert in het verzenden van de forfaitaire kosten direct naar de woonplaats. De aanwezigheid van tickets onder de voorruit zal heroverwogen moeten worden bij de volgende wijziging van de regelgeving. De scan zal als eerst in de rode zones (nood aan rotatie en bestrijding van fraude) en de blauwe zones (om te vermijden de hele dag de parkeerschijf te moeten draaien) worden gebruikt.

Ook wil de gemeente het aandeel betalingen via sms en smartphone verhogen. De gemeente zal ook de mogelijkheden om met betaalde virtuele tickets te werken bestuderen (codering van de kentekenplaat op de parkeermeter, zonder een ticket onder de voorruit te moeten plaatsen).

Verzadigingstellingen op de openbare ruimte zullen om de 2 jaar tijdens de dag en ‘s nachts worden uitgevoerd om het controlebeleid te evalueren en te orienteren, in termen van controleintensiteit, controledienstregeling, en zelfs de tariefopstelling. Inderdaad, de diagnose toont veranderlijke verzadigingspercentages aan afhankelijk van wijken.

Om de beschikbaarheid van de leverings- en “kiss en ride” zones tijdens de vastgestelde uren te garanderen, wordt een specifieke controlemethode ingezet:

- Een brigade van politieagenten op motorfiets zal rondes uitvoeren om zoveel mogelijk leveringszones te kunnen controleren tijdens de uren dat de leveringszones in gebruik zijn.
- Aan het begin van iedere leveringsperiode zal systematisch een ronde worden uitgevoerd.
- De rondes worden zodanig georganiseerd dat er steeds een ander traject wordt gevolgd, zodat de controle binnen een bepaalde zone nooit te voorspellen is.
- Handelaars en scholen kunnen telefonisch een probleem op een leveringszone melden.

Voertuigen met een *Europese parkeerkaart voor personen met een handicap* mogen gratis parkeren in een rode zone voor zover ze zich houden aan de

maximumparkeerduur van 2 uur en de blauwe schijf correct aanbrengen. De politieagenten zullen de geldigheid van de aangegeven uren op de blauwe schijf streng controleren.

Bovendien zal de gemeente de politie vragen om meer controles uit te voeren naar het gebruik van de *Europese parkeerkaarten voor personen met een handicap*.

Actieplan

- Nagaan of de ingezette middelen wel geschikt zijn om een optimalere verhouding kosten/doeltreffendheid tot stand te brengen; deze controle wordt uitgevoerd aan de hand van een tweejaarlijkse rondvraag zoals voorzien door het GPBP.
- Willekeurige en plotse controlemethodes opzetten om te vermijden dat autobestuurders die niet willen betalen voor hun parkeerplaats, hun gedrag kunnen aanpassen aan de gewoontes van de ordehandhavers.
- Controles afstemmen op basis van de bezettingsgraad van de parkeerterreinen overdag en 's avonds, aan de hand van uitgevoerde bezettingstellingen.
- Brigades van politieagenten op mortorfiets inzetten voor een nauwgezettere en strengere controle van de leveringszones.
- Een gerichte controle uitvoeren op het gebruik van de Europese parkeerkaarten voor personen met een handicap.
- Evolueren naar technologieën die het mogenlijk maken om geleidelijk over te schakelen naar de virtualisatie van de parkeerkaarten en van de betaling van parkeerkosten, zowel als de controleautomatisering via de scan-autos.

Samenvatting van de acties die moeten worden opgezet

Het voorgestelde beleid zal als eerste worden uitgevoerd in de wijken waar de belangrijkste problemen werden vastgesteld met betrekking tot de thematieken behandelt in het actie plan.

Onderwerp	Actie	Planning
Niet-gereglementeerde zones: vermindering van het aanbod	Dit actiepunt dat een afname met 16% van het aantal “niet-gereglementeerde en niet-gereserveerde parkeerplaatsen” vooropstelt, werd reeds uitgevoerd.	-
Gereglementeerde zones	- Algemeen behoud van het huidige parkeerplan. - Uitbreiding van de reglementering naar de volgende nog niet-gereglementeerde zones: Rigaplein, Leopold III-laan, middenberm Plasky, Azalealaan aan de kant van het Josaphatpark, de wijk rond de Gaardenlaan, Lambermontlaan aan de kant van het Josaphatpark en Generaal Wahislaan. - Studie naar de financiële haalbaarheid van een uitbreiding van de controle-uren van 8 tot 22 uur, voornamelijk in wijken die een hoge verzadigingsgraad aantonen of rond bepaalde sites. - Invoering van het eerste kwartier gratis parkeren in groene zones. - Herinnering van de plaatselijke parkeerregeling door het aanbrengen van gekleurde banden op de (signalisatie)palen. - Een systeem opzetten dat ook handelaars toelaat om bezoekerskaarten (kraskaarten) te verkopen.	Gedurende de looptijd van het GPAP

Parkeer-**kaarten**	- De impact van het facultatief parkeren door bedrijven en zelfstandigen op het avondparkeren verminderen door een verschillende tarief in te stellen afhankelijk van het einduur vann de geldigheid: 18 uur of 20 uur. - De geldigheid van de kaarten voor “Scholen en kinderdagverblijven” beperken tot de werkingsperiode van deze inrichtingen. - Bewoners leasing kaarten voor niet-schaerbeekse bedrijven afschaffen voor voertuigen van type vrachtwagen, grote bestelwagens, bus of coach.	Binnen het jaar dat het GPAP van toepassing wordt
ParkingPlus	Deze dienst verder promoten aan de hand van gemeentelijke informatie zodat meer inwoners bereid zijn om hun privéparking ter beschikking te stellen aan thuisverzorgers (ParkingPlus)	Geduren de de looptijd van het GPAP
Leverings-zones	Actiepunten op kwalitatief vlak die tijdens de looptijd van het GPAP moeten worden gerealiseerd: - De reglementering harmoniseren door alle leveringszones geleidelijk aan om te vormen tot gedepenaliseerde leveringszones; er wordt van start gegaan in de rode zones en op de verkeersassen waar dubbel geparkeerde leveringsvoertuigen het verkeer, en dan vooral het openbaar vervoer, hinderen. - De horizontale en verticale signalisatie harmoniseren; dit punt heeft betrekking op de signalisatieborden en markeringen (zig-zig) - De geldende leveringsuren harmoniseren: overal van 8 tot 12 uur met uitzondering van bepaalde plaatsen waar een afwijking gerechtvaardigd is. Actiepunten op kwantitatief vlak: de nodige leveringszones creëren, meer bepaald bij de ontwikkeling van nieuwe wijken, en leveringszones die niet langer worden gebruikt, afschaffen. Deze beslissingen worden genomen op basis van tellingen die worden uitgevoerd in de handelslinten. Actiepunten op functioneel vlak: de controle op de leveringszones opdrijven, meer bepaald door het uitsturen van een politiepatrouille die zich specifiek richt op de controle van deze zones.	Heraanleg van gemiddeld 26 sites per jaar

“School-omgeving”-zones (kiss & ride en schoolbus)	- e bestaande “Kiss & Ride”-zones omvormen tot gedepenaliseerde zones en de signalisatie aan deze nieuwe reglementering aanpassen. - e geldigheidsuren van de “Kiss & Ride”-zones harmoniseren: overal van 7.30 uur tot 9.00 uur en enkel tijdens het schooljaar. - e situatie in de verschillende schoolomgevingen van de gemeente in kaart laten brengen, onder andere door de stadswachten, om zo na te gaan of deze reglementering al dan niet noodzakelijk is. - ndien de aanleg van een schoolbuszone noodzakelijk blijkt, wordt deze bij voorkeur ingerichten op de plaatsen die ook door de “Kiss & ride”-zone worden gebruikt.	Geduren de de looptijd van het GPAP
Parkeerplaat-sen voor **autodelen**	- edewerking verlenen aan de creatie van ongeveer 60 parkeerplaatsen voor autodelen, rekening houdend met: de locatie, meer bepaald in de buurt van stations van openbaar vervoer; de vraag van de operatoren; de algemene spreiding van het aanbod over het gemeentelijk grondgebied; en de ontwikkeling van nieuwe wijken (Josaphat, Reyers…). - vergaan tot de ondertekening van akkoorden met de operatoren die door het Gewest werden erkend binnen het kader van het Besluit. - Het Gewest en het Parkeeragentschap verzoeken om het gemeentelijk Car Sharing Plan goed te keuren. - nitiatieven steunen waarbij privéwagens worden gedeeld om zo het bestaande privéwagenpark beter te laten renderen (voorbeelden van degelijke initiatieven zijn Car Amigo, Autopartage.be, Wibee…) zowel als freefloating projekten zoals aangekondigd door Brussels Mobiliteit.	Al naargela ng de vraag van de operator en

Parkeer-plaatsen voor **fietsen**	**Kortparkeren:** 550 fietsbogen plaatsen binnen een periode van 5 jaar, wat neerkomt op gemiddeld 110 bogen per jaar. Eerst komen de openbare wegen aan bod die niet elke 150 m werden uitgerust met fietsbogen. Op die manier wil de gemeente tegemoet komen aan de regionale doelstellingen. De fietsbogen worden bij voorkeur geplaatst op de volgende locaties: - In de nabijheid van polen waar veel fietsen worden gestald: handelszones, scholen, tewerkstellingspolen... - In de wijken waar bewoners fietsstallingen vragen of waar de behoefte ertoe werd vastgesteld. De fietsbogen worden bij voorkeur geïnstalleerd: - Op plaatsen waar geen parkeerplaatsen zijn voorzien; - Stroomopwaarts de oversteekplaatsen voor voetgangers, op trottoiruitbreidingen of aan de afritten van kruispunten, en meer in het algemeen op alle plaatsen waar deze fietsvoorzieningen duidelijk zichtbaar zijn, zowel voor voetgangers als voor autobestuurders; - In de onmiddellijke omgeving van de meest gebruikte fietstrajecten. **Middellang- en langparkeren:** - Meer fietsboxen plaatsen op het Schaarbeekse grondgebied (50 boxen voor 2018) en hiermee zo goed mogelijk tegemoet komen aan het gemotiveerd verzoek van de bewoners. - Een charter opstellen dat de inplantingsvoorwaarden van deze boxen bepaalt al naargelang de configuratie van de omgeving en de typologie van het stedelijk weefsel. - Een samenwerking opzetten met Cyclo voor een optimaler beheer van de verhuurmodaliteiten. - Eigenaars aanmoedigen om benedenverdiepingen te verhuren als fietsstallingen. - Bij de aanleg van toekomstige metrostations, systematisch fietsstallingen voorzien in de nabijheid van de toegangen tot de metro. - Beveiligde fietsstallingen voorzien in toekomstige parkeergarages.	Inplanting van gemiddeld 10 nieuwe fietsbogen per jaar

Parkeer-plaatsen voor **gemotori-seerde tweewielers**	Parkeerplaatsen creëren voor G2W, bij voorkeur op de volgende plaatsen: - in rode zones (handelszones), in de nabijheid van stations en collectieve voorzieningen - overal waar de behoefte werd vastgesteld. Actieplan op kwalitatief vlak. Deze parkeerplaatsen: - worden onderscheiden van de voorzieningen voor fietsen om gebruiksconflicten tegen te gaan. - worden ingericht op basis van de specifieke technische kenmerken van deze voertuigen	Inplantin g van gemiddel de 24 nieuwe parkeerp laatsen per jaar
Parkeer-plaatsen voor **vracht-wagens**	Geleidelijk een specifieke parkeerreglementering in plaats zetten voor voertuigen van meer dan 3,5 ton, waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de levenskwaliteit en de parkeermogelijkheden van de bewoners: - vrachtwagens aanzetten om te parkeren op de grote verkeersassen waar zij minder overlast veroorzaken. - een parkeerverbod voor vrachtwagens instellen in de smalle, residentiële straten. - in het kader van de studie die ADT (Parkway) momenteel uitvoeren, een parkeerterrein aanvragen specifiek bestemd voor vrachtwagens en grote bedrijfsvoertuigen. - de parkeerretributies in de betalende zones aanpassen: meerprijs voor voertuigen die meer plaats innemen (vrachtwagens en grote voertuigen).	Geduren de de looptijd van het GPAP
Parkeer-plaatsen voor personen met een **handicap**	- De regeling van gratis parkeren behouden in de rode zones. - Deze personen verzoeken om de blauwe schijf te plaatsen en zich te houden aan de maximumparkeerduur van 2 uur. - De controles opdrijven. - Het reële gebruik van deze gereserveerde plaatsen gedurende een zekere periode opvolgen, afhankelijk van de vraag ernaar. - De politie vragen om het gebruik van de parkeerkaarten voor personen met een handicap strenger te controleren.	

Het gedeeld gebruik van privéparkings	- De eigenaars van privéparkings aanzetten om de private bedrijfsparkings ter beschikking te stellen voor gedeeld gebruik zodat de gemeente haar doelstelling om het aantal gedeelde plaatsen in vijf jaar te verdrievoudigen, kan behalen. - Partnerschappen eerst opzetten in buurten waar de nachtverzadiging het belangrijkste is. - De belasting op parkeerplaatsen ook toepassen voor overheidsinstellingen (Vivaqua, Ministerie van Financiën, CCN…), en ze hiervan volledig vrijstellen indien ze hun parkings ter beschikking stellen voor gedeeld gebruik. - In de mate van het mogelijke, parkeerplaatsen buiten de openbare weg die in aanmerking komen voor gedeeld gebruik, systematisch laten opnemen in de milieuvergunningsprocedure. - Samenwerken met de belastingdienst om de databank met gegevens over de parkeerplaatsen buiten de openbare weg te actualiseren. - Het succes van de maatregel evalueren in de loop van 2017 op basis van de opvulling van gedeelde parkeerplaatsen.	Gedurende de looptijd van het GPAP Reglementering van 2016 met betrekking tot de parking van overheids-instellingen
Aanleg van onder-grondse parkeer-garages	- De mogelijkheden en de haalbaarheid van de creatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg verder onderzoeken om zo tegemoet te komen aan plaatselijke parkeerbehoeften die werden vastgesteld, zowel voor het parkeren met ticket als voor het parkeren met kaart/abonnement. - Het Gewest en het Parkeeragentschap opnieuw attent maken op het verzoek van de gemeente om een parkeergarage aan te leggen onder het Daillyplein. - Een concessieopdracht uitschrijven voor de parkeergarage in de wijk Colignon-Lehon. - In de context van de studie met betrekking tot Metro Noord: gebruik maken van de aanleg van de metrotoegangen om een rechtstreeks verbinding tot stand te brengen met de ondergrondse parkeergarage, en optimaler gebruik te maken van de ondergrondse ruimte. Dit punt heeft betrekking op het Liedts-Colignonplein, alsook op het Rigaplein.	Gedurende de looptijd van het GPAP
Transit-parkings	- De studies en projecten die het Gewest en het Parkeeragentschap met betrekking tot transitparking (wagens en fietsen) hebben opgezet, nauwgezet opvolgen. - Het Gewest ertoe aanzetten om de GEN-stations in de Brusselse rand systematisch te voorzien van een transitparking.	Gedurende de looptijd van het GPAP

Parkeer-**controle**-beleid	- Nagaan of de ingezette middelen geschikt zijn om een optimalere verhouding kosten/doeltreffendheid tot stand te brengen. Deze controle wordt uitgevoerd aan de hand van een tweejaarlijkse rondvraag zoals voorzien in het GPBP. - Willekeurige en plotse controlemethodes opzetten om te vermijden dat autobestuurders die niet willen betalen voor hun parkeerplaats, hun gedrag kunnen aanpassen aan de gewoontes van de ordehandhavers. - Controles afstemmen op basis van de bezettingsgraad van de parkeerterreinen overdag en 's avonds, aan de hand van uitgevoerde bezettingstellingen. - Brigades van politieagenten op motorfiets inzetten voor een nauwgezettere en strengere controle van de leveringszones. - Een gerichte controle uitvoeren op het gebruik van de Europese parkeerkaarten voor personen met een handicap. - Evolueren naar technologieën die het mogenlijk maken om geleidelijk over te schakelen naar de virtualisatie van de parkeerkaarten en van de betaling van parkeerkosten, zowel als de controleautomatisering via de scan-autos.	Geduren de de looptijd van het GPAP

Glossarium

De betekenis van de gespecialiseerde woordenschat die in het Gemeentelijk Parkeeractieplan wordt gehanteerd, wordt in de tabel hieronder verduidelijkt.

ATO	Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling
PAE	Personenauto-equivalent. Geeft bij benadering het aantal 'gewone' parkeerplaatsen weer die door grote voertuigen in beslag worden genomen.
GPAP	Gemeentelijk Parkeeractieplan
Vrachtwagen	Voertuig met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton
GPBP	Gewestelijk Parkeerbeleidsplan
MVV	Maatschappij voor de Verwerving van Vastgoed
Parkeersector	De geografische zone gericht op de verblijfplaats of de maatschappelijke- of exploitatiezetel, die de grenzen afbakent waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn.
Gereserveerde parkeerplaats	Duidelijk afgebakende zone waar parkeren enkel is toegelaten voor bepaalde types voertuigen (vrachtwagens, tweewielers…), bepaalde gebruikerscategorieën (bewoners, personen met een handicap) of bepaalde functies (markten, leveringen…).
Congestiepercentage	Verhouding tussen het aantal (juist of fout) geparkeerde voertuigen en het aantal toegelaten parkeerplaatsen.
Gereglementeerde parkeerzone	Zone waar het parkeren onderhevig is aan een bepaalde reglementering: gratis blauwe zone of betalende zone.
Gedepenaliseerde leveringszone	Betalende parkeerplaatsen waar de geparkeerde voertuigen vanaf de eerste minuut parkeren een zeer hoog tarief moeten betalen (€ 100) maar waar leveringsvoertuigen gratis mogen halt houden voor de duur van de levering.

Bijlagen

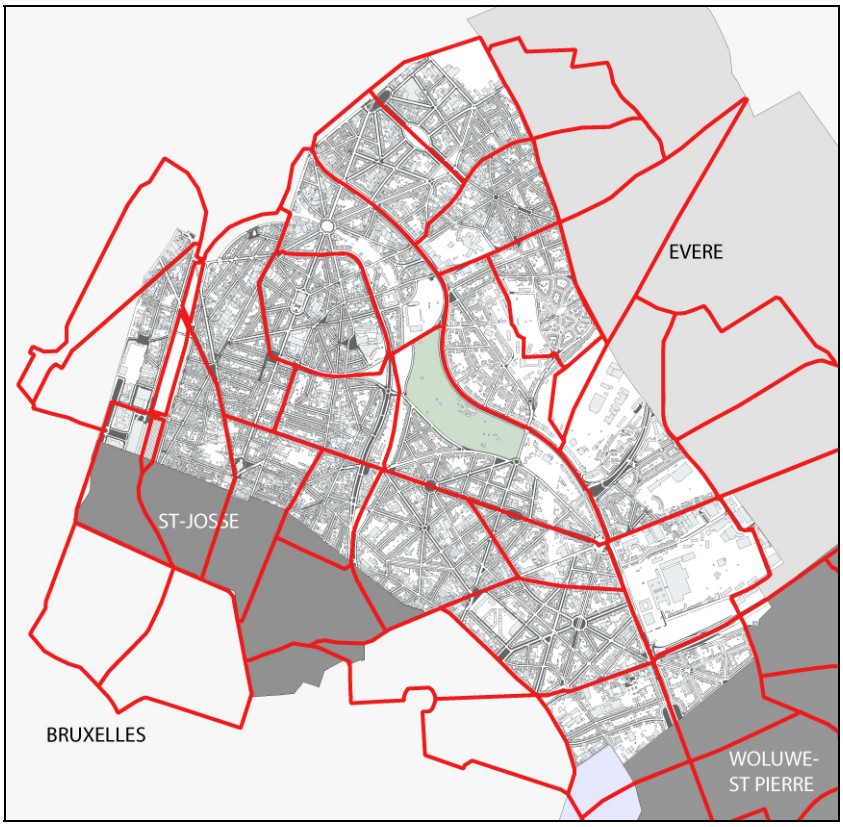
Bijlage I. Sectorindeling

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) uitgewerkt door de Brusselse Gewestregering bepaalt de normen en principes die de Brusselse gemeenten moeten respecteren. Eén van de doelstelling van het GPBP betreft de sectorindeling of de indeling van het Brussels gebied in verschillende parkeersectoren. De vrijstellingskaarten zullen dan alleen geldig zijn in de bepaalde sectoren (zoals dit in zekere mate al het geval is in de Stad van Brussel), en niet langer op het geheel gemeentelijk gebied zoals dit nu het geval is.

In deze sectorindeling, mag de totale oppervlakte waarop de parkeerkaart geldig is niet meer dan 150 ha beslaan. De gemeentegrenzen mogen wel overschreden worden. Om neveneffecten te vermijden mogen de sectoren in subsectoren worden gedeeld. Vier subsectoren worden op deze manier aan elke kaarthouder toegekend: degene waar hij/zij woont (of werkt) en de drie aangrenzende sectoren. De sectoren en subsectoren moeten ideaal de buurtlogica respecteren of herkenbaar zijn door natuurlijke insnijdingen.

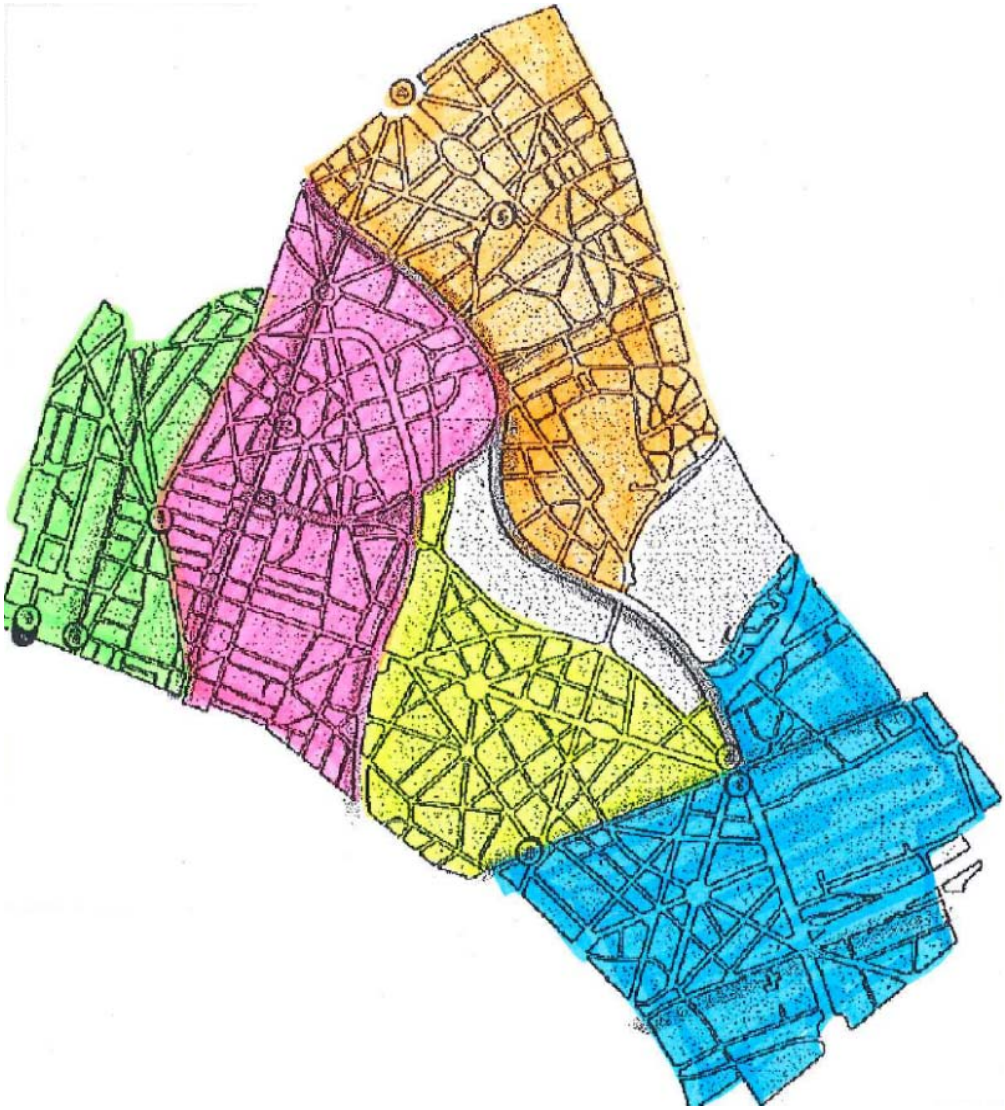
Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap heeft een indeling in min of meer verkleinde sectoren voorgesteld (Figuur 30). Het GPBP biedt de gemeenten echter de mogelijkheid om aan het Parkeeragentschap een herschikking van de voorgestelde sectorindeling aan te vragen zodat deze beter inspeelt op de reële behoeften van hun bewoners. De indelingsvoorstellen van het Parkeeragentschap en van de gemeente zijn hieronder voorgesteld.

Figure 30 : Kaart van de parkeersectorindeling voorgesteld door het Parkeeragentschap



Het indelingsvoorstel van de gemeente bestaat uit 5 sectoren van ongeveer 150 ha. Het voorstel werd op basis van de buurtlogica uitgevoerd en is dus gemakkelijk begrijpelijk voor de bewoners in tegenstelling tot het “rooster”-systeem dat door het gewest werd geïntroduceerd.

Figure 31 : Kaart van de sectorindeling aangepast door de gemeente van Schaarbeek



Hoewel het tot de bevoegdheid van de gemeenteraad behoort om de sectorindeling te decreteren in overleg met het Parkeeragentschap, maakt deze opsplitsing geen deel uit van het GPAP. Het GPAP bepaalt het beheer, de reglementering alsook de projecten met betrekking tot de evolutie van de parkeersituatie, maar zegt niets over de indeling in sectoren.

Om een grenseffect tussen de verschillende parkeersectoren te beperken, tolerantiezones tussen sectoren zullen gesteld worden zodat de bewoners hun voertuig verder dan de sectorengrenzen zullen kunnen parkeren.

Bijlage II. Gedetailleerde berekening van het aantal leveringszones

Détermination du nombre d'aires de livraison **Quartier : Brabant**

Tronçon : de la rue d'Aerschot à la rue Dupont

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
33	Kid's Corner	Habillement	Mode	5	3.23
35	Paradise	Erotisme	Loisirs	8	7.53
39	DM Sat	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
41	Rêve d'orient	Instruments de musique	Culture & Multimédia	8	7.53
43	Lux Sat	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
45	Den bureau	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
47	Atlas	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
49	Euronord trading	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
				Total côté impair	**53.38**
98	Sexy world	Erotisme	Loisirs	8	7.53
100	Cheap House	Habillement	Mode	5	3.23
102	1001 Tapis	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
104	Boutique Mika	Robes de mariages	Mode	5	3.23
106	Hamza Trading	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
108	Super Quartz	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
110	City 1st creations	Textile & Tissu	Mode	5	3.23
112	Bijouterie Rose	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
114	S.C.R.L Brabant	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
116	Turkmen Kardesler	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
118	Eurotex sprl	Habillement	Mode	5	3.23
120	Stock City	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
122	LG Group	Robes de mariages	Mode	5	3.23

124	Kids star	Habillement	Mode	5	3.23
126	Palamar	Solderies & Bazars	Loisirs	8	7.53
128	Solarema	Supérette	Alimentation	4	9.35
130	Machaellah & Fils	Supérette	Alimentation	4	9.35
132	ALlicia Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté pair	**108.99**
				Total du tronçon de voie	**162.37**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.8**

Tronçon : de la rue Dupont à la rue de la Fraternité

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
1 (Allard)	Coin du nord	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
55	Zelle	Habillement	Mode	5	3.23
57	Bacci	Habillement	Mode	5	3.23
61	Yegamode	Habillement	Mode	5	3.23
63	Mus	Maroquinerie	Mode	14	7.81
65	Eurotex	Habillement	Mode	5	3.23
67	Le bienvenu	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
69	Prestige Beaute	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
71	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
75	Chamal	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**49.04**
136	Valentina	Habillement	Mode	5	3.23
138	BM Electronic	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
140	Jet Set	Habillement	Mode	5	3.23
142	Doha trading	Habillement	Mode	5	3.23

146	Zaio	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
148	Supersonic	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
150	Discount Store	Electronique	Décoration & Maison	8	7.53
152	Bahia Sprl	Electronique	Décoration & Maison	9	7.5
154	Turkmen Export	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
156	Dina Style Lamatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
				Total côté pair	**62.28**
				Total du tronçon de voie	**111.32**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.2**

Tronçon : de r. de la Fraternité à la rue de Quartrecht

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
77	Tuyoglu sprl	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
79	Cado décor	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
81	Cemil Impex	Habillement	Mode	5	3.23
83	Bijouterie Hosman	Bijoux & Montres	Mode	14	7.81
85	Mine d'or	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
87	Maison d'orient	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
89	Textiles	Habillement	Mode	5	3.23
91	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
93	Essentiel	Habillement	Mode	5	3.23
95	Marche à suive	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**54.02**
158	Uzar International	Habillement	Mode	5	3.23
160	Generation Shoe's	Habillement	Mode	5	3.23
162	Medipharm	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0

164	Palais de mariage	Habillement	Mode	5	3.23
166	Borido	Literie	Décoration & Maison	9	7.5
168	Mod'elle	Habillement	Mode	5	3.23
170	Irmale	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
172	Miyatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
174	Top tissus	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
176	Miss Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
178	Ikizler Scrl	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
180	Eurobrabant	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
182	Boucherie Brabant	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
184	LIN	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté pair	**74.91**
				Total du tronçon de voie	**128.93**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.4**

Tronçon : de rue de Quartrecht à la rue Rogier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
36 (Quatrecht)	Haci Baba	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
109	Fashion Brabant	Daim & cuir	Mode	5	3.23
113	Smirtex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
115	H.G.T.sprl	Supérette	Alimentation	4	9.35
117	Yasmine mode	Habillement	Mode	5	3.23
121	Telatex	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
123	Anfa 123	Epicerie	Alimentation	4	9.35
125	Fassi phone	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53

127	Sadeltex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
129	Tassi cop	Habillement	Mode	5	3.23
131	Global Trade Company	Habillement	Mode	5	3.23
133	Gold music	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53
135	Mudotrandig	Livres neufs	Culture & Multimédia	8	7.53
137	Coquine	Habillement	Mode	5	3.23
139	Coin Lunchi	Sandwicherie	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	**92.44**
186	DM Sat	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
190	Jerdatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
192	Jiltex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
194	Hounatex	Habillement & librairie	Mode	8	7.53
196	Medina	Habillement	Mode	5	3.23
198	Telatex	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
200	Modelim	Habillement	Mode	5	3.23
202	Eureka	Habillement	Mode	5	3.23
204	Dallia sprl	Maroquinerie	Mode	5	3.23
206	Midelco sprl	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
208	Mohatex	Habillement	Mode	5	3.23
210	Dar Al Mahdi	Livres neufs	Culture & Multimédia	6	13.8
212	Doha Trading	Habillement	Mode	5	3.23
214	Mous Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
216	Pretty Women	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
218	Golden Eyes	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
220	KSOlympic	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
				Total côté pair	**104.06**
				Total du tronçon de voie	**196.5**
				Ratio par aire de livraison	90

				Nombre d'aires de livraison nécessaires	2.2

Tronçon : de la rue Rogier à la rue d'Hoogvorst

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
138 (Rogier)	AMS Eléctro	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
141	Oremis	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
143	Snack Ilker	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
145	Masira	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
147	Tissu Merinos	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
149	Eliz	Habillement	Mode	5	3.23
151	Massin	Habillement	Mode	5	3.23
153	Podium	Habillement	Mode	5	3.23
155	Fashion	Habillement	Mode	5	3.23
157	Dona Basic	Habillement	Mode	5	3.23
159	Pyramide	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
161	Satex	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
165	Miss Mode	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
167	Golden Class	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
				Total côté impair	**80.56**
222	Ceylan import/export	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53
224	Prix Bas	Habillement	Mode	5	3.23
226	Scherazad	Habillement	Mode	5	3.23
228	Sea Star	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
230	AMD mégastore	Achat disques audio & vidéo	Culture & Multimédia	8	7.53
232	Le délice	Spécialités d'autres pays	Restauration	1	6.25
234	Garil sprl	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53

236	Bursa Soft Goods	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
238	Dona	Habillement	Mode	5	3.23
240	Alsica	Habillement	Mode	5	3.23
242	AMS Eléctro	Hi-fi	Culture & Multimédia	8	7.53
				Total côté pair	**64.32**
				Total du tronçon de voie	**144.88**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.6**

Tronçon : de la rue d'Hoogvorst à la rue de Potter

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
171	One Seventy One	Habillement	Mode	5	3.23
173	Aswak Souss	Epicerie	Alimetnation	1	6.25
175	Tatou	Habillement	Mode	5	3.23
177	4G Mobile Tech	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
179	Umut S.C	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
181	My Mode	Habillement	Mode	5	3.23
183	Bella	Habillement	Mode	5	3.23
185	Bill	Habillement	Mode	5	3.23
187	Abisac	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**40.69**
244	DS Shoes	Habillement	Mode	5	3.23
246	Larockstraat	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
250	Bladi Decor	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
252	Piano shoe's	Habillement	Mode	5	3.23
254	Ergen bijouterie	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
258	Egetex	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53

262	Record	Agence immobilière	Services	13	2.43
264	Massine	Habillement	Mode	5	3.23
266	Miss Elegance	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté pair	**37.91**
				Total du tronçon de voie	**78.6**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.9**

Tronçon : de la rue de Potter à la place Liedts

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
268	Textile Durmaz	Habillement	Mode	5	3.23
270	J'adore	Habillement	Mode	5	3.23
28 (Liedts)	Tassi Top	Textile & Tissu	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**9.69**
191	Taverne Anglaise	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
195	Square	Habillement	Mode	5	3.23
199	Zaio	Habillement	Mode	5	3.23
201	Enfant style	Habillement	Mode	5	3.23
205	Mod'elle	Habillement	Mode	5	3.23
27 (Liedts)	Snack Donas	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	**25.42**
				Total du tronçon de voie	**35.11**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.4**

Détermination du nombre d'aires de livraison **Quartier :** **Helmet**

Trnç: de la rue Nestor de Tière à la rue du Foyer Schaerbeekois

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
141	Textiles Albert	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
145	ADN All Potential	Instruments de musique	Culture & Multimédia	13	2.43
149	Helmet Téléboutique	Phone center & cybercafé	Services	8	7.53
153	Fashion	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
155	Ayla	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
157	Coiffure des Frères	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
159	Boucherie Nassr	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
161	Agence P.AV Assurances	Banque, Crédit & Assurance	Services	13	2.43
167	Sun Wash	Laverie	Services	13	2.43
169	Malik	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
175	Cloetens Délicatesses	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
				Total côté impair	**72.7**
112	Sila Tours	Agence de voyage	Services	13	2.43
114	Pizzeria Aux Agapes	Pizzeria	Alimentation	1	6.25
118	Ideco	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
122	Cardin Concept Meubles	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
130	Anti - Crise	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
132	Night Shop	Night Shop	Vie nocturne	1	6.25
134	Wynn's	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
136	Mini Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
4	Leonidas Helmet	Chocolats, Biscuits & Confiseries	Alimentation	8	7.53
				Total côté pair	**60.59**
				Total du tronçon de voie	**133.29**

				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.5**

Trnçn De rue du Foyer Schaerbeekois à l'avenue Huart Hamoir

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
183	Grandes Marrées	Poissonnerie	Alimentation	4	9.35
185	Jade Style	Habillement	Mode	5	3.23
187	Multipharma	Pharmacie	Pharmacies	7	0
189	Shop Phone	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
191	La Casa	Sandwicherie	Restauration	1	6.25
193	Degroote Opticien	Opticien	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
199	Les Petits Riens asbl	Habillement	Mode	5	3.23
205A	Coiffeur XXIe siècle	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
209	Malinda	Habillement	Mode	5	3.23
211	Pink & Co	Habillement	Mode	5	3.23
215	Aiguille d'Oracle	Habillement	Mode	5	3.23
215A	Sprl Ugur - Tetik	Garage	Véhicule	14	7.81
215B	Coiffure Abdel	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
217	K.B.C. Bank	Banque, Crédit & Assurance	Services	12	0
223	Yuce 2000 sprl	Matériaux de construction	Décoration & Maison	9	7.5
225	Meubles Willy Vander Elst	Mobilier	Décoration & Maison	10	83.94
233	Vogue Gold	Bijoux & Montres	Mode	8	7.53
235	Chez Laurent	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
237	Boucherie Amrouch	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5

239	Century 21 Action	Agence immobilière	Service	13	2.43
241	MK Media	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
243	Drive Academy	Auto-école	Véhicule	13	2.43
245	Vision+	Opticien	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
				Total côté impair	**201.5**
144	Station Service Texaco	Station service & Combustibles	Véhicule	14	7.81
146	Snack Istanbul	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
148	Class Trading	Habillement	Mode	5	3.23
150	Eurobike sprl	Vélos, Motos & Autres véhicules	Véhicule	8	7.53
152	Kapo Moda	Habillement	Mode	5	3.23
154	Papeterie Poels	Fournitures pour artistes & Papeterie	Culture & Multimédia	6	13.8
158	Fashion-Style	Habillement	Mode	5	3.23
160	Symbio Mutualité Neutre	Mutuelle	Service	13	2.43
162	Intense	Chaussure	Mode	5	3.23
166	Zeeman	Linge de maison, textile	Mode	8	7.53
176	BNP Paribas Fortis	Banque, Crédit & Assurance	Service	12	0
178	Iabn Brico	Matériaux de construction	Décoration & Maison	9	7.5
180	Le Mirage	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
182	Mireille van den Borne	Chapeaux & Parapluies	Mode	5	3.23
184	Le Thym Frais	Bio & Equitable	Alimentation	4	9.35
188	Rayonchris	Brasserie	Restauration	1	6.25
190	Claudy Coif Elle et Lui	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
194	El Youssra	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
196	Di	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
200	Republic Store	Habillement	Mode	5	3.23
202	Süslü	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
206	Fatima	Phone center	Services	13	2.43

210	Fatima	Habillement	Mode	5	3.23
218	Belfius	Banque, Crédit & Assurance	Service	12	0
222	B.A.V.S. Supermarché	Supérette	Alimentation	8	7.53
				Total côté pair	**139.08**
				Total du tronçon de voie	**340.58**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**3.8**

Trnçn à l'avenue Huart Hamoir à la rue Bruyère

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
247	La Taverne	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
249	Van De Kerkhove	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
251	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
267	Balkan	Fast Food	Restauration	1	6.25
273	Shoe Discount	Habillement	Mode	5	3.23
279	Wibra	Habillement	Mode	5	3.23
285	Sen Shop Sprl	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
287	B.H.N. Immo	Agence immobilière	Service	13	2.43
289	Blokker s.a.	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté impair	**39.39**
234	Press-Shop	Livres neufs	Culture & Multimédia	6	13.8
248	La Telecom	Téléphonie	Culture & Multimédia	8	7.53
250	Maxsystem	Informatique	Culture & Multimédia	8	7.53
254	Körfez Night Shop	Night-Shop	Vie nocturne	8	7.53
258	Coiffure de Helmet	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
278	Fashion "Elle"	Habillement	Mode	5	3.23
280	Végétaria	Bio & Equitable	Alimentation	4	9.35

282	Manneken Pis	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
284	Volaille du Nord	Gibiers & Volailles	Alimentation	3	10.5
286	Vazi féminin	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
288	Caballeros Madrid	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté pair	**83.98**
				Total du tronçon de voie	**123.37**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.4**

Trnçn à la rue Bruyère à la rue Gustave Huberti

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
291	Microactiva	Informatique	Culture & Multimédia	8	7.53
293	L' Orient	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
295	Luigi et Fils - caci Dépannage	Cordonnerie	Service	14	7.81
297	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
299	Maison Nicolas	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.53
305	Cotton Billard	Billard	Loisirs	13	2.43
				Total côté impair	**33.37**
282	Manneken Pis	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
284	Volaille du Nord	Gibiers & Volailles	Alimentation	3	10.5
286	Vazi féminin	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	9	7.5
288	Caballeros Madrid	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté pair	**27.48**
				Total du tronçon de voie	**60.85**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.7**

Trnçn de la rue Landbouwstraat à la rue du Corbeau

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
298A	Express Market	Express Market	Alimentation	4	9.35
300A	1960	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	**15.6**
				Total du tronçon de voie	**15.6**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.2**

Trnçn
: à la rue Gustave Huberti au sentier des pommes

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
307	Aqua - Dôme	Animalerie, articles & aliments	Loisirs	8	7.53
309	Cotton Club	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
315	Atelier à Pizza	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	**20.03**
				Total du tronçon de voie	**20.03**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.2**

Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier : Vandevelde

Tronçon : de la Chaussée de Helmet à la place de Helmet

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coe liv
1	Salomé	Habillement	Mode	5	3

3	Maison de beauté	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
9	Carrefour Market Helmet	Supermarché	Alimentation	10	8
19	La Terrasse	Spécialités belges	Restauration	1	0
35	SFK 2004	Epicerie	Alimentation	4	9
37	Le Prince	Habillement	Mode	5	3
39	Adoselli	Habillement	Mode	5	3
41	Henri IV	Chocolats, Biscuits & Confiseries	Alimentation	2	8
43	Sofia	Epicerie	Alimentation	4	9
47	Izel	Habillement	Mode	5	3
1 (Helmet)	Belfimmo	Agence immobilière	Services	13	2
				Total côté impair	**13**
2	Bpost	Poste	Services	13	2
16	Favori Bijouterie	Bijoux & Montres	Mode	8	1
18	Nice Price	Habillement	Mode	5	3
20	Snack Resto-Izmir	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	0
22	Karmen	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
24	Pause Café	Café & Bistrot	Restauration	1	0
26	New Tendances	Habillement	Mode	5	3
30	Decotex	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	
34	Royalton	Café & Bistrot	Restauration	1	0
36	Hunza Fashion	Habillement	Mode	5	3
38	Clean	Nettoyage à sec	Services	13	2
42	Destock - Mode	Habillement	Mode	5	3
44	Paris Mode	Habillement	Mode	5	3
46	Boulangerie - Patisserie	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
48	Ibiza Mode	Habillement	Mode	5	3
50	Ladbrokes - Derby	Agence hippique	Loisirs	13	2
54	Hotspot	Spécialités latines	Restauration	1	0
58	Aludora	Glaces, Gaufres & Crêpes	Restauration	1	0
12 (Helmet)	Helmet Info Connect	Téléphonie	Culture & Multimédia	13	2

				Total côté pair	**8**
				Total du tronçon de voie	**2**
				Ratio par aire de livraison	
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	

Tronçon : de la place de Helmet à la rue G. Raemaekers

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coe liv
6 (Helmet)	Boulangerie Helmet	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
55	Belfimmo	Agence immobilière	Services	13	2
57	Pharmacie Janssens	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	
59	Yves Rocher	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
61	Tip Top	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
63	Atlas Market	Epicerie	Alimentation	4	9
71	Nisa Coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2
75	Snack Selin	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6
77	L' Etrier	Café & Bistrot	Restauration	1	6
81	Annem Sprl	Habillement	Mode	5	3
85	Mega	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	
				Total côté impair	**5**
7 (Helmet)	New Moderne	Café & Bistrot	Restauration	1	6
70	Les Ratons Laveurs	Laverie	Services	13	2
74	Night shop	Night-Shop	Vie nocturne	8	1
78	E- Connect	Phone center & cybercafé	Services	13	2
80	Retouche	Retouche	Mode	13	2
86	Helmet Cars. SA. Renault	Voitures neuves	Véhicule	14	1
90	Pâtisserie Hilal	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8
92	TN AY Finance	Banque, Crédit & Assurance	Services	12	
29 (G.R.)	Tamime Sprl	Epicerie	Alimentation	4	9

Total côté pair	4
Total du tronçon de voie	9
Ratio par aire de livraison	
Nombre d'aires de livraison nécessaires	

Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier : **Josaphat**

Tronçon : de la rue Philomene à la rue Van Dyck

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
35	Best Home Collection	Textile d'ameublement	Décoration & Maison	9	7.5
37	Gold Coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
43	Efor Bet	Agence hippique	Loisirs	13	2.43
45	Petit Palais	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	**18.61**
48	Kofteci Atilla	Fast Food	Restauration	1	6.25
54	Sakizci Ogullari	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
56	Skyline Télécom	Téléphonie	Culture & Multimédia	13	2.43
60	Angel Underwear	Habillement	Mode	5	3.23
64	Bdk sat	Déco & Design	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté pair	**26.91**
				Total du tronçon de voie	**45.52**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.5**

Tronçon : de la rue Van Dyck à la rue L'Olivier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
47	Havilioglu	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
49	Magic Depot	Déco & Design	Décoration & Maison	10	83.94
55	L'Empire du Tissus	Textile & Tissu	Mode	9	7.5
57	Kefkirli Ogullari	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25

59	Yilmaz Gelinlik	Habillement	Mode	5	3.23
61	Dayi Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
65	Skardes	Epicerie	Alimentation	4	9.35
69	Boulangerie	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
71	Général Food	Epicerie	Alimentation	4	9.35
73	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
75	Wash Salon	Laverie	Services	13	2.43
				Total côté impair	**145.72**
68	Unik Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
76	Déco Maison	Déco & Design	Décoration & Maison	8	7.53
82	Smart Shop	Solderies & Bazars	Décoration & Maison	8	7.53
84	Eda Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
86	Boucherie	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
90	Tetouan	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
92	Pasta Evi	Epicerie	Alimentation	4	9.35
				Total côté pair	**61.68**
				Total du tronçon de voie	**207.4**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**2.3**

Tronçon : de la rue L'Olivier à la rue Seutin

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
77	Wash Salon	Laverie	Services	13	2.43
79	Coiffure Mikail	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
83	Café	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
85	Sultan	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
				Total côté impair	**19.18**
94	Önder Pizza	Spécialités grecques & turques	Restauration	1	6.25

104	La Tradition Khalid	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
106	Cabine Téléphonique	Phone center & cybercafé	Services	13	2.43
				Total côté pair	**19.18**
				Total du tronçon de voie	**38.36**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.4**

Tronçon : de la rue Seutin à la rue Rogier

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
93	Alimentation générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
99	Amitex gros et détail	Jeux vidéo	Culture & Multimédia	11	21.67
101	Alimentation générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
				Total côté impair	**40.37**
112	Avrupa Yakasi	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
116	Gözde	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
130	Istanblue	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
148	Garage Hellas	Entretien & Réparation	Véhicules	14	7.81
81 (Rogier)	Tékila	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	**28.99**
				Total du tronçon de voie	**69.36**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.8**

Tronçon : à la rue Rogier à la rue Robiano

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
70 (Rogier)	Snack Kral Kebab	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25

149	Café Top Musique	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
153	Café Thon	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
161	Salon Lavoir Automatique	Laverie	Services	13	2.43
				Total côté impair	**21.18**
72 (Rogier)	Coiffeur kuafor	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
190	Café Toto	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
194	Kitchen-project	Mobilier	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté pair	**16.18**
				Total du tronçon de voie	**37.36**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.4**

Tronçon : de la rue Robiano à la rue Vifquin

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
171	Camli Usta	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.25
181	Café Josaphat	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	**12.5**
198	Gundeydi	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
200	Sila Market	Epicerie	Alimentation	1	6.25
204	Alilay	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
208	Ultrabutane	Supermarché	Alimentation	4	9.35
				Total côté pair	**31.74**
				Total du tronçon de voie	**44.24**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.5**

Tronçon : de la rue Vifquin à la rue de l'Est

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
183	Salon de Coiffure Erdal	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
185	Alimentation Générale	Epicerie	Alimentation	4	9.35
187	Boucherie Schaerbeekoise	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
195	Etape 5000	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**25.51**
212	BE-BU Sport	Articles de sport	Loisirs	8	7.53
214	Bebus Sport	Habillement	Mode	5	3.23
222	Modiva meubles	Mobilier	Décoration & Maison	10	83.94
228	Pharmacie Hayat	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
				Total côté pair	**94.7**
				Total du tronçon de voie	**120.21**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.3**

Tronçon : de la rue de l'Est à la rue L. Bertrand

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
229	Coiff' Mode	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
233	Lavoir	Laverie	Services	13	2.43
239	Coiff' Mode	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
61 (L.B.)	La Stella	Spécialités belges	Restauration	1	6.25
				Total côté impair	**13.54**
260	4K décor	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	10	83.94
288	Sofia	Supérette	Alimentation	4	9.35
290	Les Trouvailles de Louise	Epicerie fine & artisanale	Alimentation	4	9.35
294	Aypa Export	Epicerie	Alimentation	8	7.53
302	Aksiyon	Cadeaux & Souvenirs	Loisirs	8	7.53

314	Yesilcam	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
332	Akgoz Market	Epicerie	Alimentation	4	9.35
340	Chafaoui	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
65 (L.B.)	La Buca Di Bacco	Spécialités latines	Restauration	1	6.25
				Total côté pair	**150.05**
				Total du tronçon de voie	**163.59**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.8**

Détermination du nombre d'aires de livraison **Quartier :** **Pavillon**

Tronçon : de la rue Van Schoor à la rue Vanderlinden

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
83	Destockage	Habillement	Mode	5	3.23
				Total côté impair	**3.23**
54	Boucherie Salam	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
56	Batibru	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	9	7.5
60	Galerie du Pavillon	Antiquaire	Décoration & Maison	9	7.5
				Total côté pair	**25.5**
				Total du tronçon de voie	**28.73**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.3**

Tronçon : à la rue Vanderlinden à la place du Pavillon

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coefficient de livraison
113	Coiffure Stars	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.43
117	Blanc Claire	Laverie	Services	13	2.43
125	Les Saveurs du Pavillon	Boulangerie & Pâtisserie	Alimentation	2	8.07
202 (Gallait)	Ad Shop	Supérette	Alimentation	4	9.35
				Total côté impair	**22.28**
80	Western Union	Transfert d'argent	Services	12	0
82	Matkopen	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	7.5
86	Boucherie	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
88	Café Amal	Café & Bistrot	Restauration	1	6.25
92	Poissonerie Romaissa	Poissonerie	Alimentation	4	9.35
94	Pharmacie	Pharmacie	Beauté, Santé & Bien-être	7	0
96	Boucherie Pavilon	Boucherie & Charcuterie	Alimentation	3	10.5
				Total côté pair	**44.1**
				Total du tronçon de voie	**66.38**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.7**

Détermination du nombre d'aires de livraison

Quartier : **Chazal**

Tronçon : de la place Dailly à la rue Grande rue au bois

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de livrai
12 (Dailly)	La Caravelle	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
1	Friterie Dailly	Friterie	Restauration	1	6.2
9	Nuova Shop	Nettoyage à sec	Services	13	2.4
11	Belbangla	Night-Shop	Vie nocturne	4	9.3
13	ELI	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
1 (J. J.)	Dongigi	Traiteur	Alimentation	4	9.3
				Total côté impair	**36.**
15 (Dailly)	Shoe & Key Minute	Cordonnerie	Services	13	2.4
2	Pizza Boom	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
4	Primus Wash	Laverie	Services	13	2.4
8	Miniox	Revêtements sols & murs	Décoration & Maison	9	7.5
14	Wibra	Habillement	Mode	5	3.2
20	Di	Parfumerie & Cosmétiques	Beauté, Santé & Bien-être	8	7.5
28	Snack Marmaris	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.2
34	Chez Hakan	Snack, Pitta & Durüm	Restauration	1	6.2
				Total côté pair	**41.**
				Total du tronçon de voie	**77.**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.**

Tronçon : de la Grande rue au Bois à la rue Auguste Lambiotte

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de

					livrai
15	Nono Benedetto	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
17	Blondor	Bijoux & Montres	Mode	8	7.5
25	Chrono Parts	Accessoires	Véhicules	8	7.5
27	Les Divas	Institut de beauté, Solarium & Massage	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
29	Luso Loja	Epicerie	Alimentation	4	9.3
31	Lavoir	Laverie	Services	13	2.4
43	TD coiffure	Salon de coiffure	Beauté, Santé & Bien-être	13	2.4
45	Au Délice de Méline	Spécialités d'autres pays	Restauration	1	6.2
47	Producto Raices Latinas	Epicerie	Alimentation	4	9.3
55	Polski Smak	Epicerie	Alimentation	4	9.3
				Total côté impair	**62.**
40	L'Orchidée	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
46	Léonardo Napoli	Spécialités latines	Restauration	1	6.2
48	Lan Xang Traiteur	Traiteur	Alimentation	4	9.3
64	Deceuninck	Châssis, Volets & Portes	Décoration & Maison	9	7.5
72	Point Phone	Phone center & cybercafé	Services	13	2.4
76	Alma	Epicerie	Alimentation	4	9.3
				Total côté pair	**41.**
				Total du tronçon de voie	**104.**
				Ratio par aire de livraison	90
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**1.**

Tronçon : de la place de la Patrie à la rue Paul Devigne

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de livrai
89	Brasserie Duc de Brabant	Café & Bistrot	Restauration	1	6.2
				Total côté impair	**6.2**
140	Télénet	Phone center & cybercafé	Services	13	2.4
152	Maxi Shop	Epicerie	Alimentation	4	9.3

Total côté pair	**11.**
Total du tronçon de voie	**18.**
Ratio par aire de livraison	9
Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.**

Tronçon : de la rue Paul Devigne à l'avenue Ernest

N° rue	Enseigne	Activité	Catégorie	Type d'enseigne	Coeffi de livrai
169	Palast Latino	Spécialités belges	Restauration	1	6.2
				Total côté impair	**6.2**
200	L'Estragon	Brasserie	Restauration	1	6.2
				Total côté pair	**6.2**
				Total du tronçon de voie	**12**
				Ratio par aire de livraison	9
				Nombre d'aires de livraison nécessaires	**0.**

Bijlage III. Sectorisation

#015/25.06.2014/A/0005#

EXTRAIT du Registre aux Délibérations du CONSEIL COMMUNAL DE SCHAERBEEK

Séance du 25 juin 2014

Objet n° 5 de l'ordre du jour

PRÉSENTS: M. Bernard Clerfayt, Bourgmestre-Président; MM. Vincent Vanhalewyn, Bernard Guillaume, Denis Grimberghs, Mme Cécile Jodogne, MM. Etienne Noel, Sadik Köksal, Michel De Herde, Mohamed El Arnouki, Mme Adelheid Byttebier, Échevins; MM. Georges Verzin, Jean-Pierre Van Gorp, Mme Isabelle Durant, MM. Halis Kökten, Ibrahim Dönmez, Mmes Derya Alic, Mahinur Ozdemir, MM. Frédéric Nimal, Abobakre Bouhjar, Mme Angelina Chan, MM. Mohamed Reghif, Mohamed Echouel, Mmes Catherine Moureaux, Döne Sönmez, Sophie Querton, Debora Lorenzino, MM. Burim Demiri, Seydi Sag, Mme Lorraine de Fierlant, M. Quentin van den Hove, Mme Berrin Saglam, M. Bram Gilles, Mme Asma Mettioul, M. Thomas Eraly, Conseillers communaux; M. David Neuprez, Secrétaire Communal.

ABSENTS: M. Saït Köse, Échevin; M. Emin Ozkara, Mme Laurette Onkelinx, MM. Yvan de Beauffort, Abdallah Kanfaoui, Mme Joëlle Van Zuylen, M. Mohamed Lahlali, Mme Filiz Güles, MM. Yves Goldstein, Hasan Koyuncu, Mme Jamila Sanhayi, M. Axel Bernard, Mme Barbara Trachte, Conseillers communaux.

#Objet : Règlement redevance relatif au stationnement réglementé dans l'espace public - Approbation #

LE CONSEIL COMMUNAL
Décidé, par 25 voix contre 9 et 0 abstention(s).

Vu l'article 117 de la nouvelle loi communale;
Vu l'Arrêté Royal du 16 mars 1968 relatif à la police de la circulation routière;
Vu l'Arrêté Royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (le Code de la route);
Vu le règlement complémentaire de police en ses dispositions relatives à la circulation routière;
Vu l'Arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées;
Vu l'Arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement;
Vu l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles Capitale ;
Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ;
Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement ;
Vu l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation ;
Vu la décision de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 août 2013 portant agrément des opérateurs de carsharing « Zen Car » et « Cambio » ;
Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation ;
Vu l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière;
Vu l'article 137 bis de la nouvelle loi communale qui facilite le recouvrement des créances non fiscales par le titre exécutoire que la commune se délivre elle-même;
Considérant qu'une meilleure rotation des emplacements de stationnement doit être poursuivie et qu'il convient dès lors d'établir les redevances en concordance avec la période de stationnement généralement utile et nécessaire;
Considérant que toute personne domiciliée en Belgique possédant un véhicule immatriculé à l'étranger doit le faire immatriculer en Belgique à l'exception des 5 cas énumérés par l'article 3 de l'Arrêté royal du 20 juillet 2001.
Considérant qu'une adaptation de nos règlements aux divers changements législatifs et techniques, intervenus dernièrement, s'avère nécessaire;
Considérant que pour permettre une meilleure lecture de la problématique du stationnement il est opportun d'insérer dans un même règlement les objectifs et modalités relatives au stationnement règlementé.
Vu les rapports du Collège des Bourgmestre et Echevins des 8 avril, 20 mai, 3 juin et 17 juin 2014,
Sur proposition du Collège des Bourgmestre et Echevins :
ARRETE :
Article 1 : Champ d'application
Le présent règlement est applicable à tous les **usagers** de la voie publique.
Par voie publique, il y a lieu d'entendre les voies et leurs trottoirs ou accotements immédiats qui appartiennent aux autorités communale ou régionale.
Article 2 : Définitions
Pour l'application du présent règlement, on entend par :
- ***Usager***: le conducteur du véhicule à moteur ou propriétaire de la remorque occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, la personne au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.
- **Carte de dérogation** :cette carte donne droit à son titulaire de stationner sur des emplacements conformément aux dispositions reprises dans ce règlement.

.../...

- ***Carte de stationnement pour personnes handicapées*** : carte spéciale délivrée par un organisme officiel conformément à l'A.M. du 07.05.1999, visée à l'article 27.4.3 du code de la route: « Le Ministre des Communications désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale et les autorités habilitées à la délivrer; il en détermine le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation ».
- ***Riverain***: personne physique qui a sa résidence principale ou son domicile sur le territoire de la commune et inscrite dans ses registres de la population ou personne redevable de la taxe sur les résidences non principales.
- ***Ménage***: est constitué soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, partagent la même résidence principale, attestée par une composition de ménage.
- ***Voitures partagées***: véhicules dont le système d'utilisation est défini par l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
- ***Zone***: rue ou un ensemble de rues dans lequel un règlement spécifique de stationnement est d'application et dont le commencement ou l'accès ainsi que la fin sont indiqués par un signal prévu à l'article 65.5 du code de la route.
- ***Tarif 1*** : redevance forfaitaire de 25€ à payer pour l'utilisation d'un emplacement règlementé par période de 4h30 de stationnement si au moment de la vérification, l'agent contrôleur constate que le tarif 2 n'a pas été réglé ou que le temps imparti par le paiement ou le disque de stationnement est dépassé. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
- ***Tarif 2*** : redevance à payer, par anticipation dès le moment où le véhicule est stationné, pour un emplacement en stationnement payant, en zone rouge, verte ou en zone « événement » selon les modalités et conditions mentionnées sur l'horodateur.
- ***Tarif 3*** : redevance de 100€ due pour le stationnement en zone de livraison et due en zone de kiss and ride durant la période mentionnée sur la signalisation. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
-***Tarif 4*** : redevance de 50€ due en zone évènement pour l'utilisation d'un emplacement règlementé, si au moment de la vérification, l'agent contrôleur constate que le tarif 2 n'a pas été réglé ou que le temps imparti par le paiement est dépassé. Ce tarif sera multiplié par 4 pour les véhicules de plus de 3,5T.
- ***Agence*** : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre VI de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

TITRE I : Dispositions relatives au stationnement règlementé

Article 3 : Généralités

Sur les voiries communales et régionales situées sur le territoire de la commune, le stationnement est règlementé suivant les modalités et conditions mentionnées sur les horodateurs et/ou la signalisation. En ce qui concerne la signalisation zonale utilisée, des panneaux de rappels ne sont pas obligatoires et doivent rester exceptionnels sous peine que leur multiplication entraîne le même nombre de signaux que le système classique où ils sont répétés à tous les carrefours.
La redevance pour le stationnement sur la voie publique est d'application dans les zones réglementées du lundi au samedi de 9h00 à 20h00 sauf si d'autres jours ou plages horaires sont définis par la signalisation ou sur les horodateurs.
Les titulaires de cartes de stationnement bénéficient cependant de dérogations en fonction des autorisations propres aux cartes qui leur ont été délivrées.

Article 4 : Stationnement payant aux emplacements munis d'horodateurs

1. Le stationnement est régi suivant les modalités et conditions mentionnées sur les horodateurs.

a) En zone rouge :

Zone dans laquelle le temps de stationnement est limité à maximum 2 heures et la redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h30	0,50 €
1h00	2,00 €
2h00	5,00 €

Un ticket gratuit de 15 minutes pour un stationnement de très courte durée pourra être retiré à l'horodateur suivant les modalités indiquées sur l'appareil.
Seules les cartes de dérogation pour les prestataires de soins médicaux urgents sont valables.
En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance correspondant au tarif 1.

b) En zone verte :

Zone dans laquelle la durée de stationnement n'est pas limitée.
La redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h15	0,20 €
0h30	0,50 €
1h00	1,00 €
2h00	3,00 €
3h00	4,50€

4h00	6,00€
Par heure supplémentaire	1,50€

Tous les types de cartes de dérogation sont valables.
En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance correspondant au tarif 1.

c) En zone événement

Rue ou zone permettant de diminuer la surcharge de stationnement lors d'événements spécifiques.
Cette zone est limitée à une période de stationnement de 4h30. La redevance (tarif 2) s'élève à :

Durée	Prix
0h15	1,20 €
0h30	2,50 €
1h00	5,00 €
2h00	10,00 €
3h00	15,00€
4h00	20,00€
4h30	22,50€

En cas de non-paiement de la redevance due ou du dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant correspond au tarif 4.
Les cartes de dérogation «riverain» et les autres cartes de dérogation « standard » y sont valables.
2. Le stationnement payant s'applique également aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés etdont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement sur ces accès, dans les zones où les cartes de stationnement riverains sont acceptées.
3. La redevance du tarif 2 est payable par insertion de pièces de monnaie dans l'appareil ou paiement par sms ou smartphone conformément aux indications portées sur l'appareil. L'attention des usagers est attirée sur le fait que la configuration des appareils ne permet pas de rendre la monnaie.
Le paiement de la redevance donne droit à une période de stationnement ininterrompue, dont la durée est proportionnelle au montant payé.
4. L'usager supporte les conséquences de l'usage irrégulier de l'appareil ou des détériorations qu'il lui aurait fait subir.
5. Lorsque l'horodateur est hors d'usage, l'usager aura recours à l'horodateur voisin. Le disque de stationnement (2 heures gratuites) sera employé dès l'instant où 2 horodateurs voisins sont hors d'usage.
6. Le ticket de stationnement délivré par l'horodateur, doit être apposé seul et de manière bien lisible en son entièreté, sur la face interne du pare-brise du véhicule. Si tel n'est pas le cas, aucune réclamation ne sera prise en compte.
7. Lorsque l'agent contrôleur constate qu'aucun ticket délivré par un horodateur situé dans le périmètre du véhicule n'est apposé de la manière décrite au 6. ou que la durée du ticket, délivré sous l'application du tarif 2est dépassée, l'option du choix du tarif 1est retenue et une notification de paiement de la redevance est déposée.
Lorsque le tarif 2 a été initialement choisi et que le temps imparti par le paiement de cette redevance est dépassé, les montants déjà acquittés ne pourront être récupérés lorsqu'on est invité à payer le tarif 1.
8. Les véhicules, utilisés par des personnes handicapées, sont autorisés à stationner gratuitement et sans limite de durée lorsque la carte spéciale visée à l'article 27.4.3 du code de la route est apposée à l'avant du véhicule, de telle manière que le côté recto soit clairement visible aux fins de contrôle. La carte de stationnement pour personnes handicapées est valable en zone rouge, verte, bleue et en zone «événement ».

Article 5 : Stationnement aux emplacements où s'applique la règlementation de la zone bleue

La zone bleue est réglée conformément à l'article 27 du code de la route.
Le temps de stationnement gratuit est limité à deux heures maximum du lundi au samedi inclus de 9h à 20h00, sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation.
Le disque de stationnement doit être placé visiblement derrière le pare-brise à l'heure d'arrivée du véhicule.
L'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire correspondant au tarif 1 lorsque l'agent de contrôle constate l'absence ou l'usage erroné du disque de stationnement ou que le temps de stationnement gratuit accordé est dépassé ou que le modèle n'est pas conforme au modèle déterminé par le Ministre des Communications.
Toutes les cartes de dérogation y sont valables.

Article 6 : Stationnement aux emplacements réservés aux voitures partagées

Sur tous les emplacements réservés aux voitures partagées, la marque d'immatriculation du véhicule qui y est stationné doit être enregistrée dans la «banque des données des véhicules » de la Commune ou de l'Agence.
Cet enregistrement constitue la carte de dérogation « voiture partagée ».

Article 7 : Stationnement aux emplacements « zone de livraison »

Une redevance forfaitaire (tarif 3) est due en cas de stationnement dans une zone délimitée par un panneau E9a, tel que défini à l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 12 décembre 1975 portant règlement général sur la police de circulation routière et de l'usage de la voie publique, complété par un panneau additionnel « payant » précisant la durée du stationnement règlementé.
En dehors de la durée de stationnement prévue sur le panneau, le tarif zonal est d'application.

Article 8 : Procédure de recouvrement
En cas de non respect d'une des dispositions énumérées dans ce règlement, une notification de paiement de la redevance sera apposée sur la face externe du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule par un agent contrôleur de la Commune ou de l'**Agence**.
Un délai de maximum 10 jours ouvrables est prévu pour régler la notification de paiement.
A défaut de paiement intégral de la notification dans les temps, un premier rappel sans frais sera envoyé.
Si un deuxième rappel s'avère nécessaire, des frais administratifs d'un montant de 15,00 € seront réclamés.
Ensuite et toujours en cas de non paiement, le dossier sera transmis à l'huissier de justice pour recouvrement.
L'huissier de justice poursuit la procédure selon les règles du droit commun en organisant une phase de recouvrement amiable approfondie ayant pour but d'éviter le recouvrement par la voie judiciaire.
En cas de non-paiement après les démarches amiables entreprises par l'huissier de justice, ce dernier poursuivra le recouvrement par la voie judiciaire.
Les frais, droits et débours occasionnés dans toutes les phases du recouvrement des montants dus seront à charge du débiteur de cette redevance et s'ajouteront aux tarifs initialement dus (montant de la redevance et frais administratifs) par le débiteur.
Ces frais, droits et débours seront calculés conformément à l'arrêté royal du 30 novembre 1976 fixant le tarif des actes accomplis par les huissiers de justice en matière civile et commerciale ainsi que celui de certaines allocations.
En cas de non paiement par le conducteur, le titulaire de l'inscription auprès du « Service de l'Immatriculation des véhicules » est tenu solidairement et indivisiblement responsable.
Article 9 : Dégradation ou perte du véhicule
Le stationnement réglementé décrit ci-dessus donne droit au stationnement, mais non à une quelconque surveillance.
L'administration communale ne peut être rendue responsable des faits de dégradation ou de perte du véhicule.
TITRE II : Cartes de stationnement dites « cartes de dérogation »
Article 10 : Modalités générales
1°/ La **carte de dérogation** doit être apposée d'une manière lisible en son entièreté sur la face interne du pare-brise du véhicule afin de permettre à l'agent contrôleur de vérifier toutes les données de celle-ci. A défaut, la **carte de dérogation** n'a aucune valeur et la notification de paiement de la redevance déposée est due.
2°/ Aussi longtemps que la **carte de dérogation** n'a pas été accordée, aucun **usager** ne pourra se prévaloir de quelque droit que ce soit, lié à celle-ci.
3°/ Les cartes accordées lors d'une première demande ainsi que les cartes dont le renouvellement est demandé après l'expiration de leur validité ne sont effectives que le lendemain de leur enregistrement.
4°/ L'autorité communale n'est pas tenue de relancer les titulaires quant à l'expiration prochaine de la validité de leur carte. Ceci est de leur responsabilité. Ils ne pourront dans aucun cas se retourner contre l'autorité communale en cas d'oubli.
Toute demande de renouvellement peut être introduite auprès de l'administration communale au plus tôt 30 jours ouvrables avant l'expiration de la précédente. En tout état de cause, seules les redevances émises dans les 10 jours ouvrables après la date d'expiration de cette carte pourront être annulées.
5°/ La **carte de dérogation** n'est valable que pour la marque d'immatriculation. Dans le cas des cartes visiteurs, la marque d'immatriculation pourra être remplacée par une autre mention.
6°/ La **carte de dérogation** ne sera accordée qu'après paiement en une fois du montant intégral. Tout duplicata peut être obtenu moyennant le paiement d'une redevance de 5 €.
La **carte de dérogation** doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi. La commune annule de plein droit les cartes de dérogation pour lesquelles une modification des conditions du demandeur est intervenue de telle sorte qu'il ne répond plus aux critères d'octroi.
7°/ Dans le cadre d'une coordination optimale et d'une gestion rationnelle, les cartes de dérogation d'autres communes peuvent être reconnues sur le territoire de Schaerbeek. Il s'agit plus précisément des **riverains** d'une commune limitrophe à Schaerbeek, domiciliés dans une des rues limites aux deux territoires et possédant une carte valable délivrée par leur administration, pour autant que leur véhicule se trouve stationné dans une des rues formant la limite entre leur commune et Schaerbeek ou croisant cette limite. Dans ce dernier cas cette tolérance est valable jusqu'au prochain carrefour de part et d'autre de la limite. Le Collège définit la liste des rues.
Article 11 : Carte de dérogation « riverain » et « riverains temporaires »
a) Carte de riverain
La carte de dérogation « **riverain**» est délivrée à la personne inscrite aux registres de la population ou au registre d'attente de la commune ou à la personne reprise au rôle de la taxe sur les résidences non principale de la commune.
En dérogation à ce qui précède, une carte de **riverain** sera octroyée aux **riverains** bruxellois des rues : {rue F. J. Navez du n° 60 au n° 178 (côté pair), rue Stephenson du n° 2 au n° 130 (côté pair) et rue du Pavillon n° 2 et 4, place Masui du n° 13 au 18 et du 27 au 34, rue des Palais du n° 265 au 279 (côté impair)}.
Si la personne est dispensée d'inscription, il est tenu compte des attestations délivrées par le Service Public Fédéral de l'intérieur, Office des Etrangers; le Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, le Service du Protocole, ou une Ambassade ou un Consulat pour lequel la personne travaille.
Chaque **ménage** domicilié à la commune peut introduire une demande pour 3 cartes de **riverain**. Le nombre de carte(s) octroyée(s) par **ménage** ne pourra toutefois excéder le nombre de permis présents dans le **ménage**.
La première carte de **riverain** est obtenue au tarif annuel de 28 €.
Le tarif annuel est fixé à 50€ pour la deuxième carte et à 200€ pour la troisième.
Le tarif de base est cependant majoré de 120€ pour tout véhicule de plus de 5,5 m de long. Une carte maximum par **ménage** pour un véhicule de plus de 5.5 m sera délivrée.

Toute nouvelle personne inscrite aux registres de la population à Schaerbeek et/ou en procédure d'immatriculation en Belgique de son véhicule, peut bénéficier d'une carte de **riverain** provisoire pour une durée de 2 mois (renouvelable max 3 x) à partir de sa demande d'inscription dans les registres de la population de la commune

Le demandeur doit produire les documents suivants:
- la carte d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV.
- la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose de façon permanente, s'il n'en est le propriétaire avec à l'appui la carte verte d'assurance sur laquelle il sera mentionné qu'il est le conducteur principal du véhicule
- pour un véhicule en leasing : fournir la preuve de ce leasing qui doit mentionner d'une manière explicite le nom du demandeur
- pour les véhicules de société : l'attestation de la société stipulant que le demandeur en est le seul utilisateur.
- pour le véhicule d'une tierce personne, le demandeur doit obligatoirement présenter une copie de la carte verte d'assurance sur laquelle il sera mentionné qu'il est le conducteur principal du véhicule.
- la carte d'identité du demandeur.
- pour la personne en résidence non principale, la preuve de paiement de la taxe.

b) Carte de riverain « temporaire »
Elle est octroyée aux **ménages** domiciliés sur le territoire de Schaerbeek et ayant un besoin ponctuel de stationnement ;
Le prix de la carte est de 5€ par carte pour maximum 63 jours/an.

Le demandeur doit produire les documents suivants:
- Les documents pré-requis pour l'obtention de la **carte de dérogation riverain**
- voiture louée : contrat de location

Le nombre de cartes se comprend par **ménage** et inclut les cartes de **riverain** et les cartes de **riverain** temporaires. Il ne peut donc être délivré de carte temporaire pour un **ménage** qui détient déjà le nombre maximal de cartes de **riverain**.

Article 12 : Carte de dérogation « autre usager »
La **carte de dérogation**« autre **usager**» est destinée spécifiquement aux :
a) entreprises et indépendants : à savoir, la personne où l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation à Schaerbeek. Par personne, il y a lieu d'entendre le titulaire d'une profession libérale ou l'indépendant. Par entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut (les sociétés reprises à l'article 2 du Code des Sociétés, les institutions publiques, privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance, les asbl)
Elle est valable 1 an. Les tarifs sont les suivants :
- 150 € pour chacune des 5 premières cartes
- 250 € de la 6ème à la 20ème carte
- 500 € de la 21ème carte à la 30ème carte
- 600 € pour chaque carte supplémentaire

L'entreprise désigne un responsable unique pour retirer les **cartes de dérogations** auprès de la commune. L'entreprise distribue les cartes à son personnel selon ses propres règles.

Le demandeur doit produire les documents suivants:
- les statuts de la société ou extraits de la Banque Carrefour des Entreprises
- une copie de la carte d'identité du gérant, de l'exploitant ou de la personne responsable
- le formulaire de mobilité dûment complété téléchargeable sur www.schaerbeekparking.be
- la carte d'immatriculation du ou des véhicule(s) auprès de la DIV.

b) aux commerçants ambulants
Elle est valable 1 an. Les tarifs sont les suivants :
- 75€ pour stationner un jour/semaine ;
- 150€ pour stationner deux jours/semaine ;
- 350€ pour stationner sept jours/semaine.

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- une copie de sa carte d'identité
- sa carte de marchand ambulant

c) aux personnes travaillant sur un chantier temporaire
Il est institué une **carte de dérogation** de 50€ par place donnant droit au stationnement d'une durée de quinze jours.

Le demandeur doit produire les documents suivants:
- une copie de sa carte d'identité
- un devis signé des travaux

d) aux écoles agréées et crèches publiques
Elle est valable 1 an et peut être obtenue au tarif de 75€.
La demande doit être introduite par le chef de l'établissement ou son représentant et être accompagnée soit d'un plan de déplacement scolaire, soit d'un équivalent.

Le demandeur doit produire les documents suivants:
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- une copie de la carte d'identité du chef de l'établissement ou de son représentant

e) aux automobilistes visiteurs
Une redevance de 3 euros par jour est instituée.
Cette **carte de dérogation** peut être octroyée sous forme de ticket à gratter. Elle est valable en zone, verte et bleue.
Pour l'utilisation du ticket, il suffit à l'automobiliste d'y mentionner le numéro d'immatriculation du véhicule, de gratter la case du mois, celle du jour d'arrivée et d'apposer le ticket de manière visible sur la face interne de son pare-brise avant. Ainsi placé, le ticket autorise le stationnement pour la journée.
Ce ticket peut être obtenu auprès des points de vente déterminés par le Collège.
f) aux entreprises et ménages schaerbeekois propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes :
Une carte de stationnement d'une validité d'un an de 500€ est instituée.

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV

Article 13 : Cartes de dérogation « standard »
A) Carte de dérogation « prestataire de soins médicaux urgents »
Cette **carte de dérogation** est destinée aux prestataires de soins médicaux urgents.
Elle a une validité d'un an et est accordée au tarif de 200€.
La **carte de dérogation** doit être apposée de façon visible sur le pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.
Sont considérées comme personnes dispensant des soins médicaux urgents, les personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente.
Cette carte est valable sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- la preuve qu'il dispose d'un numéro INAMI en tant que dispensateur de soins individuels

B) Carte de dérogation « prestataire de soins médicaux non urgents »
Cette **carte de dérogation** est destinée aux prestataires de soins médicaux non urgents.
Elle a une validité d'un an et est accordée au tarif de 75€.
L'utilisation de cette carte est soumise à l'obligation d'afficher clairement sur le pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.
Les prestataires de soins non urgents incluent également les vétérinaires.
Cette carte peut être utilisée en zone verte, bleue et en zone « événement ».

Le demandeur doit produire les documents suivants :
- une copie de sa carte d'identité
- le certificat d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV
- la preuve que le véhicule du prestataire de soins est lié aux organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande ou la Commission communautaire commune

C) Carte de dérogation « voiture partagée »
Les cartes de dérogations pour les véhicules partagés seront délivrées par l'**Agence** de Stationnement, rue Gabrielle Petit 32, à 1080 Bruxelles.
Cette **carte de dérogation** est destinée spécifiquement aux exploitants des véhicules à moteur affectés au système de **voitures partagées** agréé telles que définies à l'article 2 définitions « **voitures partagées**».
Le prix de la carte est fixé à 5€ par véhicule par an.
Chaque **carte de dérogation** est liée à un seul numéro de plaque d'immatriculation. Elle n'est valable que lorsque le véhicule est en cours d'utilisation par un client payant le service d'une voiture partagée.
Cette carte peut être utilisée en zone verte, bleue, en zone « événement » ainsi que sur les emplacements réservés aux **voitures partagées**.

Article 14 : La carte de dérogation « intervention »
Cette carte est délivrée aux personnes physiques ou morales qui démontrent leurs besoins en intervention, de par leur profession, dans plusieurs secteurs de stationnement de la Région et qui fournissent des éléments de preuve à cet égard.
La liste des professions est approuvée par le collège de Schaerbeek.
Cette carte peut être utilisée en zone bleue, verte. Le prix de la carte est fixé à 90€/mois.

Article 15 : Dispositions particulières

1) Pour les véhicules de moins de 3,5T de types suivants (catégories DIV) :
- remorque (tout type)
- autocaravane de plus de 5,5 m
- dépanneuse
- véhicule grue
- matériel agricole
- motoculteur
- matériel industriel
- tracteurs

il ne sera pas octroyé de carte de stationnement.

2) Le stationnement est gratuit pour les véhicules communaux, régionaux, communautaires, du CPAS, du Foyer schaerbeekois et des véhicules de police dans l'exercice de la fonction publique.

TITRE III. Dispositions finales

Article16 :

Le règlement entre en vigueur le 1 er août 2014 et abroge à cette même date les règlements redevances relatifs :
- aux cartes communales de stationnement (CC 26/06/2013)
- au stationnement payant (CC26/06/2013)
- au stationnement en zone bleue (CC 28/03/2012)
- au stationnement en zone jaune (CC 24/06/2009)

Délibéré, en séance publique, à Schaerbeek, le 25 juin 2014

Le Secrétaire communal,
(s) David NEUPREZ

Le Bourgmestre-Président,
(s) Bernard CLERFAYT

Pour expédition conforme
Schaerbeek, le 1er juillet 2014

Le Secrétaire communal,

David NEUPREZ

Le Bourgmestre
Par délégation :

Denis GRIMBERGHS
Echevin