

Ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek

December 2017

Voorwoord

Dit verslag stemt overeen met de versie "ontwerp" van gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) van Sint-Jans-Molenbeek, zoals omkaderd door hoofdstuk V van de Ordonnantie van 22 januari 2009 (gewijzigd op 20 juli 2016) houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

De opstelling van voorliggend ontwerp werd gedelegeerd aan het Parkeeragentschap (parking.brussels) bij beslissing van de Gemeenteraad van Sint-Jans-Molenbeek van 3 juni 2015 en gebeurde in samenwerking met de studiebureaus Transitec en Espaces-Mobilités alsook met de Dienst Mobiliteit van de Gemeente.

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



Inhoud

Pagina

1. Context en uitdagingen van de studie.....	11
1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan.....	11
1.2 Algemene methodologie.....	14
1.2.1 Procedure voor de uitwerking.....	14
1.2.2 Inhoud van het GPAP.....	15
1.3 Territoriale context.....	17
1.3.1 Fysieke kenmerken.....	17
1.3.2 Demografische en socio-economische eigenschappen.....	17
1.3.3 Context "openbaar vervoer".....	21
1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten.....	23
2. Plaatsbeschrijving.....	26
2.1 Parkeeraanbod op de openbare weg.....	27
2.1.1 Algemeen aanbod en reglementering.....	27
2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentiesituatie.....	30
2.1.3 Coherentie van de reglementering met de aangrenzende gemeenten.....	31
2.2 Parkeren buiten de openbare weg.....	32
2.2.1 Bestaande toestand.....	32
2.2.2 Gemeentelijke Brunfaut-parking.....	34
2.2.3 Parking voor gedeeld gebruik Delhaize BePark.....	35
2.3 Voorbehouden plaatsen.....	36
2.4 Vrijstellingskaarten.....	49
2.4.1 Aanbod.....	49
2.4.2 Vraag.....	49
2.5 Vraag naar parkeerplaatsen – Bezetting.....	52
2.5.1 Bezetting overdag.....	52
2.5.2 Bezetting 's nachts.....	52
2.6 De vraag naar parkeerplaatsen – rotatie: enquêtes uitgevoerd in februari 2016.....	55

2.6.1	Begrip rotatie van de geparkeerde voertuigen.....	55
2.6.2	Perimeter van rotatie-enquêtes	56
2.6.3	Rotatie in de Heyvaertwijk	58
2.6.4	Rotatie in de Alphonse Vandenpeereboomstraat	60
2.6.5	Rotatie in rode zone – Steenweg op Gent.....	62
2.6.6	Rotatie in de groene zone nabij de Steenweg op Gent	66
2.6.7	Rotatie in de blauwe zone – wijk Mirten-Begijnen	68
2.6.8	Rotatie in de Mennekenswijk (blauwe zone)	70
2.6.9	Rotatie in de Maritiemwijk (groene zone)	72
2.6.10	Rotatie in de sector van de Zwarte Vijvers	74
2.6.11	Rotatie in de groene zone van de wijk van de Franse Gemeenschap.....	76
2.7	De vraag naar parkeren – rotatie: bijkomende bronnen	78
2.7.1	Gerealiseerde enquêtes in het kader van de actualisering van het GMP (2011)	78
2.7.2	Enquêtes die in het kader van het herinrichtingsproject van de Ninoofsesteenweg werden uitgevoerd (2016)	80
2.8	Samenvatting van de rotatie-enquêtes	81
2.9	Controle en financiële balans	82
2.9.1	Controle	82
2.9.2	Financieel plan	83
3.	Vaststelling van de uitdagingen.....	85
3.1	Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen.....	85
3.2	De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren.....	85
3.3	Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de bijzondere personenwagen ontwikkelen	86
3.4	Het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen	86
3.5	Het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtlijnen	87
3.6	Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP.....	87
4.	Actieplan	89
4.1	ACTIE 1: Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen	90
4.1.1	ACTIE 1.1: Uitbreiding van de rode zone	90
4.1.2	ACTIE 1.2 Het hele aanbod op de openbare weg reglementeren	92

4.1.3	ACTIE 1.3: De grijze zone ronde de Brunfaut-parking uitrollen	94
4.1.4	ACTIE 1.4 : bijkomende aanpassingen	95
4.2	ACTIE 2: De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren	96
4.2.1	ACTIE 2.1: De controle middelen aanpassen.....	96
4.2.2	ACTIE 2.2: De aanpassing van de controle middelen ondersteunen	97
4.3	ACTIE 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de personenwagen optimaliseren	99
4.3.1	ACTIE 3.1: Personen met beperkte mobiliteit (PBM)	99
4.3.2	ACTIE 3.2: Leveringen	99
4.3.3	ACTIE 3.3: Vrachtwagens	114
4.3.4	ACTIE 3.4: Autodelen	117
4.3.5	ACTIE 3.5: Taxi's.....	117
4.3.6	ACTIE 3.6: Schoolbussen/autocars en Kiss & Ride	118
4.3.7	ACTIE 3.7: Gemotoriseerde tweewielers.....	122
4.3.8	ACTIE 3.8: Fietsparkeerplaatsen.....	124
4.3.9	Samenvatting van de acties voor de voorbehouden parkeerplaatsen	128
4.4	ACTIE 4: de mogelijkheden op het vlak van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen.....	129
4.4.1	Principe van mutualisering	129
4.4.2	Herhaling van de plaatsen op de openbare weg die zullen verdwijnen	130
4.4.3	Bestaande compensatieopties voor de beoogde verdwijnende plaatsen	130
4.4.4	Poolingpotentieel	132
4.4.5	Besluit.....	138
4.5	ACTIE 5: Het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtlijnen.....	139
4.5.1	Vrijstellingen: definitie en tarifiering	139
4.5.2	Vrijstellingen: invoering van de sectorindeling	142
4.5.3	Andere conformeringsmaatregelen	143
4.6	ACTIE 6: Tweejaarlijkse opvolging en evaluatie van het GPAP	145
4.6.1	Parkeerobservatorium	145
4.6.2	Werkgroep Parkeren	145
5.	Samenvatting van de te implementeren acties: fasering van de acties	146

Lijst van de figuren

	Pagina
Fig. 1 – GPAP en gewestelijke doelstellingen.....	12
Fig. 2 – De uitdagingen van een parkeerbeleid.....	13
Fig. 3 – Algemene kenmerken van Sint-Jans-Molenbeek.....	19
Fig. 4 – Fragment uit het GBP van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	20
Fig. 5 – Openbaarvervoernet in Sint-Jans-Molenbeek – MIVB 2015	22
Fig. 6 – Projecten voor de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek.....	25
Fig. 7 – Locatie van het aanbod volgens de reglementering in Sint-Jans-Molenbeek (2017).....	29
Fig. 8 – Locatie van het aanbod buiten de openbare weg.....	33
Fig. 9 – Totaal aantal voorbehouden plaatsen per categorie (2017).....	36
Fig. 10 – Locatie van de aan PBM voorbehouden plaatsen.....	38
Fig. 11 – Locatie van de leveringszones en parkeerplaatsen voor vrachtwagens	41
Fig. 12 – Locatie van de autodeel- en taxistations	43
Fig. 13 – Locatie van de aan autocars, schoolbussen en K&R voorbehouden plaatsen.....	45
Fig. 14 – De fietsparkeer- en Villo!-plaatsen	48
Fig.15 – Samenvatting van de situatie met de vrijstellingskaarten voor Sint-Jans-Molenbeek	51
Fig. 16 – Bezettingsgraad overdag	53
Fig. 17 – Bezettingsgraad 's nachts	54
Fig. 18 – De verschillende types van gebruikers.....	55
Fig. 19 – Het begrip "rotatie"	56
Fig. 20 – Perimeter van de rotatie-enquêtes van februari 2016	57

Fig. 21 – Locatie van de enquêtes van de Heyvaertwijk	58
Fig. 22 – Resultaten van de enquêtes in de Heyvaertwijk.....	59
Fig. 23 – Locatie van de Vandepereboomstraat.....	60
Fig. 24 – Resultaten van de enquêtes in de Alphonse Vandepereboomstraat.....	61
Fig. 25 – Locatie van de geënuquëteerde rode zone ter hoogte van de Steenweg op Gent	62
Fig. 26 – Resultaten van de enquêtes in de rode zone van de Steenweg op Gent.....	64
Fig. 27 – Analyse van het geoorloofd - ongeoorloofd parkeren in de rode zone van de Steenweg op Gent.....	65
Fig. 28 – Locatie van de geënuquëteerde zone nabij de Steenweg op Gent.....	66
Fig. 29 – Resultaten van de enquêtes in de groene zone nabij de Steenweg op Gent.....	67
Fig. 30 – Locatie van de geënuquëteerde blauwe zone.....	68
Fig. 31 – Resultaten van de enquêtes in de blauwe zone nabij de Steenweg op Gent.....	69
Fig. 32 – Locatie van de geënuquëteerde stukken in de Mennekenswijk	70
Fig. 33 – Resultaten van de enquêtes van de Mennekenswijk	71
Fig. 34 – Locatie van de groene zone van de Maritiemwijk.....	72
Fig. 35 – Resultaten van de enquêtes in de Maritiemwijk	73
Fig. 36 – Locatie van de geënuquëteerde groene zone in de Zwarteijverswijk	74
Fig. 37 – Resultaten van de enquêtes van de groene zone van de Zwarteijverswijk	75
Fig. 38 – Locatie van de geënuquëteerde groene zone in de wijk van de Franse Gemeenschap	76
Fig. 39 – Resultaten van de enquêtes van de wijk van de Franse Gemeenschap.....	77
Fig. 40 – Vergelijking van de rotatie- en de bezettingsgraad van het stadscentrum van Sint-Jans-Molenbeek tussen 2004 en 2011	79
Fig. 41 – Rotatie in het molenbeeks deel « 402 » van de Ninoofsesteenweg (brat, juli 2016).....	80
Fig. 42 – Voornaamste UITDAGINGEN van het GPAP van Sint-Jans-Molenbeek.....	88

Fig. 43 – Niet-gereguleerde sectoren en hun respectieve bezettingsgraden	92
Fig. 44 – Typologie van de handelszaken in Molenbeek-centrum	102
Fig. 45 – Handelszaken die voor verplaatsingen in Molenbeek-centrum zorgen	103
Fig. 46 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones in Molenbeek-centrum	104
Fig. 47 – Typologie van de handelszaken: Karreveld.....	105
Fig. 48 – Handelszaken die voor verplaatsingen zorgen: Karreveld	106
Fig. 49 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones: Karreveld	107
Fig. 50 – Typologie van de handelszaken: Ninoofsesteenweg	108
Fig. 51 – Handelszaken die voor verplaatsingen zorgen: Ninoofsesteenweg	109
Fig. 52 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones: Ninoofsesteenweg	110
Fig. 53 – potentiële inplantingszone (Mettewilaan)	115
Fig. 54 – potentiële inplantingszone (Picardstraat)	115
Fig. 55 – potentiële inplantingszone (Sippelberglaan).....	115
Fig. 56 – potentiële inplantingszone (Jospeh Baecklaan)	115
Fig. 57 – actieplan parkeerzone voor vrachtwagens	116
Fig. 58 – Parkeerbehoeften van de scholen.....	119
Fig. 59 – actieplan autocars en pendelbussen (Bron: Verkeers- en parkeerstudie voor autocars in het BHG, Brussel Mobiliteit, 2017).....	121
Fig. 60 – Illustratie van een gemengde parkeerzone voor motorfietsen (over 7 m)	122
Fig. 61 – Actieplan parkeergelegenheid motorfietsen	123
Fig. 62 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen in de Molenbeekse stations	125
Fig. 63 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen op de metrolijnen 1 en 5 (Bron: Masterplan Fietsparkeren, inleidende studie, Brussel Mobiliteit, 2017).....	125
Fig. 64 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen op de metrolijnen 2 en 6 (Bron: Masterplan Fietsparkeren, inleidende studie, Brussel Mobiliteit, 2017).....	126

Fig. 65 – Aanbevelingen voor de inplanting van een fietsparkeervoorziening op de openbare weg	126
Fig. 66 – Voorstellen voor nieuwe fietsenbergsplaatsen	127
Fig. 67 - Locatie van het aanbod buiten de openbare weg dat in aanmerking komt voor mutualisering	133
Fig. 68 – Locatie en aantal parkeerplaatsen die structureel onderbenut worden volgens de BVP's	135
Fig. 69 – Poolingpotentieel 24 uur per dag volgens de toepassing van het BWLKE	137
Fig. 70 – Voorstel van sectorindeling in Sint-Jans-Molenbeek	144

1. Context en uitdagingen van de studie

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

1.1 Algemeen kader: gewestelijk plan en gemeentelijk actieplan

Volgens de Ordonnantie moet elke Brusselse gemeente een gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP) opstellen en goedkeuren, waarvan de doelstellingen en de principes voornamelijk worden omkaderd door de uitvoeringsbesluiten ervan:

- Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 (gewijzigd op 27 oktober 2016) houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 (gewijzigd op 27 oktober 2016) betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

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

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

Fig. 1 – GPAP en gewestelijke doelstellingen



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

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

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

Fig. 2 – De uitdagingen van een parkeerbeleid



1.2 Algemene methodologie

1.2.1 Procedure voor de uitwerking

Het GPAP wordt in 3 fasen verwezenlijkt:

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

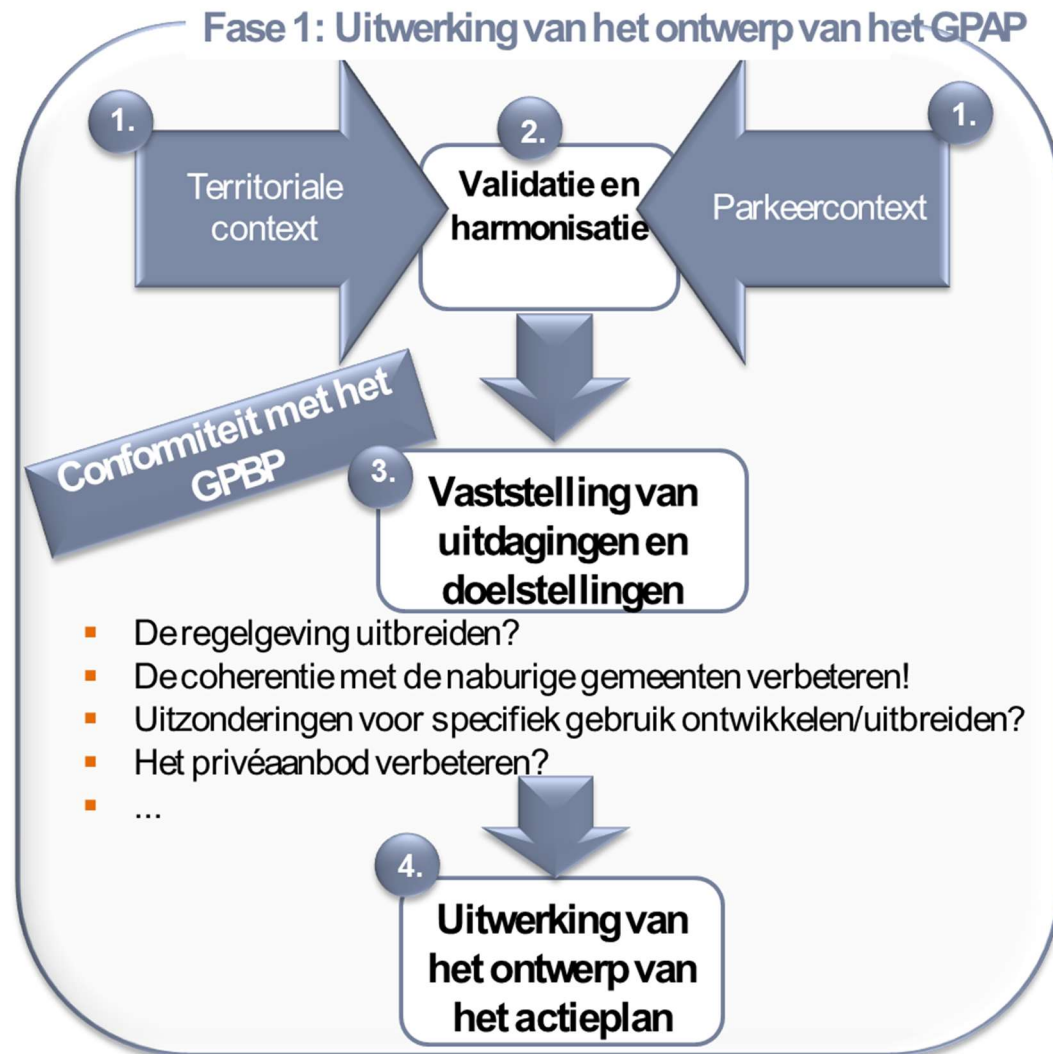
De uitwerking van het GPAP wordt gestuurd door een beperkt begeleidingscomité bestaande uit:

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

1.2.2 Inhoud van het GPAP

In overeenstemming met de geldende reglementering omvatten het ontwerp van GPAP en dus het definitieve GPAP de volgende delen:

- **Een gedetailleerde stand van zaken:** de stand van zaken stemt overeen met de diagnose van de situatie op het gemeentelijk grondgebied inzake parkeren. Het maakt een balans op van het parkeeraanbod op en buiten de openbare weg, volgens de wijze en de aard van de gebuiken (types van gereguleerde zones, types van voorbehouden plaatsen, locatie van de fietsparkeervoorzieningen, voornaamste bestemmingen van de parkings, ...) en van de parkeervraag overdag en 's nachts. Daarnaast geeft het een stand van zaken over het geldende beleid inzake vrijstellingen en controles/sancties. Deze diagnose steunt voornamelijk op:
 - gegevens die in de loop van het voorjaar 2014 door Brussel Mobiliteit, in samenwerking met het Parkeeragentschap, (onder meer op het vlak van de methodologie en de opvolging) werden vastgesteld, die sindsdien deel geactualiseerd werden en aan de hand waarvan het parkeeraanbod en de parkeervraag kunnen worden gekwantificeerd en gekwalificeerd;
 - rotatie-enquêtes die begin 2016 uitgewerkt werden door de studie bureaus;
 - een inventaris van parkeerreglementen die in de gemeente gelden;
 - de vaststellingen op het terrein en de door de gemeente genoteerde gegevens.
- **Een bepaling van de grote doelstellingen en uitdagingen:** deze zowel slagvaardige als pragmatische doelstellingen worden voornamelijk bepaald door de bovenstaande stand van zaken te vergelijken met het gewestelijke reglementaire kader (dat onder meer een reeks normen en te behalen drempels beoogt) en door rekening te houden met de lokale context en de specifieke kenmerken van het gewestelijk grondgebied (functionele typologie, demografie, fiets- en voetgangersroutes en -assen, openbare vervoersnetten, wegnetten, ...). Hierbij wordt ook een overeenstemming gegarandeerd met de maatregelen waarin de omliggende gemeenten, onder meer via hun eigen GPAP, voorzien.
- **Uitwerking van een actieplan** bedoeld om aan de geïdentificeerde uitdagingen tegemoet te komen;
- **Kalender en samenvatting:** een voorlopige planning van de verschillende overwogen acties per wijk.



1.3 Territoriale context

1.3.1 Fysieke kenmerken

De Gemeente Sint-Jans-Molenbeek is gelegen in het westelijke deel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze wordt doorkruist door drie radiale wegen die de Ring met de Kleine Ring verbinden:

- de R20, in het verlengde van de A10, die door het noordelijke deel van Sint-Jans-Molenbeek loopt (Keizer Karellaan, Leopold II-laan - deels ondergronds);
- de N9, de zogenaamde Steenweg op Gent, eveneens in het verlengde van de A10 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; het is ook over deze weg dat tramlijn 82 loopt;
- de N8, de zogenaamde Ninoofsesteenweg, die het zuidelijke deel van Sint-Jans-Molenbeek doorkruist.

Verder loopt er ook een belangrijke noord-zuidas door Sint-Jans-Molenbeek: de Mettwielaan (N290), naast de Kleine Ring die in het oosten als gemeentegrens van Sint-Jans-Molenbeek geldt.

De R20 en de N290 zijn de twee zogenaamde grootstedelijke wegen die Sint-Jans-Molenbeek doorkruisen. De Ninoofsesteenweg is de enige as van het hoofdwegennet. Het transitverkeer concentreert zich bijgevolg op enkele assen, terwijl de rest van het netwerk van secundair niveau is met het oog op het onderling verbinden of ontsluiten van de wijken.

Daarnaast loopt er ook een spoorweg over het grondgebied van de gemeente over een noord-zuidas die voor een relatief weinig doorlatende opsplitsing van Sint-Jans-Molenbeek zorgt, aangezien de spoorweg maar op twee punten overgestoken kan worden: ter hoogte van het station Brussel-

West (Ninoofsesteenweg) en aan het metrostation Ossegem (Steenweg op Gent).

1.3.2 Demografische en socio-economische eigenschappen

Met een bevolking van bijna 97.000 inwoners¹ (goed voor 8% van de gewestelijke bevolking) is Sint-Jans-Molenbeek de 5de meest dichtbevolkte gemeente van het Gewest. Hoewel de bevolkingsdichtheid gemiddeld 7.200 inwoners/km² bedraagt, wordt dat meer dan 20.000 inwoners/km² in het historische centrum, waardoor dit een van de dichtstbevolkte sectoren van het Gewest is.

Dit kenmerk heeft alles te maken met het hoge demografische groeipercentage: +20% in 10 jaar tijd (tegenover +16% voor het hele Gewest).

Voorts hebben we hier ook te maken met een erg residentiële gemeente met relatief weinig banen, met name ong. 30.000 (goed voor bijna 4% van het totale volume in het hele Gewest), wat zich dan weer laat verklaren door het geringe aantal bedrijven (2% van het gewestelijk totaal). Deze situeren zich voornamelijk in de oostelijke helft van de Gemeente en in het bijzonder langs het kanaal.

Tegelijkertijd kampt Sint-Jans-Molenbeek met een werkloosheidspercentage (28%) boven het gewestelijke gemiddelde (20%), terwijl de motorisatiegraad zich net iets onder het respectieve gemiddelde situeert (0,56 voertuigen per huishouden tegenover 0,59 voor het Brussels Gewest).

De detailhandel is er gestructureerd rond 3 hoofdkernen:

¹ lbsa.brussels, 2016.

- **Het historisch centrum:** langs het deel van de Steenweg op Gent tussen het kanaal en Zwarte Vijvers, in de directe omgeving hiervan alsook tussen deze plek en de Leopold II-laan (voornamelijk Graaf van Vlaanderenstraat en Ribaucourtstraat);
- Het **Karreveld:** langs de Steenweg op Gent;
- Langs de **Ninoofsesteenweg** (loopt door op het grondgebied van de Gemeente Anderlecht).

Qua mobiliteit heeft het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) het voorwerp uitgemaakt van een voorstel tot actualisering dat de volgende doelstellingen vastlegt voor alle modi:

- autoverkeer: implementatie van een voluntaristisch beleid ter vermindering van het autoverkeer met het oog op een verbetering van de levenskwaliteit;
- openbaar vervoer: verbetering van de geleverde prestaties;
- actieve modi: van te voet gaan en fietsen de bevoorrechte modi voor verplaatsingen over korte afstanden maken.

Fig. 3 – Algemene kenmerken van Sint-Jans-Molenbeek

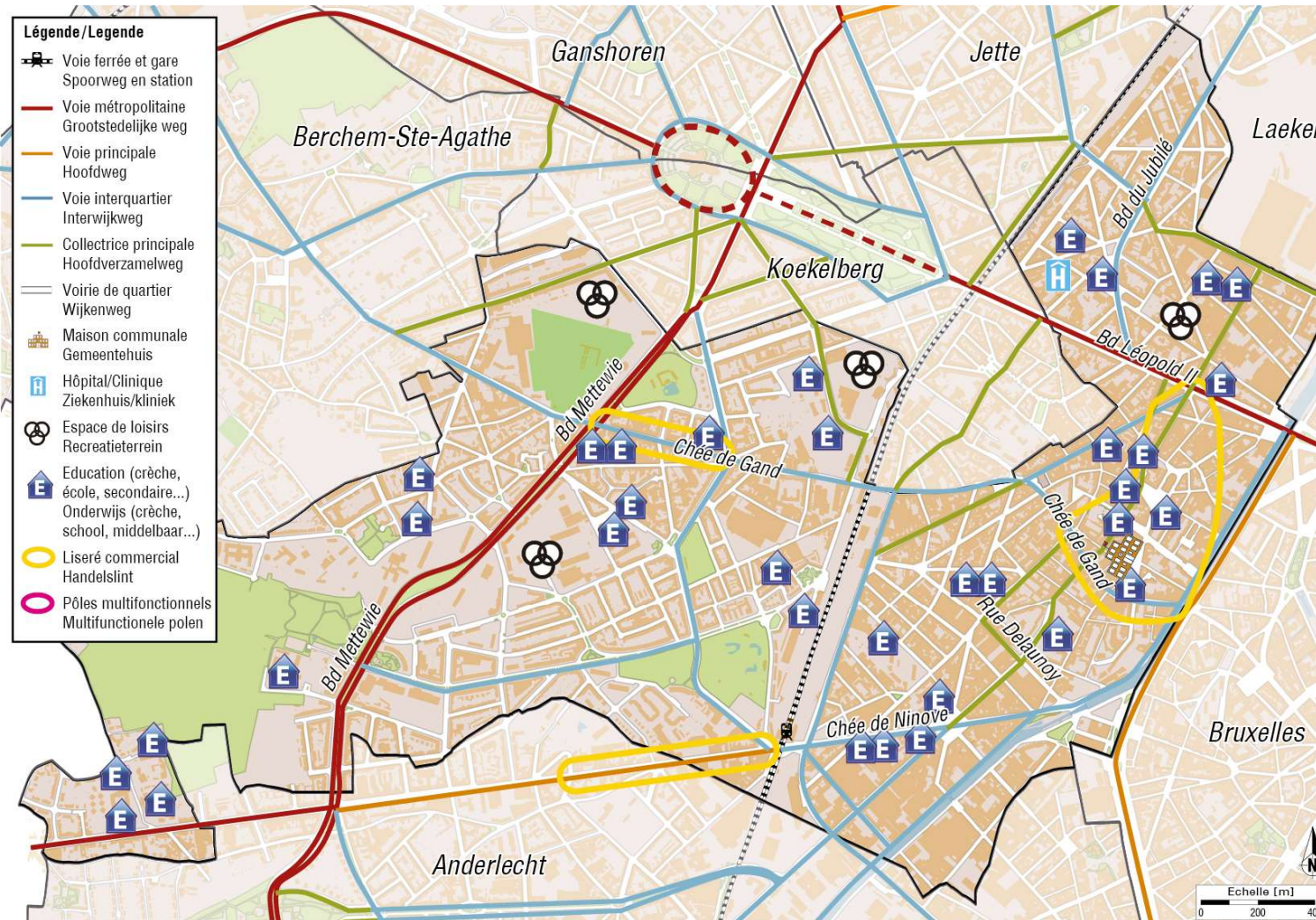
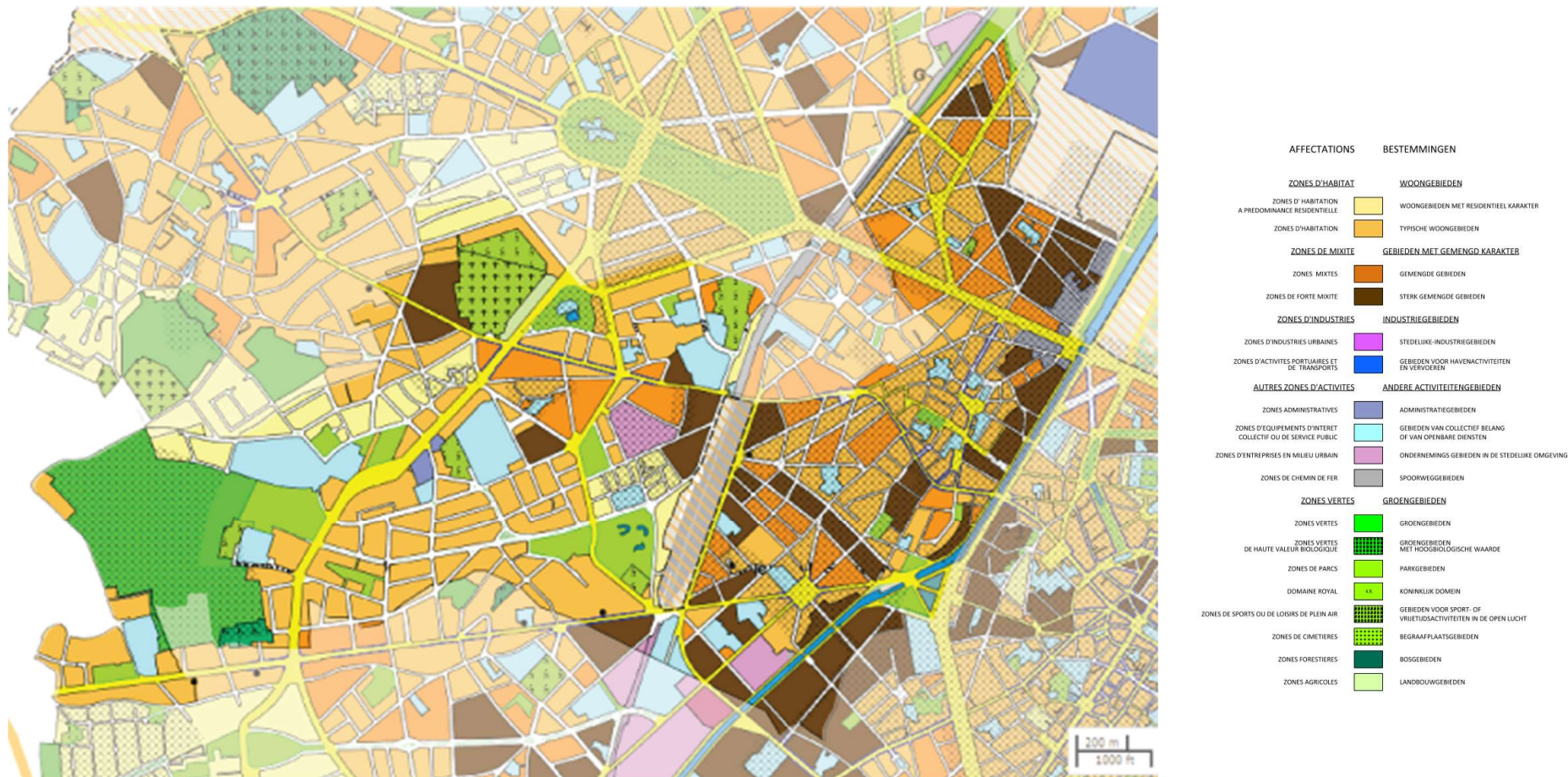


Fig. 4 – Fragment uit het GBP van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



1.3.3 Context "openbaar vervoer"

Fig. 5 De openbaarvervoerdiensten irrigeren de gemeente op een heterogene manier. Het oostelijke deel van de gemeente dat aan de Stad Brussel grenst, is erg goed ontsloten met zowel radiale als concentrische verbindingen. Het westen van de Gemeente is in vergelijking hiermee ter zake minder goed bedeed.

De 4 gewestelijke metrolijnen doen ook de Gemeente aan:

- de lijnen 1 en 5, aan de stations Weststation, Beekant, Ossegem, Zwarte Vijvers en Graaf van Vlaanderen;
- lijn 2 aan de stations Ribaucourt, Weststation, Beekant en Ossegem;
- lijn 6 aan dezelfde stations als lijn 2 plus de halte Belgica.

Het Weststation bevindt zich langs lijn S10 van het voorstadsnet. Deze loopt langs de noord-zuidverbinding van Aalst tot Dendermonde.

Verder wordt het gemeentelijke grondgebied ook nog doorkruist door twee tramlijnen:

- lijn 51 die de haltes Stadion en Van Haelen via Belgica en Ribaucourt verbindt;
- lijn 82, die Berchem station met Drogenbos Kasteel verbindt via het Weststation.

En tot slot wordt dit uitgebreide openbaarvervoernet nog vervolledigd met enkele buslijnen:

- twee noord-zuidlijnen: lijn 49 en 89;
- drie radiale lijnen: lijn 20 die het westen van de Gemeente richting Hunderenveld ontsluit en twee lijnen richting Brussel-stad: lijn 14 en lijn 86.
- lijn 87 die voor een lokale bediening tussen Beekant en Simonis zorgt via de gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Ganshoren.

Het met dit openbaarvervoernet gepaard gaande dienstenaanbod is goed: de metro's rijden tijdens de spitsuren tegen een frequentie van minder dan 7 minuten 30, terwijl de andere lijnen (bus en tram) frequenties van minder dan 12 minuten kennen tijdens de ochtendspits en van minder dan 15 minuten tijdens de avondspits.

Fig. 5 – Openbaarvervoernet in Sint-Jans-Molenbeek – MIVB 2015



1.3.4 Toekomstgerichte benadering: de projecten

Op dit ogenblik zijn er verschillende projecten in Sint-Jans-Molenbeek die men al volop aan het realiseren is of die zich nog in het stadium van de denkoefening bevinden; hun eventuele gevolgen voor de parkeersituatie zijn relatief beperkt op het niveau van de gemeente en concentreren zich voornamelijk in haar oostelijke deel.

De projecten in uitvoering zijn:

- de herinrichting van de Steenweg op Gent, tussen Karreveld en Zwarte Vijvers: her en der zouden er parkeerplaatsen kunnen verdwijnen. Dit door Brussel Mobiliteit gedragen project voorziet namelijk een behoud van het parkeren aan beide kanten van de weg;
- de heraanleg van de Kleine Westelijke Ring: deze herinrichting in opdracht van Beliris, Brussel Mobiliteit en de MIVB werd al grotendeels gerealiseerd en heeft geen impact op de parkeergelegenheid in Sint-Jans-Molenbeek;
- het wijkcontract Kleine Zenne (2014-2018) voorziet de schrapping van 10 plaatsen in de Pierronstraat en van 15 plaatsen op de Nijverheidskaai;
- de in het kader van het wijkcontract 'Rond Leopold II' (2012-2016) voorziene heraanleg van gevel tot gevel van de Ribaucourtstraat is in de zomer van 2017 van start gegaan. De parkeermogelijkheden worden in wezen gehandhaafd op deze as waar een grote vraag naar parkeerplaatsen bestaat, hoewel er wel een vijftiental plaatsen zal verdwijnen in vergelijking met de situatie vóór de werken.

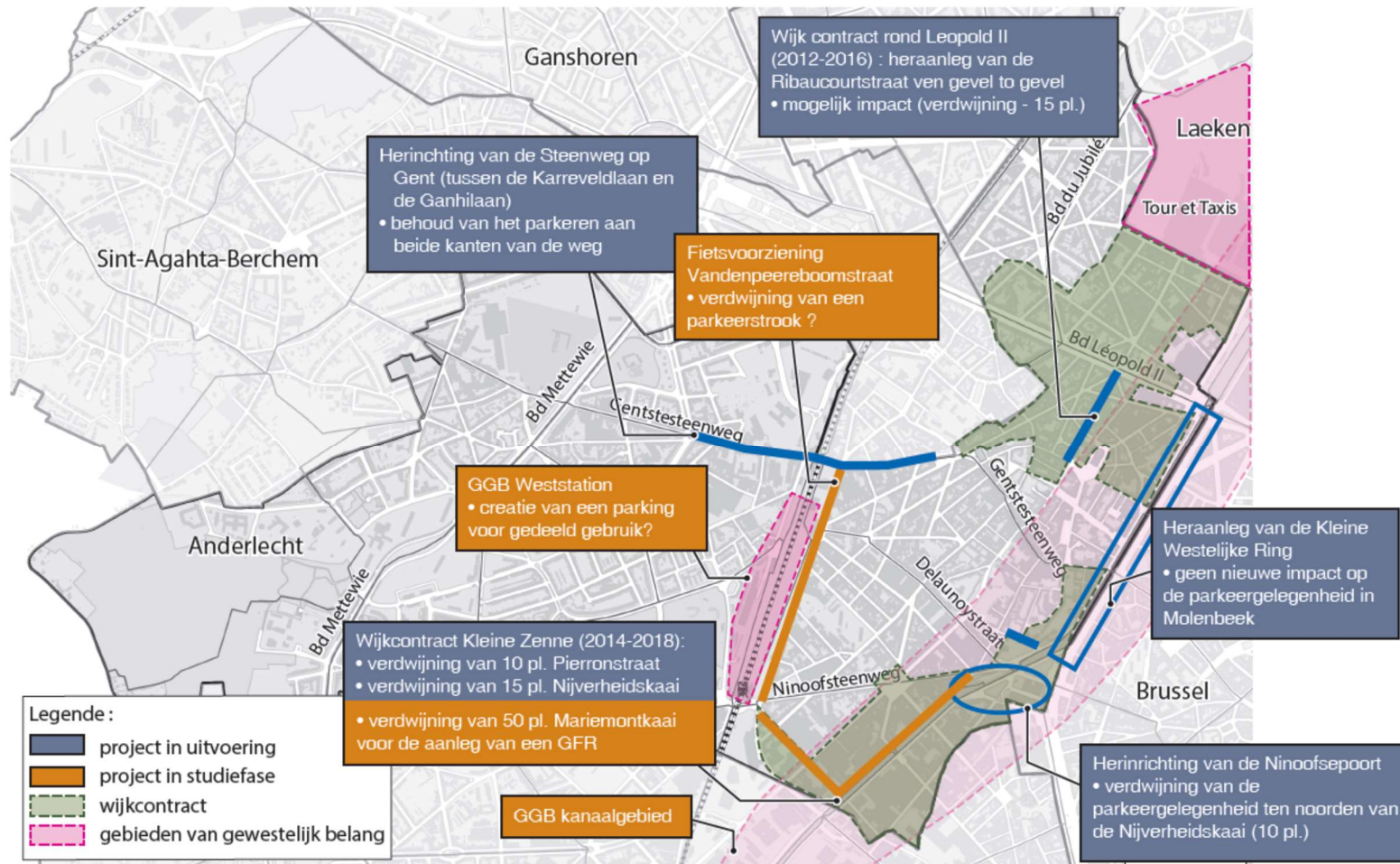
Andere projecten verkeren nog in het stadium van de denkoefening of moeten nog ontworpen worden. Enkelen hiervan worden hier ter indicatie voorgesteld:

- de herinrichting van de Ninoofsepoort is lopende. Het project voorziet een heraanleg van de openbare ruimten en de creatie van een park, mits de voorafgaande eliminatie van 60 parkeerplaatsen op de openbare weg (waarvan de helft in Sint-Jans-Molenbeek). Tegelijkertijd wordt er volop gewerkt aan een Richtplan van Aanleg (RPA) voor de site. Dit zou het aantal geschrapte plaatsen op de openbare weg met nog eens 25 kunnen doen toenemen (ter hoogte van de percelen die aan vastgoedprojecten toegewezen zijn). Het RPA zou echter eveneens een compensatie voor de verdwenen plaatsen voorzien door de realisatie van een openbare ondergrondse parking van een honderdtal plaatsen;
- De verdere ontwikkeling van de gewestelijke fietsroutes (GFR) wordt gedragen door Brussel Mobiliteit. Daarbij zou een van deze routes langs de Mariemontkaai en de De Bonnestraat lopen. Aangezien de gemeente Molenbeek niet wil dat er geraakt wordt aan de parkeergelegenheid in de De Bonnestraat (hier bestaat immers al een fietsvoorziening, zij het van slechte kwaliteit), zou de impact van dit voornemen zich beperken tot de Mariemontkaai die ongeveer 50 plaatsen telt. De realisatie van dit project is echter niet voorzien vóór 2019;
- Het Gebied van Gewestelijk Belang (GGB) Kanaalzone omvat de hele corridor van het kanaal en Anderlecht ten noorden van de gemeente Brussel. Het Richtplan dat de principes voor de verdere plannen voor deze uitgestrekte sector vastlegt, maakt geen gewag van enige gevolgen voor de parkeermogelijkheden in Molenbeek;
- Voor het GGB 'Weststation' werd er in 2015 een definitiestudie verricht. Het is evenwel nog te vroeg om het al over de effecten op de parkeergelegenheid te hebben, aangezien de definitiestudie simpelweg

de mogelijkheid aanhaalt om na te denken over de inrichting van een gezamenlijke parking voor de lokale functies in functie van de plannen voor de sector;

- In diezelfde sector heeft de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek zich tevens gebogen over de heraanleg van de Alphonse Vandenpeereboomstraat teneinde er een fietsvoorziening te creëren die mogelijk ten koste van de parkeermogelijkheden zou kunnen gaan. Het Stadsvernieuwingscontract 'Weststation' maakt melding van deze herinrichting (goedkeuring voorzien voor 2017) die in 2022 gerealiseerd zou worden.

Fig. 6 – Projecten voor de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek



2. Plaatsbeschrijving

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

- het uitvoerige terreinonderzoek dat in de lente van 2014 door Brussel Mobiliteit in samenwerking met het Parkeeragentschap werd verricht en dat sindsdien deels geactualiseerd werd:
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod op de openbare weg
 - ligging, kwantificering en kwalificering van de fietsparkeervoorzieningen;
 - ligging, kwantificering en kwalificering van het parkeeraanbod buiten de openbare weg;
 - kwantificering van de parkeervraag (de bezetting) op de openbare weg 's morgens vroeg, rond het middaguur en 's nachts.

Deze gegevens zijn de meest betrouwbare en meest nauwkeurige gegevens die hieromtrent op dit ogenblik voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikbaar zijn;

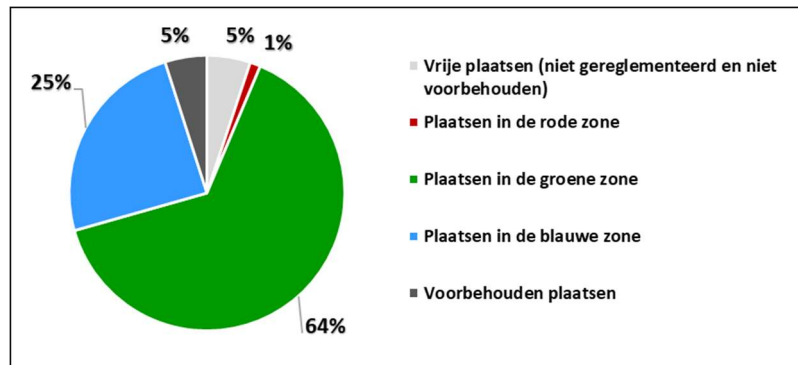
- waarnemingen op het terrein die Transitec en Espaces-Mobilités in de herfst van 2014 deden;
- informatie die door de gemeente werd verkregen (politierglementen, interne opmetingen, ...);

- een reeks rotatie-enquêtes die begin 2016 uitgevoerd werden in 8 als strategisch geïdentificeerde zones.

2.1 Parkeeraanbod op de openbare weg

2.1.1 Algemeen aanbod en reglementering

In totaal tellen we iets meer dan 13.100 'toegestane' parkeerplaatsen op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek, waarvan slechts 5% nog vrij toegankelijk is (niet gereguleerd en niet voorbehouden). Ongeveer twee derde zijn gereguleerde plaatsen in een groene zone, d.w.z. betalend behoudens uitzonderingen. Een vierde van de plaatsen is gelegen in een blauwe zone (waar het parkeren beperkt is in de tijd met gebruik van de parkeerschijf, behoudens afwijkingen). De 2 figuren hieronder tonen ons de details van het aantal plaatsen per type.



Types van plaatsen *	
Vrije plaatsen (niet gereguleerd en niet voorbehouden)	671
Plaatsen in de rode zone	161
Plaatsen in de groene zone	8.446
Plaatsen in de blauwe zone	3.215
Gereguleerde plaatsen (totaal)	11.822
Voorbehouden plaatsen	647
Totaal van rechtmatige plaatsen	13.140
<i>Opritten waar er "geparkeerd" kan worden (raming)</i>	<i>1.666</i>
Algemeen totaal	14.806

Bron : parking.brussels, 2017.

(*) : 1 plaats = 1 personenauto-equivalent (par) = 5 meter.

Volledigheidshalve dienen aan deze 13.100 plaatsen ongeveer 1.666 plaatsen te worden toegevoegd, die zijn gelegen voor de inrit van een eigendom of een garagepoort en waar voertuigen mogen parkeren als de nummerplaat ervan is aangebracht aan deze inrit of op deze garage. Aangezien dit type van plaatsen afkomstig is van ramingen en niet van een exhaustieve telling en het parkeren er enkel is toegestaan voor die nummerplaten, wordt dit type van erg bijzondere plaatsen afzonderlijk in aanmerking genomen. Wanneer deze plaatsen worden meegerekend, bedraagt het totaal aantal plaatsen waar het in Molenbeek mogelijk is om op de openbare weg te parkeren bijna 15.000, wat gemiddeld neerkomt op 1 plaats op de openbare weg per 6,5 inwoners (96.600 inwoners).

De globale werkingsmodaliteiten van de verschillende types van zones worden samengevat in onderstaande tabel (zie ook het reglement

betreffende het gemeentelijk beleid op het vlak van parkeren in de openbare ruimte):

	Rode zone	Groene zone	Blauwe zone
Amplitude (verkeersuren) van de dienstregelingen	van maandag tot zaterdag - 9.00-18.00 uur *		
toegestane maximale parkeertijd	2 uur	onbeperkt	2 uur
15 min.	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
30 min.	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,00
1 uur	€ 2,00	€ 1,00	€ 0,00
2 uur	€ 5,00	€ 3,00	€ 0,00
3 uur	-	€ 4,50	-
4 uur	-	€ 6,00	-
per extra uur	-	€ 1,50	-
Vrijstellingskaart	Neen **	✓	✓

* een aantal assen die door de grens met de naburige Gemeente Koekelberg opgesplitst worden, zijn gereguleerd tot 22.00 uur teneinde de coherentie met de versterkte blauwe zone te verzekeren, die door deze laatste werd ingevoerd. Verder maakt het deel van de blauwe zone ten zuiden van de Steenweg op Gent het voorwerp uit van bijzondere modaliteiten (aangegeven in de signalisatie) die de uurregeling van maandag tot vrijdag beperken.

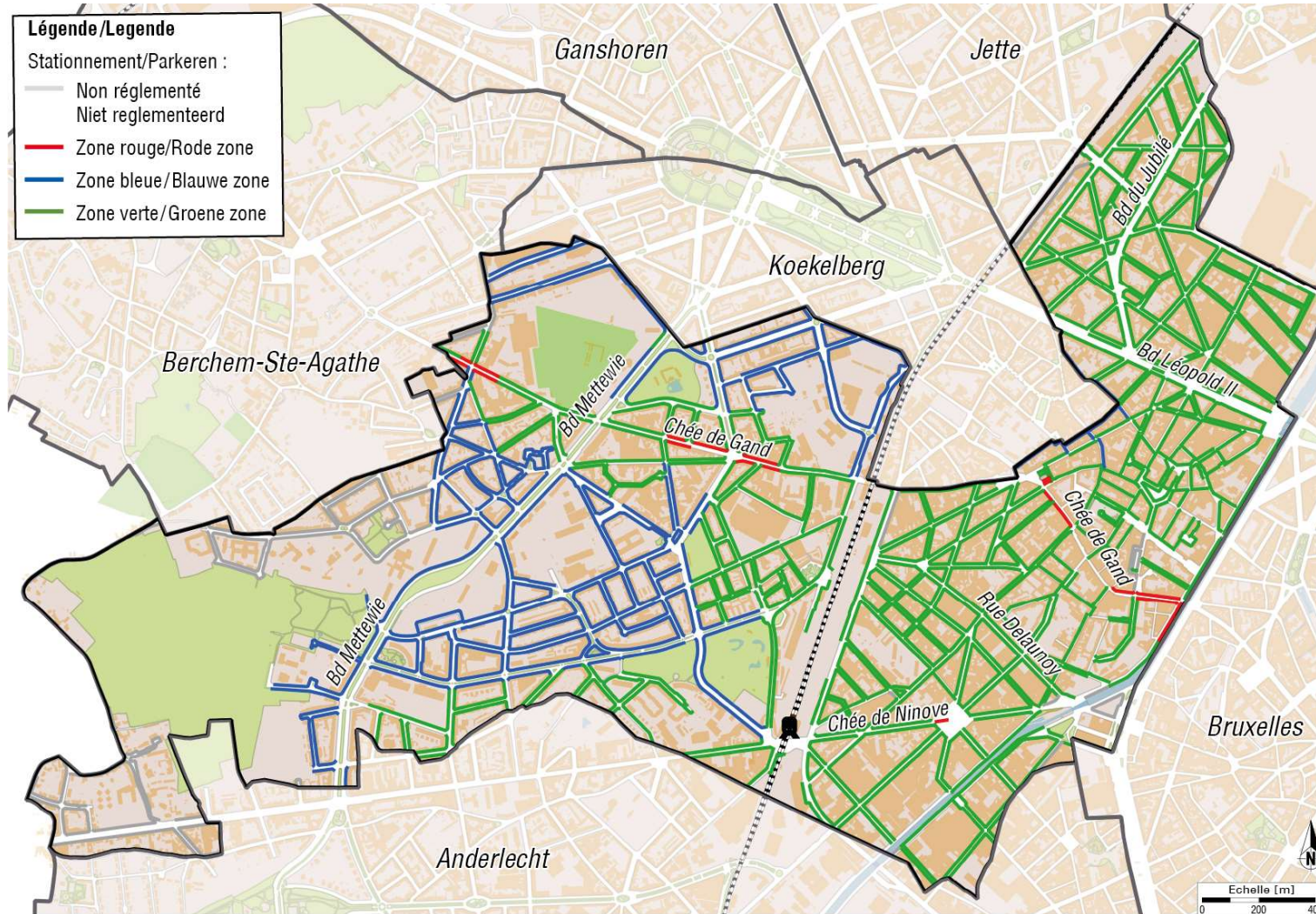
****behoudens voor afwijkingen van het type 'zorgverleners van dringende medische hulp' en PBM.**

Als we de verschillende types van gereguleerde zones vanuit geografisch oogpunt bekijken, dan kunnen we het volgende stellen:

- De rode zones worden ingeplant ter hoogte van de assen waar de rotatie gemaximaliseerd dient te worden, voornamelijk op die plaatsen waar de handel geconcentreerd is;
- De groene zones bestrijken de dichtbewoonde sectoren, waar de gemengdheid aan functies en de nabijheid van het centrum in de loop van de dag een minimum aan permanent vrije plaatsen vergen. Deze situeren zich voornamelijk in de oostelijke helft van de Gemeente;
- De blauwe zones zijn gelegen in de meer residentiële sectoren van de Gemeente.

Aan de hand van de volgende kaart (figuur 7) kunnen we de geografische verdeling van deze 3 grote zones preciezer visualiseren.

Fig. 7 – Locatie van het aanbod volgens de reglementering in Sint-Jans-Molenbeek (2017)



2.1.2 Evolutie van het aanbod ten opzichte van de referentiesituatie

Overeenkomstig artikel 11 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan moet het GPAP bijdragen tot de realisatie van de gewestelijke doelstelling tot vermindering met 16% van het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen, ten opzichte van de referentietoestand van 2004/2005 (plaatsen voor garages niet meegerekend). Het aandeel volledig vrij toegankelijke parkeerplaatsen is van bijna 95% in 2004 naar bijna 5% vandaag gedaald, wat neerkomt op een aanzienlijke afname in de loop van de laatste 10 jaar.

De gemeente voldoet momenteel bijgevolg volledig aan de gewestelijke doelstelling.

2.1.3 Coherentie van de reglementering met de aangrenzende gemeenten

Een van de voornaamste doelstellingen die met het gewestelijk parkeerbeleid nagestreefd wordt, is de zorg voor coherentie tussen de regels van de gemeenten onderling en dat met name voor wat het soort voorschriften betreft dat aan hun grenzen van kracht is. Afgezien van het gebrek aan duidelijkheid, kan een verschil in reglementering tussen de ene en de andere kant van een zelfde straat voor een verschuiving zorgen.

De analyse van de situatie van het gereguleerd parkeren ter hoogte van de grenzen van Molenbeek met haar naburige gemeenten toont aan dat de homogenisering van de geldende praktijken niet zozeer een uitdaging voor de Gemeente Molenbeek vormt dan wel voor haar burens. Ofwel is er namelijk geen incoherentie, ofwel vergt de incoherentie die er wel is veeleer een zekere actie van de aanpalende gemeente dan van Molenbeek (omwille van non-conformiteitsredenen of de wettelijke onmogelijkheid van een terugzetting in graad):

- Anderlecht: de groene zone is langs beide kanten van de grens van kracht, maar wordt niet toegepast volgens de gewestelijke voorschriften langs de Anderlechtse kant: beperkt tot een periode van 4.30 u, bedraagt het tarief er € 1/uur;
- Sint-Agatha-Berchem: het stuk aan de grens van de Steenweg op Gent bevindt zich in een gereguleerde blauwe zone langs de kant van Sint-Agatha-Berchem en in een gereguleerde groene zone langs de kant van Molenbeek. Aangezien de reglementering geen terugzetting in graad toestaat, komt het aan de gemeente Sint-Agatha-Berchem toe om het deel van haar blauwe zone tegenover de groene zone van Molenbeek (van nr. 1024 tot nr. 1036 van de Steenweg op Gent) af te stemmen op deze laatste;

- Koekelberg: langs beide kanten van de grens zijn er blauwe zones voorzien en de reglementering loopt tot 22 uur in alle Molenbeekse delen van de straten die aan de 'versterkte' blauwe zone grenzen die in Koekelberg van kracht is: Van Hoegaerdestraat en -plein, Sint-Juliaanstraat, Deschampeleerstraat, Hovenierstraat, Engelenbergstraat en Steenweg op Jette. Gelegen tegenover de Molenbeekse groene zone zou het stuk van de Steenweg op Gent tussen nr. 233 en 241 – dat aan Koekelberg toebehoort – er daarentegen mee gebaat zijn om zijn statuut op analoge wijze te zien evolueren (verderop is er geen parkeergelegenheid ter hoogte van de oneven nrs. van de Steenweg op Gent die op het grondgebied van Koekelberg gelegen zijn);
- Jette: de spoorlijn vormt de grens met Molenbeek;
- Brussel: het kanaal en de site van Thurn & Taxis zorgen voor een onderbrekingseffect tussen Brussel-stad en Sint-Jans-Molenbeek. De Havenlaan (Stad Brussel) die op dit ogenblik in een gereguleerde blauwe zone gelegen is, zou er daarentegen wellicht mee gebaat zijn om in een gereguleerde groene zone opgenomen te worden ter verzekering van een betere coherentie met de betalende zone die in Molenbeek van kracht is tussen Sainctelette en de Picardstraat.

Op korte termijn hoeft de reglementering dus niet te evolueren om tot een betere coherentie ervan te komen met de reglementering die aan de andere kant van de gemeentegrens van kracht is. Op langere termijn zou het echter wel tot een evolutie kunnen komen. De tweejaarlijkse evaluatie van het huidige GPAP zal de gelegenheid bij uitstek zijn om een balans op te maken van deze evolutie en van de eventuele wijzigingen die als gevolg van die evolutie aangebracht dienen te worden.

2.2 Parkeren buiten de openbare weg

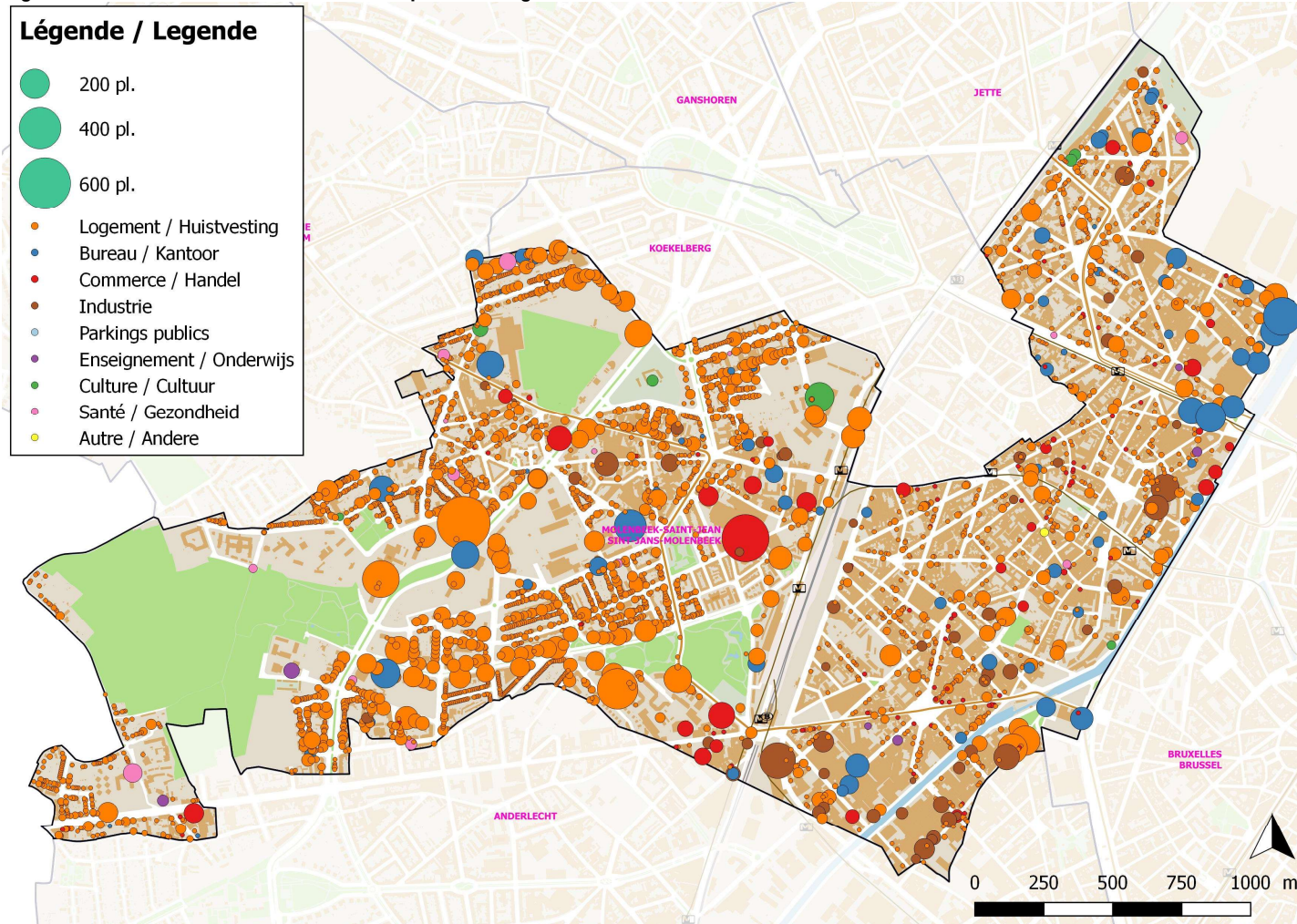
2.2.1 Bestaande toestand

Volgens de door Brussel Mobiliteit in 2014 verrichte ramingen telt het aanbod buiten de openbare weg in Sint-Jans-Molenbeek meer dan 27.000 plaatsen. Dit aanbod is daarbij vooral geconcentreerd in de woonsector (67% van het aanbod) in de vorm van privégarages, parkings van woongebouwen, residentiële boxen, enz., alsook in de kantoor- (14%), de industrie- (9%) en de handelszone (7%).

De verdeling van het aanbod op geografisch vlak weerspiegelt goed de stedelijke structuur van de gemeente, met een concentratie van het aanbod voor de woningen in het westelijke deel, daar waar de grote woongebouwen ingeplant werden. De industrie- en de kantoorfunctie zijn van hun kant eerder in het oostelijke deel, nabij het kanaal gesitueerd. De grote handelszaken bevinden zich ten slotte in het centrale deel van de gemeente.

	Aantal sites	Aantal parkeerplaatsen	Verdeling van de parkeerplaatsen
Woning	2.722	18.166	66,94%
Kantoor	78	3.848	14,18%
Handelszaken	125	1.836	6,77%
Industrie	67	2.456	9,05%
Openbare parking	1	152	0,56%
Onderwijs	6	111	0,41%
Cultuur	8	332	1,22%
Gezondheidszorg	14	226	0,83%
P+R	0	0	0,00%
Varia	1	10	0,04%
Totaal	3.022	27.137	100%

Fig. 8 – Locatie van het aanbod buiten de openbare weg



Bron: Parkeeragentschap, augustus 2017

2.2.2 Gemeentelijke Brunfaut-parking

De Brunfaut-parking is eigendom van citydev.brussels en wordt beheerd door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek. De parking is gelegen nabij het gemeentehuis en is toegankelijk via de Fernand Brunfautstraat.

De openbare parking heeft een totale capaciteit van 150 plaatsen verspreid over de niveaus -1 en -2. Er zijn twee plaatsen voor PBM en drie plaatsen voor Cambio-deelauto's op het niveau -1. Voor gemeentevoertuigen (Twizy en fietsen) is er op niveau -1 een afgesloten ruimte beschikbaar. Enkele extra plaatsen op niveau -2 behoren verder toe aan de Molenbeekse Haard en zijn voorbehouden aan de bewoners van de bovengronds gelegen woningen.

De kosten voor het parkeren in de openbare Brunfaut-parking zijn als volgt vastgelegd:

- Dagtarief (van 9.00 tot 18.00 uur): € 1,5 per aangevat uur;
- Nachttarief (van 19.00 tot 8.00): € 1 per aangevatte nachtelijke periode;
- Tussentarief (van 08.00 tot 9.00 uur en van 18.00 tot 19.00): € 0,50 per aangevat uur.

Bij verlies van ticket is er een forfaitair tarief van € 20 per aangevatte dag van toepassing.

Voor regelmatige gebruikers bestaan er verschillende abonnementsformules:

- Een kaart aan de prijs van € 60 per maand (dagtarief van 09.00 tot 19.00 uur);

- Een kaart aan de prijs van € 85 per maand (dag- en nachttarief = 24 uur per dag).

In de lente van 2017 waren er 72 abonnementen van buurtbewoners voor de prijs van € 85.

Op basis van de maandelijks opnemingen die door de bewakers van de parking tussen mei 2016 en januari 2017 verricht werden en vervolgens meegedeeld werden in het kader van een studie die door het Parkeeragentschap besteld was betreffende de optimalisering van de exploitatie van de Brunfaut-parking², blijkt dat de parking vaak weinig gebruikt wordt en over tal van lege plaatsen beschikt. De gemiddelde bezettingsgraad is relatief laag en schommelt rond de 37% (gemiddeld blijven er 94 plaatsen ongebruikt). De vastgestelde gebruikspiek was een bezettingsgraad van 79% (wat neerkomt op 31 ongebruikte plaatsen). Die bezettingsgraad contrasteert sterk met de bezetting van de parkeerplaatsen op de openbare weg in een straal van 300 m rondom de parking die, zonder weliswaar verzadigd te zijn, niettemin intensief gebruikt worden (een bezettingsgraad van meer dan 80% 's nachts en van bijna 90% overdag volgens de gegevens voor 2014 van het Parkeeragentschap).

De onderbenutting van de parking kan minstens voor een deel verklaard worden door de gebrekkige zichtbaarheid van de parking in het stedelijke weefsel alsook door een ontoereikende signalisatie. Het parkeergeleidingsproject voor de parkings van de Vijfhoek waarin de parking is opgenomen, zou voor een grotere zichtbaarheid bij de automobilisten moeten zorgen.

De lage bezettingsgraad van de parking en het feit dat hij her en der in slechte staat verkeert (hoge vochtigheidsgraad, waterplassen, lift die som buiten gebruik is, PBM die zich genoodzaakt zien om de toegangshellingen voor de

² Studie naar de opportuniteit en de technische en financiële haalbaarheid van de optimalisatie van de uitbating van parking Brunfaut, Tractebel, juni 2017

auto's te gebruiken, enz.), maken de site echter weinig aantrekkelijk en geruststellend.

2.2.3 Parking voor gedeeld gebruik Delhaize BePark

De hypermarkt Delhaize op het nr. 50 in de Ossegemstraat heeft voor zijn klanten een parking van 510 plaatsen. In het kader van een gedeeld gebruik heeft Delhaize aan de onderneming BePark de mogelijkheid geboden om elke nacht tussen 18.00 en 7.00 en tijdens het weekend 24 uur per dag 50 plaatsen te verhuren aan omwonenden voor een maandabonnement van 39 euro.

Dit aanbod vertegenwoordigt een optie om buiten de openbare weg te parkeren in het centrale gedeelte van de gemeente, nabij het metrostation Beekant. Aangezien de plaatsen enkel beschikbaar zijn voor het publiek 's avonds en in het weekend, kan dit echter wel de aantrekkelijkheid ervan voor de buurtbewoners beperken.

Bij wijze van conclusie kunnen we stellen dat het totale aantal plaatsen die aan de residentiële functie toegewezen zijn buiten de openbare weg en op de openbare weg (inclusief voor opritten) 33.000 bedraagt. Als we dat cijfer dan vergelijken met het aantal huishoudens dat in Sint-Jans-Molenbeek woont (38.000), levert dat ons een ratio van 0,87 plaats per huishouden op. Als we echter daarbij ook de motorisatie van de huishoudens van de gemeente in aanmerking nemen (motorisatiegraad van 0,56 voertuig per huishouden), dan komen we uit bij een ratio van 1,6 plaatsen per 'gemotoriseerd' huishouden.

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

2.3 Voorbehouden plaatsen

De fietsparkeermogelijkheden niet meegerekend, telt de gemeente voor alle categorieën samen momenteel iets minder dan 650 plaatsen die zijn voorbehouden aan specifieke gebruikers en gebruiksdoeleinden (PBM, levering, autodelen, vrachtwagens, ...).

Types van plaatsen (1)	Aantal plaatsen (in pae) (2)	Aantal stations (3)
PBM	226	187
Leveringen	170	58
Autodelen	12	5
Taxi's	6	3
Vrachtwagens	118	3
Bus & autocars	42	10
Kiss & Ride	0	0
Politie	44	6
Andere	29	18
TOTAAL	647	290

Bron : parking.brussels, 2017

(1): fietsparkeerders niet inbegrepen

(2): 1 pae (personenauto-equivalent) = 5 m

(3): een station of zone stemt overeen met een geheel van aanpalende plaatsen van eenzelfde reservatiecategorie

Fig. 9 – Totaal aantal voorbehouden plaatsen per categorie (2017)

2.3.1 Personen met beperkte mobiliteit - PBM

voertuigen. Het grondgebied is relatief goed bedeed met een dichtere dekking in de multifunctionele centrale wijken.

Reglementaire aspecten

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

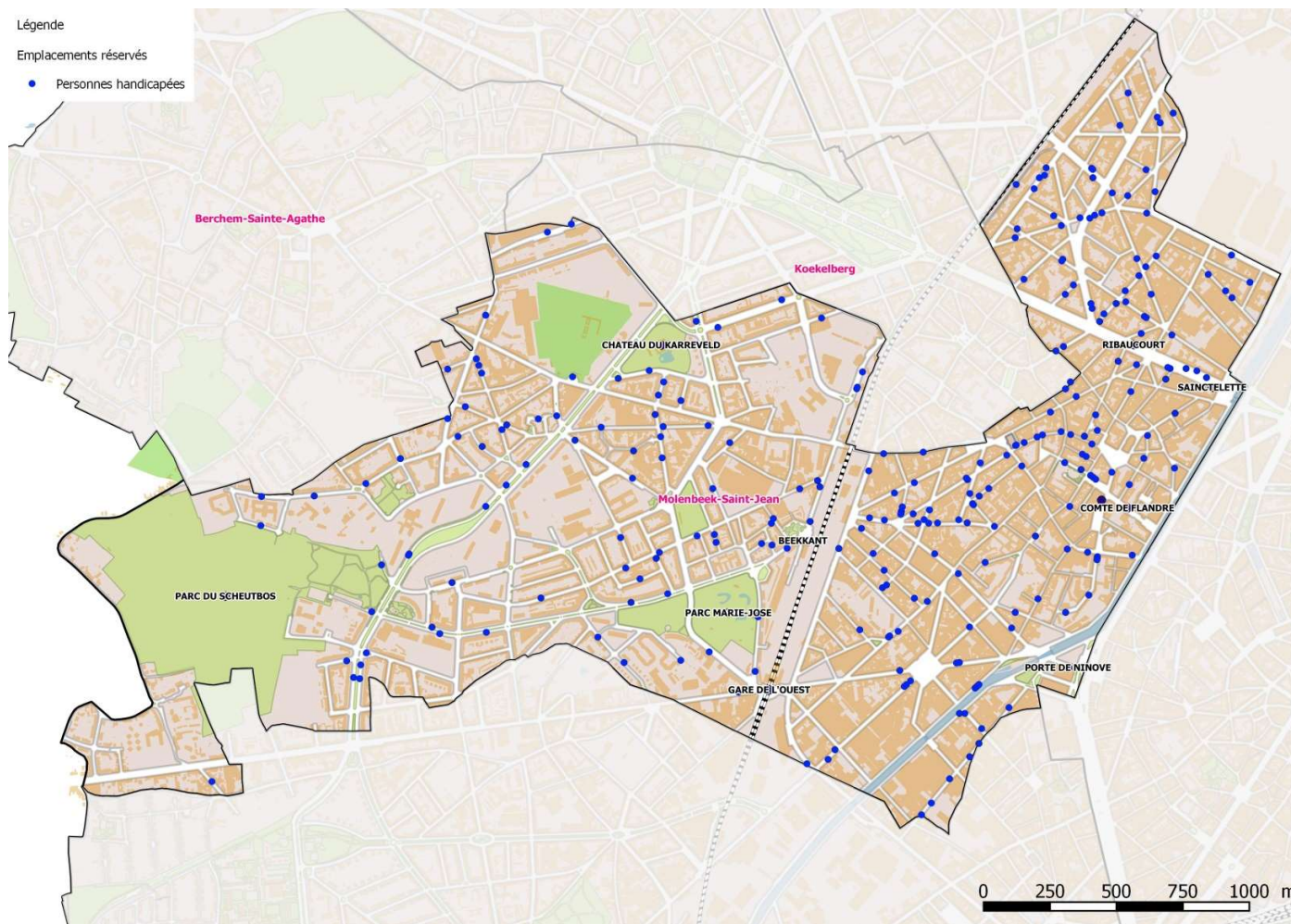
Op de openbare weg bedraagt het aanbevolen quotum minstens 2 plaatsen + 1 bijkomende plaats per schijf van 50 parkeerplaatsen³.

Bestaande toestand

De gemeente telt 187 locaties die zijn voorbehouden aan personen met een beperkte mobiliteit (met 1 plaats of meer) voor een totale capaciteit van 226

³ Voetgangersvadecum voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, cahier voetgangerstoegankelijkheid, richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte, juni 2014

Fig. 10 – Locatie van de aan PBM voorbehouden plaatsen



Bron: parking.brussels, 2016.

2.3.2 Leveringen

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

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

- Verboden te parkeren, behalve voor leveringen (bord E1, aangevuld met een onderbord met een vrachtwagen met neergelaten zijschot);
- Betalend parkeren tegen een forfaitair ontradingstarief (€ 100 = tarief 3), behalve voor de leveringen (bord E9, aangevuld met een (blauw) onderbord met de tekst "BETALEND" in het wit en ook de toepassingsduur van het reglement (bijvoorbeeld "van maandag tot vrijdag van 7 tot 13 uur") en een ander onderbord met aanduiding van het begin van de reglementering. Er wordt ook een informatiebord geplaatst om te informeren over de betalingsmodaliteiten en aan te geven dat er een uitzondering wordt gemaakt voor de leveringen.

De gemeente telt op dit ogenblik 58 leveringszones (voor het equivalent van 170 plaatsen) die voornamelijk in het historisch centrum gelegen zijn, waar de voornaamste linten van handelskernen terugvinden, alsook ten noorden van de Leopold II-laan.

Aan de hand van de commerciële analyse die in het actieplan gedetailleerd wordt, kunnen de behoeften aan leveringszones voor de sectoren Karreveld, Molenbeek-centrum en de Ninoofsesteenweg geëvalueerd worden.

2.3.3 Vrachtwagens

Reglementaire aspecten

Zware vrachtwagens zijn voertuigen met een maximale toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton en minder dan 44 ton, en die maximaal 18,75 meter lang zijn (12 meter voor één enkel onderstel). Deze voertuigen worden gebruikt voor het vervoer van goederen en leveringen⁴.

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

Bestaande toestand

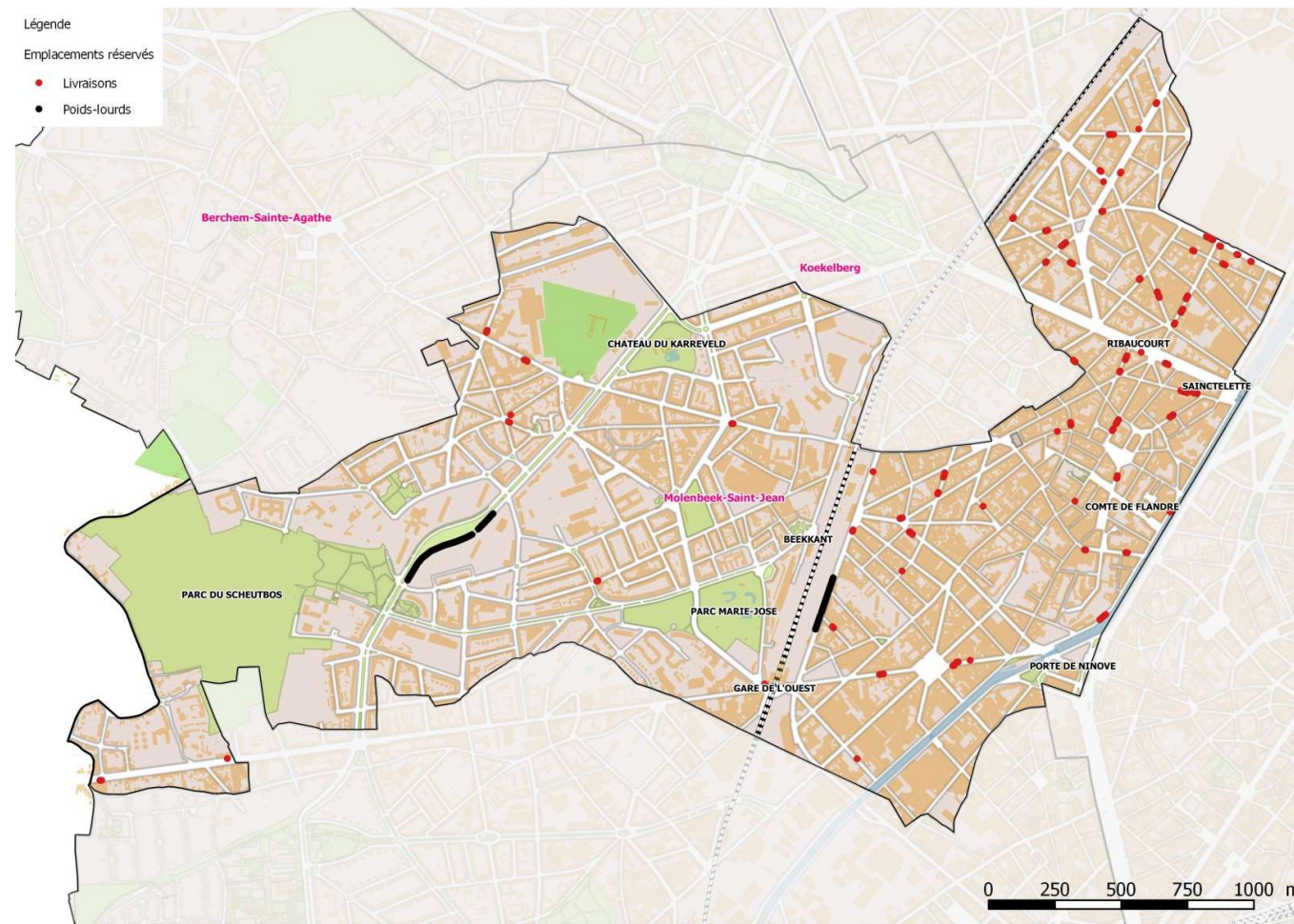
De gemeente telt op dit ogenblik 3 parkeerzones die voorbehouden zijn aan vrachtwagens voor een totale capaciteit van 118 pae of 596 strekkende meter:

- A. Vandenpeereboomstraat: 39 pae (195 m);
- L. Mettewielaan: 79 pae (401 m), onderverdeeld in 2 aparte zones.

Als we ervan uitgaan dat een vrachtwagen gemiddeld 15 m lang is, dan kunnen er hier in totaal 39 vrachtwagens parkeren.

⁴ Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, Langere en zwaardere voertuigen, eindrapport

Fig. 11 – Locatie van de leveringszones en parkeerplaatsen voor vrachtwagens



Bron: parking.brussels, 2016.

2.3.4 Autodelen

Sint-Jans-Molenbeek telt 5 Cambio-stations (waarvan 1 buiten de openbare weg), voor een totale capaciteit van 12 voertuigen:

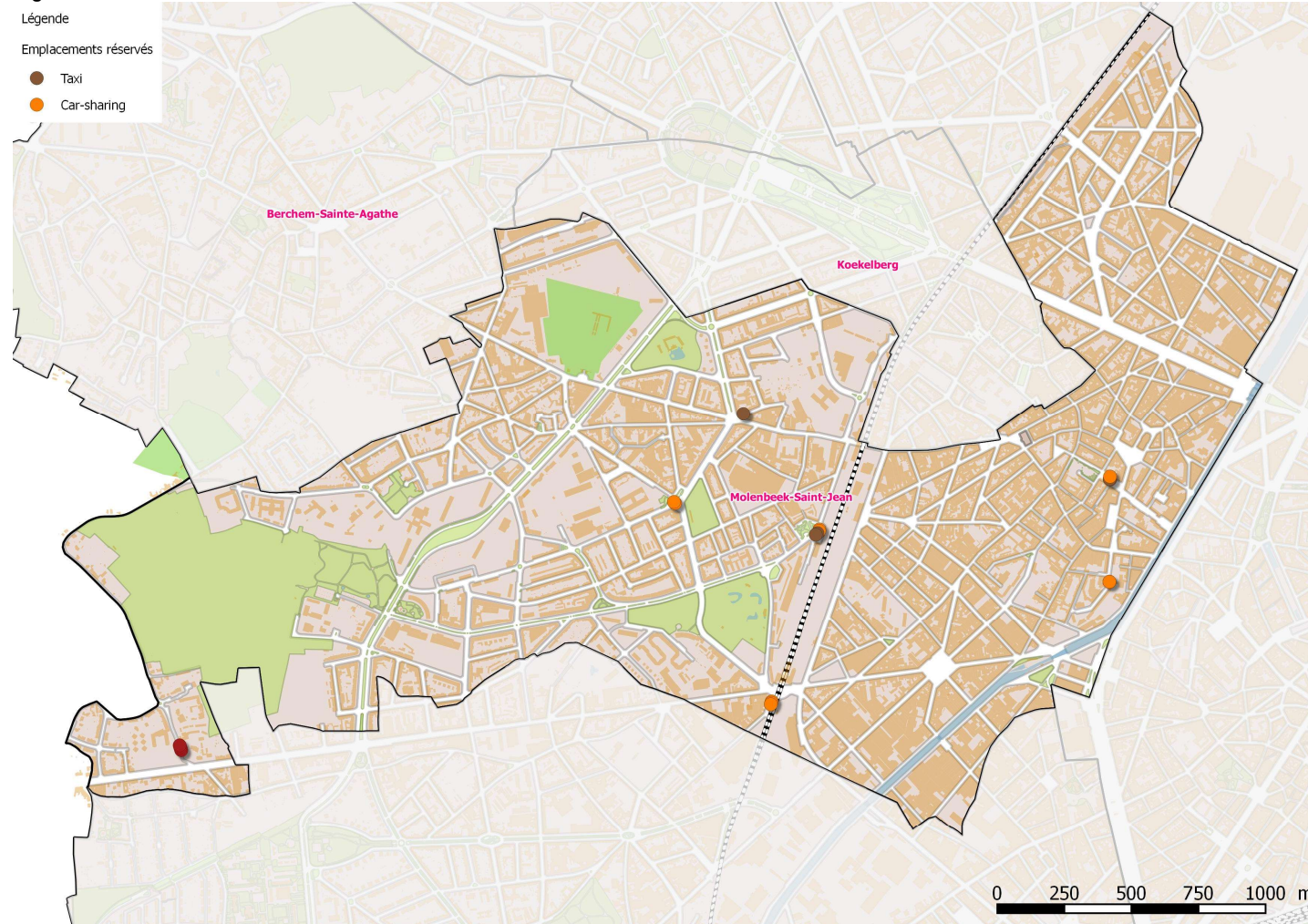
- Graaf van Vlaanderen: 2 plaatsen;
- Weststation: 2 plaatsen;
- Beekkant: 3 plaatsen;
- Mennekens: 2 plaatsen;
- Brunfaut-parking (buiten de openbare weg): 3 plaatsen.

De gebruikpercentages zijn over het algemeen vrij laag (bezettingsgraad van 0,25, wat onder de referentiedrempel is die op 0,30 werd vastgelegd), behalve voor het Weststation (0,37) dat van een bijzonder goede intermodaliteit (OV, treinen) profiteert.

2.3.5 Taxi's

De gemeente telt 3 taxistations voor een totale capaciteit van 6 voertuigen die zich respectievelijk ter hoogte van het gemeentehuis (administratieve pool), het metrostation Beekkant (vervoerspool) en het kruispunt van de Steenweg op Gent en de Celideestraat (horeca).

Fig. 12 – Locatie van de autodeel- en taxistations



Bron: parking.brussels, 2016.

2.3.6 Schoolbussen en autocars

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

Op dit ogenblik zijn er op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek 10 stations waar enkel bussen en autocars mogen parkeren, goed voor een totale capaciteit van 42 pae.

En van deze 10 locaties zijn er slechts 4 die aan een onderwijsinstelling gelinkt kunnen worden.

2.3.7 Kiss & Ride

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

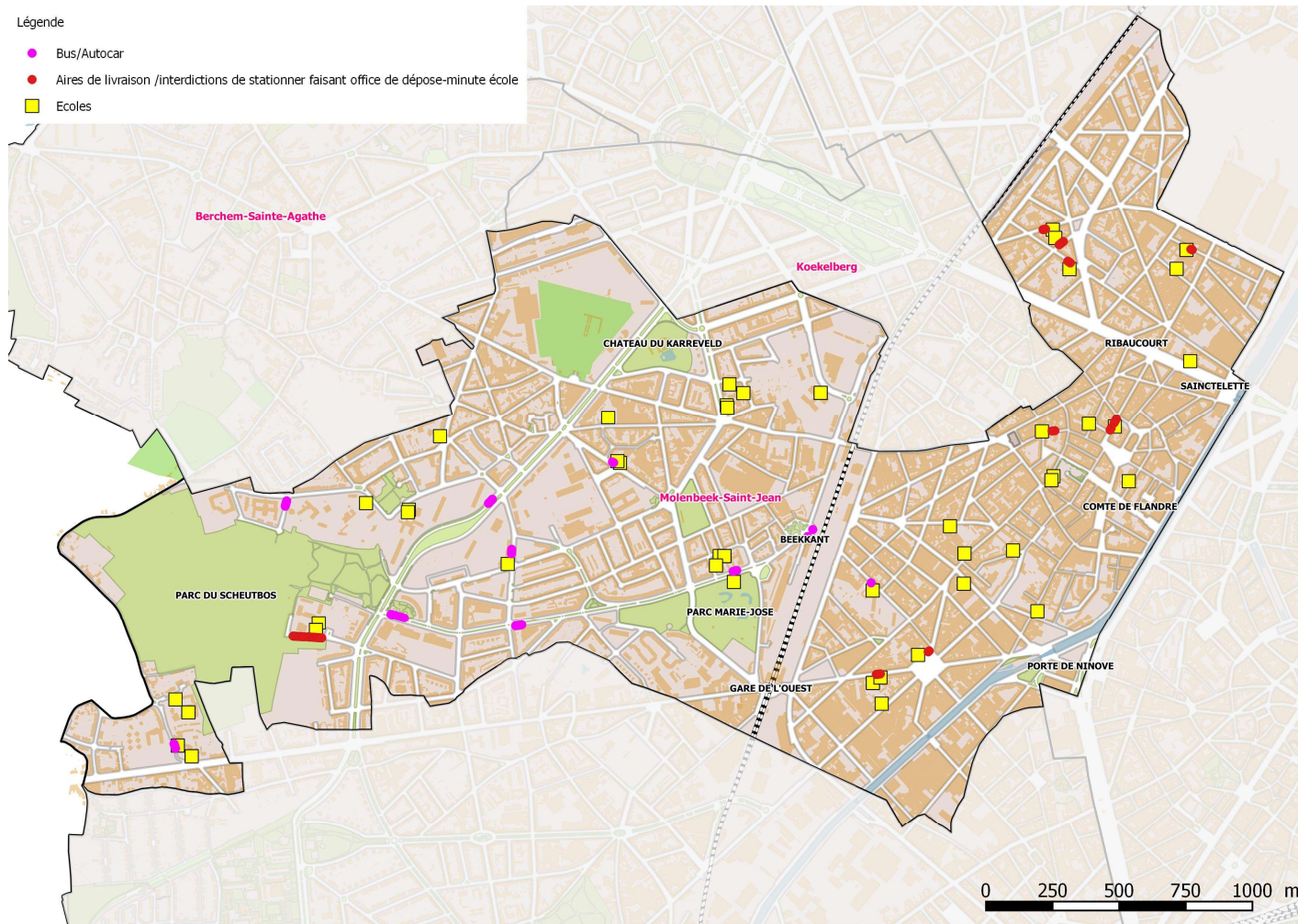
Kiss- & Ridezones zijn vooral nodig in de buurt van openbare instellingen, in het bijzonder scholen, die een sterke in- en uitstroom kennen gedurende korte perioden. Deze zones dienen om kinderen en leerlingen veilig te laten in- en uitstappen en om de verkeershinder op de rijweg te verminderen.

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

Op dit moment telt Sint-Jans-Molenbeek geen enkele echte Kiss- & Ridezone.

Niettemin dient hier wel opgemerkt dat, door het feit dat ze zo dicht bij onderwijsinstellingen gelegen zijn, een tiental leveringszones eveneens dienst kan doen als snelle afzet- en ophaalzones voor deze instellingen (zie kaart hieronder).

Fig. 13 – Locatie van de aan autocars, schoolbussen en K&R voorbehouden plaatsen



Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, juli 2014

In totaal zijn er 22 scholen en sites die over geen enkele parkeerzone op de openbare weg beschikken, waar leerlingen afgezet en opgehaald kunnen worden. Dat betekent daarom niet dat al deze instellingen ook zulke voorzieningen nodig hebben; andere hebben hiervoor plaats buiten de openbare weg of zijn bestemd voor een publiek van adolescenten dat ter zake geen echte behoeften ervaart.

Naam van de school	Niveau
De Klimpaal	Kleuter- en lagere school
De Knipoog	Kleuter- en lagere school
Gemeentelijke Basisschool Windroos	Kleuter- en lagere school
Basisschool Sint-Martinus	Kleuter- en lagere school
Korenbeek	Gewone kleuterschool
Ecole Fondamentale Libre Sainte-Ursule	Kleuter- en lagere school
La Cité Des Enfants	Kleuter- en lagere school
Campus Saint-Jean	Gewone middelbare school
La Plume	Kleuter- en lagere school
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Gewone kleuterschool
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Gewone lagere school
La Rose Des Vents	Kleuter- en lagere school
L'Ecole Du Petit Bois	Kleuter- en lagere school
Paruckschool	Kleuterschool
Regenboog	Kleuter- en lagere school
Institut Saint-Charles et Sint-Karel Instituut	Kleuter- en lagere school
Ecole fondamentale annexée Serge Creuz	Kleuter- en lagere school
Ecole Fondamentale D'enseignement Spécialisée Libre	Gespecialiseerde lagere school

Centre D'etudes Superieures D'optometrie Appliquee	Sociale promotie
Ecole De Dessin Et Des Arts Visuels De Molenbeek-Saint-Jean	Middelbaar kunstonderwijs met beperkte lessenrooster
Athenée Royal Serge Creuz	Gewone middelbare school
Vier-Winden	Kleuter- en lagere school

Het actieplan zal bepalen, welke van deze inrichtingen op dit vlak specifieke behoeften hebben.

2.3.8 Gemotoriseerde tweewielers

Op dit ogenblik telt de gemeente geen enkele parkeerzone voor gemotoriseerde tweewielers.

2.3.9 Fietsparkeerplaatsen

De gemeente telt 166 fietsparkeerplaatsen bestemd voor het kortparkeren van fietsen (Villo!-stations niet meegerekend), van het type niet-overdekte fietsbogen, voor een parkeercapaciteit (plaatsen) van 944 fietsen. Het net is bijzonder dicht in het oosten van de gemeente, terwijl we dit aanbod in het westen hoofdzakelijk langs de grote verkeersaders aantreffen (E. Machtenslaan, Steenweg op Gent, L. Mettewielaan, ...).

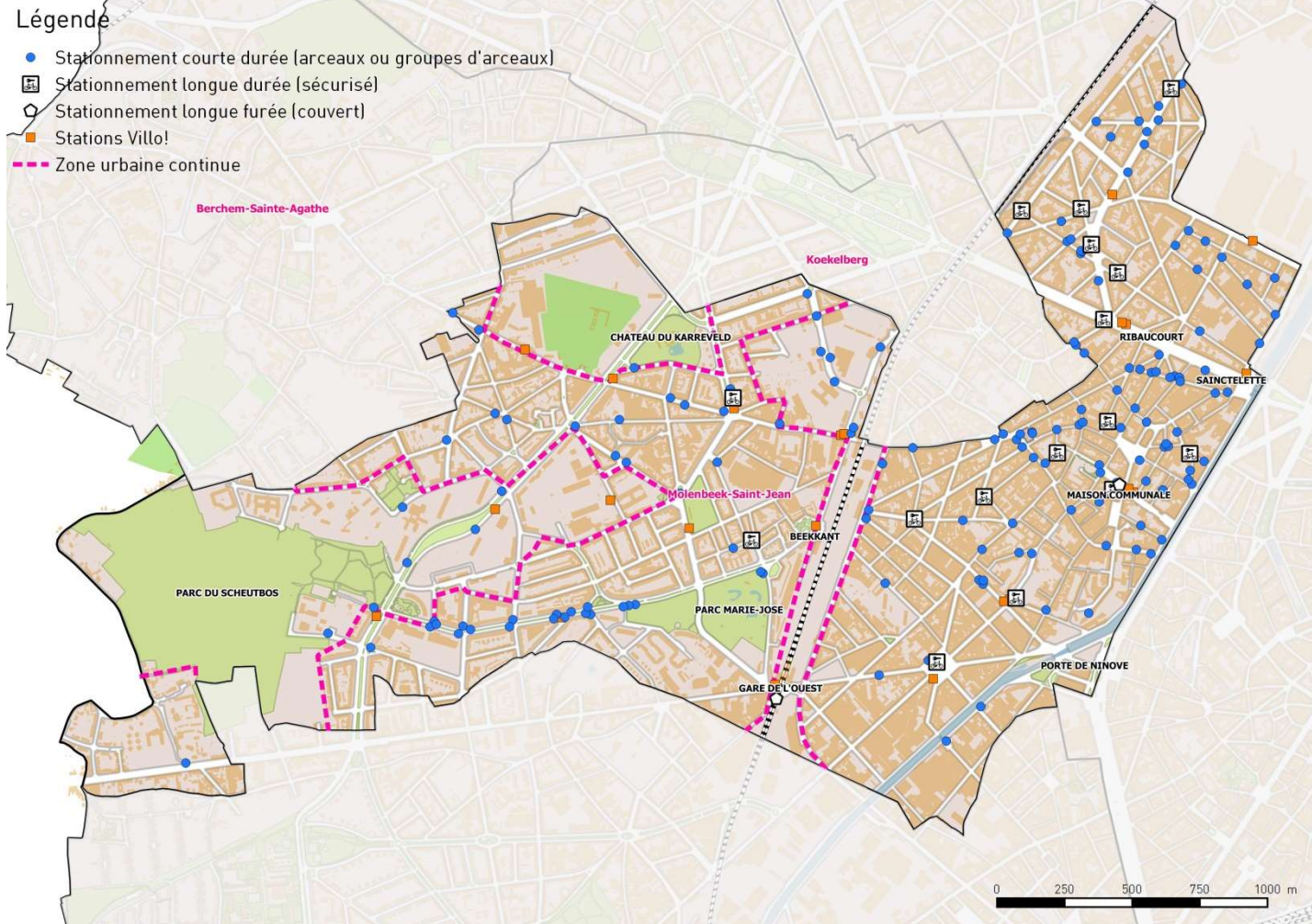
Verder telt de gemeente ook 2 zones voor het langparkeren van fietsen (metrostations Graaf van Vlaanderen en Weststation) en meerdere voorzieningen voor beveiligd parkeren (16 fietsboxen). Deze situeren zich voornamelijk in het oosten van de gemeente, in de meest dichtbewoonde residentiële zones (zie figuur hieronder).

Tot slot dient nog opgemerkt dat aangezien twee op vijf fietsen die vandaag verkocht worden, elektrische fietsen zijn⁵, de behoeften aan beveiligde opbergruimte nog wel eens zouden kunnen toenemen.

	KORT-PARKEREN	LANG-PARKEREN	BEVEILIGD (box)	TOTAAL
Aantal inplantingen (stations)	166	2	16	184
Aantal plaatsen (capaciteit)	944	18	80	1042

⁵ <https://www.touring.be/fr/articles/le-velo-electrique-represente-40-des-ventes-de-velos>

Fig. 14 – De fietsparkeer- en Villo!-plaatsen



Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, 2017

2.4 Vrijstellingskaarten

2.4.1 Aanbod

Het (sinds 1 januari 2015) van kracht zijnde gemeentereglement voorziet een tiental verschillende vrijstellingscategorieën: zie onderstaande figuren. Al deze vrijstellingen gelden voor het hele Molenbeeks grondgebied dat hen hun geografische geldigheid toekent.

2.4.2 Vraag

In totaal zijn er op het grondgebied van Molenbeek ongeveer 16.300 actieve vrijstellingen. Zoals we uit de volgende tabel kunnen opmaken, komt bijna 90% van dit totaal omwonenden ten goede, wat overeenstemt met 14.500 vrijstellingen. Het zijn voornamelijk de bedrijven en zelfstandigen alsook de onderwijsinstellingen (crèches en scholen) die van het resterende aantal profiteren.

Op basis van de in 2016 geregistreerde verkopen stemt 87% van de vrijstellingen bij de omwonenden overeen met de eerste kaart van het huishouden en de rest (13%) met de tweede kaart. Het aantal derde kaarten dat wordt uitgereikt op het niveau van de Gemeente is verwaarloosbaar (ongeveer een twintigtal).

Kaarttypes	Aantal	%
Buurtbewoners	14.521	89,2
Tijdelijke buurtbewoners	73	0,5
Bedrijven en zelfstandigen	1.040	6,4
Scholen	365	2,2
Crèches	108	6,6
Bezoekers	167	1,1
TOTAAL	16.274	100

Source : parking.brussels 2017 (kaarten actief op 31/12/2016)

Op dit ogenblik bedraagt de verhouding tussen het aantal actieve vrijstellingen (16.300) en het aantal gereguleerde plaatsen (11.800) 137%, wat neerkomt op bijna 14 vrijstellingen voor 10 plaatsen. Wetende dat 9 vrijstellingen op 10 aan buurtbewoners toebehoren, kunnen we hier een theoretische verzadiging van het aanbod voor deze categorie van gebruikers opmaken, waardoor er nog maar weinig plaatsen voor de anderen overblijven.

Hoewel deze situatie het gevolg is van de grotere bevolkingsdichtheden en een lager ratio aan (residentiële) privégarages dan gemiddeld voor het Gewest (gemiddeld 2,1 huishoudens voor 1 privégarage tegenover 1,8 voor het Gewest), wordt ze ook in de hand gewerkt door het ontbreken van een echte beperking op de aflevering van dit type kaart (bv. geografische geldigheid).

Een te groot aantal kaarten dat aan bepaalde huishoudens uitgereikt wordt en de monopolisering van de beschikbare plaatsen die dat met zich mee zou kunnen brengen, zou echter afbreuk kunnen doen aan de toegang tot parkeergelegenheid van andere huishoudens (waaronder zij die eveneens over een kaart beschikken!) alsook van bezoekers en klanten van de lokale handelszaken die zich dan ook geconfronteerd zien met een gebrek aan beschikbare plaatsen ondanks de ingevoerde reglementering.

Om dit risico op een objectieve manier te kunnen aanpakken – met name in het licht van de lokale omstandigheden qua toegang tot parkeergelegenheid en mobiliteit –, raadt het GPAP aan om gebruiksoptellingen te verrichten in functie van de diverse types van gebruikers op het moment van zijn tweejaarlijkse evaluatie.

De evolutie van het aantal bewonerskaarten wordt in onderstaande grafiek weergegeven. Tussen 2013 en 2014 zien we een aanzienlijke toename van het aantal bewonerskaarten. Sinds 2015 stellen we daarentegen een lichte daling van het aantal uitgereikte kaarten vast.

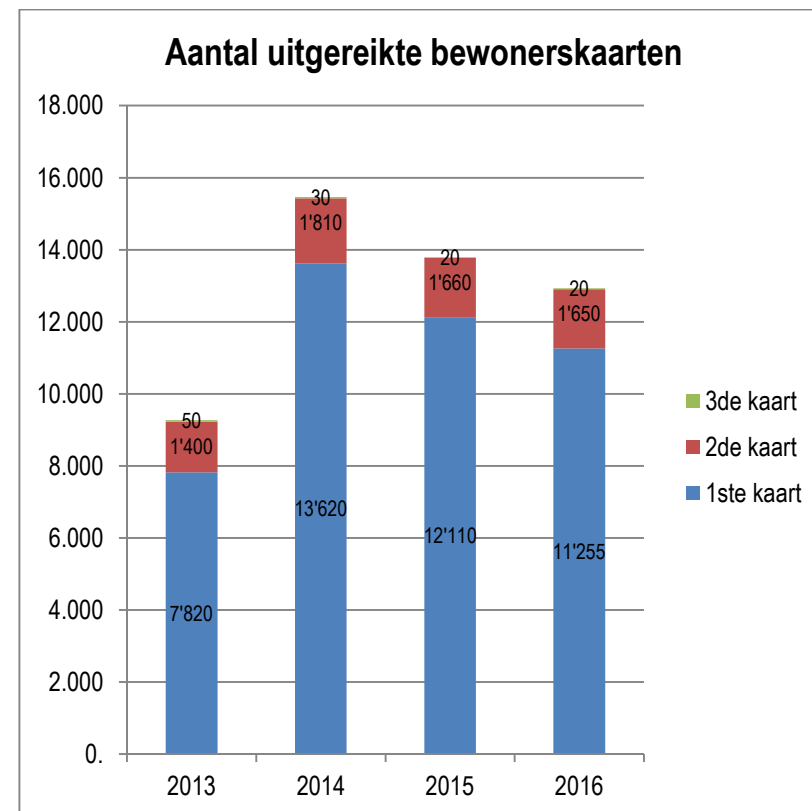


Fig.15 – Samenvatting van de situatie met de vrijstellingskaarten voor Sint-Jans-Molenbeek

Vrijstellingen op het gereguleerd parkeren op de openbare weg (GPBP)		Afgiftemodaliteiten		Gebruiksmodaliteiten	
		Begunstigden en toegangsvoorwaarden	Prijs	Zonale geldigheid in Molenbeek	Geldigheid in de tijd
Buurtbewoner		- Persoon ingeschreven in het bevolkingsregister of wachtregister van de betreffende gemeente die in de gereguleerde zone woont - Max. 2 kaarten/huishouden (3de kaart mogelijk voor huishoudens bestaande uit minstens 5 leden ouder dan 18 jaar)	1ste kaart = € 30/jaar 2de kaart = € 50/jaar 3de kaart = € 200/jaar	Voor-behouden	1 of 2 jaar
Tijdelijke buurtbewoner		- Persoon gedomicilieerd op het grondgebied met een tijdelijke parkeerbehoefte of persoon met een tweede verblijf op het gemeentelijk grondgebied - Aan een huishouden dat al het maximumaantal kaarten per buurtbewoner bezit, kan er geen tijdelijke-buurtbewonerskaart uitgereikt worden	5€ / 63 dagen		Voor-behouden
Andere gebruikers	Bedrijven en zelfstandigen	Bedrijven die een bedrijfsvervoerplan of goedgekeurd equivalent voorleggen	1-5 kaarten: € 150/jaar/kaart 6-20 kaarten: € 250/jaar/kaart 21-30 kaarten: € 500/jaar/kaart >30 kaarten: € 600/jaar/kaart	Voor-behouden	1 jaar
	Ambulante handelaars	Handelaars die over een abonnement bij de gemeente beschikken	€ 75/jaar voor een dag per week € 150/jaar voor twee dagen per week		1 jaar, dinsdagen/of donderdag
	Tijdelijke werken	Persoon die zijn tewerkstelling op een bouwplaats in de gemeente aantoont	€ 50 / 15 dagen		15 dagen
	Scholen en crèches	Personen die in een school of crèche werken waarvan het schoolvervoer- of gelijkwaardig plan goedgekeurd werd	€ 75 / jaar		1 jaar
	Bezoekers	Automobilisten met een voertuig van max. 3,5 t	1ste dag: € 4/dag Vanaf de 2de dag: € 3/dag		Volgens het aantal betaalde dagen
	> 3,5T	- Automobilisten die over minstens een voertuig van meer dan 3,5 t beschikken - Een enkele kaart per eigenaar van een of meerdere voertuigen van meer dan 3,5 t	€ 1000€ / jaar		1 jaar
Verleners van medische zorgen	Dringende medische zorgen	Personen die bij een interventie dringende medische zorgen verlenen en over een RIZIV-nummer beschikken	€ 200 / jaar	Alle zones	1 jaar
	Niet-dringende medische zorgen	Personen die bij een interventie niet-dringende medische zorgen verlenen, met inbegrip van dierenartsen	€ 75 / jaar		1 jaar
Autodelen		- Exploitanten van motorvoertuigen die aan het erkende systeem van autodelen zijn toegewezen - Voertuigen waarvan de autodeelvereniging zich op het grondgebied van de gemeente bevindt	€ 5 / jaar	Voor-behouden	1 jaar
Interventie (in meerdere sectoren van het Gewest)		Personen die kunnen aantonen dat ze door hun beroep in meerdere parkeersectoren van het Gewest moeten kunnen interveniëren	€ 90 / maand		1 maand

2.5 Vraag naar parkeerplaatsen – Bezetting

2.5.1 Bezetting overdag

In 2014 werden er bijna 12.500 geparkeerde voertuigen overdag geteld op een totaal aantal plaatsen van ongeveer 15.000, wat neerkomt op een vrij hoge globale bezettingsgraad (congestie) van iets meer dan 83%.

Zoals onderstaande kaart ons toont, blijkt de druk bijzonder groot in het hart van de Gemeente, tussen de spoorlijn en de Leopold II-laan, waar de parkeerplaatsen quasi overal verzadigd zijn. Verderop blijkt het percentage beschikbare parkeerplaatsen nog erg regelmatig minstens 20% te bedragen, met uitzondering van de sector Ossegem en de straten nabij de site van Thurn & Taxis. Dat is met name het geval voor de Maritiemwijk, de Marie-Joséwijk en de Mettewijk.

Daarnaast vertoont de situatie ook heel wat verschillen in functie van de bestaande types van reglementering:

- 80% bezetting in de blauwe zone;
- 85% bezetting in de groene zone;
- verzadiging in de rode zone;
- 75% bezetting in de niet-gereguleerde zone.

De druk op de parkeergelegenheid overdag is dus vrij groot, met niettemin belangrijke verschillen van wijk tot wijk.

2.5.2 Bezetting 's nachts

's Nachts is de druk op de parkeerplaatsen groter dan overdag met een gemiddeld congestiepercentage van 88%.

Over het algemeen vertonen de residentiële sectoren de neiging om hun bezetting te zien toenemen in vergelijking met de situatie overdag: met name +15% voor de Maritiemwijk en +10% voor de Marie-Joséwijk. Omgekeerd vertoont de congestiegraad in het hart van de Gemeente net de neiging om gemiddeld een tiental procent te zakken (nachtelijk congestiepercentage = 90%), ook al blijft de congestie in bepaalde sectoren zoals die van de Zwarte Vijvers (Vier-winden) groot.

In de rode zone blijft de druk echter eveneens groot.

De druk op de parkeergelegenheid is dus groter 's nachts, waarbij er 's nachts wel een beduidend andere geografische spreiding geldt dan overdag.

Fig. 16 – Bezettingsgraad overdag

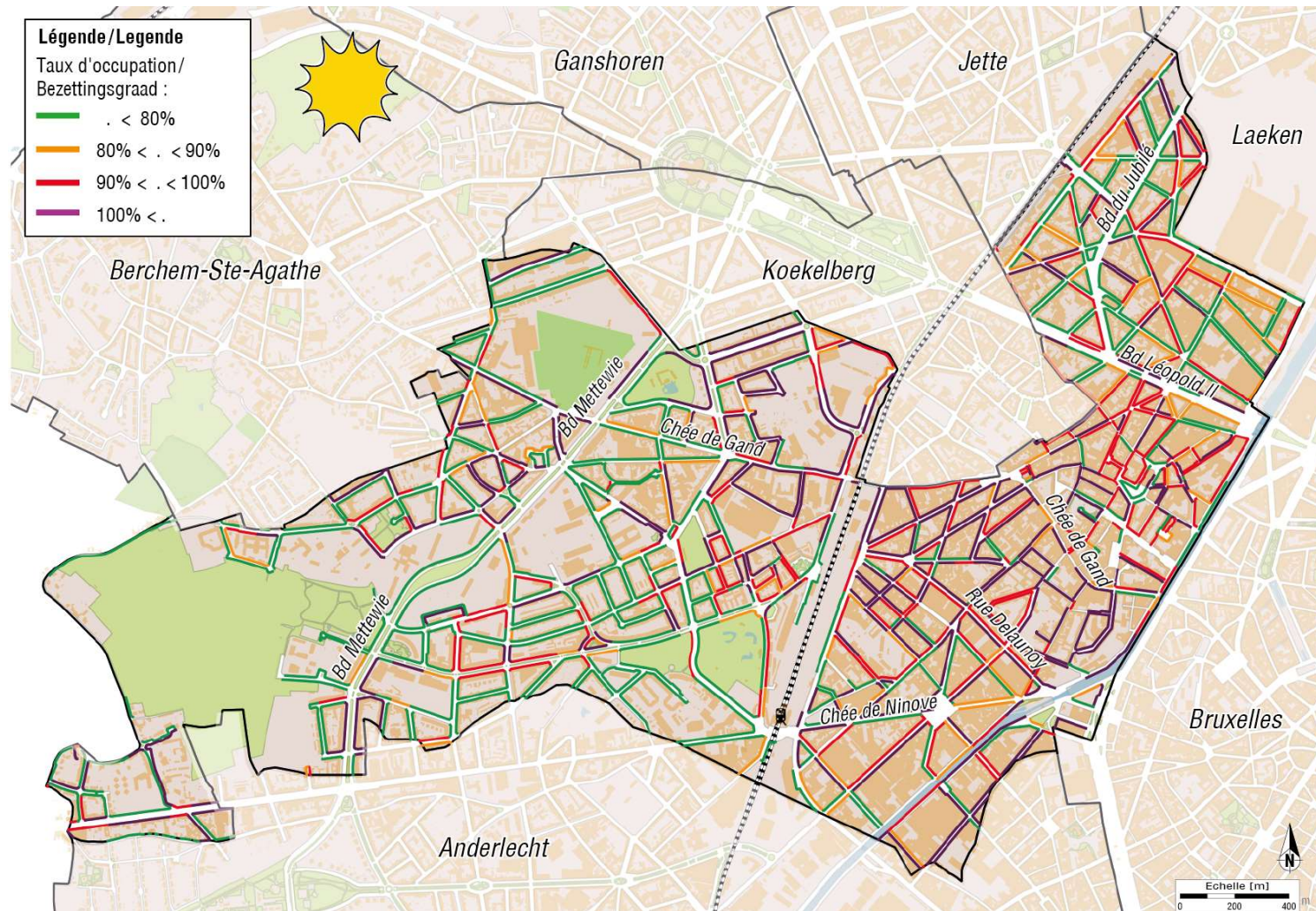
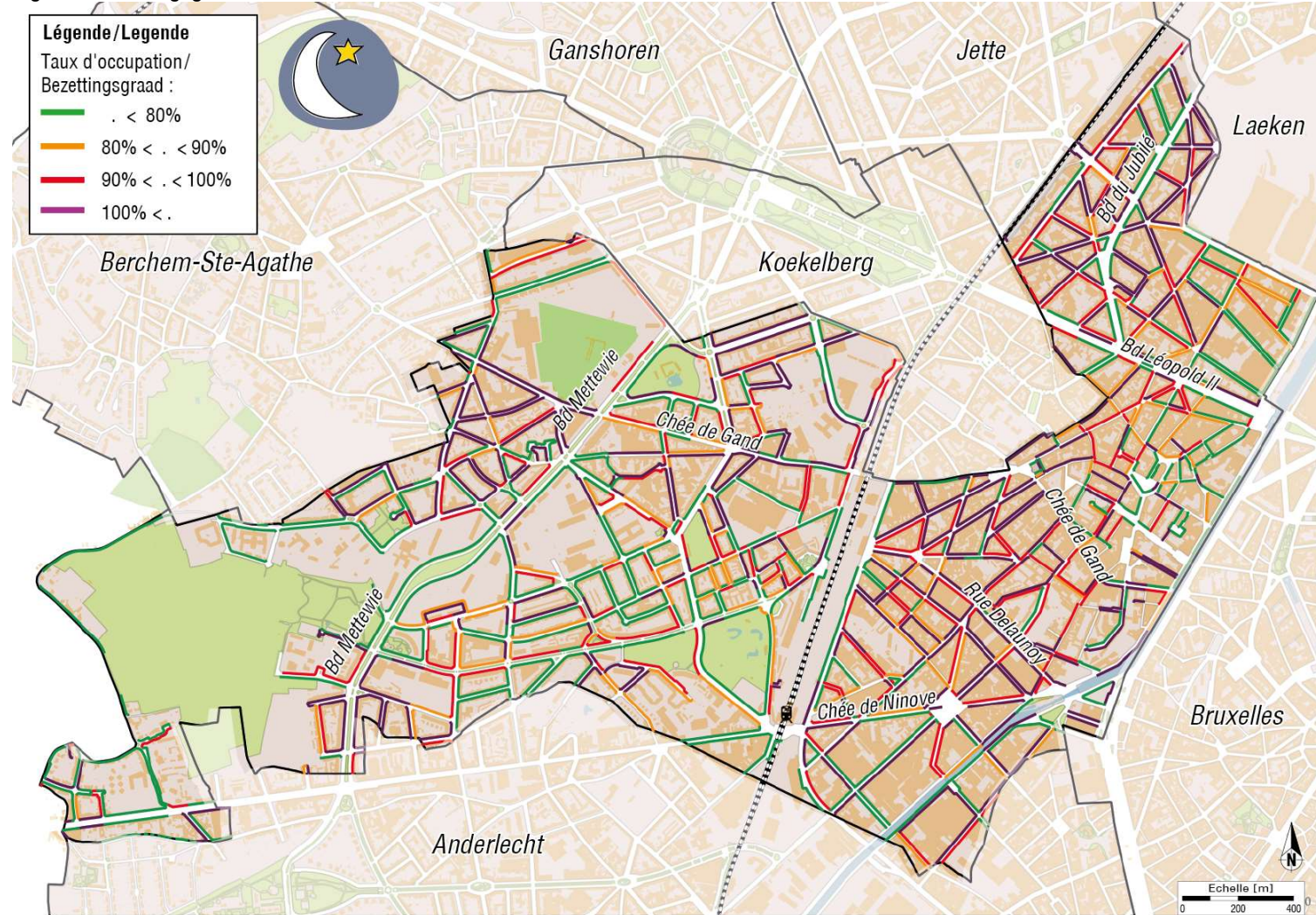


Fig. 17 – Bezettingsgraad 's nachts



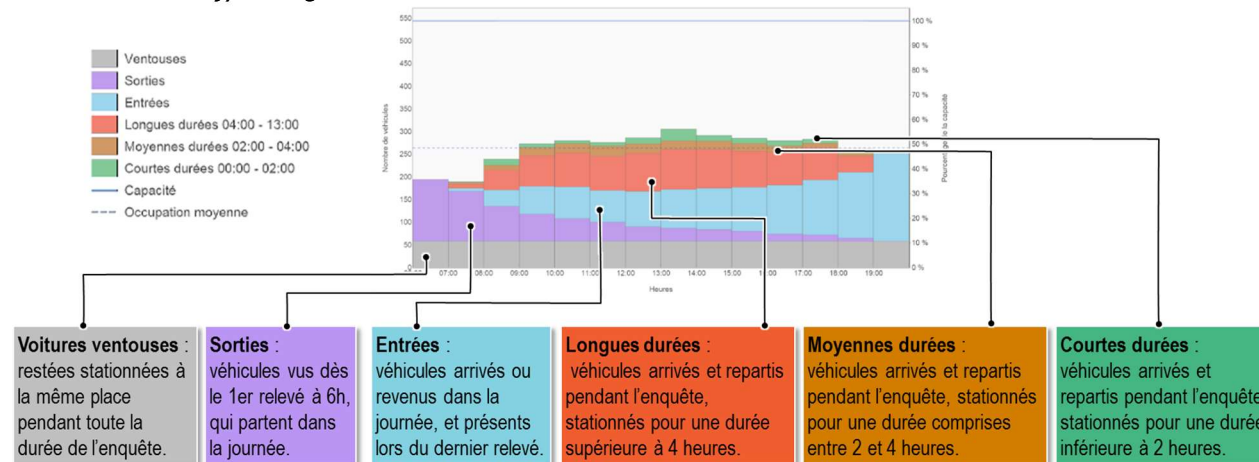
2.6 De vraag naar parkeerplaatsen – rotatie: enquêtes uitgevoerd in februari 2016

2.6.1 Begrip rotatie van de geparkeerde voertuigen

De rotatie-enquêtes zijn bedoeld om het type van gebruikers te identificeren ten opzichte van hun aankomst- en vertrekuren en de duur van hun parkeertijd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

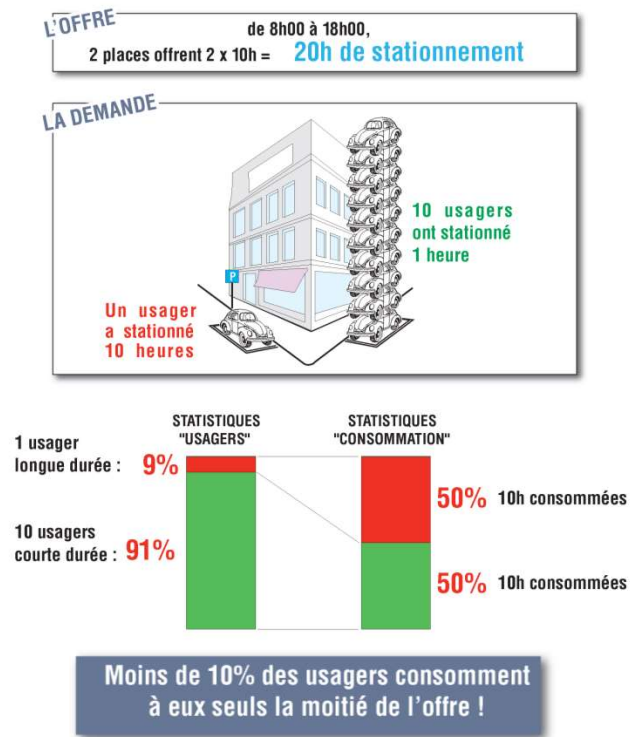
- De vaste bewoner, ook "langdurige parkeerder" genoemd. Hij wordt gekenmerkt door een aanwezigheid gedurende de hele looptijd van de enquête;
- De dynamische bewoner die zijn voertuig overdag verplaatst (werk, kinderen naar school brengen, inkopen, vrijetijdsactiviteiten, ...);
- De vaste pendelaar die voor lange tijd parkeert (meer dan 4 uur) tijdens de openingsuren van de kantoren en/of winkels;
- De dynamische pendelaar die zijn voertuig overdag gebruikt voor beroepsverplaatsingen;
- De dagbezoeker, waarmee bedoeld wordt op klanten van handelszaken en diensten van de gemeente. Hij parkeert doorgaans voor korte tijd (van enkele minuten tot 4 uur);
- De nachtelijke bezoeker: hij maakt gewoonlijk gebruik van de horecadiensten en parkeert voor kortere periodes, 's avonds en 's nachts.

Fig. 18 – De verschillende types van gebruikers



Naast het type van gebruikers kan aan de hand van de rotatie-enquêtes ook de aard van het ruimteverbruik worden vastgesteld: welke categorie gebruikers gebruikt het meeste ruimte? Een plaats met een sterke rotatie zal eerder door bezoekers worden gebruikt en vertegenwoordigt een geringer ruimteverbruik dan een parkeerplaats die wordt gebruikt door een langdurige parkeerder (bewoner of pendelaar) die alleen evenveel ruimte zal verbruiken als verschillende gebruikers die één en dezelfde plaats met elkaar delen.

Fig. 19 – Het begrip "rotatie"



2.6.2 Perimeter van rotatie-enquêtes

De rotatie-enquêtes van Sint-Jans-Molenbeek werden uitgevoerd op donderdag 4 februari 2016, van 6.00 uur tot 20.00 uur, en dat ieder uur en in alle sectoren.

Verschillende enquêteurs wisselden elkaar daarbij af om een deel van de nummerplaten van de geparkeerde wagens op te nemen. Deze manier van werken laat toe om de anonimiteit van de geparkeerde voertuigen te garanderen.

Aan de hand van de aldus gehanteerde bemonsteringsmethode kan een duidelijk beeld geschetst worden van de bestaande situatie in een bepaalde wijk.

Opmerking: de enquêtes die in Sint-Jans-Molenbeek verricht werden, laten niet toe om een bewoner die 's ochtends geparkeerd staat en 's avonds terugkeert, als zodanig te identificeren (die zal bijgevolg als twee aparte gebruikers beschouwd worden). Verder is het ook zo dat, wat de nachtelijke activiteiten betreft, het evenmin mogelijk is om nachtelijke bezoekers als zodanig te identificeren. Zij zullen namelijk met bewoners verward worden (aanwezigheid op het einde van de enquête), aangezien de enquêtes stopten om 20.00 uur.

De sectoren waar de enquêtes gehouden werden, vullen de rotatie-enquêtes aan, die in het kader van de actualisering van de GMP van de gemeente uitgevoerd werden.

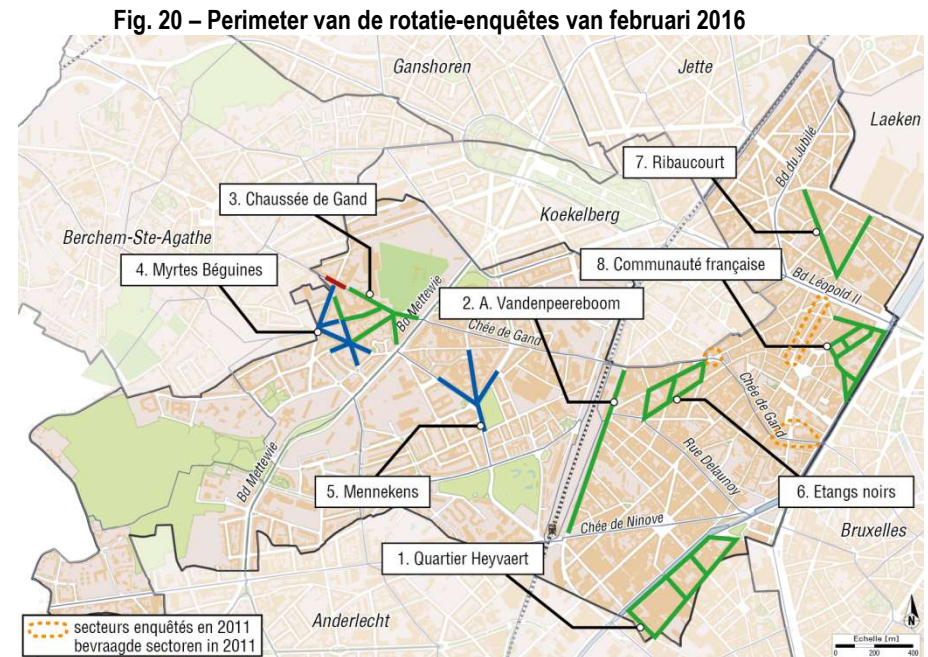
Ook werden de verschillende bestaande reglementeringen in Sint-Jans-Molenbeek in de enquête opgenomen om een zo precies mogelijke stand van zaken te krijgen van het type gebruiker voor elk van de reglementeringen:

- een rode zone langs de Steenweg op Gent. Aangezien er over een niet te verwaarlozen deel van de Steenweg op Gent tijdens de enquêtes werken uitgevoerd werden, had de enquête slechts betrekking op 10 plaatsen.
- twee blauwe zones: een in de buurt van het station Mennekens, de ander in de sector Mirten-Begijnen.
- zes groene zones:
 - de Heyvaertwijk, grenzend aan Anderlecht, waar er sprake is van aanzienlijke activiteiten met betrekking tot de import en export van auto's;
 - de Alphonse Vandenpeereboomstraat, teneinde de denkoefening over de heraanleg van de ader van de nodige input te voorzien (zie deel 1.3.4 over de projecten);
 - een deel van de groene zone van de Steenweg op Gent en de aanpalende straten, om de effecten ter hoogte van de overgangen tussen rode zone, groene zone en blauwe zone te evalueren;
 - de wegen van de Zwarte-Vijverswijk, nabij de Steenweg op Gent die in een rode zone gelegen is;
 - een deel van de Ribaucourtstraat alsook de Vanderstichelenstraat, in een sector waar er sprake is van een aanzienlijke nachtelijke druk;
 - in de omgeving van de gemeenteplaats en de Franse Gemeenschap, waar de nabijheid van Brussel voor verschuivingseffecten kan zorgen.

De zones waar er in 2011 een enquête georganiseerd werden met het oog op het actualiseren van het GMP zijn:

- het zuidelijke deel van de Ribaucourtstraat;
- de Steenweg op Gent, nabij de gemeenteplaats;

- de Graaf Van Vlaanderenstraat;
- het Zwarte Vijversplein waarvan in 2016 een deel als gereguleerde rode zone werd ingedeeld.

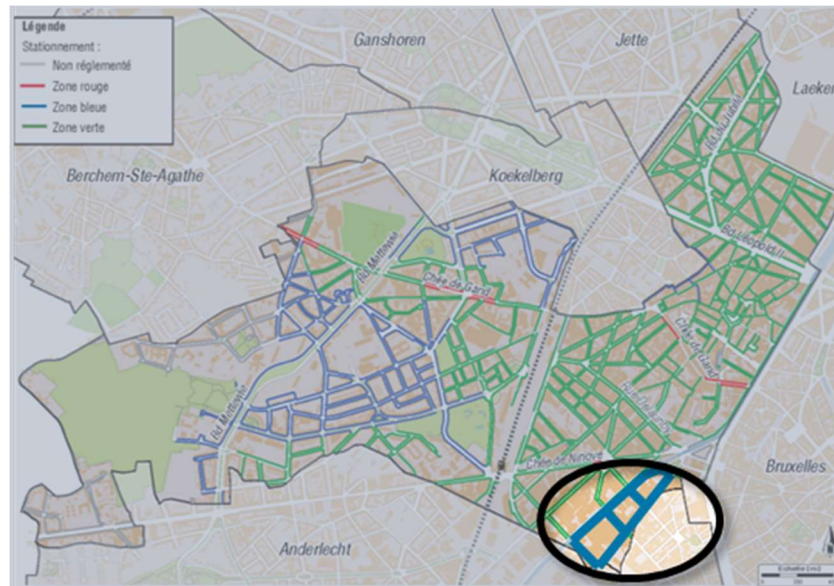


2.6.3 Rotatie in de Heyvaertwijk

De Heyvaertwijk, die aan de gemeente Anderlecht grenst, bevindt zich in het zuidoosten van Sint-Jans-Molenbeek langs het kanaal. Het is een gemengde wijk met een stedelijk weefsel dat zowel residentieel is als gekenmerkt wordt door de specifieke activiteiten. Deze laatste houden voornamelijk verband met de handel in tweedehandse voertuigen (import-export) en zijn hoofdzakelijk gesitueerd ter hoogte van de Heyvaertstraat en de Nijverheidskaai.

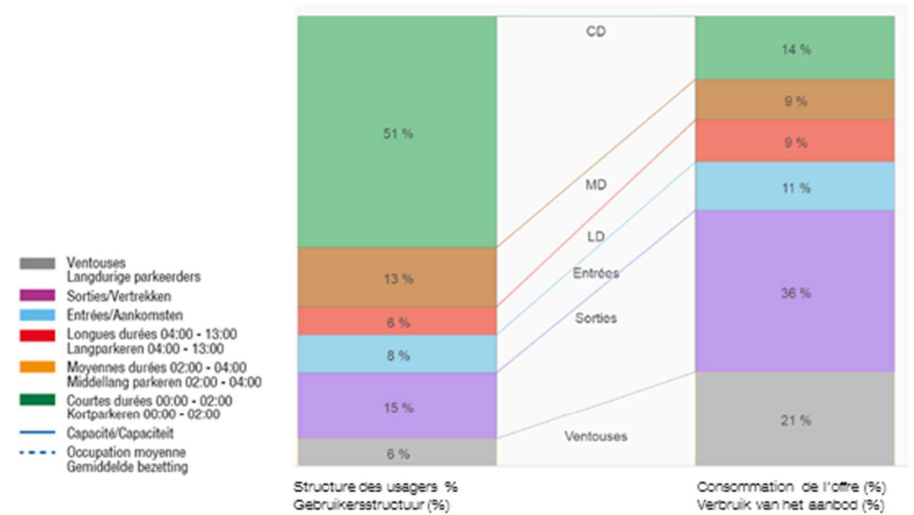
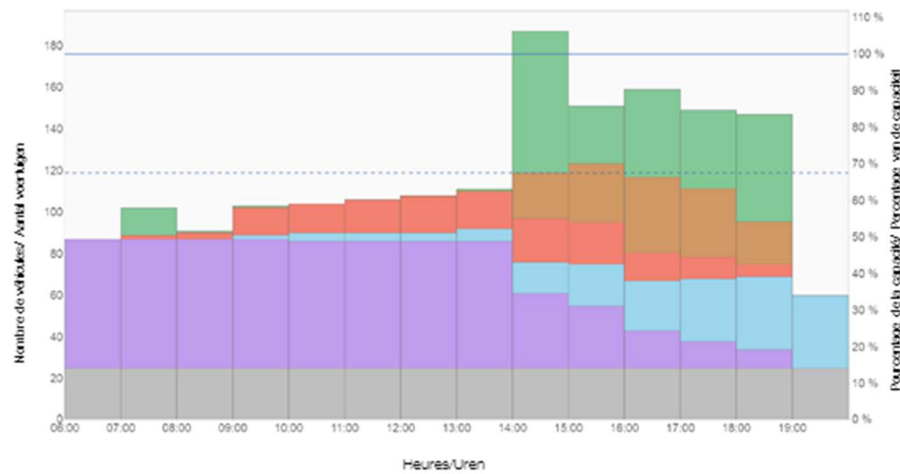
176 plaatsen – op dit ogenblik gelegen in een gereglementeerde groene zone – werden geëncquêteerd (met uitsluiting van opritten).

Fig. 21 – Locatie van de enquêtes van de Heyvaertwijk

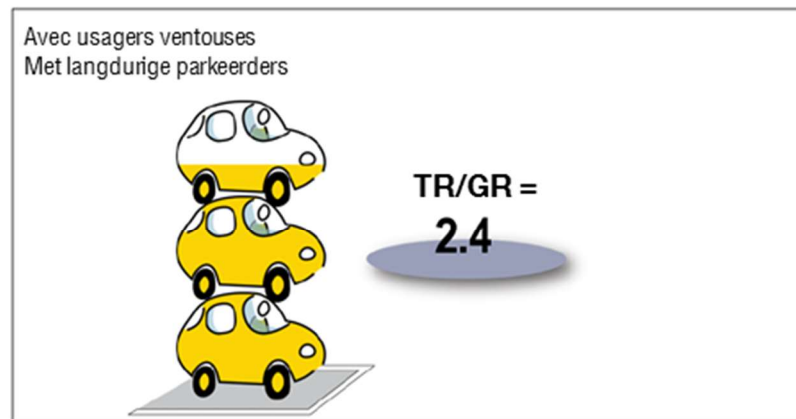


- In totaal parkeerden 415 gebruikers zich in de perimeter tijdens de enquête;
- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 70%, zij het met aanzienlijke verschillen in de loop van de dag: vóór 14.00 uur bedroeg de bezettingsgraad minder dan 60%, daarna situeerde deze zich dicht bij het verzadigingspunt. De erg grote bezetting in het midden van de dag zou verband kunnen houden met een levering van voertuigen gelet op de import-exportactiviteiten. Deze hypothese wordt bevestigd door het feit dat de extra voertuigen die na 14.00 uur geregistreerd worden, voornamelijk gedurende korte tijd geparkeerd bleven. Om 14.00 uur is het aandeel voertuigen dat buiten de toegestane plaatsen geparkeerd blijkt, eveneens groter (25%) dan op de andere tijdstippen van de dag (5 à 15%);
- Tot 14.00 uur is het langparkeren goed voor meer dan 80% van de vraag;
- 6% van de voertuigen bleef de hele dag op dezelfde locatie geparkeerd staan, goed voor 20% van het verbruikte aanbod.

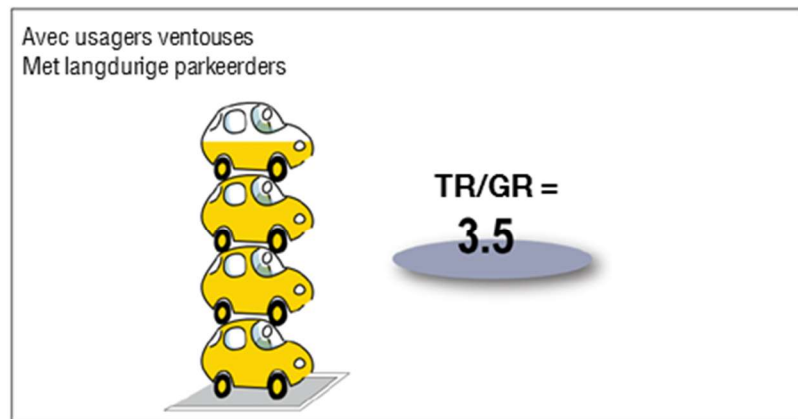
Fig. 22 – Resultaten van de enquêtes in de Heyvaertwijk



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



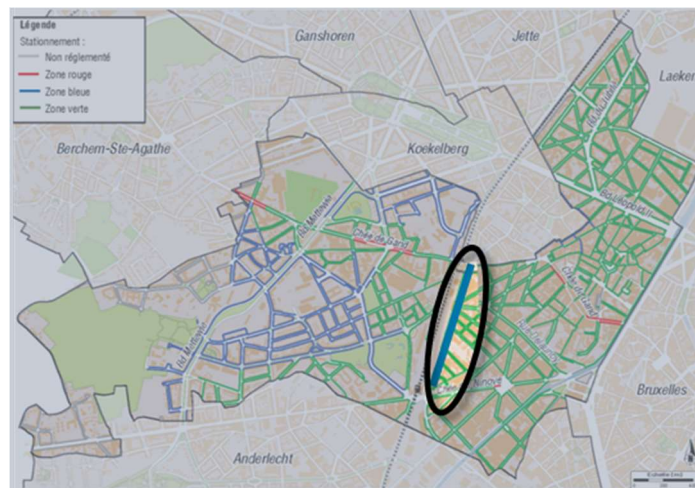
2.6.4 Rotatie in de Alphonse Vandenpeereboomstraat

De Alphonse Vandenpeereboomstraat is ongeveer 900 m lang en loopt langs de spoorweg tussen het Weststation en de Steenweg op Gent. Langs de oostelijke kant van de straat bevinden er zich woningen naast de weg met her en der ook activiteiten en diensten op de gelijkvloerse verdiepingen van de respectieve panden. Hier bevindt zich ook het OCMW van Sint-Jans-Molenbeek.

Deze straat werd geënquêteerd om de bestaande marge qua parkeergelegenheid te kennen in het kader van de heraanleg van deze as (realisatie van een fietsroute).

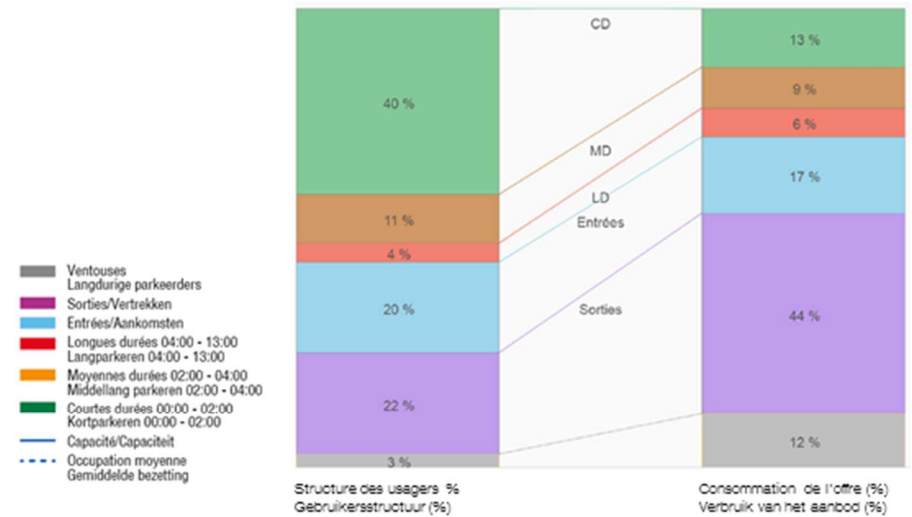
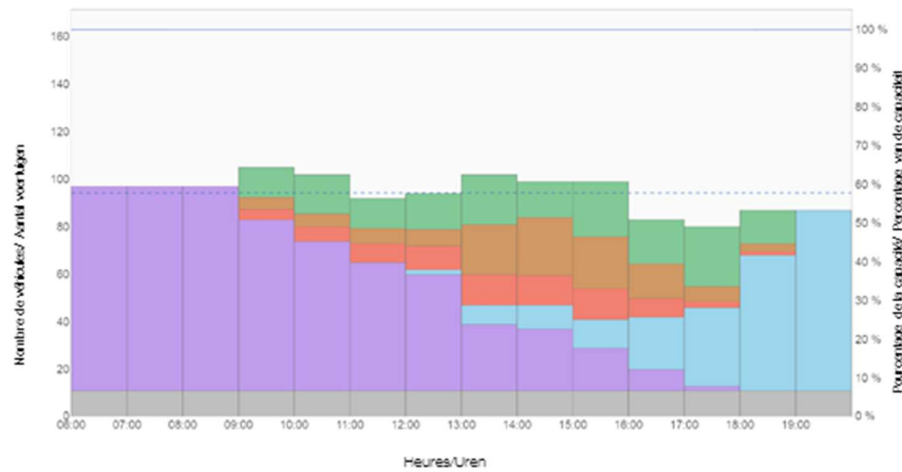
163 plaatsen – gelegen in een gereguleerde groene zone – werden in de sector geënquêteerd (met uitsluiting van opritten).

Fig. 23 – Locatie van de Vandenpeereboomstraat

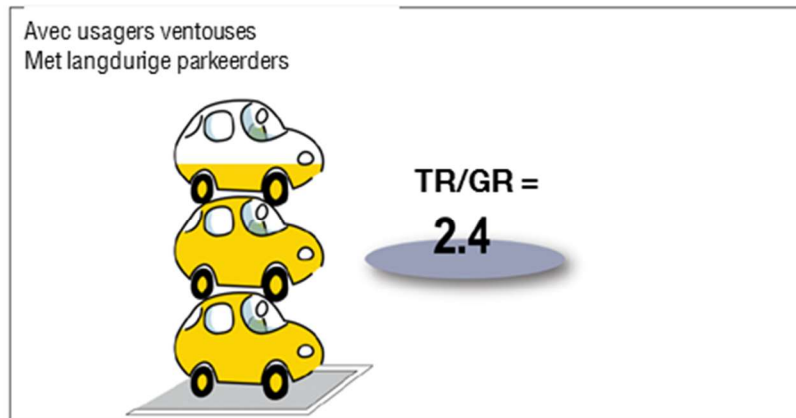


- 385 gebruikers parkeerden zich in de perimeter tijdens de enquête en waren daarbij goed voor een vrij lage bezettingsgraad van ongeveer 60% (wat overeenstemt met gemiddeld 60 lege plaatsen);
- Deze bezettingsgraad bleef doorheen de dag stabiel; de kort-, middellang- en langparkeerders bleken over het algemeen het door de bewoners vrij gelaten volume te gebruiken. De langdurige parkeerders verbruikten meer dan 10% van het beschikbare aanbod, maar vertegenwoordigden maar weinig gebruikers (minder dan 15 voertuigen);
- Verder stelden we een sterke rotatie vast tussen 12.00 en 13.00 uur (40 vertrekkende tegenover 50 aankomsten), terwijl in het eerste deel van de namiddag bijna een derde van de geparkeerde wagens voor een middellange tot lange duur geparkeerd bleken;
- Een derde van de gebruikers bleef minder dan 2 uur geparkeerd; de rotatiegraad ten opzichte van het gemiddelde is dus hoog (meer dan 4).

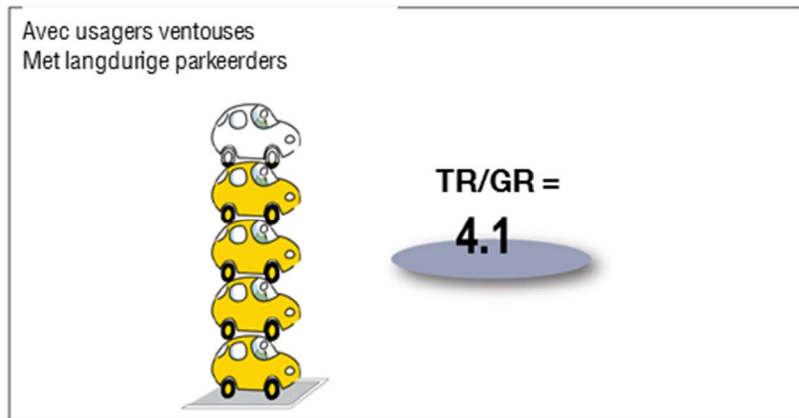
Fig. 24 – Resultaten van de enquêtes in de Alphonse Vandepereboomstraat



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



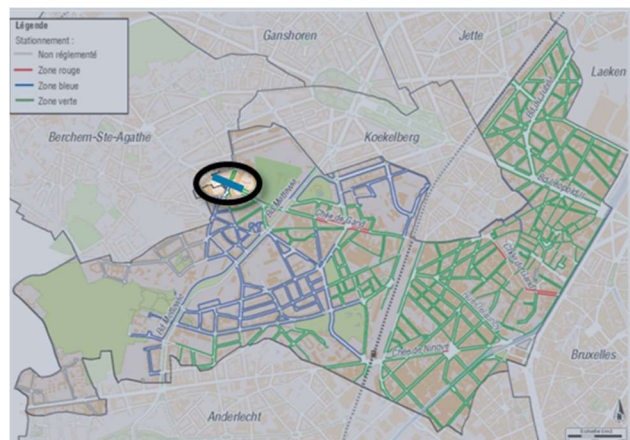
2.6.5 Rotatie in rode zone – Steenweg op Gent

NB: de geënquêteerde rode zone van de Steenweg op Gent is goed voor 15 plaatsen. De ter informatie meegegeven percentages kunnen evenwel niet geëxtrapoleerd worden naar grotere perimeters.

De Steenweg op Gent is één van de winkelstraten van Sint-Jans-Molenbeek. Verschillende delen ervan zijn bijgevolg gelegen in een rode zone ter verzekering van een goede rotatie qua parkeren in de buurt van de winkels. Tijdens de rotatie-enquêtes waren er over een deel van de Steenweg op Gent werken aan de gang; daarom werd beslist om de rode zone gelegen aan het kruispunt met de Mirtenlaan te enquêteren.

De 15 plaatsen van de rode zone (buiten de opritten) werden bijgevolg geënquêteerd.

Fig. 25 – Locatie van de geënquêteerde rode zone ter hoogte van de Steenweg op Gent



Bezetting en rotatie

- 45 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd;
- gemiddeld stonden er bij elke opname 10 voertuigen geparkeerd (waaronder een langdurige parkeerder die op dezelfde plaats geparkeerd bleef staan, ondanks de ter plaatse geldende reglementering). De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg bijgevolg 70%;
- Er werd een sterk gebruik van het aanbod vóór 9.00 uur vastgesteld (vóór het begin van de gereglementeerde periode) en vervolgens in de namiddag, voor het langdurig parkeren;
- Over de hele duur van de enquête was de rotatiegraad lager dan verwacht in het licht van de van kracht zijnde reglementering (die zich tussen 6 en 8 diende te situeren, zie 10); het parkeren van middellange duur bedroeg meer dan 2 uur. Voor de hele gereglementeerde periode (08.00 - 18.00 uur) is de vaststelling dezelfde: gemiddeld bleven de gebruikers 2 uur en 45 minuten geparkeerd staan;

Geoorloofd en ongeoorloofd parkeren qua duur

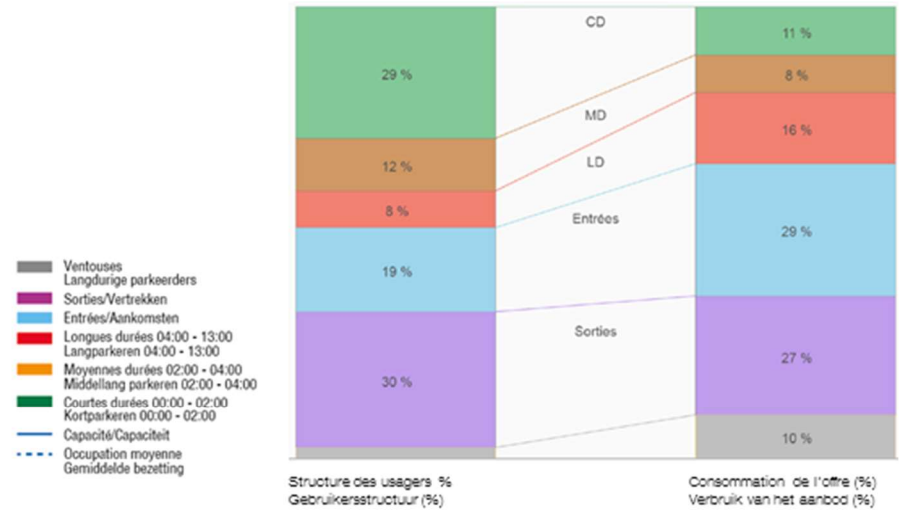
NB: de betaling van de retributie werd niet gecontroleerd; alleen het parkeren gedurende meer dan 2 uur wordt hier als ongeoorloofd beschouwd.

Tussen 9.00 – 18.00 uur, wat overeenstemt met de gereglementeerde periode:

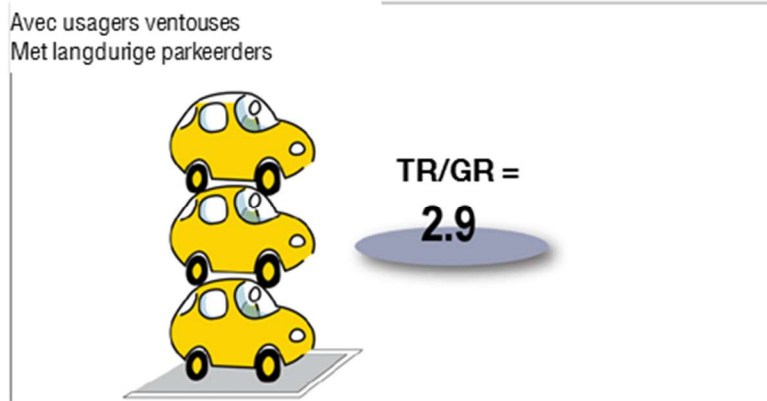
- 40% van de gebruikers parkeerde langer dan maximum toegestaan (2 uur) en 15% parkeerde zich buiten de toegestane plaatsen;
- deze ongeoorloofde vormen van gebruik bleken zich vooral in de namiddag voor te doen en vertegenwoordigden 70% van het verbruik van het aanbod;

- er blijkt dus sprake van een ontoereikende controle in de sector.

Fig. 26 – Resultaten van de enquêtes in de rode zone van de Steenweg op Gent



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

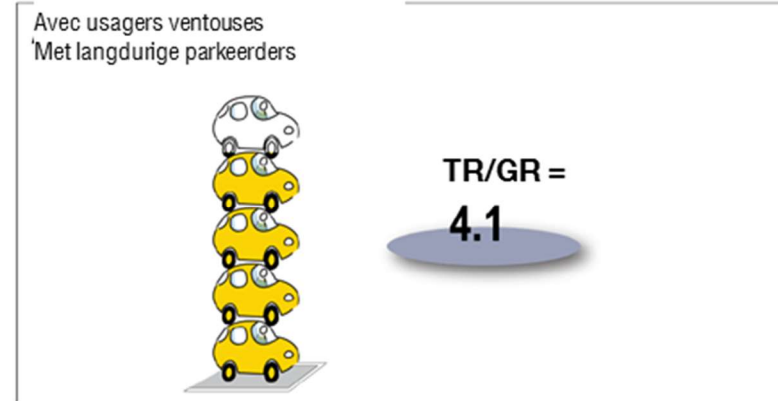
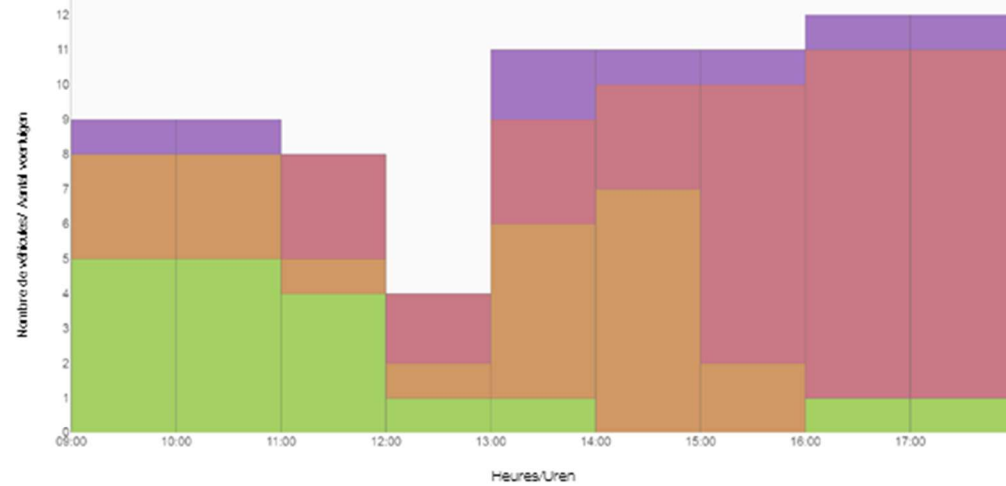
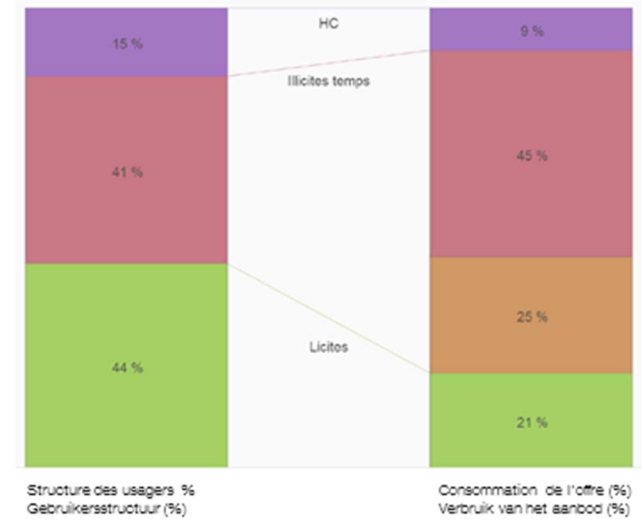


Fig. 27 – Analyse van het geoorloofd - ongeoorloofd parkeren in de rode zone van de Steenweg op Gent



- Licites/Geoorloofde
- Illicites futurs
- Ongeoorloofde in de toekomst
- Illicites dans le temps
- In de tijd ongeoorloofde
- Hors case
- Buiten de zone



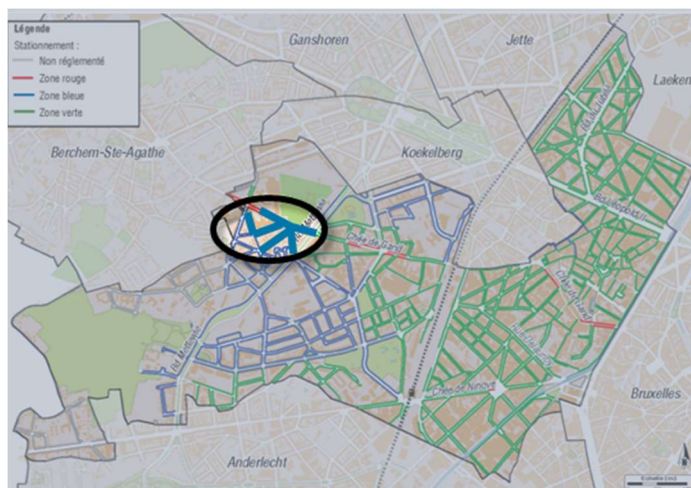
2.6.6 Rotatie in de groene zone nabij de Steenweg op Gent

Er werden enquêtes verricht in de groene zone nabij de rode zone van de Steenweg op Gent, tussen de Mettewielaan en de Mirtenlaan.

Deze straten zijn hoofdzakelijke residentieel (individuele woningen met garage), met uitzondering van de Steenweg op Gent, waar tal van handelszaken en diensten gevestigd zijn, ook al zijn deze handelszaken veeleer geconcentreerd in de rode zone.

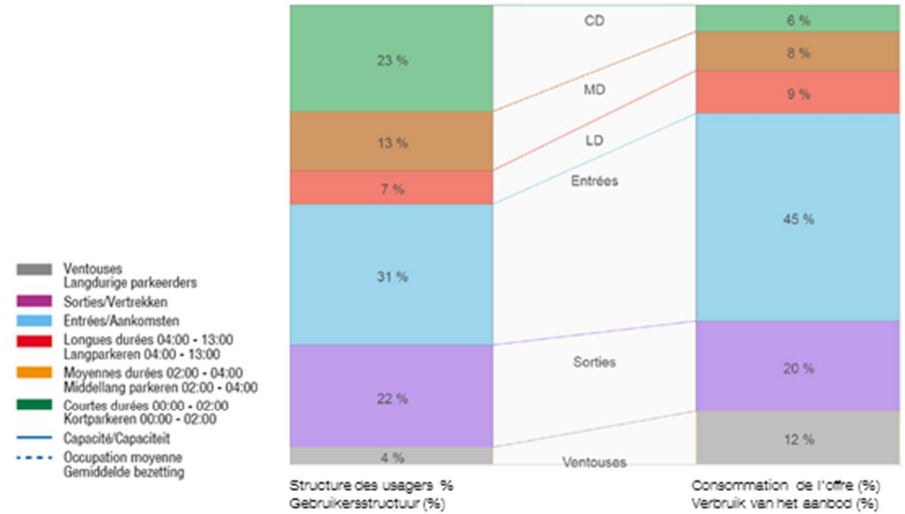
197 plaatsen – in de groene zone – werden zodoende geënquêteerd (opritten niet meegeteld)

Fig. 28 – Locatie van de geënquêteerde zone nabij de Steenweg op Gent

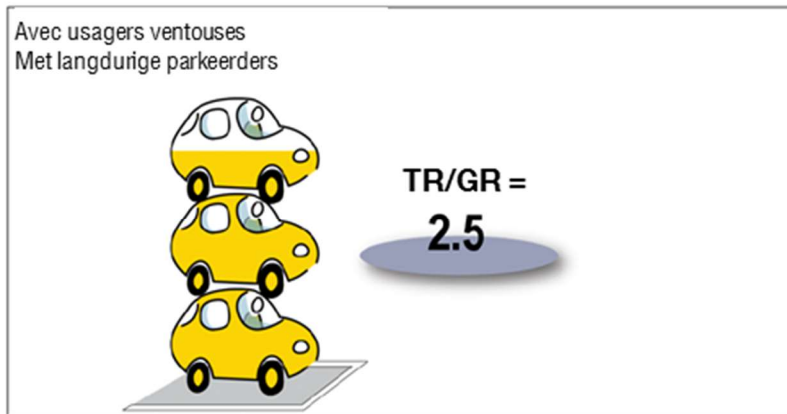


- 490 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd; De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 80%, maar stijgt tot 90% na 14.00 uur;
- Het merendeel van deze bezetting valt toe te schrijven aan de bewoners die bijna 65% van het aanbod verbruiker (ongeveer 1/3 gebruikers kwam aan in de loop van de namiddag en is niet meer vertrokken), terwijl de 'langdurige parkeerders' maar 1 plaats op 10 innemen;
- Er werd ook een sterke rotatie aan het einde van de ochtend vastgesteld (145 vertrekken tegenover 165 aankomsten tussen 10.00 en 13.00 uur);
- De rotatiegraad, die ongeveer 3 bedraagt, stemt overeen met de rotatiegraad die gewoonlijk vastgesteld wordt in een gemengde wijk waar de woonfunctie domineert.

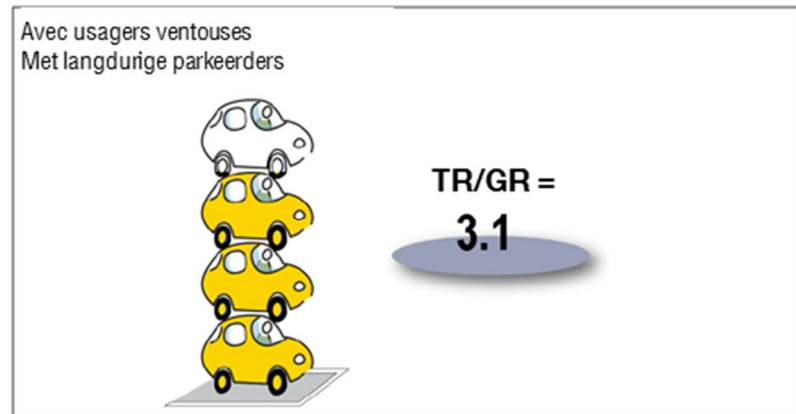
Fig. 29 – Resultaten van de enquêtes in de groene zone nabij de Steenweg op Gent



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

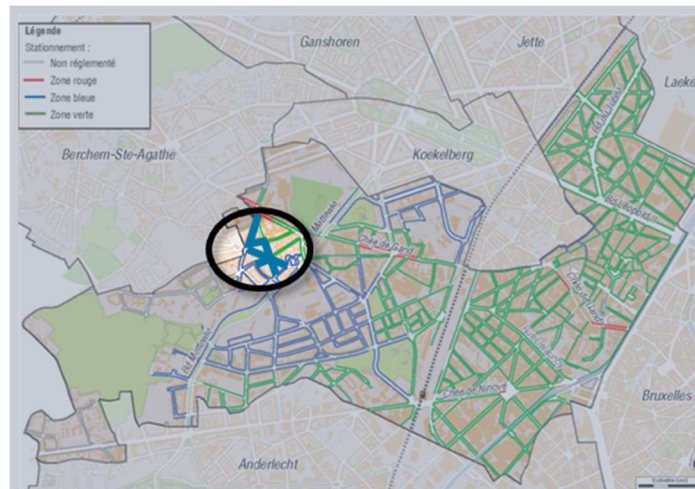


2.6.7 Rotatie in de blauwe zone – wijk Mirten-Begijnen

Nabij de groene en de rode zone die bij deel 2.6.5 en 2.6.6 besproken werden, werden er ook enquêtes verricht in de blauwe zone om na te gaan of de reglementering het gedrag van de gebruikers op het vlak van parkeren beïnvloedt. De blauwe zone wordt gerechtvaardigd door een residentieel weefsel waar we enkele activiteiten en diensten aantreffen.

157 plaatsen werden er geëncuêteerd (opritten niet meegerekend) in de blauwe zone rond de Mirtenlaan en de Begijnenstraat.

Fig. 30 – Locatie van de geëncuêteerde blauwe zone



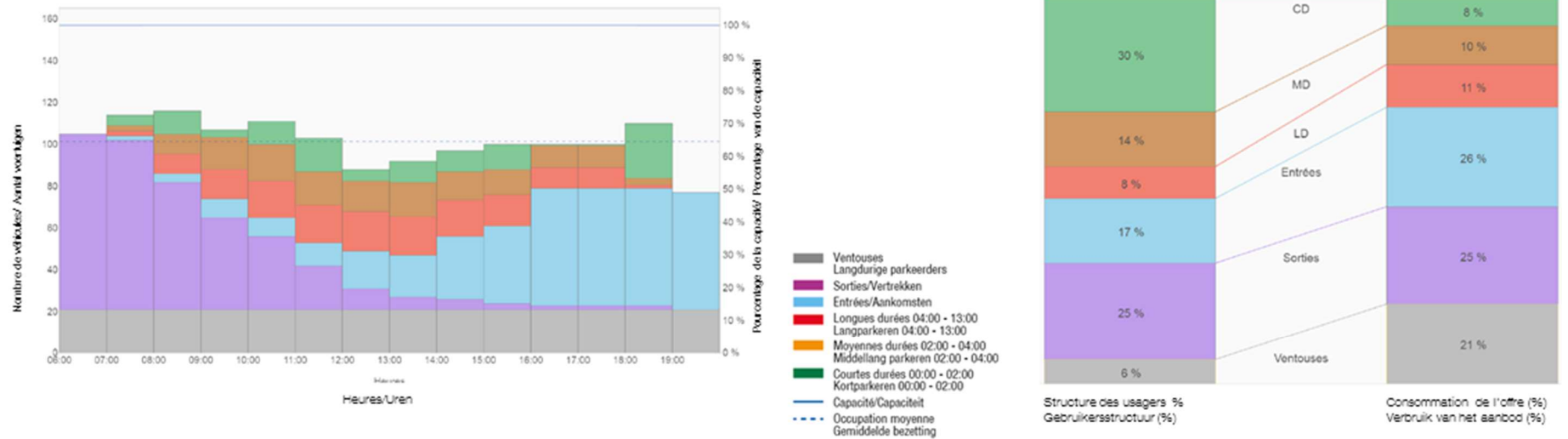
- 335 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd;
- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 65%, met een aanzienlijke daling op het einde van de dag (50% om 19.00) die verklaard zou kunnen worden door het vertrek van de personen die tewerkgesteld worden of werken langs de Steenweg op Gent, maar voor een minder dwingende parkeergelegenheid in de omgeving opteerden;
- Het merendeel van het aanbod wordt verbruikt door de bewoners, ook al kan het middellang tot lang parkeren niet als verwaarloosbaar beschouwd worden, met name niet in het midden van de dag;
- De rotatiegraad van de sector bedraagt 3,3, wat minder is dan de theoretische rotatiegraad in een blauwe zone. Deze resultaten zijn echter wel normaal, als tevens rekening gehouden wordt met de mogelijkheid om langer dan 2 uur te parkeren met een bewonerskaart, in een wijk waar de residentiële functie als dominerend geldt.

Vergelijking met de groene en de rode zone

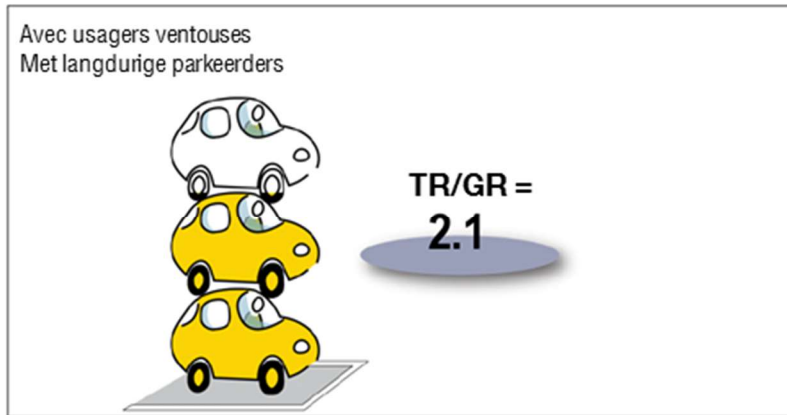
Hoewel de situatie voor verbetering vatbaar is, is de rotatiegraad van de rode zone (4,1) groter dan die welke vastgesteld werd in de groene en de blauwe zone (respectievelijk 3,1 en 3,3).

De bezettingsgraad van de groene zone is groter dan die van de blauwe zone; de reglementering blijkt dus te stroken met de vraag. De bezetting overdag van de rode zone blijft laag dankzij de reglementering, ook al wordt die niet goed nageleefd. Minder dan een gebruiker op twee parkeert namelijk maximum 2 uur.

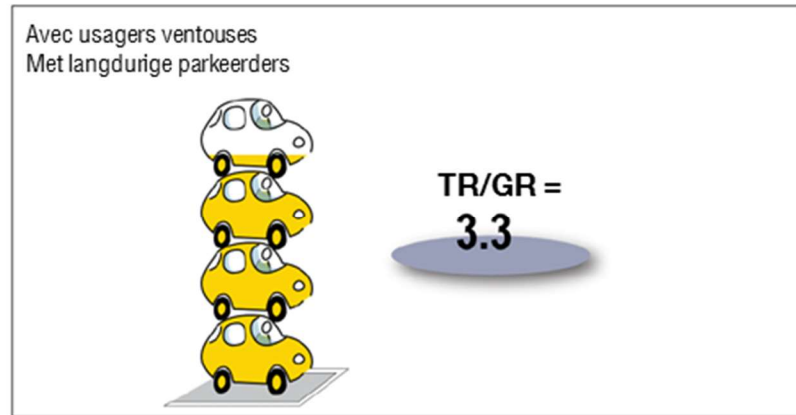
Fig. 31 – Resultaten van de enquêtes in de blauwe zone nabij de Steenweg op Gent



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

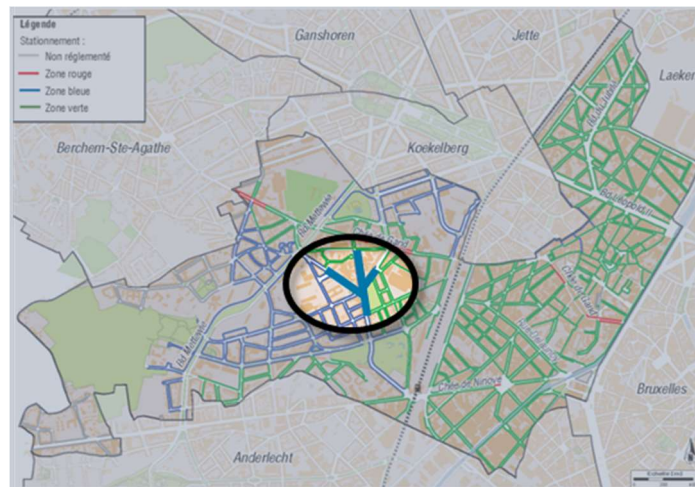


2.6.8 Rotatie in de Mennekenswijk (blauwe zone)

De zogenaamde 'Mennekenswijk' is een gemengde sector die tegelijk uit woningen (collectieve huisvesting langs de tram, individuele woningen in de andere straten), diensten (buurtwinkels) en kantoren (Lavoisier-complex De Koninckstraat).

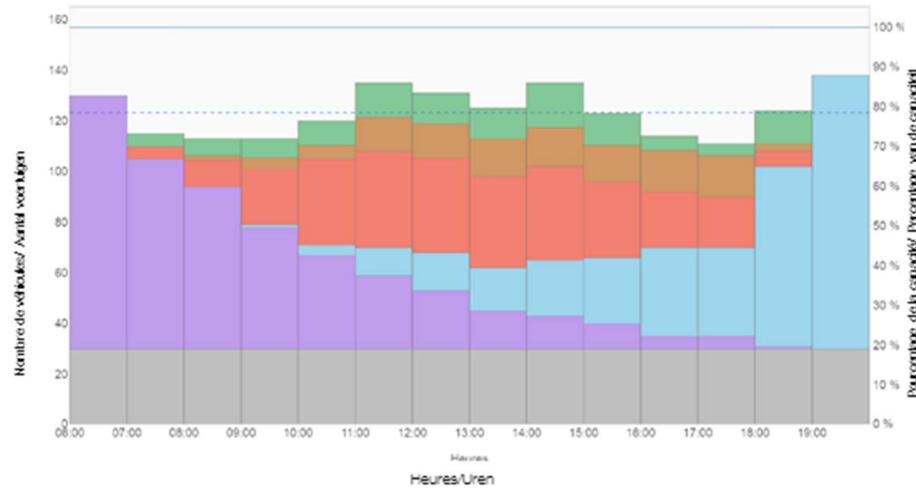
157 plaatsen – gelegen in een gereguleerde blauwe zone – werden geënkquêteerd (opritten niet meegerekend) in deze sector.

Fig. 32 – Locatie van de geënkquêteerde stukken in de Mennekenswijk

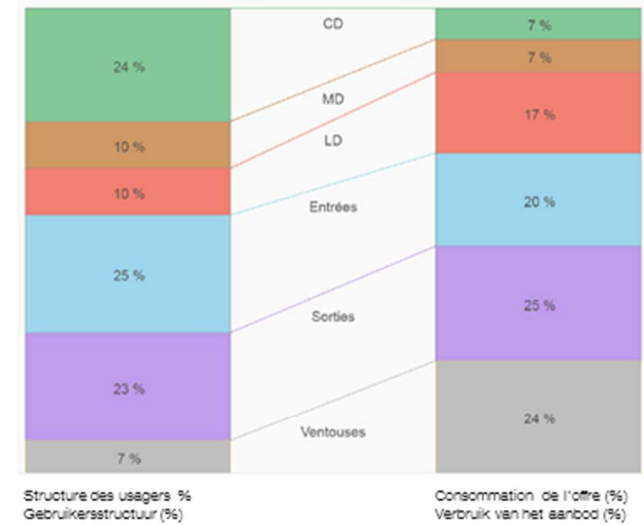


- 430 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd;
- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 80%, waarbij 1 voertuig op 2 een langdurig parkeerder bleek, d.w.z. een voertuig dat middellang tot lang geparkeerd bleef (tot de helft van de vraag in het midden van de dag). Hoewel ze zich in een blauwe zone bevinden, hoeven deze voertuigen daarom niet in overtreding te zijn, aangezien vrijstellingen er toegelaten zijn. Het is dan ook waarschijnlijk dat een deel van deze gebruikers 'pendelaars' zijn die in het westen van de Gemeente wonen en van de goede ontsluiting van de Mennekenswijk met het openbaar vervoer profiteren om zich naar het stadscentrum te begeven (nabijheid van een tramlijn in eigen bedding die langs de stations Weststation en Brussel-Zuid passeert);
- Hoewel deze situatie niet echt bezwaarlijk is voor de toegankelijkheid van de wijk, doet ze wel vragen rijzen over de geografische geldigheid van de vrijstellingen of de doeltreffendheid van de controle;
- Verder werd er een aanzienlijke stijging van de aankomsten vastgesteld aan het einde van de dag, die zou kunnen overeenstemmen met de terugkerende buurtbewoners die zich nabij hun huis parkeren (bezettingsgraad om 19.00 uur = 90%);
- De buurtbewoners blijken minstens 40% van het aanbod in te nemen (langdurig parkeren + aankomsten + vertrekken, typisch voor een residentiële wijk).

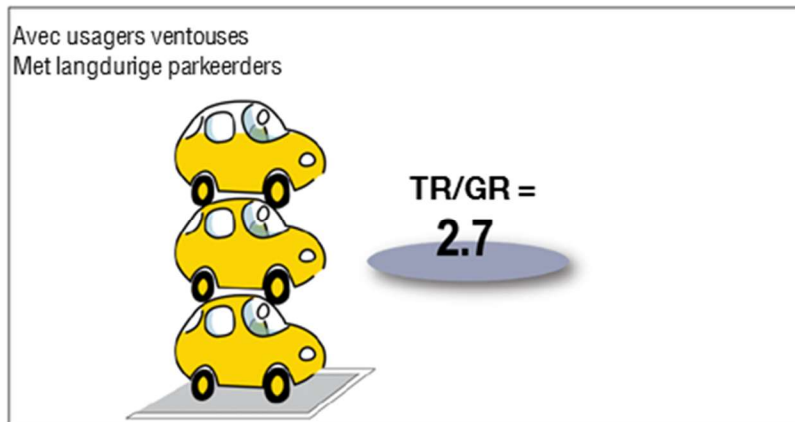
Fig. 33 – Resultaten van de enquêtes van de Mennekenswijk



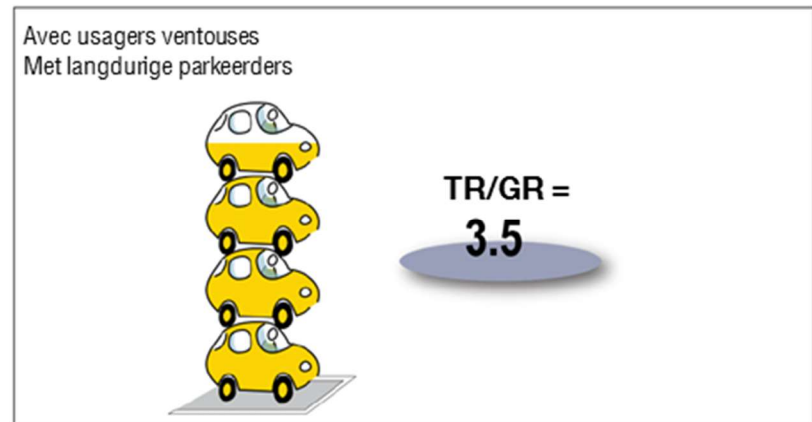
- Ventouses
- Longdurige parkeerders
- Sorties/Vertrekken
- Entrées/Aankomsten
- Longues durées 04:00 - 13:00
Langparkeren 04:00 - 13:00
- Moyennes durées 02:00 - 04:00
Middellang parkeren 02:00 - 04:00
- Courtes durées 00:00 - 02:00
Kortparkeren 00:00 - 02:00
- Capacité/Capaciteit
- Occupation moyenne
Gemiddelde bezetting



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting

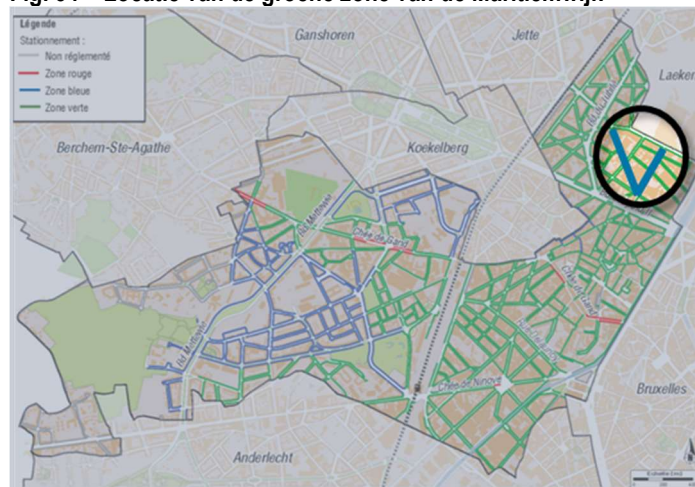


2.6.9 Rotatie in de Maritiemwijk (groene zone)

De Maritiemwijk, die aan Brussel-stad grenst, heeft uiteenlopende stedelijke functies. De Ribaucourtstraat telt woningen en handelszaken. De Vanderstichelenstraat heeft daarentegen eerder een hoofdzakelijk residentieel weefsel.

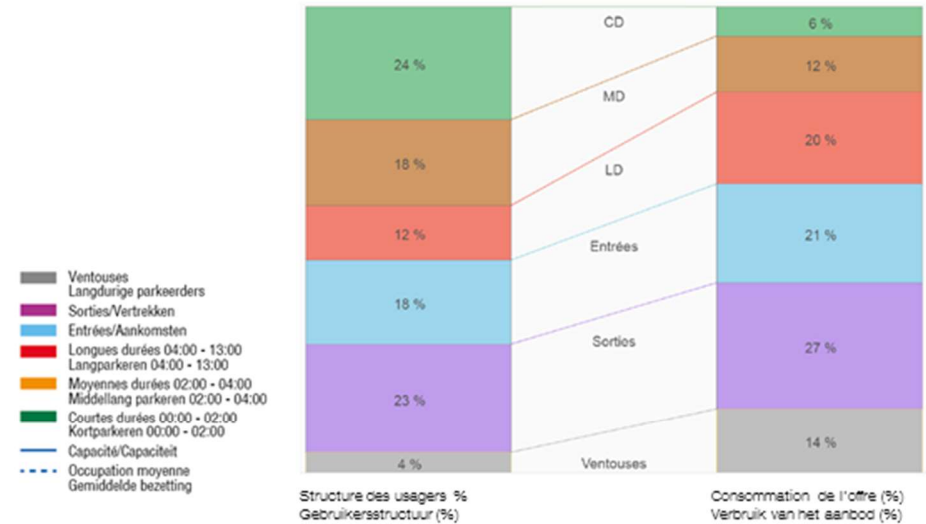
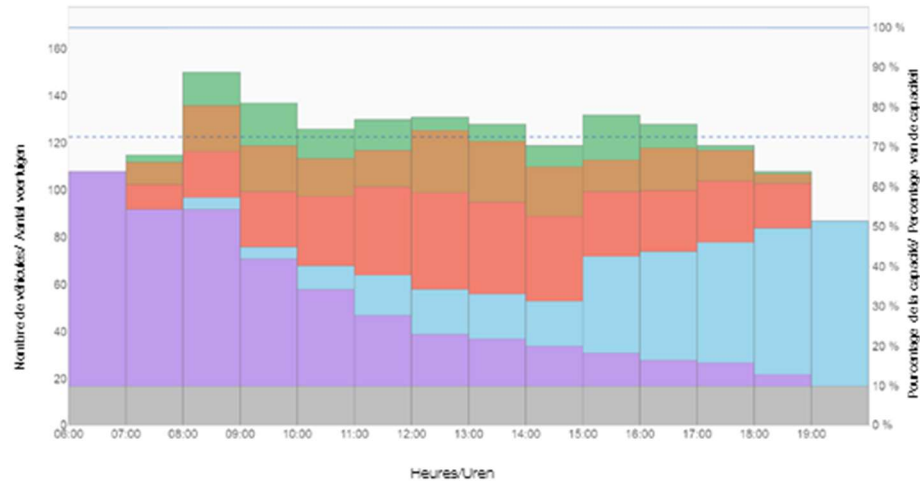
169 plaatsen – gelegen in een groene zone – werden geënquêteerd (opritten niet meegeteld).

Fig. 34 – Locatie van de groene zone van de Maritiemwijk

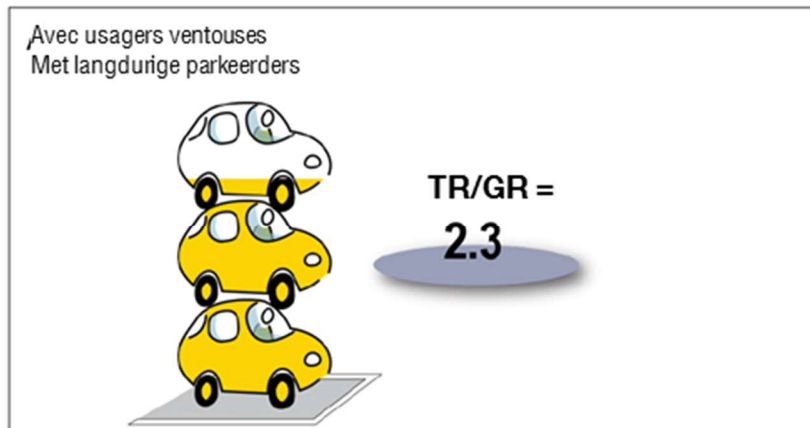


- 390 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd;
- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg ongeveer 70%, wat relatief weinig is gezien de ligging van de geënquêteerde plaatsen. Deze situeren zich namelijk nabij een wijkcentrum gelegen rond het metrostation Ribaucourt en niet ver van het stadscentrum en de gemeenteplaats van Sint-Jans-Molenbeek. Ten noorden van de Leopold II-laan zijn de parkeerverschuivingen bijgevolg relatief gering;
- Er werd een bezettingspiek vastgesteld om 08u00 's ochtends met een bezettingsgraad van 85%: die is te wijten aan het vertrek van ongeveer 40 kort/middellang geparkeerde voertuigen, terwijl een deel van de buurtbewoners (de vertrekken op onderstaande grafiek) nog niet vertrokken is van op de plaats waar ze hun voertuig voor de nacht geparkeerd hadden;
- Na de piek van 08.00 tot 09.00 uur blijkt er sprake van een constante druk op de parkeergelegenheid doorheen de dag. We stellen een lichte daling van de bezetting vanaf 17.00 uur vast, die aanhoudt tot aan het einde van de enquête (19.00 uur), waarbij de bezettingsgraad terugvalt tot 50%. We kunnen ons perfect inbeelden dat om 19.00 uur nog niet alle buurtbewoners terug thuis zijn gearriveerd, terwijl de personen die in de sector werken, de zone al wel verlaten hebben;
- De langdurige parkeerders verbruiken 15% van het aanbod.

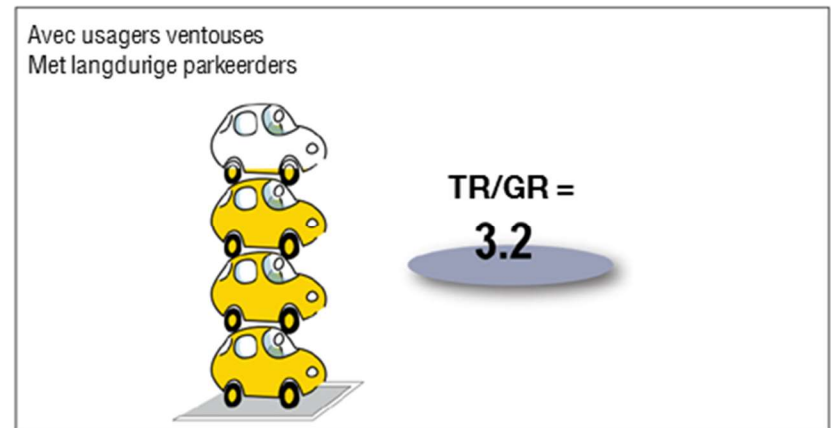
Fig. 35 – Resultaten van de enquêtes in de Maritiemwijk



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



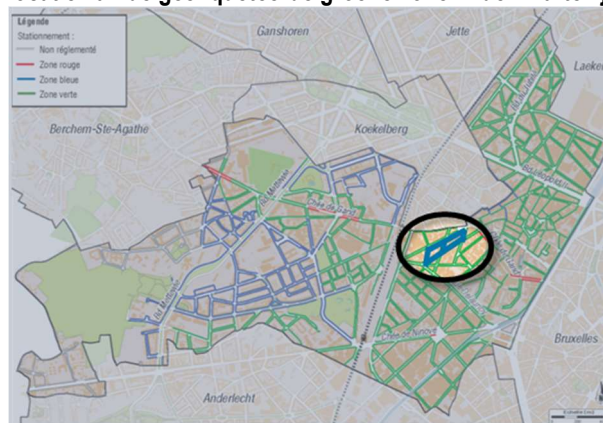
2.6.10 Rotatie in de sector van de Zwarte Vijvers

De Zwarte-Vijverswijk is een residentiële sector die aan de gemeente Koekelberg grenst, gelegen tussen het metrostation Ossegem en de gemeenteplaats, en die ontsloten wordt door de metrolijnen 1 en 5. Verder treffen we hier ook enkele buurtwinkels aan.

De geënuquêteerde plaatsen bevinden zich in de Menenstraat, de Zwartevijversstraat, de Karperstraat, de Oostendestraat en de Vanderdussenstraat. **In totaal werden er 172 plaatsen – gelegen in een gereguleerde groene zone – geënuquêteerd (opritten niet meegerekend).**

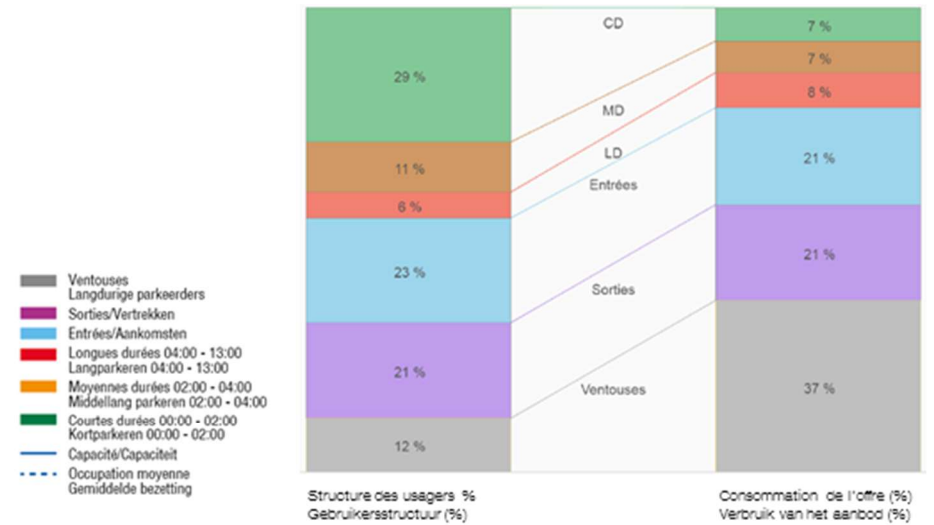
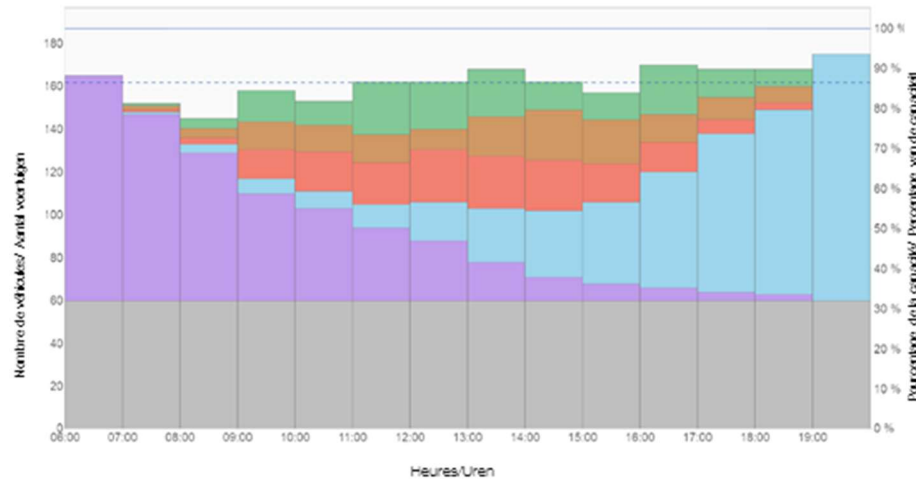
Hierbij dient opgemerkt dat een twintigtal plaatsen gelegen aan het Zwartevijversplein en dus in de onmiddellijke omgeving van de geënuquêteerde sector en gesitueerd in een gereguleerde groene zone, vanaf mei 2016 in een rode zone kwamen te liggen ter verbetering van de rotatie in de sector (aanwezigheid van handelszaken nabij het metrostation).

Fig. 36 – Locatie van de geënuquêteerde groene zone in de Zwartevijverswijk

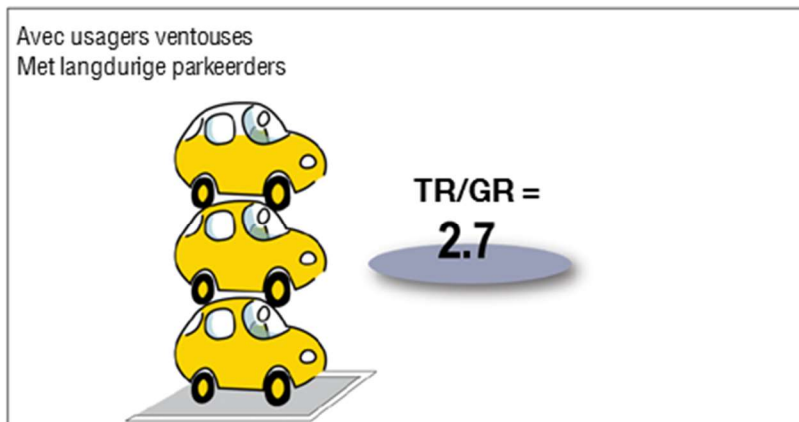


- 510 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd;
- Met een percentage van 90% is de gemiddelde bezettingsgraad de hoogste die voor alle rotatie-enquêtes werd vastgesteld in de loop van de maand februari 2016. Dit is deels te wijten aan de langdurige parkeerders die bijna 40% van het aanbod verbruiken; iets wat verklaard zou kunnen worden door de bijzonder goede ontsluiting van de sector met het openbaar vervoer;
- De bezettingsgraad varieert weinig in de loop van de dag en bleek het hoogste in het laatste uur van de enquêtes (19.00 uur);
- Er werd een sterke aanwezigheid van voertuigen vastgesteld die op het eerste gezicht gekoppeld leek aan het gebruik van de parkeergelegenheid door buurtbewoners de hele dag lang. Langdurige parkeerders + aankomsten + vertrekken vertegenwoordigen minstens ~55% van het totale aanbod; het is aan het begin van de namiddag dat ze het minst talrijk blijken;
- De voertuigen die kortstondig, middellang of lang parkeren, nemen overdag de plaatsen in die vrijgelaten worden door de buurtbewoners;
- De rotatiegraad van 3,2 is hoog, ondanks de mogelijkheid voor de buurtbewoners om zonder enige beperking van duur met een vrijstellingskaart in de sector te parkeren;
- Tot slot dient nog opgemerkt dat het bezettingsprofiel vrij vergelijkbaar is met het profiel dat voor de Mennekenswijk werd vastgesteld, zij het wel met een meer uitgesproken prevalentie van het langdurig parkeren, wat gepaard gaat met bezettingsniveaus die rond het verzadigingspunt schommelen (90%).

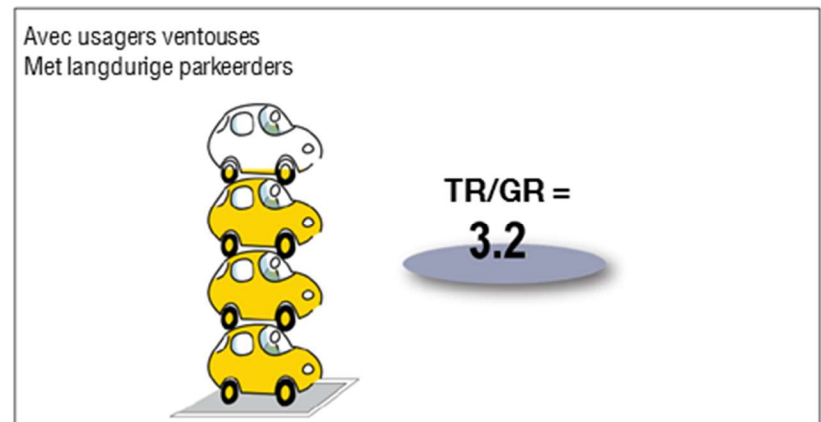
Fig. 37 – Resultaten van de enquêtes van de groene zone van de Zwarteijverswijk



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
 Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
 Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



2.6.11 Rotatie in de groene zone van de wijk van de Franse Gemeenschap

De wijk van de Franse Gemeenschap, die van de Stad Brussel gescheiden wordt door het kanaal, is verdeeld tussen woningen en activiteiten (kantoren, diensten en voorzieningen).

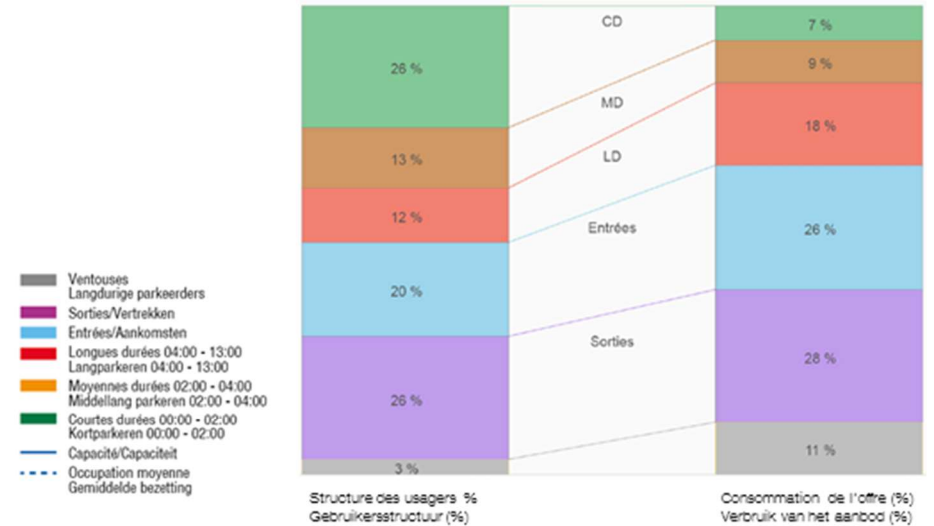
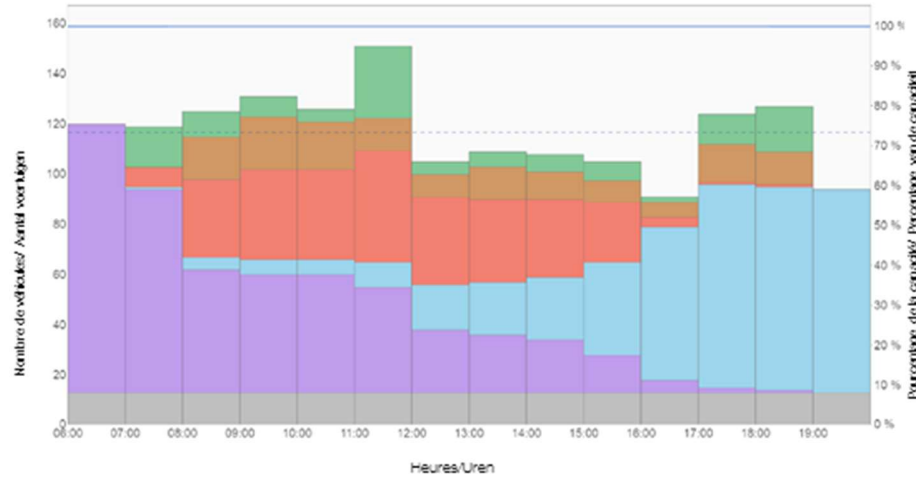
159 plaatsen – gelegen in een gereguleerde groene zone – werden geënquêteerd (opritten niet meegeteld).

Fig. 38 – Locatie van de geënquêteerde groene zone in de wijk van de Franse Gemeenschap

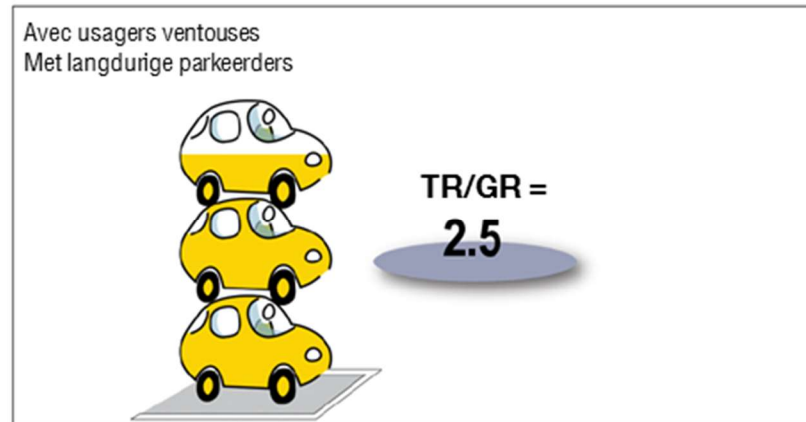


- 405 gebruikers hebben zich tijdens de enquête in de perimeter geparkeerd.
- De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 75%, met een grotere belasting 's ochtends die verklaard kan worden door de nabijheid van de markt van de Gemeenteplaats (de enquêtes werden op een donderdag uitgevoerd). Deze hypothese wordt nog versterkt door de piek in kortstondig parkeren tussen 11.00 en 12.00 uur;
- 3% van de langdurig geparkeerde voertuigen verbruiken bijna 10% van het aanbod;
- In navolging van wat er voor de meeste andere onderzochte sectoren gold, parkeert ongeveer een kwart van de gebruikers voor korte tijd, terwijl de overige drie kwart – die niettemin meer dan 90% van het verbruikte aanbod vertegenwoordigen – middellang tot lang parkeert of het profiel van buurtbewoner hebben.

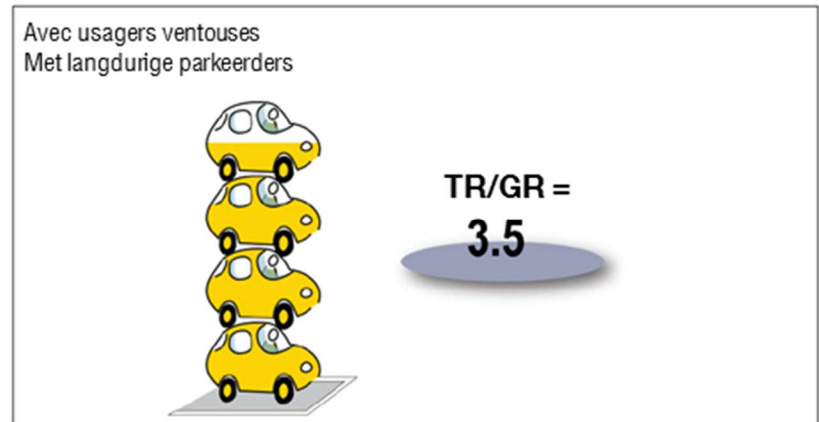
Fig. 39 – Resultaten van de enquêtes van de wijk van de Franse Gemeenschap



Taux de rotation par rapport à la capacité globale
Rotatiegraad in verhouding tot de totale capaciteit



Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne
Rotatiegraad in verhouding tot de gemiddelde bezetting



2.7 De vraag naar parkeren – rotatie: bijkomende bronnen

2.7.1 Gerealiseerde enquêtes in het kader van de actualisering van het GMP (2011)

Voor de rode zone gelegen ter hoogte van de Steenweg op Gent bleek uit de enquête van 2011 voor de 33 geënquêteerde plaatsen het volgende:

- Een aanzienlijke bezettingsgraad van 7 gebruikers per plaats, goed voor een gemiddelde parkeerduur van 1 uur en 50 minuten, wat matig tevredenstellend genoemd kan worden voor een handelszone, maar wel conform de reglementering in een rode zone is;
- In 2011 kon door de reglementering voor een relatieve beschikbaarheid van het aanbod gezorgd worden, aangezien de gemiddelde bezettingsgraad 80% bedroeg. Tussen 10.00 en 14.00 uur overschreed de bezettingsgraad echter de 90% met een piek van 100% rond 13.00 uur. Op basis van de gegevens die in 2014 opgetekend werden, blijkt de situatie sindsdien niet geëvolueerd te zijn;
- In 2011 bleek uit de afwezigheid van langdurig parkeerders een zekere naleving van de reglementering, ook al respecteerde 32% van de gebruikers niet de toegestane maximale parkeerduur. Deze gebruikers namen meer dan twee derde van het aanbod in. Anders gezegd: de voertuigen die er minder dan twee uur parkeerden, beschikten maar over een tiental plaatsen op de drieëndertig van het aanbod.

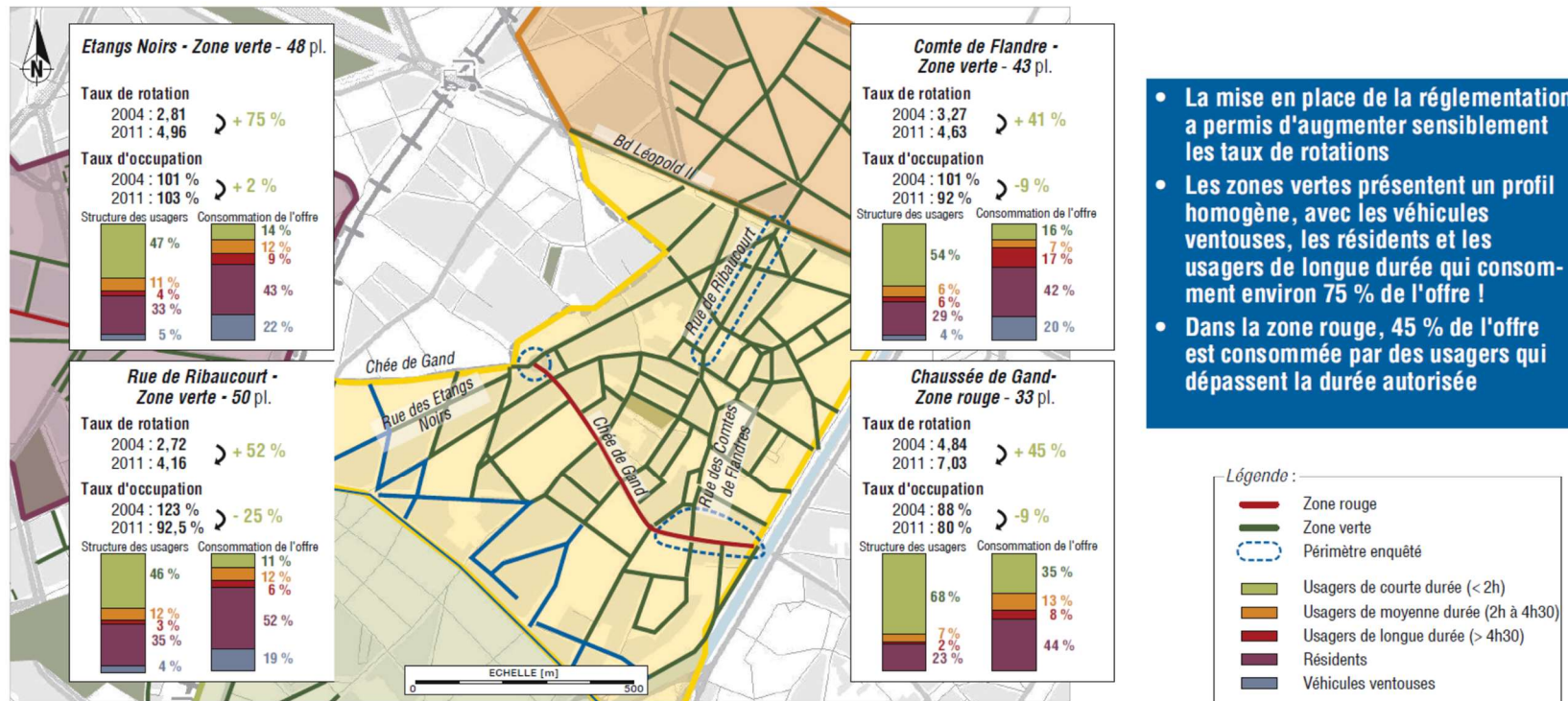
Er werden ongeveer 150 plaatsen in een groene zone in de drie sectoren Ribaucourt, Graaf van Vlaanderen en Zwarte Vijvers onderzocht gedurende de enquêtes van 2011.

De gebruiken qua parkeren in deze drie sectoren kunnen vergeleken worden met de volgende karakteristieken:

- bezettingsniveaus die rond het verzadigingspunt van 90 à 100% schommelden; iets wat sindsdien niet veranderd lijkt, afgaande op opmetingen die in 2014 werden verricht;
- rotatiegraden tussen de 4 en de 5 gebruikers per plaats, goed voor een gemiddelde parkeerduur van ongeveer 3.00 uur. Cijfers die relatief weinig performant zijn in een stadscentrumcontext. De mogelijkheid om zich hier in de loop van de dag met een vrijstellingskaart voor buurtbewoners te parkeren, kan een verklaring voor deze vaststelling vormen;
- gebruikersstructuren die gemiddeld uit 5% langdurige parkeerders, 30 à 35% buurtbewoners, 5% gebruikers die voor een lange tijd parkeren, 10% gebruikers die voor een middellange tijd parkeren en 45 à 50% gebruikers die kortstondig parkeren.

In 2011 bleef meer dan 40% van de gebruikers langer geparkeerd staan dan de toegestane 4 uur en 30 minuten, terwijl ze 75% van het beschikbare aanbod verbruikten. Het gaat hier om een 'averechts' effect van het systeem van de vrijstellingskaarten, aangezien:

- de plaatsen onvoldoende beschikbaar zijn voor kortparkeerders, klanten van de handelszaken, ...;
- er evenmin plaatsen beschikbaar zijn voor de werknemers, aangezien het aanbod verzadigd blijkt ;
- en er dus ook geen plaatsen zijn voor de buurtbewoners, wanneer zij huiswaarts keren.



- La mise en place de la réglementation a permis d'augmenter sensiblement les taux de rotations
- Les zones vertes présentent un profil homogène, avec les véhicules ventouses, les résidents et les usagers de longue durée qui consomment environ 75 % de l'offre !
- Dans la zone rouge, 45 % de l'offre est consommée par des usagers qui dépassent la durée autorisée

Fig. 40 – Vergelijking van de rotatie- en de bezettingsgraad van het stadscentrum van Sint-Jans-Molenbeek tussen 2004 en 2011

2.7.2 Enquêtes die in het kader van het herinrichtingsproject van de Ninoofsesteenweg werden uitgevoerd (2016)

In 2016 werd er een studie door Mobiel Brussel gerealiseerd omtrent de herinrichting van de Ninoofsesteenweg (GOB – Mobiel Brussel, analyse van de parkeeraanvraag op de openbare weg en identificatie van de compensatiemogelijkheden buiten de openbare weg van de verwijderde parkeerplaatsen in het kader van de herinrichting van de Ninoofsesteenweg te Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, definitief rapport, brat, juli 2016). Uit deze studie blijkt, voor het molenbeeks gedeelte van de steenweg gelegen tussen Anderlecht en het Weststation (zie tabel en figuur hiernaast), het volgende:

- de bezettingsniveaus die verzadigd zijn, liggen bijna systematisch hoger dan de kritische waarde van 85%;
- rotatieniveaus van ongeveer 4 voertuigen per plaats per dag ; wat relatief zwak is gezien de commerciële dimensie van de sectie;
- parkeren op middellange tot lange termijn, goed voor bijna de helft van de vraag tussen het einde van de ochtend en het einde van de namiddag ;
- een hoog prevalentieniveau van de vrijstellingskaarten.

TRONCON 402

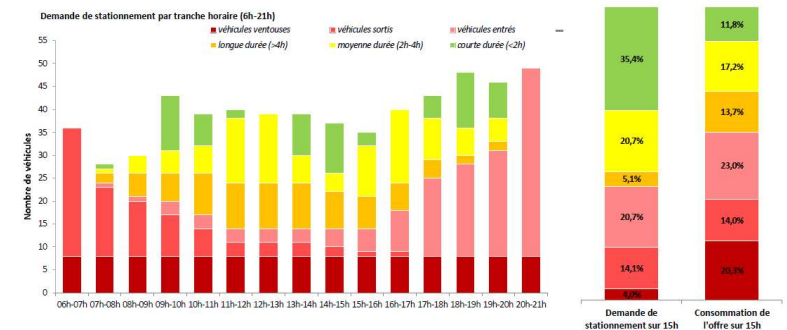
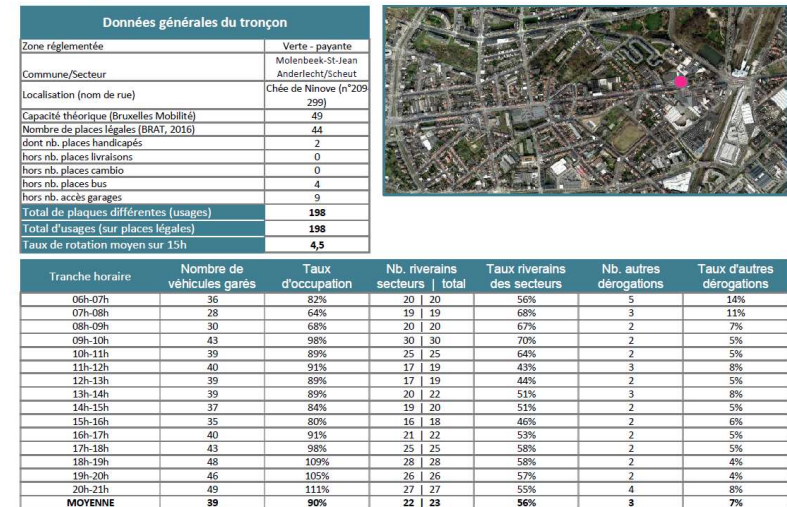


Fig. 41 – Rotatie in het molenbeeks deel « 402 » van de Ninoofsesteenweg (brat, juli 2016)

2.8 Samenvatting van de rotatie-enquêtes

De rotatie-enquêtes die in Sint-Jans-Molenbeek uitgevoerd werden, tonen aan dat de parkeerplaatsen er over het algemeen wel sterk bezet zijn, maar dat de situatie maar zelden problematisch blijkt. Zo overschrijdt de gemiddelde bezettingsgraad per sector maar zelden de 85%, wat op een **globaal correcte werking** van het huidige parkeerbeleid wijst.

Met niveaus die zich dichtbij het verzadigingspunt situeren, gelden **de Zwartevijverssector, Ribaucourtstraat en de Graaf van Vlaanderenstraat** – alsook de **Ninoofsesteenweg** echter als uitzondering op deze regel:

- Ribaucourtstraat (ten zuiden van de Leopold II-laan) en de Graaf van Vlaanderenstraat & de Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en het Weststation): de vastgestelde sterke druk (bezetting van meer dan 90%) – die we aan de commerciële dimensie van deze assen dienen toe te schrijven en bijgevolg aan hun aantrekkelijkheid – gaat hier gepaard met een geringe rotatie van 4 à 5 voertuigen per dag;
- Zwarte Vijvers: afgezien van de hoge bezetting is er tevens sprake van een groot percentage langdurige parkeerders, ten belope van 20% en dat zowel in 2011 als in 2014. Dit gezegd zijnde, dient eveneens opgemerkt dat een deel van de plaatsen gelegen op de centrale esplanade van de Berchemstraat sindsdien in een rode zone veranderd werd.

Wat de structuur van de gebruikers en de impact ervan op het aanbod betreft, tonen de rotatie-enquêtes het erg **vaak dominerende aandeel van het parkeren van het type 'buurtbewoner' alsook van het middellang tot lang parkeren, zelfs in de blauwe zone**, aan. Hoewel deze situatie niet echt bezwaarlijk is voor de toegankelijkheid van de wijk (sterke bezetting,

maar slechts zelden problematisch), doet ze wel vragen rijzen over de geografische geldigheid van de vrijstellingen of de doeltreffendheid van de controle (naleving van de zones die het parkeren in de tijd beperken). Dit probleem op het vlak van controle/naleving stelt zich in het bijzonder in de **rode zone**, waar de enquêtes aangetoond hebben dat minder dan 1 gebruiker op 2 hier maximum 2 uur parkeert.

En tot slot nog het volgende, zij het meer anekdotisch:

- De bezetting van de parkeerplaatsen in de Heyvaertwijk kunnen we als vrij atypisch bestempelen: relatief laag 's ochtends, maar sterk in de namiddag. We mogen er hier echter van uitgaan dat de verplaatsing van de activiteit inzake de import/export van auto's die al jaren beoogd wordt, de parkeergelegenheid hier wel zal ontlasten;
- A.Vandepeereboom: de geringe bezetting van de as overdag (max. 60%) en het aantal plaatsen dat bijgevolg systematisch beschikbaar is, maakt dat hier een herinrichting met schrapping van een aantal plaatsen doorgevoerd kan worden zonder nefaste gevolgen voor de mobiliteit en de parkeermogelijkheden voor auto's.

Tot slot hebben de rotatie-enquêtes die in Sint-Jans-Molenbeek uitgevoerd werden, twee essentiële uitdagingen aan het licht gebracht:

- De noodzaak om over te stappen op een reglementering die voor een betere toegang tot de beschikbare parkeerplaatsen zorgt (decongestie en rotatie) in de Ribaucourtstraat (ten zuiden van de Leopold II-laan) en de Graaf van Vlaanderenstraat alsook langs de Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en het Weststation), ter hoogte van de Zwarte Vijvers;
- De noodzaak om op het niveau van de hele Gemeente de naleving van de regels te verbeteren en het gevoerde beleid inzake vrijstellingen te herzien.

2.9 Controle en financiële balans

2.9.1 Controle

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

Het team dat aan de controle van de parkeerplaatsen op het grondgebied van Molenbeek is toegewezen, bestaat uit meer dan 20 stewards, waarvan er gemiddeld 13 overdag op het terrein aanwezig zijn (10 à 15 steward al naargelang de dagen en de periodes van het jaar).

Gelet op het volume van de te controleren plaatsen en het gemiddeld aantal controles per steward (zie onderstaande tabel), betekent dit gemiddelde dat men 2,5 dagen nodig heeft om alle plaatsen te controleren. Een dergelijke onderbemanning van het controlepersoneel bevestigt de waarnemingen die in het kader van de rotatie-enquêtes gedaan werden.

	Dagelijks op het terrein aanwezige stewards (gemiddelde)	Aantal gereguleerde plaatsen	Aandeel gereguleerde plaatsen dat overdag gecontroleerd wordt *
2016	13	11.800	39%

*Rekening houdend met een effectief gemiddeld aantal van 350 controles / steward / dag Bron : parking.brussels, 2016

Met een percentage van 0,26% in 2016 is de verhouding tussen het aantal controlefouten (2.748) en het totale aantal controles dat er uitgevoerd werd

(1.065.077) erg laag. Het is bovendien een ratio die ook gedaald is ten opzichte van het jaar voordien (0,29%), terwijl het volume aan controles intussen sterk gestegen is, wat getuigt van hun globale doeltreffendheid.

	Totaal aantal uitgevoerde controles	Totaal aantal verrichte retributies	Aandeel retributies ten opzichte van de controles
2014	632.923	111.898	0,18
2015	659.584	84.583	0,13
2016	1.065.077	112.459	0,11

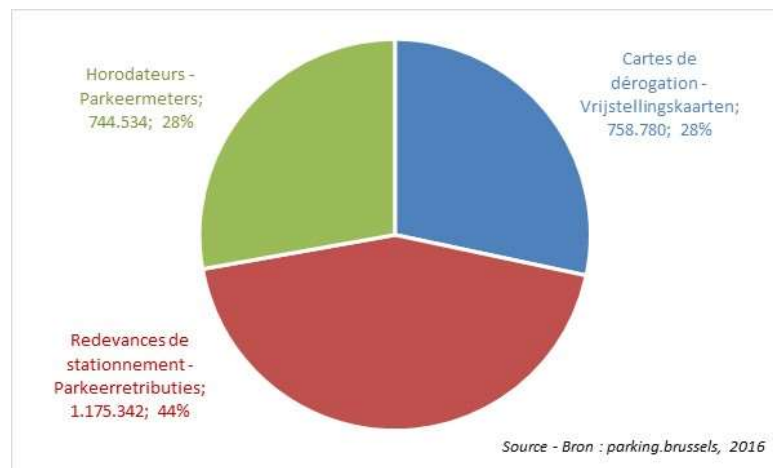
Bron : parking.brussels, 2016

In 2016 was de verhouding tussen het totale aantal controles dat uitgevoerd werd (1.065.000) en het aantal uitgegeven retributies (112.500) 11%. Dat is een daling ten opzichte van de situatie die gold vóór de overname van de controle door parking.brussels (in 2014 bedroeg deze ratio 18%, wat overeenstemde met 633.000 controles voor 111.900 retributies). En omwille van de hierboven aangehaalde redenen kunnen we die daling effectief niet toeschrijven aan een betere naleving van de reglementering of een minder doeltreffende controle. In werkelijkheid is ze te wijten aan een verandering van het beleid op controlevlak: terwijl voor de overname alleen de voertuigen die niet in regel waren, het voorwerp van een registratie uitmaakten, wordt sindsdien elk geparkeerde voertuig gescand en ingegeven. Dat verklaart de sterke stijging van het aantal controles (als gevolg van de extra aanwervingen) zonder daadwerkelijk significante verhoging van het aantal retributies.

2.9.2 Financieel plan

Voor het boekjaar 2016 is er sprake van een licht positieve financiële balans van ongeveer € 125.000, ofwel € 2.679.000 bruto inkomsten tegenover € 2.553.000 uitgaven.

Volgens onderstaande figuur is iets minder dan de helft van de inkomsten afkomstig van de retributies, terwijl deze als onderschat beschouwd mogen worden, gelet op het relatief lange en langzame karakter van het inningsproces. Dit lijkt opnieuw in de richting van een zeker gebrek aan respect ten aanzien van de geldende reglementeringen te wijzen.

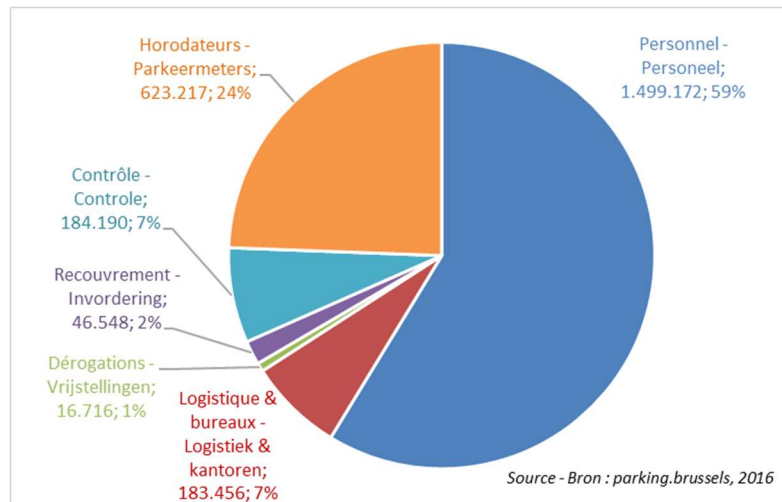


De langzaamheid van het inningsproces en het gebrek aan naleving alsook het erg sterk uitgewerkte vrijstellingsbeleid hebben eveneens hun impliciete impact op onderstaande tabel die aantoont dat elke betalende plaats amper 2,5% genereert van wat ze theoretisch gezien dagelijks zou kunnen opleveren, zonder vrijstellingen.

	2016
Aantal betalende plaatsen	8.550
Jaarlijkse inkomsten parkeermeters	744.535 €
Gereguleerde dagen/jaar (ma-za)	300 d
Jaarlijkse inkomsten parkeermeters/plaats (rekening houdend met bezettingsgraad = 85%)	102 €
Inkomsten parkeermeters/plaats/dag	0,34 €
Theoretische inkomsten parkeermeters/plaats/dag (uitgaande van 1 gebruiker per dag)	13,50 €
Ratio reële/theoretische inkomsten parkeermeters	2,50%

Bron : parking.brussels, 2016

Wat de uitgaven ten slotte betreft, deze zijn voor het merendeel op conto van de personeelskosten te schrijven (60%); de rest is vooral verspreid over de aankoop en het onderhoud van materiaal.



3. Vaststelling van de uitdagingen

Op basis van de belangrijkste feiten uit de diagnose en rekening houdend met de doelstellingen die in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan werden vastgelegd, werden de volgende grote uitdagingen geïdentificeerd:

- Uitdaging 1: het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen;
- Uitdaging 2: de controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren;
- Uitdaging 3: het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de bijzondere personenwagens ontwikkelen;
- Uitdaging 4: het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen;
- Uitdaging 5: het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtsnoeren;
- Uitdaging 6: de tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP.

3.1 Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen

De noodzaak om over te stappen op een reglementering die voor een betere toegang tot de beschikbare parkeerplaatsen zorgt (decongestie en rotatie) in de Ribaucourtstraat (ten zuiden van de Leopold II-laan) en de Graaf van Vlaanderenstraat, alsook langs de Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en het Weststation), alsook ter hoogte van de Zwarte Vijvers bleek een van de

voornaamste uitdagingen te zijn die uit de in de Gemeente verrichte rotatie-enquêtes is voortgekomen (zie punt 2.6 tot 2.8 hierboven).

Daarnaast wil de Gemeente de reglementering uitbreiden tot de parkeerruimtes die tot op heden nog steeds niet gereguleerd werden (ong. 10% van de plaatsen); met name zodanig dat verschuivingsfenomenen van de reeds gereguleerde zones naar hun omgeving voorkomen kunnen worden.

Tot slot dient nog opgemerkt dat, ook al wordt het project in kwestie op dit ogenblik nog volop bestudeerd, de eventuele heraanleg van de Brunfaut-parking volgens de implementatievoorwaarden die deze begeleiden, een evolutie van de reglementering op de openbare weg zou vergen.

3.2 De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren

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

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

gebracht met de onderbemanning van het toezichtspersoneel (diagnose van de controle en de inkomsten).

De tweede uitdaging van het GPAP waarmee reeds in 2016 begonnen werd, bestaat er bijgevolg in om het beleid te optimaliseren dat op controlevlak gevoerd werd, via vooral een toename van het aantal stewards dat overdag op het terrein aanwezig is en door het personeelsbestand aan te passen aan de nieuwe uitbreidingen van de reglementering.

Verder zal het zaak zijn om deze acties te ondersteunen door aanvullende maatregelen, waaronder de verbetering van het inningsniveau van de retributies en een goede communicatie, beide onontbeerlijk voor de correcte naleving van de geïmplementeerde regels.

3.3 Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de bijzondere personenwagen ontwikkelen

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

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

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

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

- Om de compensatie buiten de openbare weg van de overwogen geschrapte plaatsen op de openbare weg te sturen in het kader van herinrichtings- of stedenbouwkundige projecten (punt 1.3.4 van voorliggend rapport wijst op de schrapping van 40 plaatsen op korte termijn). Het gaat hier om het bepalen van de "compenserende opties", waarvan sprake is in artikel 56 en 57 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;
- Om het voor de gemeente mogelijk te maken te beschikken over een reeks pistes die dienen te worden onderzocht of te worden voorgesteld als het nodig zou zijn om het voor het publiek of de buurtbewoners toegankelijke aanbod buiten de openbare weg te ontwikkelen.

3.5 Het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtlijnen

Op 27 oktober 2016 keurde de Regering de wijzigingen goed die aan de gewestelijke besluiten in verband met het GPBP aangebracht werden:

- het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;
- het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en vrijstellingskaarten.

Deze evolutie van het gewestelijke reglementaire kader nodig de Gemeente uit om haar GPAP dienovereenkomstig aan te passen teneinde de actualisering van de retributieregeling voor te bereiden. Deze conformering zal voor een grotere coherentie en duidelijkheid van de reglementering op parkeervlak zorgen, wanneer ze in alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorgevoerd wordt.

3.6 Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP

Het GPBP preciseert dat, in toepassing van artikel 23 van de Ordonnantie van 22 januari 2009, "de gemeenteraden een tweejaarlijks evaluatieverslag goedkeuren, dat de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen specificiert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen". De tweejaarlijkse evaluatie is bijgevolg een reglementaire

uitdaging met als doel de opvolging, op gewestelijk niveau, van het parkeerbeleid te garanderen.

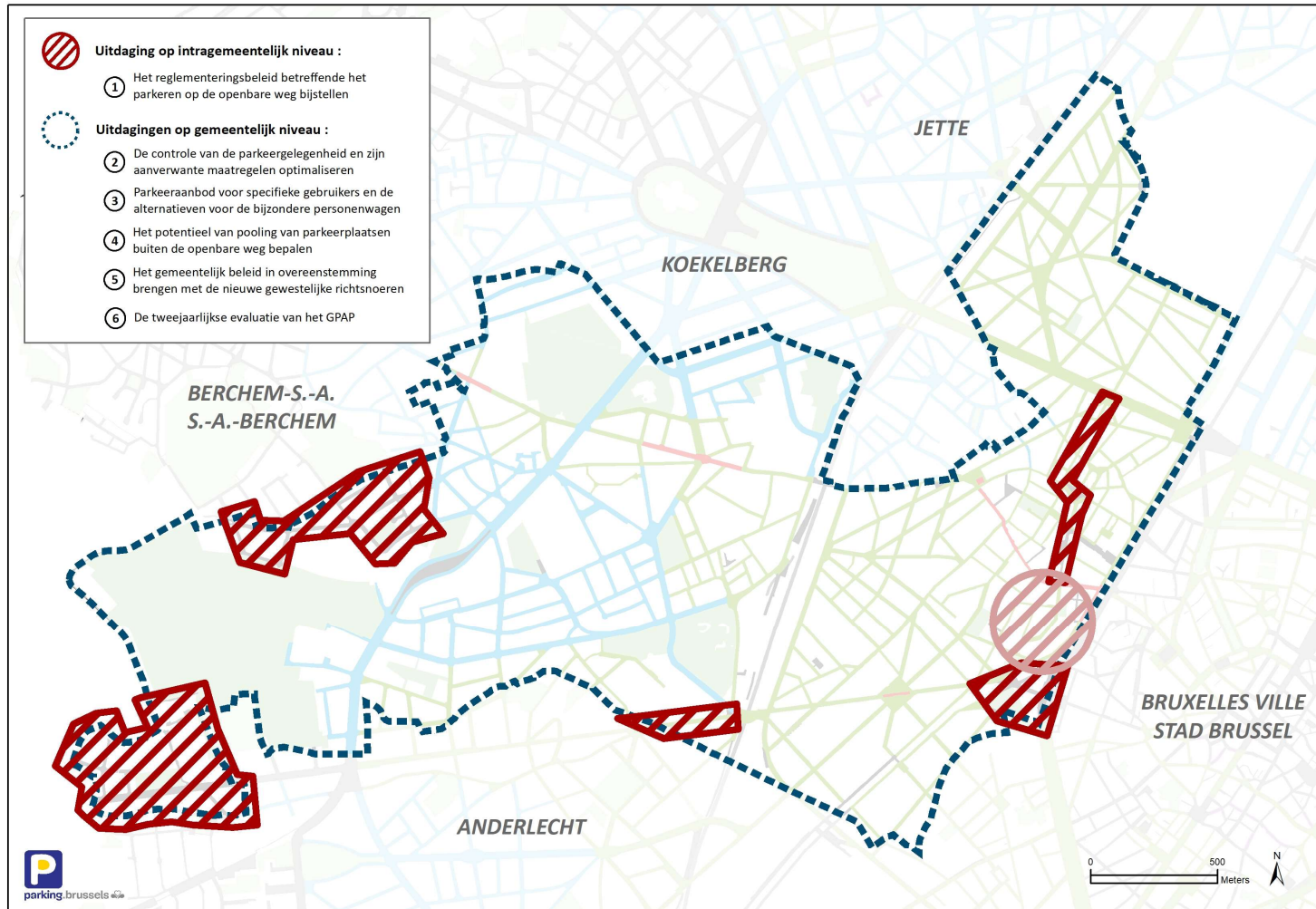


Fig. 42 – Voornaamste UITDAGINGEN van het GPAP van Sint-Jans-Molenbeek

4. Actieplan

Om aan de hierboven vermelde uitdagingen tegemoet te komen, worden er in het kader van het GPAP van Sint-Jans-Molenbeek verschillende acties voorgesteld. Deze worden in onderstaande tabel samengevat en gedetailleerd in het vervolg van het hoofdstuk.

Uitdagingen	Acties
Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen	De rode zone uitbreiden : 1.1 - Ribaucourtstraat (zuiden Leopold II-laan), Graaf van Vlaanderenstraat & Sint-Jan-Baptistvoorplein - Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en Weststation) 1.2 Het hele aanbod op de openbare weg reglementeren 1.3 Uitrust van de grijze zone rond de Brunfaut-parking 1.4 Aanvullende aanpassingen
De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren	De controle middelen aanpassen: 2.1 - de controle van de bestaande reglementeringen optimaliseren - een doeltreffende controle van de nieuwe reglementeringen verzekeren De aanpassing van de controle middelen ondersteunen 2.2 - Het inningsniveau van de retributies verbeteren - Een goede communicatie verzekeren
Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de bijzondere personenwagen ontwikkelen	3.1 PBM 3.2 Leveringen 3.3 Vrachtwagens 3.4 Autodelen 3.5 Taxi's 3.6 Schoolbussen, autocars en Kiss & Ride 3.7 Gemotoriseerde tweewielers 3.8 Fietsen
Het potentieel van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen om te anticiperen op de verdwijning van plaatsen op de openbare weg	4 Bepalen van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg die theoretisch gezien in aanmerking kunnen komen voor pooling
Het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtlijnen	5.1 Vrijstellingen: aanpassing van de definities en de tarifiering 5.2 Vrijstellingen: invoering van de sectorindeling
Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP	6 Opvolging en tweejaarlijkse evaluatie via een Observatorium en een Werkgroep "Parkeren"

4.1 ACTIE 1: Het reglementeringsbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen

Na het identificeren van de voornaamste uitdagingen in verband met de reglementering op het vlak van het parkeren op de openbare weg, worden er **twee voornaamste acties** beoogd:

- De uitbreiding van de rode zone op specifieke plaatsen in de gemeente;
- De reglementering van de nog niet gereguleerde sectoren.

Een derde actie die erin bestaat de grijze zone rond de Brunfaut-parking uit te rollen, wordt eveneens overwogen. Deze actie, die bedoeld is om het vullen van de parking te ondersteunen na de eventuele herinrichting ervan, maar die afhankelijk is van de concrete implementatievoorwaarden, wordt hier in dit stadium echter louter ter informatie vermeld.

Tot slot, voorgesteld in de vorm van **een vierde actie**, kunnen er steeds bijkomende aanpassingen in de loop worden toegepast.

4.1.1 ACTIE 1.1: Uitbreiding van de rode zone

Geografische perimeter

De rotatie-enquêtes die in Sint-Jans-Molenbeek uitgevoerd werden, hebben aangetoond dat de parkeerplaatsen er over het algemeen wel sterk bezet zijn, maar dat de situatie maar zelden problematisch blijkt.

Met minder dan 10% vrije plaatsen gelden de Ribaucourtstraat (ten zuiden van de Leopold II-laan) en de Graaf van Vlaanderenstraat, alsook de Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en het Weststation), echter wel als uitzondering op deze regel. Een dergelijke bezettingsgraad is in meer dan een opzicht nefast:

- Verlenging van de tijd dat een automobilist nodig heeft om een parkeerplaats te vinden;
- Moeilijke toegang tot de wijk, haar diensten en haar handelszaken;
- Verkeersopstoppingen;
- Aantasting van de luchtkwaliteit en geluidshinder;
- Gebrek aan prestaties van de buslijnen die zich verplaatsen op deze assen (waaronder buslijn 89);
- Zwakke weggebruikers die in een kwetsbaardere positie belanden (voetgangers en fietsers);
- ...

In combinatie met vrij lage rotatieniveaus van 4 à 5 voertuigen per dag is deze situatie bovendien ook erg nadelig voor de handel die langs deze assen is ingeplant.

Bijgevolg lijkt het relevant om deze 3 assen in een rode zone op te nemen, evenals het Sint-Jan-Baptistvoorplein uit coherentieoverwegingen en zodanig dat verschuivingen naar het centrum van het segment "Ribaucourt –

Graaf van Vlaanderen” zelf vermeden worden. In totaal betreft het 241 plaatsen:

- Ribaucourtstraat (stuk gelegen ten zuiden van de Leopold II-laan): 40 plaatsen;
- Graaf van Vlaanderenstraat: 22 plaatsen;
- Sint-Jan-Baptistvoorplein: 93 plaatsen;
- Ninoofsesteenweg (tussen Anderlecht en het Weststation): 86 plaatsen

Fasering & termijn

Teneinde de impact voor de buurtbewoners te beperken, die hun vrijstelling niet in een rode zone kunnen gebruiken, zou overwogen kunnen worden om deze actie in fasen te implementeren en daarbij bv. – voor het historisch centrum - te beginnen met de Ribaucourtstraat in fase 1 (na de herinrichtingswerken) en daarna verder te gaan met de Graaf van Vlaanderenstraat en het voorplein in fase 2. De overgang van de eerste naar de tweede fase zou dan ook van de vaststellingen kunnen afhangen die er op het einde van tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP gedaan worden (druk, rotaties, benodigde tijd voor het vinden van een plaats, ...).

Hoewel we de gevolgen ervan voor de buurtbewoners wellicht ook niet mogen overschatten, zou de implementatie van de rode zone zonder fasering (d.w.z. in een keer) anderzijds ook het voordeel bieden van het garanderen van de coherentie van de maatregel (en dus haar effecten) voor het hele segment, waardoor verschuivingseffecten binnen het segment voorkomend zouden worden.

Het GPAP raadt voorts aan om **de uitbreiding van de rode zone (gefaseerd of niet) af te stemmen op de planning van de werken** voor de heraanleg

van de respectieve assen. Er zou echter eveneens overwogen kunnen worden om **deze actie op middellange termijn te lanceren, na de optimalisering van de controle (actie 2 hieronder) en op voorwaarde dat deze niet de verhoopte effecten opgeleverd zou hebben** inzake bezetting en rotatie.

Financiële gevolgen

Op basis van de financiële balansen van 2016 kunnen we stellen dat de overgang naar een rode zone voor de 241 betroffen plaatsen (die zich op dit moment in een groene zone bevinden), gepaard zou kunnen gaan met een vermenigvuldiging van de inkomsten uit parkeermeters met een factor 6 en van de inkomsten uit de retributies met een factor 3. Bij ongewijzigde operationele modaliteiten en als alle andere zaken eveneens hetzelfde blijven, zouden de theoretische totale bruto inkomsten (invordering = 100%) die deze 241 nieuwe plaatsen in een rode zone zouden vertegenwoordigen, op meer dan € 200.000 bruto geraamd kunnen worden.

Onder diezelfde omstandigheden (bij ongewijzigde operationele modaliteiten en als alle andere zaken eveneens hetzelfde blijven) zouden de overeenkomstige totale uitgaven in wezen maar mogen stijgen met de aankooprijks van een vijftiental signalisatieborden voor het aangeven van het binnen-/buitenrijden van de zones (ongeveer € 2.500 excl. btw), wat neerkomt op een totale jaarlijkse uitgave van bij benadering € 50.000.

Bijbehorende maatregelen

- Actie 2: De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren
- Actie 6: Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP

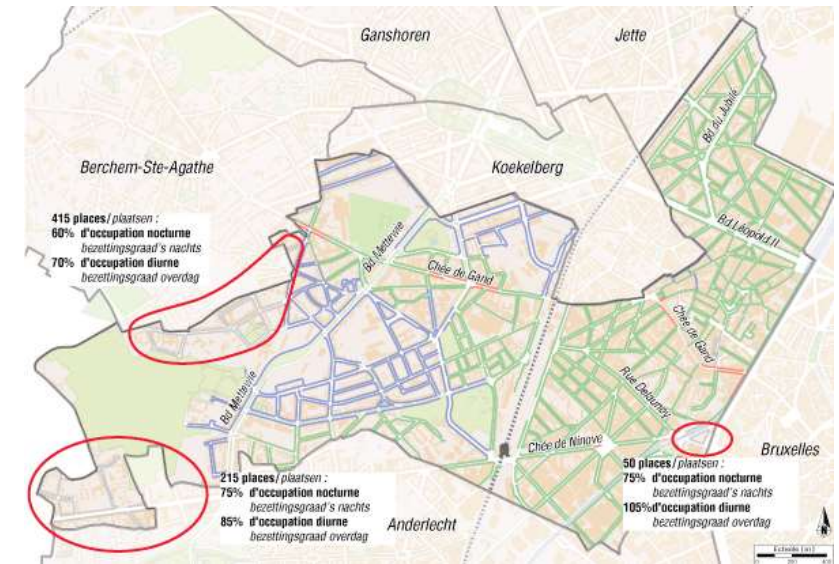
4.1.2 ACTIE 1.2 Het hele aanbod op de openbare weg reglementeren

Geografische perimeter

Sinds 2005 is het aantal gereguleerde plaatsen in Molenbeek sterk toegenomen. Vandaag is minder dan 10% van het aanbod nog volledig vrij toegankelijk. Het voortduren van deze situatie zou er in de toekomst voor kunnen zorgen dat de parkeercongestie als gevolg van de verschuivingen vanuit de omliggende, reeds gereguleerde zones, nog zou kunnen toenemen en bijgevolg afbreuk zou kunnen doen aan de toegankelijkheid.

De Gemeente wil bijgevolg de reglementering uitbreiden tot de drie thans nog niet gereguleerde parkeerruimten: de respectievelijk ten noorden en ten zuiden van het Scheutbos gelegen zones (ten westen van de L. Mettwielaan) alsook de omgeving van de Ninoofsepoort (ten oosten van de L. Mettwielaan).

Fig. 43 – Niet-gereguleerde sectoren en hun respectieve bezettingsgraden



Teneinde een zekere homogeniteit te handhaven ten opzichte van de huidige situaties en om dus te vermijden dat er nieuwe verschuivingen zouden komen, wordt voorgesteld om de reglementering als volgt uit te breiden:

- **Opname in een blauwe zone** van de ruimten gelegen ten westen van de L. Mettwielaan, tussen 9.00 uur en 18.00 uur:
 - Ten noorden van het Scheutbos (niet gereguleerde straten gelegen tussen de L. Mettwielaan, het Scheutbospark en Sint-Agatha-Berchem): **ongeveer 400 plaatsen**;

- Ten zuiden van het Scheutbos (niet gereguleerde straten gelegen in het uiterste westen van de Gemeente, tussen het Scheutbosspark en Anderlecht): **ongeveer 220 plaatsen**;

- **Opname in een groene zone** van de parkeerruimte gelegen ter hoogte van de Ninoofsepoort (tussen het kanaal, de Nijverheidskaai en de A. Smetssquare) tussen 9.00 en 18.00 uur: ongeveer 40 plaatsen.

Hierbij dient opgemerkt dat volgens het definitieve ontwerp van de heraanleg van de Ninoofsepoort een deel, zie volledig, van de parkeergelegenheid in deze ruimte op termijn zou kunnen verdwijnen.

Teneinde de buurtbewoners en de gebruikers optimaal te beschermen, wordt aanbevolen aan de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek om zich lokaal af te stemmen op elke aanpassing inzake betalend parkeren en elke uitbreiding van de gereguleerde periode die er aan de grenzen doorgevoerd zou worden.

Fasering & termijn

De Gemeente Molenbeek heeft er alle belang bij om deze acties op korte termijn te ondernemen.

Gezien echter de nabijheid van de ruimten gelegen ten westen van de L. Mettwielaan ten opzichte van de aangrenzende gemeenten Berchem en Anderlecht, en wetende dat hun nabijgelegen straten nog niet gereguleerd zijn, wordt aanbevolen om eerst naar de intenties van deze 2 gemeenten te peilen, alvorens enige wijziging door te voeren. In functie van diezelfde intenties zou een evolutie van de reglementering in onderling overleg dan de coherentie voor de gebruikers kunnen maximaliseren.

Financiële gevolgen

Op basis van de financiële balansen van 2016 kunnen we stellen dat de opname van 620 niet-gereguleerde plaatsen in een blauwe zone en de opname van 40 plaatsen in een groene zone respectievelijk tot € 120.000 en € 15.000 aan bruto inkomsten zou kunnen opleveren. Bij ongewijzigde operationele modaliteiten en als alle andere zaken eveneens hetzelfde blijven, zouden de theoretische bruto inkomsten (invordering = 100%) die deze ontwikkelingen teweeg kunnen brengen, op max. ca. € 135.000 bruto geraamd kunnen worden.

Onder diezelfde omstandigheden (bij ongewijzigde operationele modaliteiten en als alle andere zaken eveneens hetzelfde blijven) zouden de overeenkomstige uitgaven voornamelijk (maar niet uitsluitend) uit die van de controle (3 VTE = € 105.000: zie actie 2.1 hieronder) en de aankoop/plaatsing van een twintigtal signalisatiepanelen voor het aangeven van het binnen-/buitenrijden van de zone (€ 5.000 excl. btw) bestaan.

Bijbehorende maatregelen

- Actie 2: De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren
- Actie 6: Tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP

Hierbij dient opgemerkt dat overeenkomstig de conclusies van het onderstaande hoofdstuk 2.1.3 er in dit stadium geen reden is om de Molenbeekse reglementering te laten evolueren met het oog op een betere coherentie met die welke aan de grenzen geldt.

4.1.3 ACTIE 1.3: De grijze zone ronde de Brunfaut-parking uitrollen

De Brunfaut-parking is gelegen in de Fernand Brunfautstraat nabij de Henegouwenkaai en is een openbare parking van 150 plaatsen die op dit ogenblik onderbenut wordt (zie punt 2.2.2 hierboven).

De heraanleg ervan zou tegemoetkomen aan twee strategische uitdagingen die nauw met elkaar verbonden zijn: het optimaliseren van een bestaande, maar aangetaste infrastructuur buiten de openbare weg en het zodoende verlichten van de druk op de parkeergelegenheid op een deel van de openbare weg in de omgeving. Bovendien zou de parking hierdoor eveneens ten volle zijn rol van compensatieoptie kunnen spelen voor de vele geplande schrappingen van parkeerplaatsen op straat (zie Actie 4 hieronder).

Mocht het inderdaad tot een dergelijke herinrichting komen, zou overwogen kunnen worden om de wegen in de buurt van de parking op te nemen in een grijze zone, waarmee de totale parkeerduur beperkt zou worden tot 4 uur en 30 minuten tegen een hoger tarief dan het tarief dat op dit ogenblik in de groene zone gehanteerd wordt (zie hieronder).

Deze begeleidende maatregel zou bijdragen tot het optimaliseren van het gebruik van de aldus heringerichte parking, vooral als een verhoging van de tarieven beoogd wordt ter ondersteuning van de gerealiseerde investeringen⁶. Op dit ogenblik is de kostprijs per uur om te parkeren in de Brunfaut-parking namelijk identiek aan die welke in de groene zone gehanteerd wordt, waar het zelfs voordeliger is om het eerste uur te parkeren.

⁶ Op basis van een in juni 2017 door Tractebel voor rekening van het Parkeeragentschap verrichte studie zouden de kosten voor de herinrichting tussen minimum € 80.000 excl. btw en € 510.000 excl. btw voor het optimale scenario schommelen.

Hoewel idealiter de grijze zone eveneens uitgebreid zou moeten worden tot een perimeter van 300 meter rondom de parking, zou deze in eerste instantie zich kunnen beperken tot de meest nabijgelegen straten (Fernand Brunfautstraat, Finstraat, Ransfortstraat tot aan het kruispunt met de Evariste Pierronstraat, Evariste Pierronstraat, Henegouwenkaai), goed voor 138 parkeerplaatsen.

Aangezien het project rond de herinrichting van de Brunfaut-parking, zoals hierboven al vermeld, zich thans nog maar in de studiefase bevindt, is deze actie verre van zeker en wordt ze bijgevolg in dit stadium louter ter informatie vermeld.

Uurtarieven	Brunfaut Parking	Groene zone	Grijze zone
1u	1,50 €	1,00 €	2,00 €
2u	3,00 €	3,00 €	5,00 €
3u	4,50 €	4,50 €	8,00 €
4u	6,00 €	6,00 €	11,00 €
5u	7,50 €	7,50 €	
6u	9,00 €	9,00 €	
7u	10,50 €	10,50 €	
8u	13,50 €	13,50 €	

4.1.4 ACTIE 1.4 : bijkomende aanpassingen

Net als de snelle evolutie van de stedelijke context, zouden de parkeeromstandigheden redelijk snel te Molenbeek kunnen veranderen, of op z'n minst in sommige delen van haar grondgebied.

Elke aanpassing tussen de verhouding van de parkeeraanvraag en het beschikbaar aanbod (vooral op de openbare weg) zou ertoe kunnen leiden dat de gemeente "onderweg" enkele aanpassingen zou moeten uitvoeren, namelijk vanuit het oogpunt van de toewijzing van gereguleerde zones of van de uurroosters van deze (die 's avonds verlengd zouden kunnen worden). Hetzelfde geldt om elke eventuele punctuele incoherentie of plaatselijk gebrek aan leesbaarheid van de geldende reglementering op te kunnen vangen.

Ongeacht de aard van deze mogelijke aanpassing of hun kalender, beveelt de GPAP aan om deze te baseren op een objectieve basis met een gekwantificeerde en meetbare verantwoording.

4.2 ACTIE 2: De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren

4.2.1 ACTIE 2.1: De controle middelen aanpassen

Zoals hiervoor reeds werd aangehaald, vormt de optimalisering van de controle een van de belangrijkste uitdagingen van het GPAP.

Uit de stand van zaken was immers gebleken dat de reglementeringen soms gematigde effecten hadden, wat met name te wijten was aan de gebrekkige naleving door de ontoereikende controle (zie de stand van zaken en in het bijzonder: rotatie-enquêtes, diagnose van de controle en inkomsten). Dit zou vooral te maken hebben met een onderbemanning van het toezichtspersoneel (minder dan 40% van de gereguleerde plaatsen wordt overdag gecontroleerd).

De optimalisering van de controle, die in 2016 werd aangevat, dient te worden voortgezet.

De controle van de bestaande reglementeringen optimaliseren

Op dit ogenblik zijn er gemiddeld 13 steward aanwezig op het terrein voor een team van ongeveer 20 controleurs in totaal (zie diagnose).

Gelet op de verdeling van het aantal gereguleerde plaatsen per type, hun gemiddelde bezettingsgraad en de benodigde controleniveaus om de

doeltreffendheid van het gevoerde beleid te kunnen waarborgen, zou de vereiste dagelijkse aanwezigheid op het terrein echter rond de 28 stewards draaien, voor een totaal personeelsbestand van een veertigtal controleurs.

Dit gezegd zijnde, dient er op het vlak van de controles en sancties een evenwicht te worden gevonden tussen het ingezette personeel en de efficiëntie van het uitgevoerde beleid. De aanwerving van 20 extra controleurs zou een kost van bijna € 700.000 met zich meebrengen (ongeveer € 35.000/steward); dat lijkt moeilijk te dragen onder de huidige invorderingsomstandigheden (zie punt 2.9 hierboven). Het GPAP raadt bijgevolg aan om:

- deze drempel als een ultiem streefdoel te beschouwen, dat stap voor stap gerealiseerd dient te worden (variabele rondes, doelgerichte controles, ...), parallel met het verhogen van de invorderingsniveaus;
- eventueel een tussentijds doel te beogen, waarmee een dagelijkse dekking van de hele Gemeente verzekerd kan worden (elke plaats wordt een keer per dag gecontroleerd). Voor een optimaal controleniveau zou dit een dagelijkse aanwezigheid van 16 agenten op het terrein vergen, wat neerkomt op de aanwerving van 3 à 4 extra stewards. In het licht van de diagnose en de actie 1.1 hierboven zouden deze prioritair ingezet moeten worden ter versterking van de controle in de rode zones.

Als gevolg van het bovenstaande raadt het GPAP aan dat het gebruik van een technologie voor de controle, bijvoorbeeld van het type “scancar”, bestudeerd kan worden.

In het algemeen, kunnen diverse technologieën (“scancar”, betaling met de GSM of met een App ...) gebruikt worden teneinde de controle doeltreffender te maken en dat vanuit een streven naar het drukken van de kosten en het vereenvoudigen van het systeem voor de gebruiker.

Een doeltreffende controle van de nieuwe reglementeringen verzekeren

Actie 1.2 hierboven voorziet een veralgemening van het gereguleerd parkeren over het ganse gemeentelijke grondgebied; dat betekent dat er ongeveer 620 plaatsen in een blauwe zone opgenomen zouden worden en een veertigtal plaatsen in een groene zone.

Rekening houdend met de bezettingsgraden en het vooropgestelde controleniveau vereist de concrete toepassing van deze maatregelen een effectieve aanwezigheid op het terrein van 1 steward of wel de aanwerving van 1,5 VTE extra. Bij ongewijzigde operationele modaliteiten (huidig controleniveau) zouden er meer dan 2 stewards nodig zijn op het terrein voor een aanwerving van 3 VTE.

Aangezien de 241 plaatsen al deel uitmaken van een gereguleerde groene zone, zou het voornemen om ze op te nemen op korte termijn in een rode zone a priori geen bijkomende controlemaatregelen vergen bovenop die welke hierboven beoogd worden in het kader van de optimalisering van de bestaande reglementeringen.

Fasering & termijn

De optimalisering van de controle van de bestaande reglementeringen moet **zo snel mogelijk** bewerkstelligd worden, rekening houdend met de financiële evenwichten (vooral modaliteiten van de invordering; zie hierboven). Zoals aangegeven bij actie 1.1 zou de optimalisering van de

⁷ Op basis van de inkomsten die door de retributies in 2016 gegenereerd werden (€ 1.175.342), min de kosten voor de invordering van de retributie (€ 46.548)

controle voorafgaand aan de uitbreiding van de rode zone in het hart van de Gemeente gelanceerd kunnen worden (waarvan de effecten zich niet zonder herdimensionering van de stewardteams kunnen laten gevoelen).

De planning om de nog niet gereguleerde ruimten in de Gemeente in een blauwe en groene zone op te nemen, zal ook die van hun controle bepalen.

Financiële gevolgen

Vanuit een financieel standpunt vertegenwoordigt de aanwerving van elke extra steward een kost ten belope van € 35.000 (uitrustings- en materiaalkosten niet meegerekend), tegenover een brutobedrag aan inkomsten dat schommelt tussen € 31.000 (gelet op de controleniveaus en de jaarlijkse inkomsten per plaats van € 90 in 2016⁷) en meer dan € 100.000 (uitgaande van een totale theoretische invordering⁸).

De netto-inkomsten zullen dus maar stijgen, als er voor betere invorderingsniveaus gezorgd wordt en het aantal retributie-annulaties blijft dalen: zie punt 4.2.2 hieronder.

4.2.2 ACTIE 2.2: De aanpassing van de controle middelen ondersteunen

Hoewel een gepaste dimensionering van het controlepersoneel van essentieel belang is om tot een betere naleving te komen, kan dit echter niet

⁸ En volgens het huidige percentage aan retributies en de beschikbaarheden van de stewards

gewaarborgd worden zonder begeleidende en ondersteunende maatregelen, waaronder de verbetering van de inning van de uitgegeven retributies en een goede communicatie.

Het inningsniveau van de retributies verbeteren

Een niet-geïnde retributie is een retributie die maar weinig kans maakt om bij te dragen tot enige gedragswijziging. Het is dan ook van essentieel belang voor de door het parkeerbeheer in Molenbeek betroffen actoren om:

- De retributie-annulaties te beperken: hoewel we ter zake kunnen spreken van een daling ten opzichte van 2015, blijft het aantal retributie-annulaties relatief hoog in 2016 (11% van de uitgereikte tickets). Afgezien van de in Molenbeek vrij geringe controlefouten (punt 2.9 hierboven) betekent dit vooral dat overgestapt moet worden op een striktere omkadering van de regels die met de aflevering van vrijstellingen gepaard gaan bij een nieuwe inschrijving of een verandering van inschrijving;
- De invorderingsgraad van de retributies verhogen: de voor 2016 opgemaakte balans toont een invorderingsniveau van 38% van de uitgegeven retributies in de loop van het jaar. Hoewel de doelstelling van 100% betaalde retributies een illusie lijkt, is het van fundamenteel belang dat alles in het werk gesteld wordt om een drempel van minstens 75% invordering te halen (wat neerkomt op een bedrag van bijna € 2.040.000, rekening houdend met het aantal retributies dat in 2016 werd uitgegeven).

Een goede communicatie verzekeren

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

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

Over het algemeen zal de tweejaarlijkse evaluatie van het GPAP de gelegenheid bij uitstek vormen om de implementatie van de in het kader van dit hoofdstuk vooropgestelde maatregelen te beoordelen, waarvan de lancering aangemoedigd wordt vanaf de goedkeuring van het document.

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

4.3.1 ACTIE 3.1: Personen met beperkte mobiliteit (PBM)

De diagnose heeft aangetoond dat de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek op dit ogenblik 226 voor PBM voorbehouden plaatsen telt en dat deze vrij goed verspreid zijn over het gemeentelijke grondgebied.

Om het aanbevolen quotum van "2 plaatsen + 1 plaats/50 bestaande plaatsen" te halen – wat overeenstemt met een totaal van 274 PBM-plaatsen –, zouden er echter nog 48 PBM-plaatsen te kort zijn.

Sommige openbare voorzieningen zijn nog niet uitgerust met een onthaalplaats voor personen met een handicap en dat dient zo snel mogelijk verholpen te worden door de inplanting van minstens 1 plaats per site:

- OCMW;
- Kerkhof van Sint-Jans-Molenbeek;
- Weststation.

Ook het gemeentehuis moet over een toereikend aantal PBM-plaatsen beschikken.

Afgezien van deze specifieke gevallen voorziet het GPAP op korte termijn niet in andere maatregelen dan het blijven werken "op vraag" voor de uitbreiding van het netwerk van plaatsen voor PBM.

Er wordt trouwens aanbevolen om dit type van plaatsen op te volgen teneinde hun relevantie te kunnen evalueren; de verhuizing van begunstigden leidt namelijk niet tot het systematisch schrappen van de voordien toegewezen plaatsen.

4.3.2 ACTIE 3.2: Leveringen

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

Deze oefening werd verricht voor de hierboven geïdentificeerde 3 voornaamste handelssectoren door de behoeften per sectie te detailleren: Molenbeek-centrum (Fig. 44 tot Fig.46 [Fig. 46](#)), het Karreveld (Fig. 47 tot Fig. 49) en de Ninoofsesteenweg ([Fig. 50](#) Fig.50 tot Fig.51).

Zoals we kunnen zien in de samenvattende tabellen hieronder, zouden er in de loop van dit GPAP in totaal bijna 19 nieuwe zones (ofwel 57 pae) ingeplant moeten worden. Gezien het belang van dit cijfer en gelet op het al bestaande aantal plaatsen, raadt het GPAP een geleidelijke implementatie van deze nieuwe zones aan, naarmate de vraag ernaar geformuleerd wordt of wegen heraangelegd worden en, indien mogelijk, na diagnose van het gebruik van de bestaande zones.

Molenbeek-centrum: in te planten leveringszones per sectie

Sectie	Theoretisch aantal gegeneerde leveringen per week	Nodige leveringszones	Bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones
1	116,19	1,291	0	1
2	182,79	2,031	0	2
3	72,54	0,806	0	1
4	194,76	2,164	0	2
5	177,93	1,977	0	2
6	94,32	1,048	0	1
7	98,46	1,094	1	0
8	154,62	1,718	0	2
9	135,27	1,503	1	0
10	68,13	0,757	1	0
11	106,56	1,184	1	0
12	78,48	0,872	0	1
13	72,27	0,803	2	0
14	163,89	1,821	1	2
15	42,93	0,477	0	0
16	55,44	0,616	0	1
17	91,98	1,022	3	-1
18	43,11	0,479	0	0
TOTAAL	1949,67	21,66	10	14

Aangezien sommige secties zich in voetgangerszones en/of zones zonder parkeergelegenheid bevinden, in het bijzonder op de Gentssteenweg, of op wegen die heringericht worden zoals de Ribaucourtstraat, lijkt het ons moeilijk om alle vooropgestelde leveringszones in te planten. Dat is in het bijzonder het geval voor de secties 4, 5 en 8. Onderstaande kaarten houden rekening met die specificiteiten.

Karreveld: in te planten leveringszones per sectie

Sectie	Theoretisch aantal gegeneerde leveringen per week	Nodige leveringszones	Bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones
1	86,76	0,96	0	1
2	114,66	1,27	0	1
3	173,89	1,93	1	1
4	31,14	0,35	0	0
TOTAAL	406,45	4,51	1	3

Ninoofsesteenweg: in te planten leveringszones per sectie

Sectie	Theoretisch aantal gegeneerde leveringen per week	Nodige leveringszones	Bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones
1	201,87	2,243	0	2
2	129,42	1,438	3	0
TOTAAL	331,29	3,681	3	2

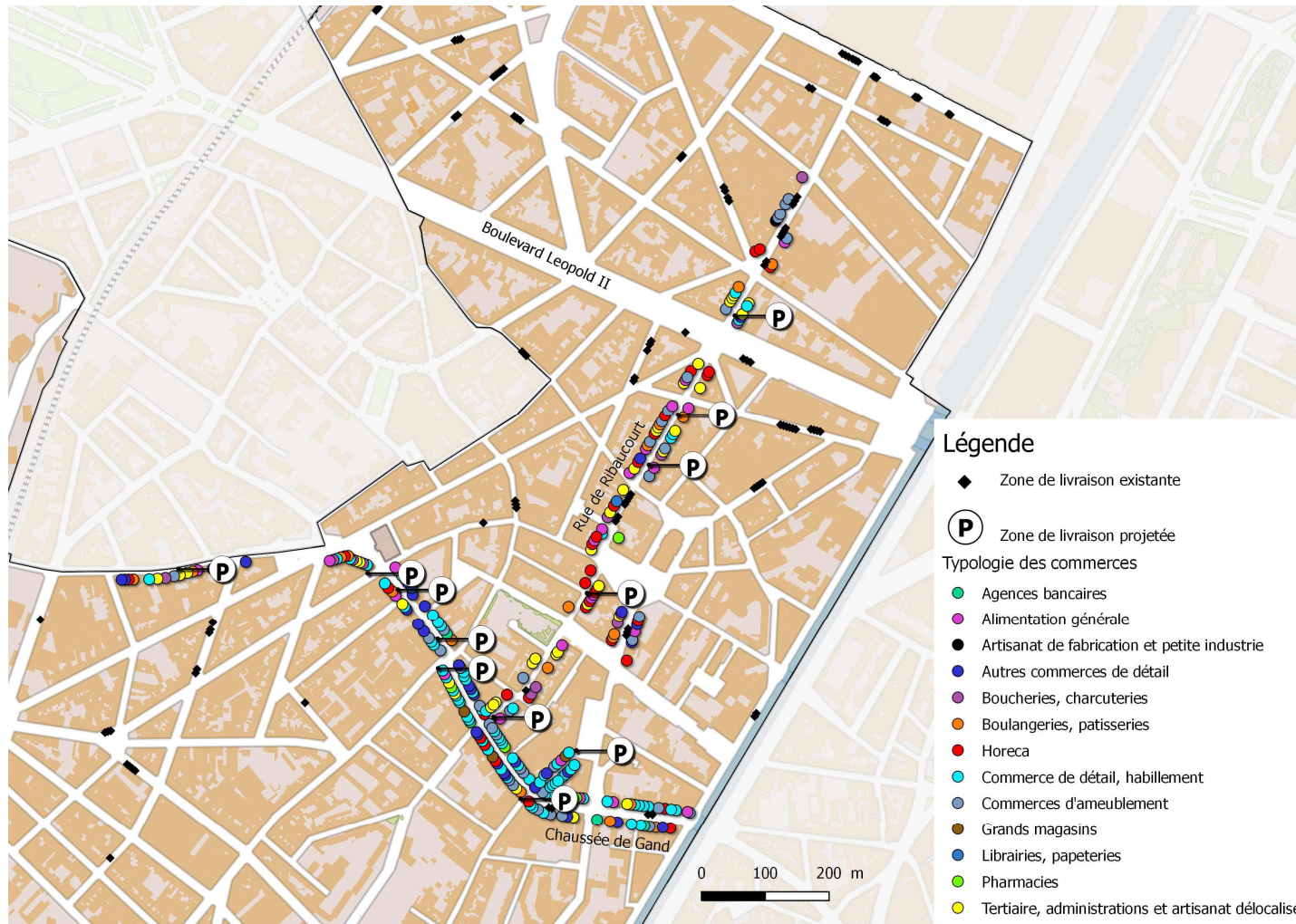
Totaal: te creëren leveringszones

Sector	Bestaande leveringszones	Te creëren leveringszones	
		Aantal zones	Aantal pae
Ninoofsesteenweg	3	2	6
Karreveld	1	3	9
Molenbeek-centrum	10	14	42
Totaal	14	19	57

Te implementeren secties

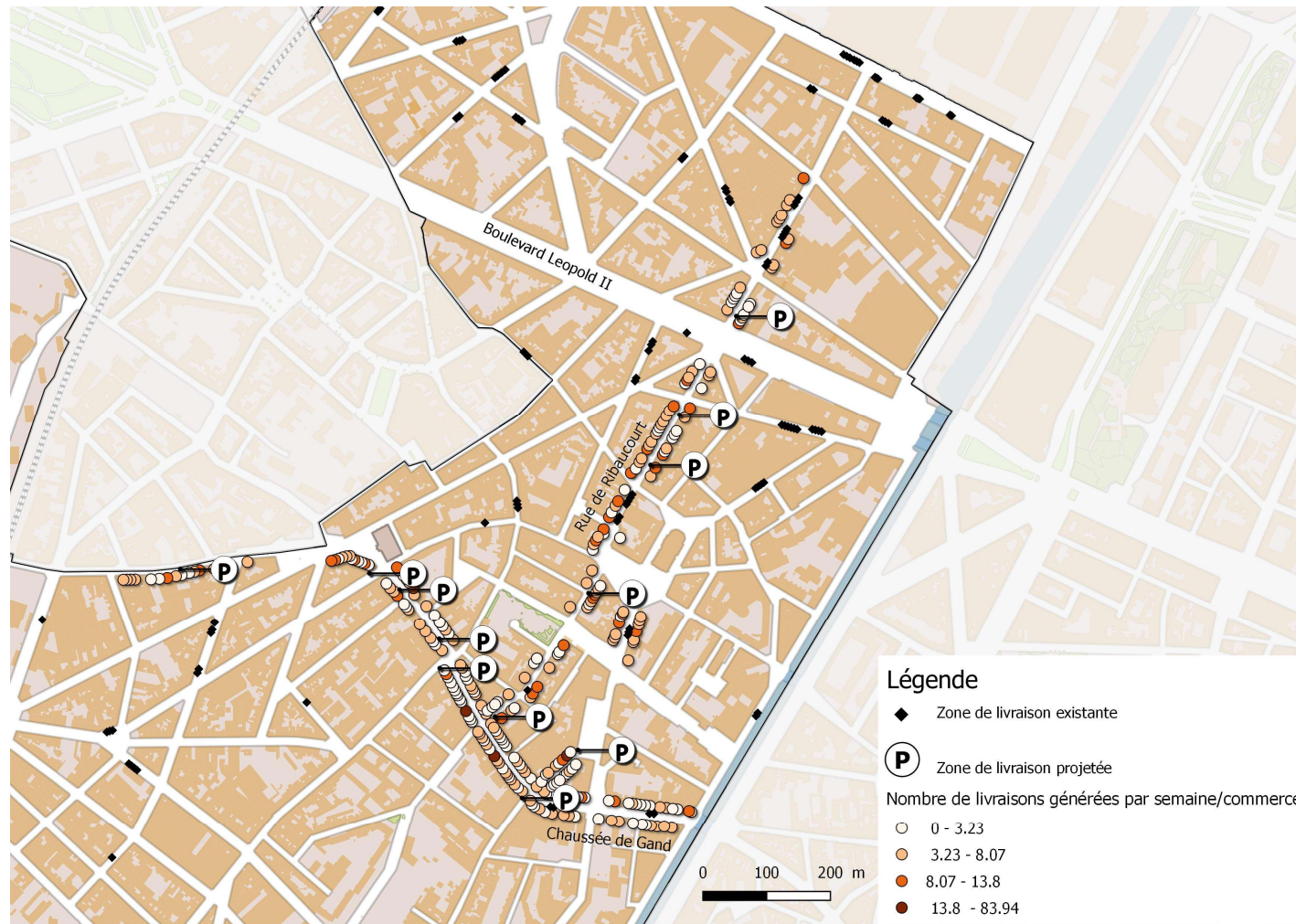
Naam van de sector	Straatnaam	Weggedeelte	Deel (kaart)
Ninoofsesteenweg	Ninoofsesteenweg	278--216	1
Ninoofsesteenweg	Ninoofsesteenweg	277--207	1
Karreveld	Steenweg op Gent	529--479	1
Karreveld	Steenweg op Gent	409--393	3
Karreveld	Steenweg op Gent	455-429	2
Karreveld	Oostendestraat	37--1A	2
Karreveld	Steenweg op Gent	170--162	2
Molenbeek-centrum	Steenweg op Gent	268--224	1
Molenbeek-centrum	Steenweg op Gent	148--132	4
Molenbeek-centrum	Vier-windenstraat	28--2	4
Molenbeek-centrum	Schoolstraat	1--11	18
Molenbeek-centrum	Ransfortstraat	17--1	6
Molenbeek-centrum	Gemeenteplaats	1--15A	8
Molenbeek-centrum	Schoolstraat	63--73	12
Molenbeek-centrum	Ribaucourtstraat	25--71	14
Molenbeek-centrum	Ribaucourtstraat	25--71	14
Molenbeek-centrum	Ribaucourtstraat	87--105	16

Fig. 44 – Typologie van de handelszaken in Molenbeek-centrum



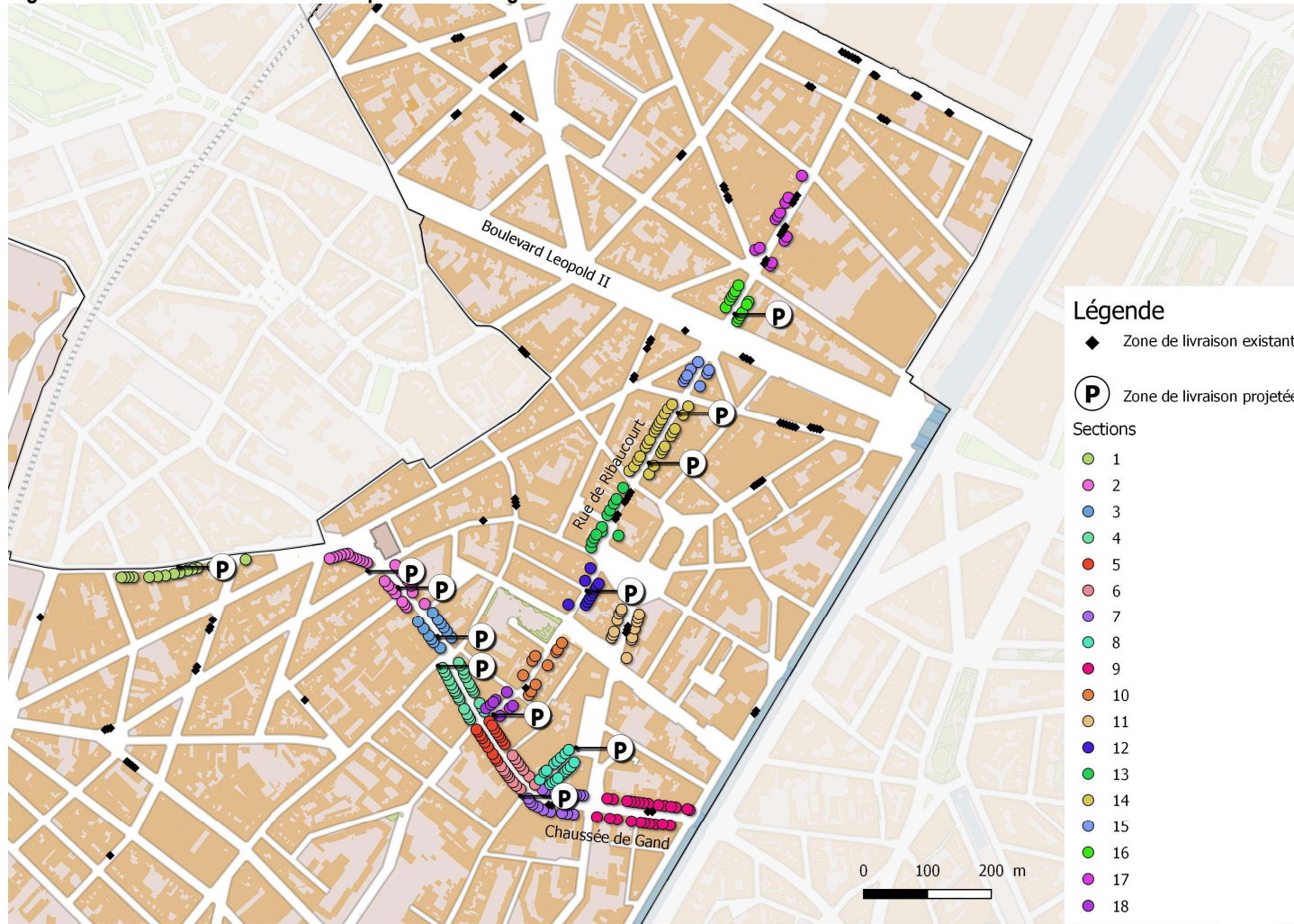
Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Basiskaart: Urbis

Fig. 45 – Handelszaken die voor verplaatsingen in Molenbeek-centrum zorgen



Basiskaart: Urbis

Fig. 46 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones in Molenbeek-centrum



Basiskaart: Urbis

Fig. 47 – Typologie van de handelszaken: Karreveld



Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Basiskaart: Urbis

Fig. 48 – Handelszaken die voor verplaatsingen zorgen: Karreveld



Fig. 49 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones: Karreveld

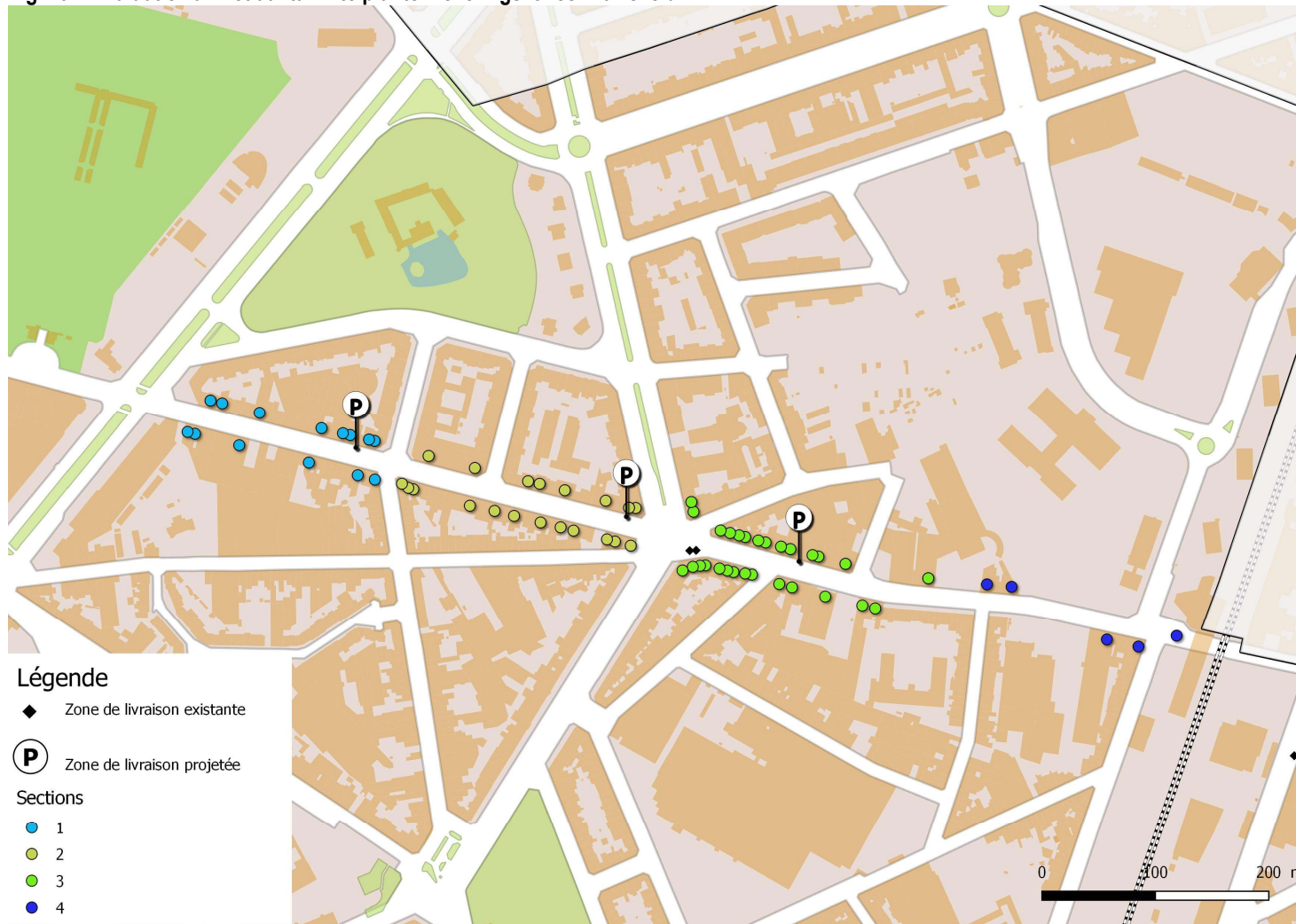


Fig. 50 – Typologie van de handelszaken: Ninoofsesteenweg



Bron: Atrium, <http://www.shopinbrussels.be/FR>. Basiskaart: Urbis

Fig. 51 – Handelszaken die voor verplaatsingen zorgen: Ninoofsesteenweg



Légende

◆ Zone de livraison existante

Ⓟ Zone de livraison projetée

Nombre de livraisons générées par semaine/commerce

○ 0 - 3.23

○ 3.23 - 8.07

○ 8.07 - 13.8

○ 13.8 - 83.94

Basiskaart: Urbis

Fig. 52 – Evaluatie van het aantal in te planten leveringszones: Ninoofsesteenweg



Heyvaertwijk

Naast zijn residentiële functie is de Heyvaertwijk gespecialiseerd in de import/export van tweedehandse voertuigen, voornamelijk met bestemming West-Afrika.

Dat vertaalt zich in heel wat verkeer met vrachtwagens die voertuigen komen laden/lossen die bestemd zijn voor dit type van handel, in de omgeving van de opslagplaatsen en hangars die elkaar opvolgen langs de Nijverheidskaai. Zoals de rotatie-enquêtes al aantoonde, kan dit verkeer gepaard gaan met een tijdelijke verzadiging van de aanwezige parkeerplaatsen.

Overeenkomstig de voorschriften van de GSV en die welke in de uitgereikte milieuvergunningen vermeld worden, is het echter niet toegestaan om voertuigen op de openbare weg te leveren.

Volgens onze enquêtes lijkt er geen behoefte te bestaan aan een leveringszone, voor zover de voertuigen op manoeuvreerruimten buiten de openbare weg gaan staan of in de zones waar een parkeerverbod geldt in afwachting van hun lossing. De praktijken van de sector en het feit dat de actoren elkaar kennen, zorgen ervoor dat het systeem correct functioneert. Op de Nijverheidskaai waar zich deze activiteiten concentreren is er evenmin een probleem met een tekort aan parkeerplaatsen voor buurtbewoners, aangezien de zone hier aan deze activiteit gewijd is.

En tot slot dient ter zake nog opgemerkt dat er een verplaatsing van deze handelsactiviteiten met tweedehandse voertuigen naar de Haven van Brussel gepland is.

Gele zones

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

Geïsoleerde generatoren

Over het algemeen stemmen de belangrijkste geïsoleerde voorzieningen die leveringen genereren, overeen met grote handelsoppervlakten, culturele voorzieningen of ziekenhuizen. In Molenbeek zijn er 12 van dergelijke grote supermarkten. Het merendeel van hen beschikt over minstens één geïntegreerde leveringskade buiten de openbare weg, wat de eventuele conflicten op de openbare weg beperkt:

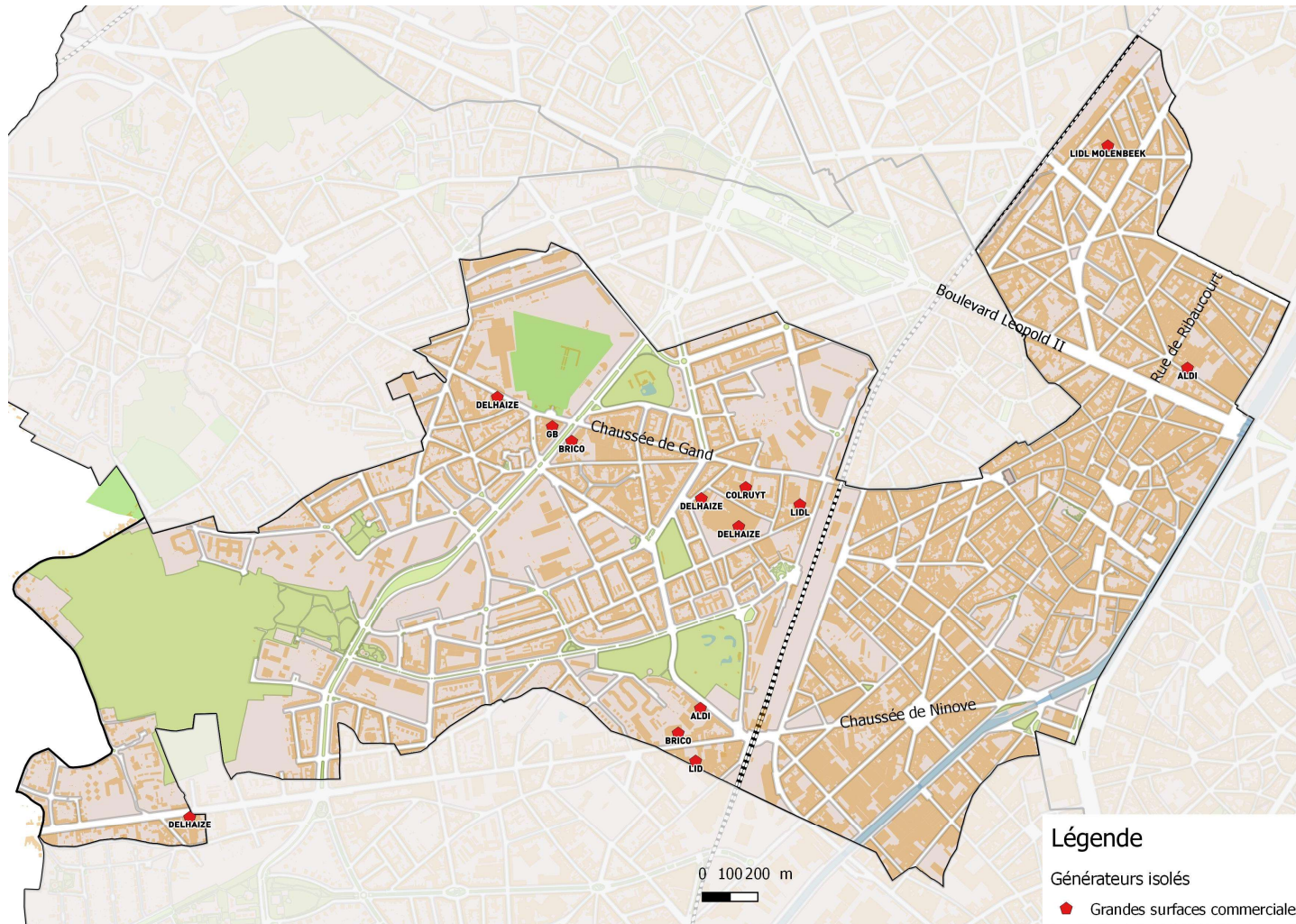
- Lidl (Ninoofsesteenweg)
- Brico (Ninoofsesteenweg)
- Aldi-Zeeman (Joseph Baecklaan)
- Aldi (Opzichterstraat)
- Lidl (Rotterdamstraat)
- Lidl (Steenweg op Gent)
- Colruyt (Steenweg op Gent)
- Delhaize (Karreveld)
- GB (Mettewielaan)
- Delhaize (Prince de Liège)

Hierbij dient opgemerkt dat twee handelsoppervlakten over een parkeerzone op de openbare weg beschikken:

- Brico-Zeeman-Aldi (Mettewielaan)
- Delhaize (Steenweg op Gent)

Andere types van geïsoleerde voorzieningen die leveringen kunnen genereren, zijn beperkt in Sint-Jans-Molenbeek:

- Er is geen ziekenhuis, alleen een grote polikliniek Scheutbos die over de nodige zones buiten de openbare weg beschikt voor leveringen;
- En verder is er nog sprake van een klein aantal culturele centra die ofwel uitgerust zijn met interne leveringszones (La Raffinerie), ofwel te klein zijn om als generator van leveringen beschouwd te worden (La Fonderie).



4.3.3 ACTIE 3.3: Vrachtwagens

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

Volgens het IRIS 2-plan (p. 129) bedraagt het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor elk vrachtwagen in de gemeente Sint-Jans-Molenbeek ongeveer 8.979 meter. De toepassing van de bovenstaande drempel van 18% op dit aantal geeft een totaal van 1.616 meter (of 323 pae) dat moet worden voorzien voor het parkeren van vrachtwagens. Wetende dat de gemeente voor dit gebruik al beschikt over 596 meter (118 pae), moet er dus nog 1.020 meter worden voorbehouden om deze doelstelling te bereiken, zijnde 205 bijkomende pae.

Ten opzichte van de criteria die richting moeten geven aan de locatie van dit type van parkeren (voldoende brede wegen, weinig voetgangers en fietsers, weinig buurtbewoners, nabijheid van industriezones en het openbaar vervoersnet), werden er meerdere sites geïdentificeerd waar dit supplement aan vrachtwagens zich kan parkeren (zie onderstaande tabel en Fig. 53 tot Fig. 57).

ID	Sites	Strekkende kilometer aan parkeervoorzieningen voor vrachtwagens
1	Mettewielaan	255 m
2	Joseph Baecklaan	140 m
3	Picardstraat	225 m
4	Sippelberglaan	190 m
5	Alphonse Vandenpeereboomstraat	300 m
TOTAAL (m)		1.110 m
TOTAAL (pae)		222 pae

Naast de bestaande 118 pae **zouden deze 5 sites het mogelijk maken om er nog eens 222 voor te behouden voor het parkeren van vrachtwagens, wat het totaal op 340 pae zou brengen (ongeveer 1.700 meter aan parkeergelegenheid).**

Met zulke voorstellen kunnen de theoretische doelstellingen van het GPBP verwezenlijkt worden. Het erg dichte en residentiële karakter van de gemeente alsook de relatieve zeldzaamheid van wegen met een breed profiel zullen hun concrete implementatie echter van bepaalde scheidsrechterlijke beslissingen of de evaluatie van de ontvangen aanvragen doen afhangen. In ieder geval beveelt het GPBP een geleidelijke implementatie van deze nieuwe zones aan.



Fig. 53 – potentiële inplantingszone (Mettewielaan)



Fig. 55 – potentiële inplantingszone (Sippelberglaan)

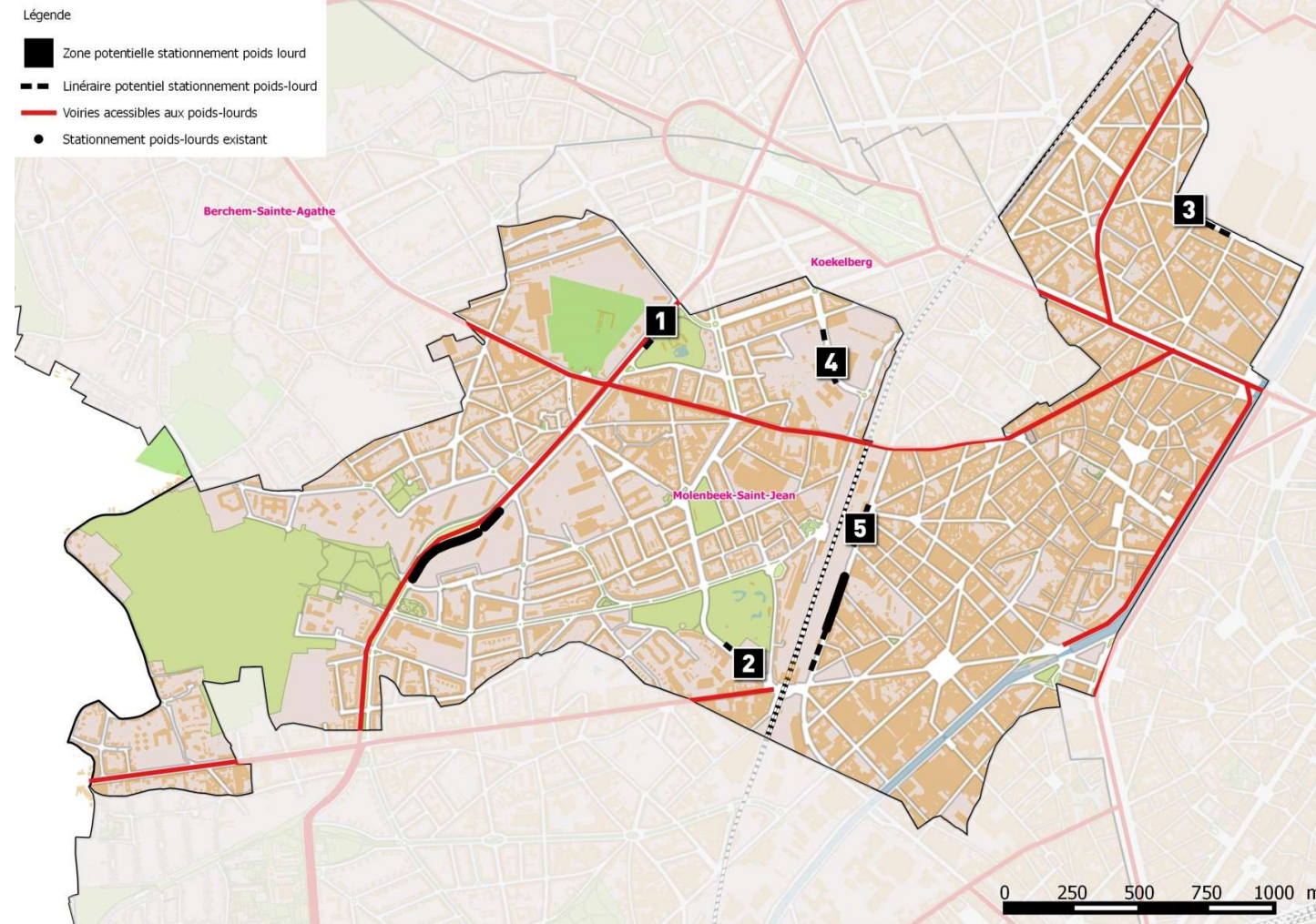


Fig. 54 – potentiële inplantingszone (Picardstraat)



Fig. 56 – potentiële inplantingszone (Josph Baecklaan)

Fig. 57 – actieplan parkeerzone voor vrachtwagens

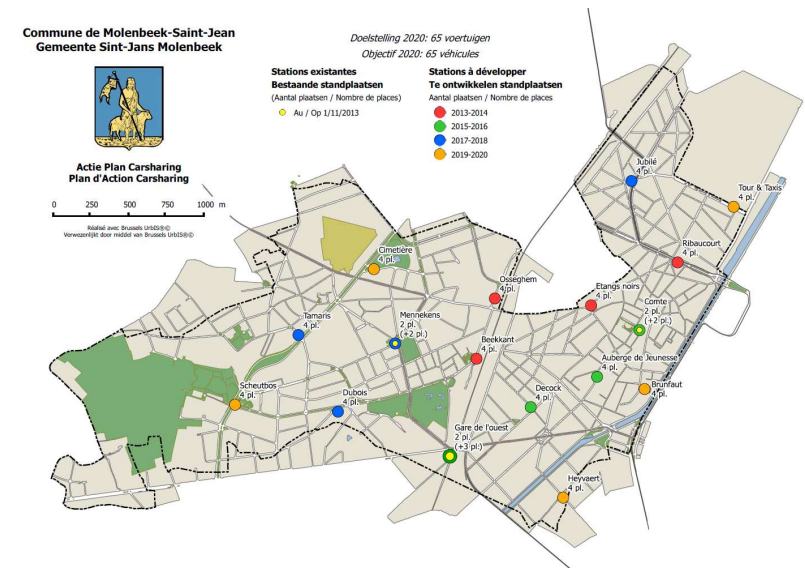


4.3.4 ACTIE 3.4: Autodelen

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

Volgens dit plan beoogt de Gemeente de uitrol van 17 autodeelstations voor 69 ter beschikking gestelde voertuigen tegen 2020, wat overeenstemt met de 'horizon 2020'-doelstellingen van voormeld Besluit.

Hierbij dient opgemerkt dat de planning van dit plan, dat uitgewerkt werd in 2013, waarschijnlijk bijgewerkt en aangepast moet worden. Tot op heden werden afgezien van de initiële stations alleen die welke voorzien waren te Beekant en Mennekens, daadwerkelijk gecreëerd (zie onderstaande figuur).



4.3.5 ACTIE 3.5: Taxi's

De GEN-exploitatie van het Weststation zal de aantrekkingskracht ervan wellicht nog versterken, wat maakt dat de bereikbaarheid ervan ook verbeterd moet worden door de inplanting van 1 nieuw taxistation. Dit station zal minstens 2 plaatsen moeten tellen en zou zich ter hoogte van de Verheydenstraat kunnen bevinden.

4.3.6 ACTIE 3.6: Schoolbussen/autocars en Kiss & Ride

Om het gebruik van de bestaande parkeerplaatsen te optimaliseren en zodoende te vermijden dat er te veel voor iedereen toegankelijke plaatsen afgenomen zouden worden, raadt het GPAP aan om, wanneer de lokale configuratie het toestaat, een pooling van de plaatsen te verrichten, die zijn voorbehouden aan schoolbussen, autocars en Kiss & Ride-zones of zelfs bepaalde leveringszones. De gebruiksuren van deze verschillende categorieën kunnen elkaar namelijk overlappen. De materialisering van dit type van voorbehouden plaatsen zal door middel van een E1-bord gebeuren, dat gedurende bepaalde uren een parkeerverbod zal opleggen (maar er stilstaan wel zal toestaan).

Te midden van de 22 inrichtingen en sites die in de diagnose geïdentificeerd werden als niet beschikkend over enige ruimte op de openbare weg waar leerlingen afgezet en opgehaald kunnen worden, is er voor 13 van hen ter zake sprake van een echte behoefte (zie onderstaande figuur). De 9 andere kunnen profiteren van parkeerfaciliteiten buiten de openbare weg of beschikken over een vervoersplan (of mobiliteitsdiagnose) en hebben niet aangetoond dat ze een dergelijke zone nodig hebben (zie figuur hierna) of hebben adolescenten als publiek.

Na analyse kunnen we de 13 inrichtingen met een echte behoefte als volgt indelen:

- 8 inrichtingen en sites komen met plaatselijke toegangsomstandigheden die de inplanting van een voorbehouden zone moeilijk maken (voornamelijk smalle residentiële wegen);
- 5 inrichtingen en sites zouden baat hebben bij de implementatie van het afzetten/opstappen van de leerlingen, zij het in de vorm van gemutualiseerde kiss & ride en bus- en autocarhaltes (maximum 2

zones van elk 4 PAE) of minuutparkeren (maximum 5 zones van elk 2 PAE).

In totaal zouden er dus 18 plaatsen (PAE) omgezet worden ten voordele van het afzetten/opstappen van de leerlingen.

Dergelijke voorzieningen zouden enkel mogen worden tot stand gebracht als ze een echte meerwaarde inhouden ten opzichte van de huidige situatie (eventueel wildparkeren, files veroorzaakt door het stilstaan van schoolbussen op de steenweg, ...). Een dergelijke situatie dient idealiter te worden beoordeeld in overleg met de school, en desgevallend rekening houdend met het schoolvervoerplan (SVP).

Fig. 58 – Parkeerbehoeften van de scholen

Naam	Niveau	SVP/PREDIAG	Aanwezigheid K&R - autocarzone	Behoeftte aan voorbehoud en plaats	Opmerkingen
De Klimpaal	Kleuter- en lagere school	SVP	NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
De Knipoog	Kleuter- en lagere school		NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
Korenbeek	Gewone kleuterschool		NEEN	JA	Minuutparkeren
Ecole Sainte-Ursule	Kleuter- en lagere school	PREDIAG	NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
Ecole Fondamentale Annexée Serge Creuz	Kleuter- en lagere school		NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
La Cité Des Enfants	Kleuter- en lagere school	PREDIAG	NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
La Plume	Kleuter- en lagere school		NEEN	JA	Minuutparkeren Gemutualiseerde afzettings- /ophalings- zones
La Rose Des Vents	Kleuter- en lagere school	SVP	NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
Petit Bois	Leuter- en lagere school	SVP	NEEN	JA	E1 bestaat al (onderbord nodig) + Minuutparkeren
Paruckschool	Kleuterschool	PREDIAG	NEEN	JA	Minuutparkeren
Regenboog	Kleuter- en lagere school	PREDIAG	NEEN	JA MAAR	smalle, residentiële weg
Institut Saint-Charles & Sint-Karel instituut	Kleuter- en lagere school	PREDIAG	NEEN	JA	Minuutparkeren

Naam	Niveau	SVP	Behoeftte aan voorbehoud en plaats	Opmerkingen
Vier-Winden	Kleuter- en lagere school	SVP	NEEN	JA MAAR smalle, residentiële weg

Naam	Niveau	Aanwezigheid K&R - autocarzone	Behoeftte aan voorbehoud en plaats	Opmerkingen
Gemeentelijke Basisschool Windroos	Lagere school	NEEN	NEEN	Geen behoefte geïdentificeerd in de prediagnose
Basisschool Sint-Martinus	Lagere school	NEEN	NEEN	Lokale doodlopende weg
Campus Saint-Jean	Gewone middelbare school	NEEN	NEEN	Adolescent publiek
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Gewone kleuterschool	NEEN	NEEN	Gedeeld gebruik met bestaande zone mogelijk (Ecole fondamentale communale n° 12)
Ecole Fondamentale Libre - Institut Notre-Dame Section Saint-Martin	Gewone lagere school	NEEN	NEEN	Gedeeld gebruik met bestaande zone mogelijk (Ecole fondamentale communale n° 12)
Ecole Fondamentale D'enseignement Spécialisée Libre	Gespecialiseerde lagere school	NEEN	NEEN	Aanwezigheid van parkeergelegenheid buiten de openbare weg
Centre D'etudes Supérieures D'optometrie Appliquée	Sociale promotie	NEEN	NEEN	Adolescent publiek
Ecole De Dessin Et Des Arts Visuels	Kunsthumaniora	NEEN	NEEN	Adolescent publiek
Athenée Royal Serge Creuz	Gewone middelbare school	NEEN	NEEN	Adolescent publiek

De recente studie die door Leefmilieu Brussel verricht werd naar het verkeer en het parkeren van autocars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁹ heeft aangetoond dat er een uitgestrekt netwerk nodig was om aan de behoeften op het vlak van middellang en lang parkeren voor dit type van diensten tegemoet te komen (die met lange tussenpozen tussen twee ritten werken).

Daarop werden er twee sites geïdentificeerd op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek, ter hoogte van de Mettwielaan, die hiervoor mogelijk in aanmerking komen. Deze verkeersader beschikt namelijk over de benodigde ruimte en gunstige co-existentzones ten opzichte van de residentiële functies voor het onthaal van autocars. Bovendien situeert de laan zich ter hoogte van de tweede ring, langs trajecten die bevorderlijk zijn voor de verbindingen met de afzet- en ophaalzones (hoofdzakelijk onderwijsinstellingen).

Het equivalent van 18 pae verdeeld over 2 sites (1 inplantingssite = 3 autocarplaatsen en 1 autocarplaats = 3 pae) zou zodoende voorzien moeten worden.

Sportieve sites

Het grootste sportcomplex van de gemeente (met het Olympisch zwembad Louis Namèche en het stadion Edmond Machtens) heeft een erg grote capaciteit voor het parkeren en stallen van autocars (>= 10 plaatsen).

Het complex Sippelberg lijkt het daarentegen aan parkeergelegenheid voor autocars te ontbreken, aangezien er geen enkele staanplaats is voorzien.

9

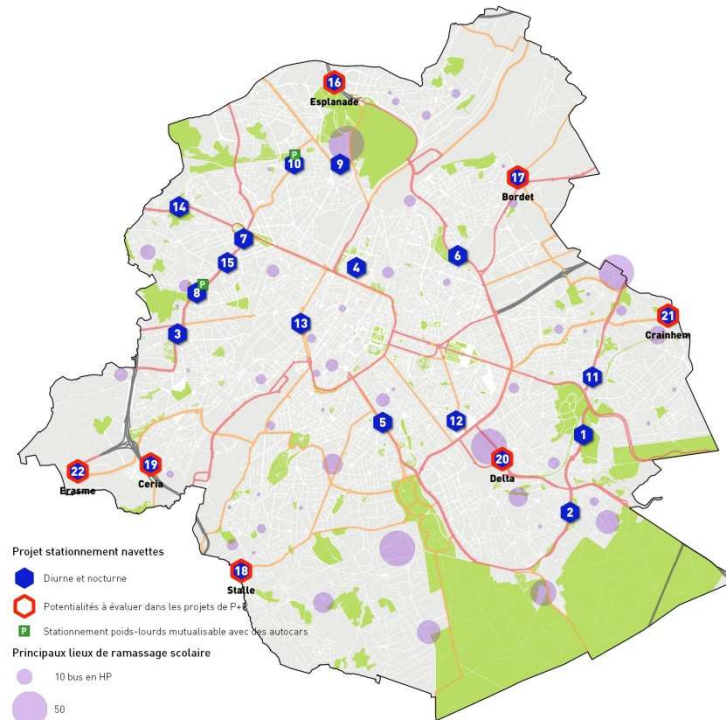
http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/1050/ESPMOB_Brochure_Autocar_FR_DEF_WEB.pdf

Bijgevolg wordt aanbevolen om een staanplaats voor meerdere autocars op de openbare weg ter hoogte van de ingang te voorzien.

Toeristische sites

Na haar verhuizing naar Thurn & Taxis zal de Brasserie de la Seine enkel nog haar productie-eenheden op haar huidige site behouden. De - relatief beperkte - bezoeken zullen dan ook uitsluitend ter hoogte van de site van Thurn & Taxis gebeuren.

Fig. 59 – actieplan autocars en pendelbussen (Bron: Verkeers- en parkeerstudie voor autocars in het BHG, Brussel Mobiliteit, 2017)



4.3.7 ACTIE 3.7: Gemotoriseerde tweewielers

De door het GPBP opgelegde drempelwaarden (per 200 plaatsen voor auto's moeten er 1 à 3 plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers voorzien worden) houden de terbeschikkingstelling van minimum 65 plaatsen¹⁰ tot maximum 195 plaatsen voor motorfietsen in.

Overwegende dat om een goede bediening van de voornaamste genererende polen te garanderen, er 53 parkeerzones (of voorzieningen) voor gemotoriseerde tweewielers - zijnde 53 pae - nodig zijn, komt dit neer op:

- Een minimum van 106 nieuwe plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers, als er wordt geopteerd voor een groep van 2 motorbogen per nieuwe voorziening (1 motorboog - 1 plaats voor gemotoriseerde tweewieler). Dit type van parkeervoorziening krijgt de voorkeur wanneer wordt beslist om de parkeerplaatsen voor motorvoertuigen en fietsen op 1 pae te groeperen (zie afbeelding hiernaast). Het voordeel van dit type van groepering is dat de leesbaarheid van de parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers wordt gemaximaliseerd en hun verspreiding in de openbare ruimte wordt beperkt.
- Een maximum van 159 nieuwe plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers, als er wordt geopteerd voor een groep van 3 motorbogen per nieuwe voorziening (1 motorboog = 1 plaats voor gemotoriseerde tweewieler). Dit type van voorziening krijgt de voorkeur, wanneer wordt beslist om te voorzien in slechts 1 pae voor motorfietsen (zonder groepering met de fiets).

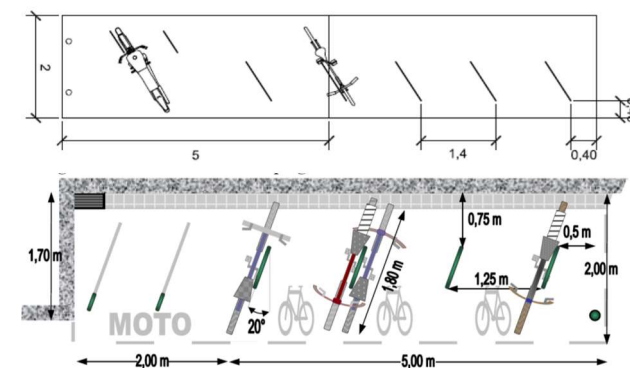
Gezien vanuit de invalshoek van de realisatie, zal een gecombineerde inplanting 'motorfiets – fiets' bevorderd kunnen worden ter hoogte van de meest centrale polen, waar de felste concurrentie voor ruimte heerst en

zodanig dat de zichtbaarheid van de parkeergelegenheid voor tweewielers gemaximaliseerd wordt.

Ongeacht het type inplanting, gelden de door het GPBP vastgelegde doelstellingen als bereikt. De gemeente moet op basis van haar visie van de openbare ruimte en de plaatselijke context kiezen welke voorziening het meest geschikt is.

	BESTAAND	PROJECT
Aantal inplantingen	0	53
Aantal plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers	0	65 - 195

Fig. 60 – Illustratie van een gemengde parkeerzone voor motorfietsen (over 7 m)

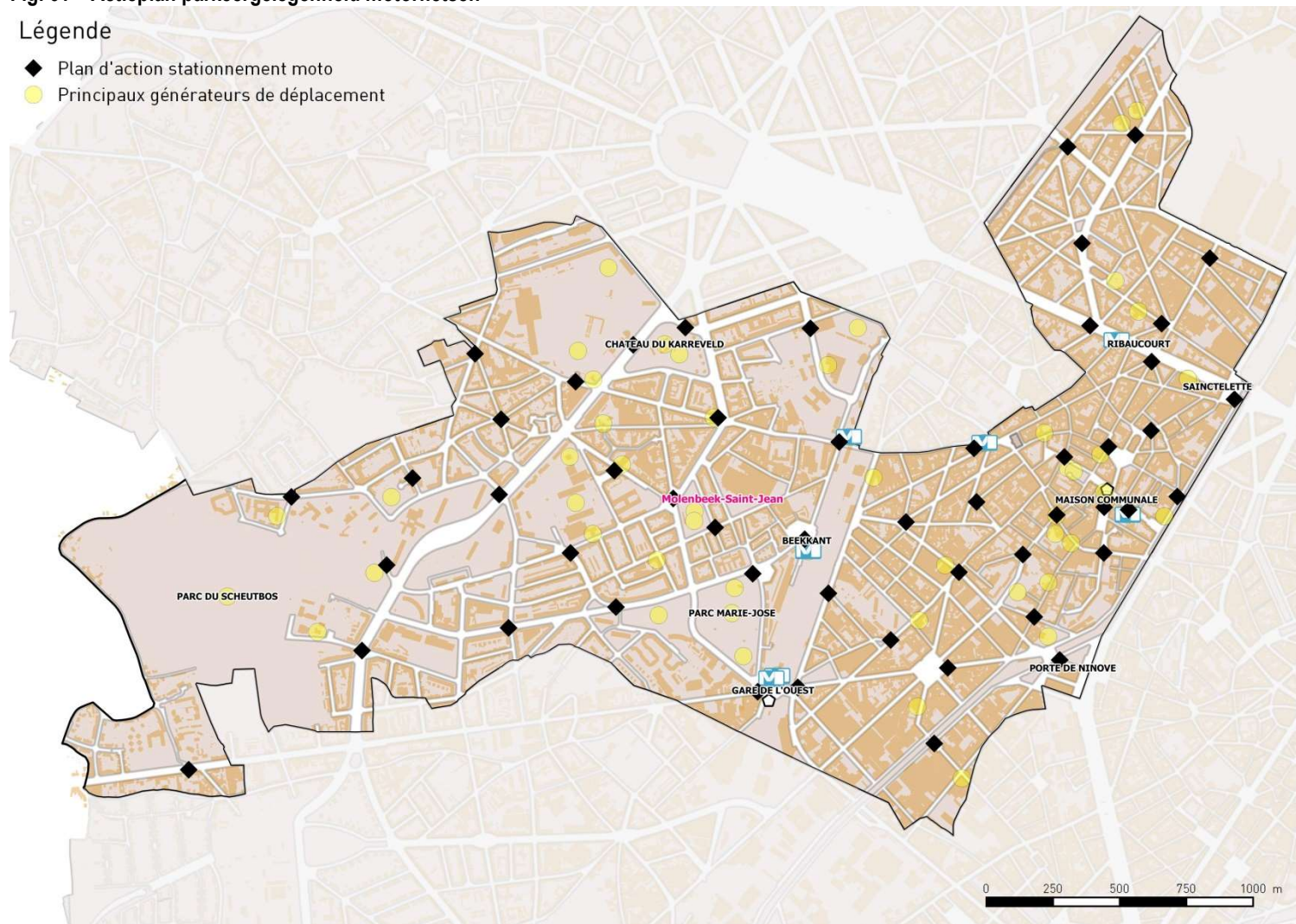


¹⁰ 12.955 (autostaanplaatsen) / 200 = 65

Fig. 61 – Actieplan parkeergelegenheid motorfietsen

Légende

- ◆ Plan d'action stationnement moto
- Principaux générateurs de déplacement



4.3.8 ACTIE 3.8: Fietsparkeerplaatsen

Korte duur

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

Als we dit toepassen op de Gemeente Sint-Jans-Molenbeek, die al beschikt over ongeveer 944 fietsparkeerplaatsen "korte duur" (stations Villo! niet meegerekend) voor 13.140 parkeerplaatsen voor auto's, houden deze doelstellingen de creatie van iets meer dan **370 nieuwe plaatsen voor fietsen** in, zijnde het equivalent van 185 bogen (1.314 plaatsen voor fietsen vooropgesteld – 944 bestaande plaatsen).

Om te komen tot een goede dekking van het gemeentelijk grondgebied die onder meer rekening houdt met het bestaan van 2 grote doorlopende bebouwde zones, **dient er minstens te worden voorzien in 96 nieuwe voorzieningen voor het kortparkeren van fietsen** (zie onderstaande kaart). Om de doelstelling van 370 nieuwe plaatsen te bereiken, zou dit gemiddeld ong. 4 plaatsen (hetzij het equivalent van 2 bogen) per voorziening vertegenwoordigen.

De inplantingen gelegen nabij de collectieve voorzieningen, de activiteitspolen en de knooppunten of haltes van het openbaar vervoer,

¹¹ De behoeften aan fietsparkeerplaatsen zijn afgestemd op het huidige modale aandeel van de fiets in Brussel, dat gemoduleerd wordt in functie van de stations aan de hand van verschillende complementaire criteria, waaronder de afstand tot het centrum, het bestaande

moeten als eerste uitgerust worden, conform een ratio van desgevallend meer dan 4 plaatsen. Idem voor de metro- en de treinstations, waarvan de behoeften aan fietsparkeerplaatsen recent bestudeerd werden via een door Brussel Mobiliteit uitgewerkt Masterplan (2017). Volgens de methodologie die door de voorbereidende versie van deze studie nagestreefd werd¹¹, zou het ontbrekend aantal plaatsen voor 'kortparkeren' (vrij aanbod) voor alle 6 in aanmerking genomen Molenbeekse stations 116 bedragen. De volgende tabel detailleert deze behoeften per station.

Hierbij dient opgemerkt dat voor het Weststation de studie in verband met het potentieel en de intermodaliteit van de GEN-stations (Beliris, 2015) al de creatie van 20 nieuwe overdekte locaties aanraadde.

Lange duur

Zoals blijkt uit de stand van zaken, beschikt de gemeente al over 16 fietsboxen waarvan het merendeel ingeplant werd in de meest verstedelijkte en dichtbevolkte sectoren van de Gemeente.

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

- rekening houdend met het succes van de onlangs geïnstalleerde boxen;
- afhankelijk van de vragen die blijven toekomen bij de gemeente (waarbij het GPAP aanraadt om minstens één keer om de twee jaar een peiling te houden, bijvoorbeeld via het gemeentekrantje 'Molenbeek Info');

vervoersaanbod, de aanverwante behoeften (voornamelijk buurtbewoners) en de waargenomen vraag.

- door voorrang te geven aan de sectoren met weinig privéparkeercapaciteit (dichtbevolkte zones met voornamelijk huizen met appartementen zonder garages) en de centraliteiten (kruispunten, openbare plaatsen, intermodale polen, ...).

Naast het 'langdurig' parkeren dat specifiek bestemd is voor de buurtbewoners, zouden de intermodale knooppunten die de metro- en treinstations vormen, gebaat zijn met een uitbreiding van hun aanbod aan beveiligde fietsparkeerplaatsen. Volgens de voorafgaande tabel waarvan de cijfers afkomstig zijn van de voorbereidende studie van het Fietsmasterplan, zouden de behoeften van dit type op bijna 230 nieuwe plaatsen voor de hele Gemeente neerkomen, gaande van 15 voor het Weststation tot meer dan 70 voor het station Beekant.

Stations	Net	Te creëren vrij aanbod	Te creëren beveiligd aanbod
Beekant	metro	36	72
Graaf van Vlaanderen	metro	32	29
Zwarte Vijvers	metro	16	47
Ossegem	metro	8	36
Ribaucourt	metro	14	30
Weststation	trein	10	15
TOTAAL		116	229

Source : Masterplan Fietsparkeren (inleidende studie), Brussel Mobiliteit, 2017

Fig. 62 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen in de Molenbeekse stations

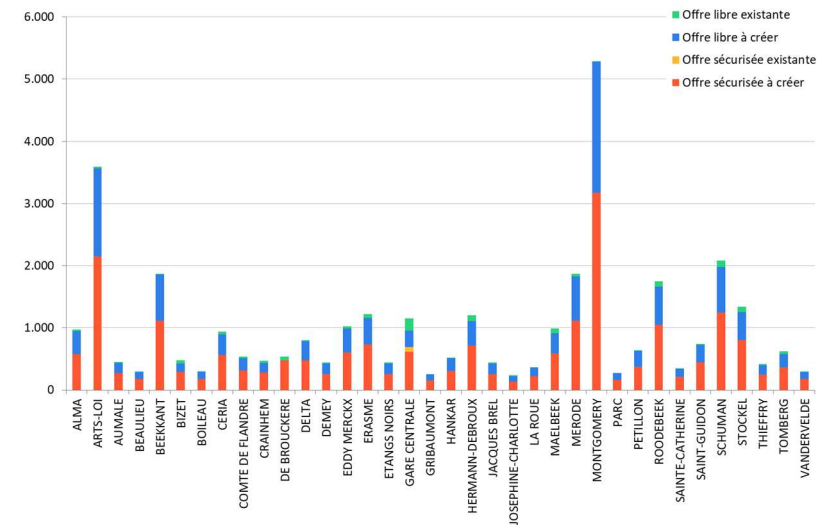


Fig. 63 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen op de metrolijnen 1 en 5 (Bron: Masterplan Fietsparkeren, inleidende studie, Brussel Mobiliteit, 2017)

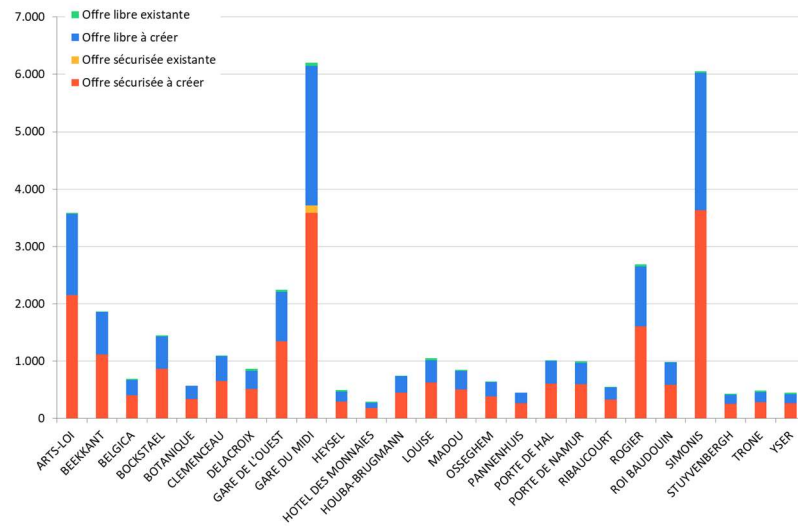
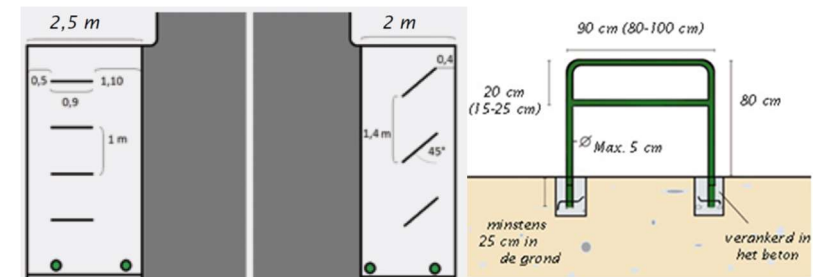


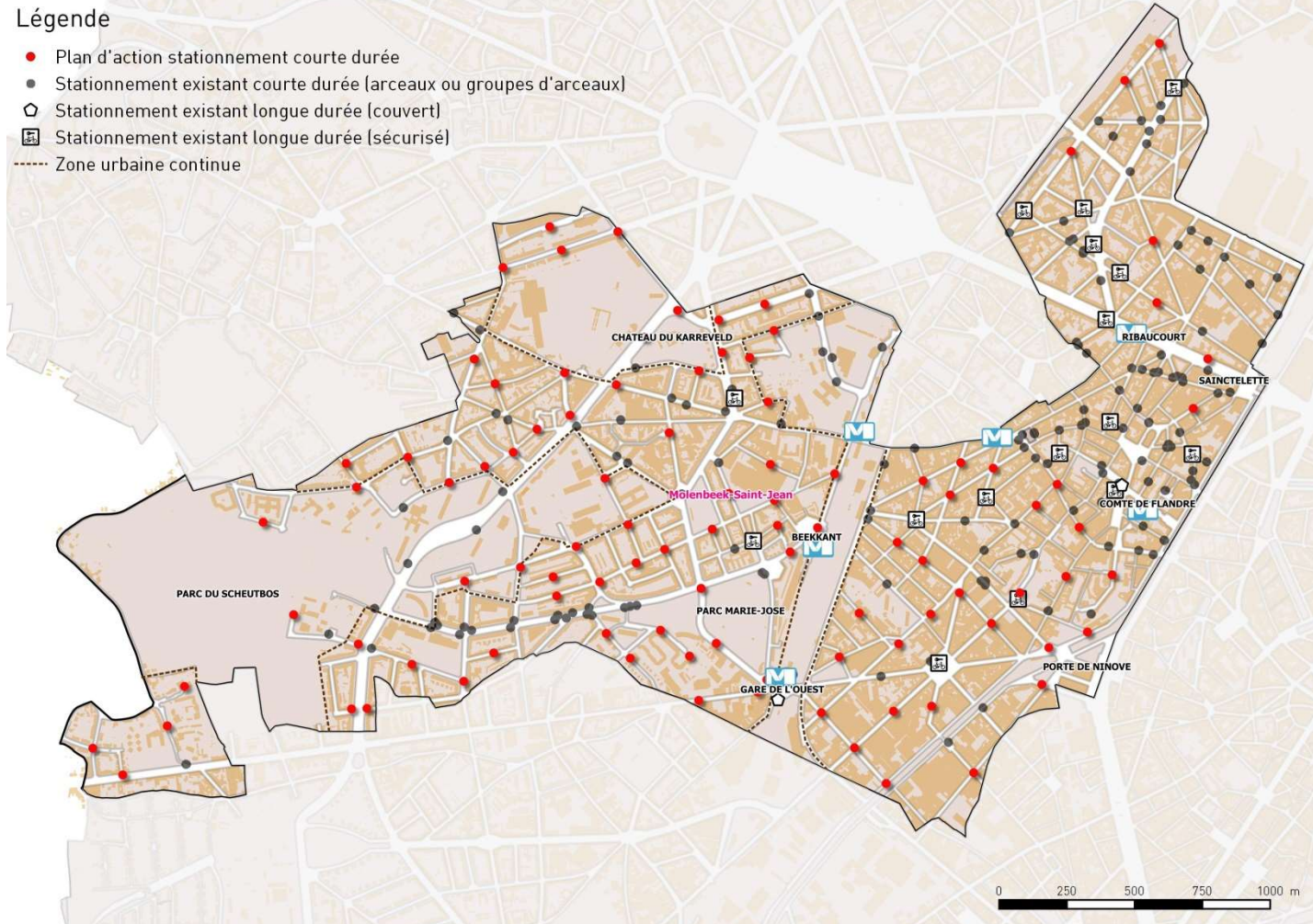
Fig. 64 - Behoeften aan fietsparkeerplaatsen op de metrolijnen 2 en 6 (Bron: Masterplan Fietsparkeren, inleidende studie, Brussel Mobiliteit, 2017)

Fig. 65 – Aanbevelingen voor de inplanting van een fietsparkeervoorziening op de openbare weg



Bron: Fietsvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest, december 2013

Fig. 66 – Voorstellen voor nieuwe fietsbergplaatsen



Bron: Parkeeragentschap (2014) Basiskaart: Urbis

4.3.9 Samenvatting van de acties voor de voorbehouden parkeerplaatsen

Types van plaatsen (1)	Aantal bestaande plaatsen (in pae) (2)	Aantal voorziene plaatsen (in pae)
PBM	226	274
Leveringen	170	227
Autodelen	12	69
Taxi's	6	8
Vrachtwagens	118	340
Bussen, autocars en Kiss & Ride	42	78
Gemotoriseerde tweewielers	0	53
Politie	44	44
Andere	29	29
TOTAAL	647	1122

Bron : parking.brussels, 2017

(1) : fietsparkeren niet inbegrepen

(2) : 1 pae (personenauto-equivalent) = 5 m

4.4 ACTIE 4: de mogelijkheden op het vlak van pooling van parkeerplaatsen buiten de openbare weg bepalen

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

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

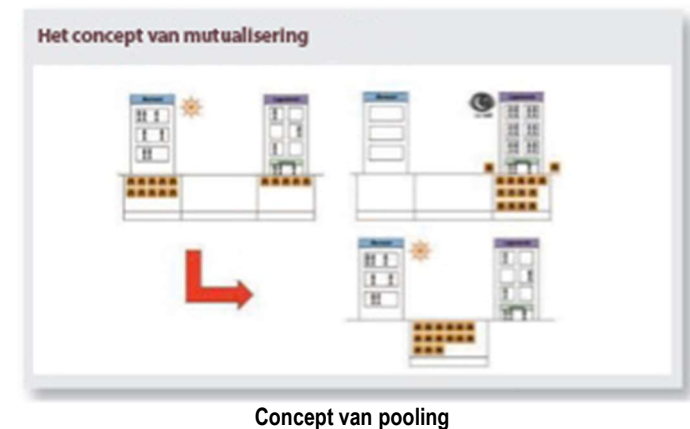
4.4.1 Principe van mutualisering

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

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

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

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



4.4.2 Herhaling van de plaatsen op de openbare weg die zullen verdwijnen

Uit de analyse van de belangrijkste vastgoed-, herinrichtings- en infrastructuurprojecten die (zullen) worden uitgevoerd op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek, blijkt het volgende:

- ofwel verdwenen er bij de projecten geen of maar weinig parkeerplaatsen op de openbare weg (Steenweg op Gent, Kleine Westelijke Ring);
- ofwel bleken de projecten waarbij er op korte termijn plaatsen zouden verdwijnen (ongeveer 40 in totaal), zich te concentreren in het oosten van de gemeente, langs het kanaal (Pierronstraat, Nijverheidskaai, Ribaucourtstraat);
- ofwel waren er al compensatieoplossingen voorzien voor de verdwijnende plaatsen. Het project voor de herinrichting van de Ninoofsepoort voorziet - als er het ten minste komt zoals aangegeven in de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning - de eliminatie van 60 tot 90 plaatsen op de openbare weg (waarvan 30 à 55 in Sint-Jans-Molenbeek). Het Richtplan van Aanleg zou a priori een compensatie voor deze plaatsen voorzien door de creatie van een ondergrondse parking van ongeveer 100 plaatsen;
- ofwel bleken de projecten nog te weinig vergevorderd om precies de impact van eventueel verdwijnende plaatsen op de openbare weg te kunnen inschatten (GFR, GGB 'Kanaalgebied' en 'Weststation', Alphonse Vandenpeereboomstraat, enz.).

4.4.3 Bestaande compensatieopties voor de beoogde verdwijnende plaatsen

Met gemiddeld 94 parkeerplaatsen die niet gebruikt worden, geldt alleen de optimalisering van de Brunfaut-parking al als een toereikende compensatiepiste voor de parkeerplaatsen die er op de openbare weg al verdwenen zouden zijn of nog zullen verdwijnen in de buurt van de parking (25 plaatsen ter hoogte van de Pierronstraat en de Nijverheidskaai), waarmee aan het merendeel van de behoeften tegemoetgekomen zou worden.

Om het gebruik van de parking te verbeteren, schuift de studie die door het Parkeeragentschap betreffende de optimalisering van de exploitatie van de Brunfaut-parking besteld werd, meerdere aanbevelingen naar voren:

- De parking in overeenstemming met de respectieve voorschriften brengen (elektriciteit, verluchting, lift);
- De mate aan geboden comfort vergroten (verbetering van de toegang voor alle gebruikers, renovatie van de verlichting, stoppen van de infiltraties, ...);
- Het dienstverleningsniveau vergroten (box voor fietsen, stopcontact voor elektrische auto's, ...);
- Een herhaalde zichtbaarheidscampagne via verschillende kanalen voeren;
- Het dynamisch parkeergeleidingssysteem implementeren;
- Interessante abonnementen voor buurtbewoners en werknemers voorstellen;
- Samenwerken met instellingen in de buurt van de parking (winkels, musea, hotels,...);
- Parkeertarief op de openbare weg aanpassen en gebruikers daarover inlichten.

Op langere termijn zou de parking die in het kader van het RPA Ninoofsepoort voorzien is, eveneens als compensatie fungeren voor de plaatsen die er in de kanaalzone op de openbare weg verdwenen.

Alleen de 15 geschrapte plaatsen in de Ribaucourtstraat zouden te veraf gelegen zijn van de Brunfaut-parking om erdoor gecompenseerd te kunnen worden. Voor deze plaatsen kunnen er echter compensatieoplossingen gezocht worden te midden van het bestaande potentieel aan plaatsen buiten de openbare weg die tot nog toe niet gemutualiseerd of gepoold werden (volgend hoofdstuk).

4.4.4 Poolingpotentieel

Het totale potentieel

Afgezien van de Brunfaut-parking die geoptimaliseerd kan worden, beschikt het gemeentelijk grondgebied over een niet te verwaarlozen potentieel van al bestaande plaatsen buiten de openbare weg. Dit potentieel geeft aanleiding tot verschillende pistes die dienen te worden onderzocht met het oog op een pooling van infrastructuur, voornamelijk ten gunste van parkeergelegenheden voor de buurtbewoners. De voor huisvesting bestemde plaatsen zijn natuurlijk uitgesloten van het poolbare potentieel, omdat ze al ten voordele van het residentiële parkeren gebruikt worden.

Het maximale theoretische poolingpotentieel kan zodoende worden geraamd op bijna 9.000 plaatsen die voornamelijk zijn verdeeld over de kantoren (meer dan 4.000 plaatsen), de nijverheid (bijna 2.500 plaatsen) en de handel (1.800 plaatsen). Zoals blijkt uit de onderstaande afbeelding (waarvoor het Agentschap een exhaustieve lijst bijhoudt), situeert dit aanbod zich vooral:

- In het oostelijke deel van de gemeente, met een sterkere concentratie aan kantoren in het noordoosten, nabij de Havenlaan en de site van Thurn & Taxis (meer dan 1.600 plaatsen), en van de nijverheid in het zuidoostelijke deel nabij het kanaal (bijna 1.200 plaatsen);
- Rond het Weststation (met name nijverheid en handelszaken);
- Tussen de Steenweg op Gent en de Ossegemstraat (meer bepaald bijna 1.000 plaatsen in de categorie 'handelszaken').

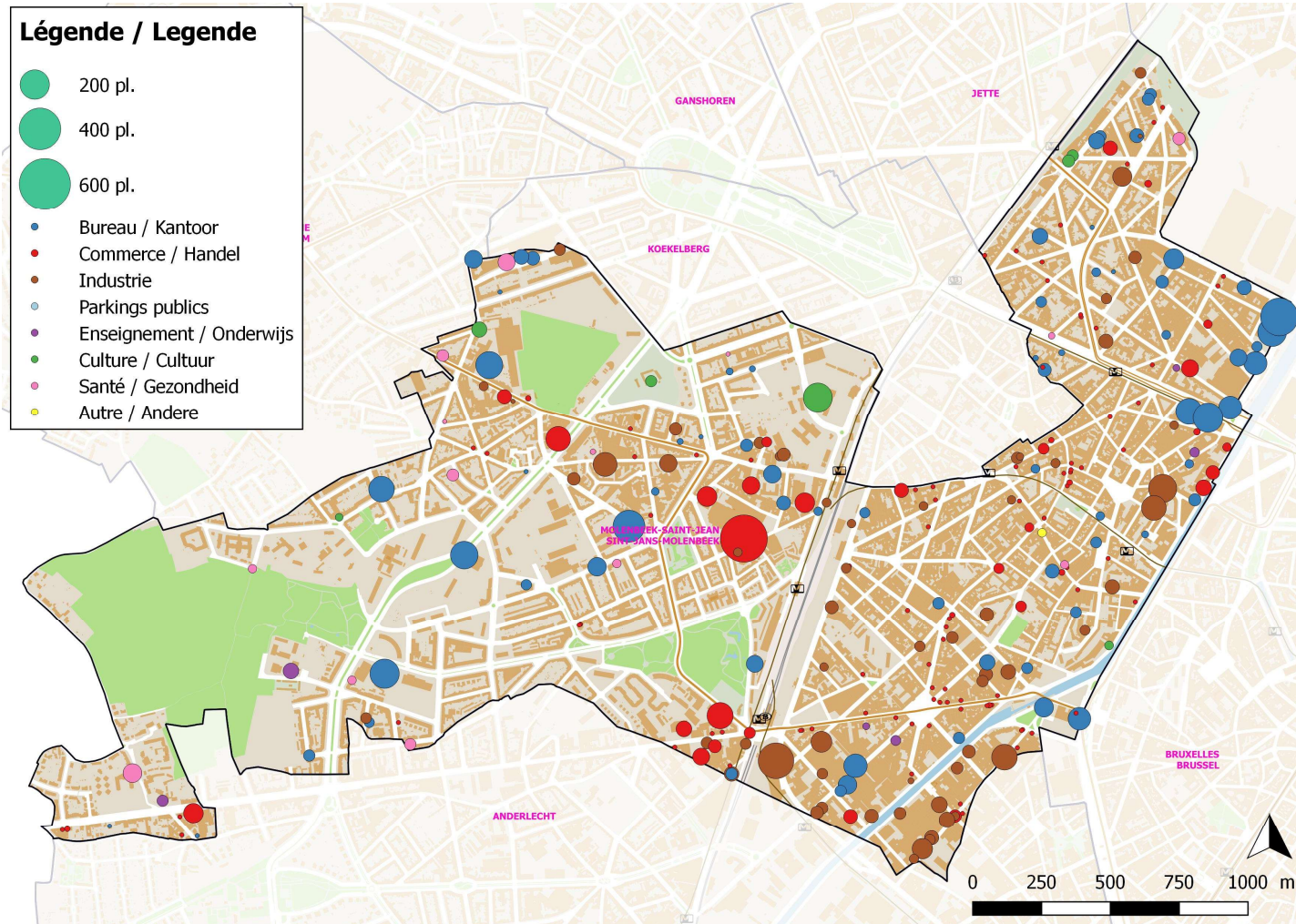


Fig. 67 - Locatie van het aanbod buiten de openbare weg dat in aanmerking komt voor mutualisering

Bron: Parkeeragentschap, augustus 2017

Beschikbaar potentieel 24 uur per dag

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

Huidige situatie

Volgens de beschikbare gegevens (bedrijfsvervoerplan) zou dit type van potentieel momenteel nog beperkt zijn in Sint-Jans-Molenbeek. Slechts 9 sites zouden a priori betroffen zijn, soms ten belope van een vrij gering aandeel, goed voor in totaal 116 plaatsen.

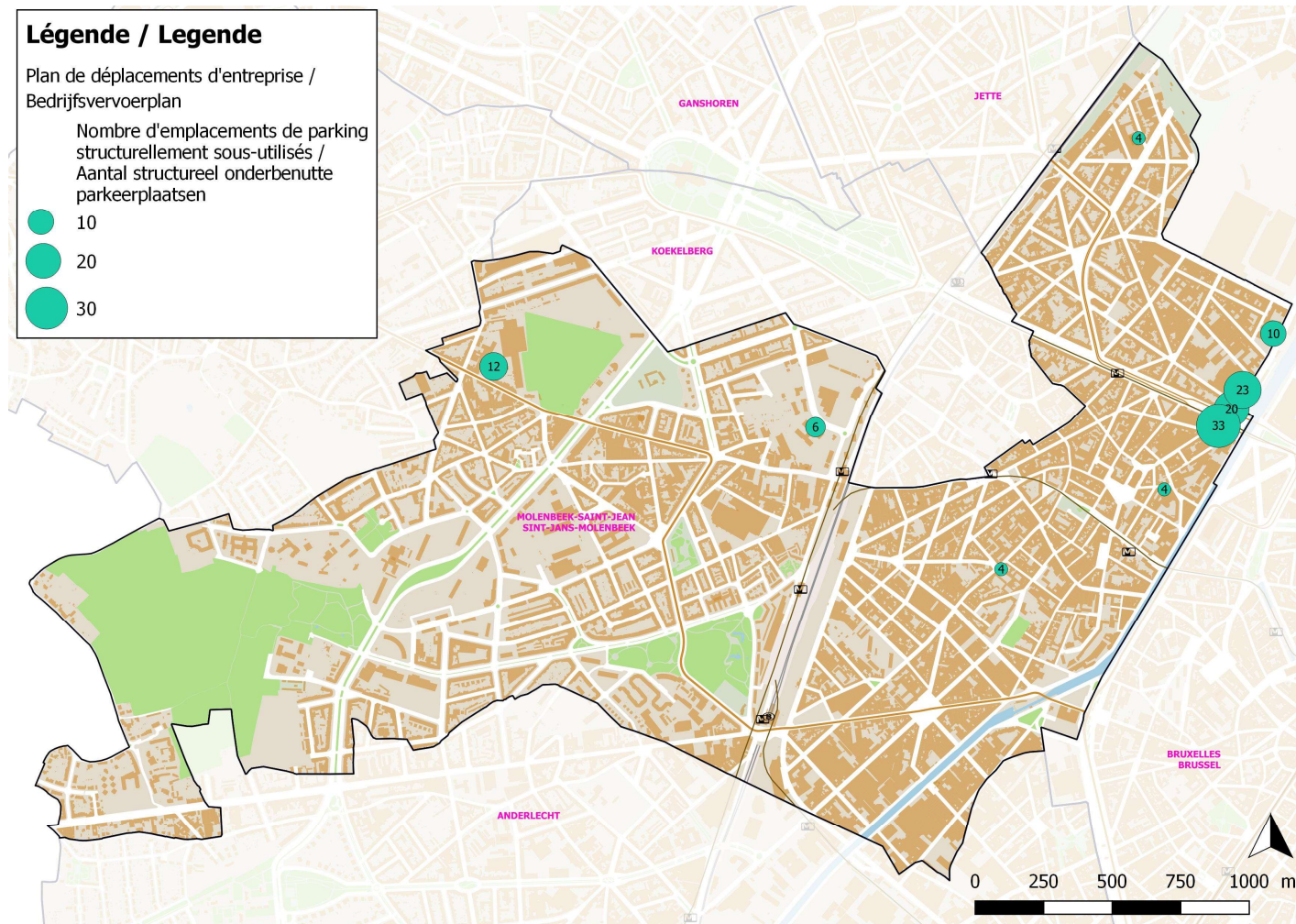
Onderneming	Adres	Raming van het aantal structureel onderbenutte parkeerplaatsen
Wallonie-Bruxelles International	Sainteletteplein, 2	20
KBC Securities	Havenlaan, 12	10
Takeda Christiaens - Takeda Belgium	Steenweg op Gent, 615	12
KBC - Havenlaan	Havenlaan, 2	23
Athénée Royal Serge Creuz	Sippelberglaan, 2	6
SCA TAXIS AUTOLUX	Marokijnstraat, 1	4
OXFAM SOLIDARITE - QUATRE-VENTS	Vier-windenstraat, 60	4
SDRB - site Gosset	Gabrielle Petitstraat, 6	4
Ministerie van de Franse Gemeenschap	Leopold II-laan, 44	33
TOTAAL		116

Bron: Gewestelijk Parkeeragentschap, 2017

Hier dient opgemerkt dat zich in het noordoosten van de gemeente verschillende parkings bevinden, die a priori nog over een parkeerreserve beschikken. Deze piste zou verder verkend kunnen worden in het kader van

de compensaties die verband houden met de heraanleg van de Ribaucourtstraat.

Fig. 68 – Locatie en aantal parkeerplaatsen die structureel onderbenut worden volgens de BVP's



Bron: Parkeeragentschap, augustus 2017

Toekomstige situatie

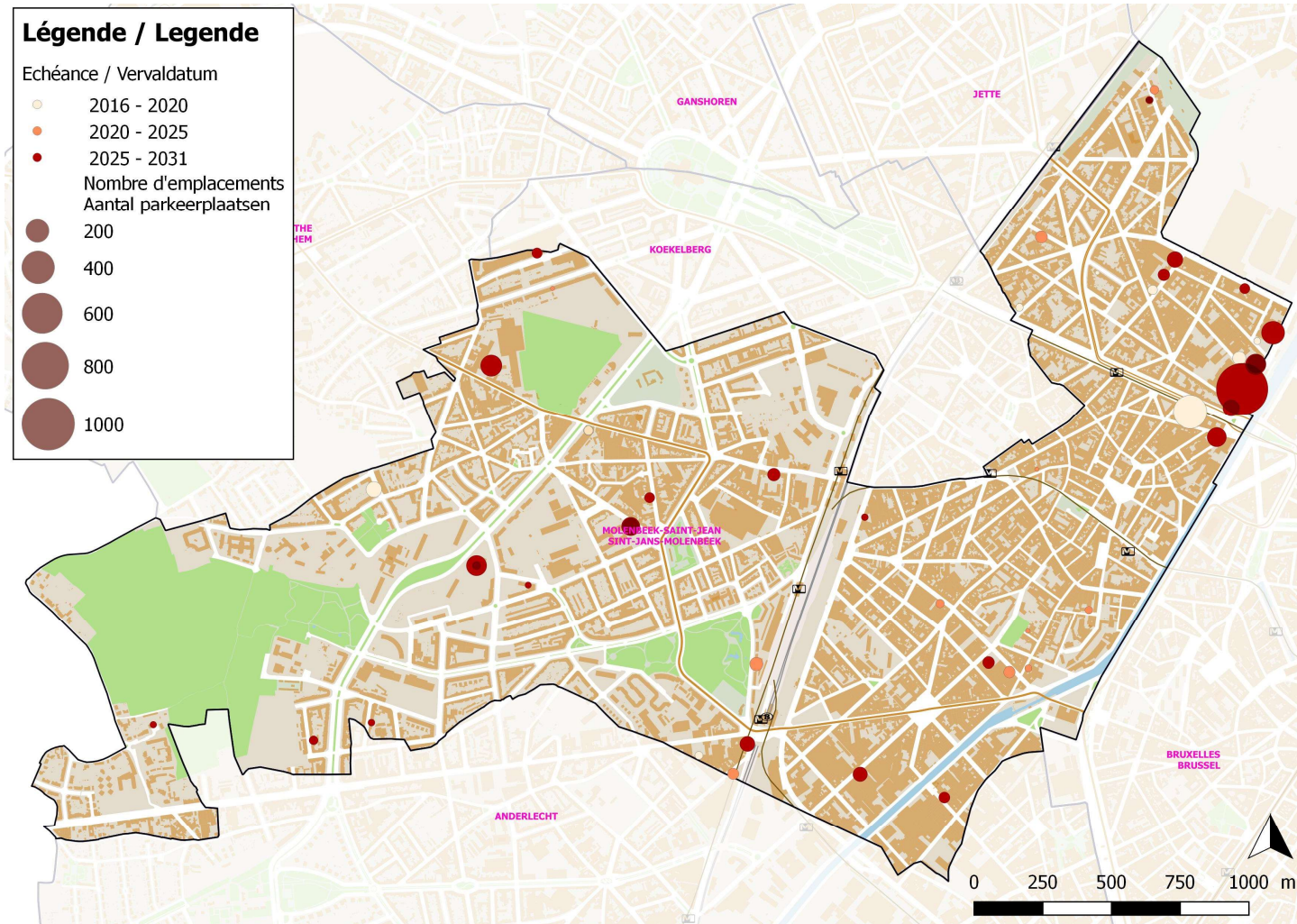
De nieuwe wetgeving "BWLKE" (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) zou aanleiding kunnen geven tot een geleidelijke toename van dit aantal en het poolingpotentieel 24/24 dus kunnen uitbreiden. Door een bovengrens vast te leggen voor het aantal plaatsen van de parkings van de kantoren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

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

Deadline voor MV	Korte termijn (< 2020)	Middellange termijn (2020 - 2025)	Lange termijn (> 2025)
Kantoorparking (sites)	9	17	28
Aantal plaatsen in de parkings	687	360	2916

Gegevens: Overzicht van het kantorenpark, Stratec en Nace

Fig. 69 – Poolingpotentieel 24 uur per dag volgens de toepassing van het BWLKE



Bron: Parkeeragentschap, augustus 2017

4.4.5 Besluit

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

Verder blijkt dat de parkeerplaatsen op de openbare weg die op korte termijn zullen verdwijnen, buiten de openbare weg gecompenseerd zouden kunnen worden: hetzij door middel van een bestaand openbaar aanbod (Brunfaut-parking), hetzij door een aanbod dat nog niet gemutualiseerd of gepoold werd, maar a priori wel onmiddellijk beschikbaar is en dat 24 uur per dag (parkings van kantoren gelegen in het noordoosten van de gemeente met een overschot aan plaatsen volgens de Bedrijfsvervoerplannen).

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

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

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

4.5 ACTIE 5: Het gemeentelijk beleid in overeenstemming brengen met de nieuwe gewestelijke richtlijnen

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

Deze nieuwe versie brengt vooral een aantal wijzigingen aan op het vlak van de vrijstellingen, die moeten worden opgenomen in het GPAP en bijgevolg ook in het betrokken gemeentereglement.

- Definitie en tarifiering
- Sectorindeling

4.5.1 Vrijstellingen: definitie en tarifiering

De volgende twee tabellen vatten respectievelijk de voornaamste bepalingen samen die voortaan nageleefd moeten worden inzake vrijstellingen in het hele Gewest en de hieruit voortvloeiende wijzigingen die er voor het Gewest voorzien moeten worden.

Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente zich, op grond van artikel 76 en 77 van het nieuwe besluit, de mogelijkheid voorbehoudt om het aantal vrijstellingskaarten te beperken die worden uitgereikt aan "professionelen" of sommige van hun subcategorieën. Met deze maatregel zou de druk die wordt uitgeoefend op het parkeren op de openbare weg, kunnen worden verminderd. De beheersing van het aantal afgeleverde vrijstellingskaarten is immers van essentieel belang om de goede werking van de gereglementeerde zones te garanderen, en dus om een zekere

beschikbaarheid van vrije plaatsen te behouden. Bovendien is het de taak van de gemeente en/of het Agentschap, afhankelijk van het geval, om na te gaan of de uitreikingsvoorwaarden van de vrijstellingskaarten worden nageleefd en onder meer om de echtheid en de geldigheid van de voorgelegde documenten te controleren.

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

Vrijstellingen op het gereguleerd parkeren op de openbare weg (GPBP)	Afgiftemodaliteiten				Gebruiksmodaliteiten		
	Begunstigden (rechthebbers)	Vergunningsverlenende overheid	Toegangsvoorwaarden	Prijzen	Zonale geldigheid	Geografische geldigheid	Geldigheid in de tijd
Buurtbewoners	<p>Personen ingeschreven in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de gemeente</p> <p>Personen gedomicilieerd in de gemeenten, tijdens de procedure tot wijziging van inschrijving (buitenland => Belgisch)</p> <p>Persoon met een tweede verblijfplaats in de gemeente**</p> <p>Persoon gedomicilieerd in de gemeente en met een specifieke parkeerbehoefte in het kader van een door het BHG erkend autodeelsysteem voor particulieren***</p>	College Of Agentschap	<p>Art. 48-51:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 kaart per kentekenplaat en per voertuig (behalve bij een gedeeld voertuig tussen particulieren) - enkel voor voertuigen <3,5 T - voor gedeeld voertuig tussen particulieren: minstens 3 particulieren, waarvan er 2 in het BHG zijn gedomicilieerd - het bewijs leveren dat het voertuig is ingeschreven op zijn naam of dat hij er op permanente wijze over kan beschikken - max. 2 kaarten / gezin (3e kaart mogelijk na advies van het Agentschap en volgens de in het GPAP te rechtvaardigen criteria) 	<p>1e kaart = min. 10 €/jaar</p> <p>2e kaart = min. 50 €/jaar</p> <p>3e kaart & kaart tweede verblijfplaats = 250 €/jaar</p>	Evenement	Parkeersector* van de woonplaats	1 kaart heeft een geldigheidsduur van 12 of 24 maanden, naar keuze van de aanvrager
Zorgverlener van dringende medische hulp	Huisartsen en pediaters die dringende medische hulp verstrekken (= "de personen die medische zorgen toedienen en over een RIZIV-nummer beschikken, wanneer zij gestuurd zijn om onmiddellijk passende zorg te verlenen aan eenieder van wie de gezondheidstoestand, omwille van een ongeval, een plotselijke ziekte of plotselijke complicatie van een aandoening, een dringende interventie vereist")	Agentschap	<p>Art. 63:</p> <p>RIZIV-nummer als individuele zorgverlener</p> <p>- 1 kaart = 1 inschrijving</p>	200 €/jaar	Evenement Voorbehouden K&R Levering	Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Tijdens de interventie, gedurende de tijd van de effectieve toediening van de medische zorgverlening, met een maximale duur van 2 uur
Verlener van medische zorgen aan huis	Personen die medische zorgen aan huis verstrekken, over een RIZIV-nummer beschikken en verbonden zijn aan organisaties die worden erkend door de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie van Brussel-Hoofdstad of door een beroepsfederatie van zorgverleners. De prestaties van de medische thuiszorg omvatten de dierenartsen.	Agentschap	<p>Art. 66:</p> <p>medische thuiszorg verstrekken + beschikken over een RIZIV-nummer + verbonden zijn aan een erkende organisatie (of erkend zijn)</p> <p>- 1 kaart = 1 inschrijving</p>	75 €/jaar	Evenement	Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Tijdens de interventie, gedurende de tijd van de effectieve toediening van de medische zorgen, met een maximale duur van 2 uur
Autodelen	Exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen die zijn erkend door het Gewest	Agentschap	Art. 69: 1 kaart = 1 inschrijving	25 €/jaar	Evenement	Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	Altijd geldig
PBM	Zie federale wetgeving				Evenement	Alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest	
Professioneel	<p>Bedrijven en zelfstandigen met een maatschappelijke of bedrijfszettel in het BHG</p> <p>Natuurlijke of rechtspersonen die aantonen dat ze voor de uitoefening van hun beroep verschillende interventies moeten uitvoeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hiervan het bewijs aan het Agentschap bezorgen</p> <p>Schoolinstellingen gevestigd in het BHG</p> <p>Personeelsleden van de verschillende politiezones van het BHG</p>	College Of Agentschap	<p>- Houder van een vrij beroep of een zelfstandige of een bedrijf zijn. Met "onderneming" wordt elke rechtspersoon bedoeld, ongeacht zijn status, in het bijzonder de vennootschappen opgenomen in artikel 2 van het Wetboek van Vennootschappen, de openbare instellingen, de private instellingen, de instellingen voorbehouden aan de erediensten die worden beoogd door de wet op de temporalen der erediensten en de ordonnantie van 29 juni 2006 betreffende de inrichting en de werking van de islamitische erediensten, de centra voor morele dienstverlening van de Centrale Vrijzinnige Raad, bedoeld in de wet van 21 juni 2002, de instellingen van het niet-verplicht onderwijs, de ziekenhuizen, de klinieken, de poliklinieken en de zorgverstrekkende instanties, de lichtdagheidsinstellingen en de vzw's (art. 84, 1°)</p> <p>- Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, 2°)</p> <p>- De behoefte van de uitvoering van verschillende interventies in het BHG voor de uitoefening van het beroep aantonen en hierna het bewijs aan het Agentschap voorleggen (art. 84, 2°)</p> <p>- Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, 2°)</p> <p>- Elke onderwijsinstelling, georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap en publieke kinderdagverblijven of kinderdagverblijven die inkomensgerelateerde tarieven hanteren (art. 84, 3°)</p> <p>- Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, 2°)</p> <p>- Aanvraag in te dienen door de persoon zelf of zijn hoofd EN te vergezellen van een schoolvervoersplan, bedrijfsvervoersplan of een equivalent (art. 84, 2°)</p>	<p>1-5 kaarten = MIN. 200 €/jaar</p> <p>6-20 kaarten = MIN. 300 €/jaar</p> <p>21-30 kaarten = MIN. 600 €/jaar</p> <p>>30 kaarten = MIN. 800 €/jaar</p> <p>MIN. 90 €/maand</p> <p>MIN. 75 €/jaar</p> <p>MIN. 75 €/jaar</p>	Evenement	<p>Parkeersector* van de maatschappelijke of bedrijfszettel of toegewezen sector(en)</p> <p>Wanneer het personeelslid van een schoolinstelling werkzaam is in meerdere scholen, is de vrijstellingskaart geldig voor de verschillende parkeersectoren waarin de scholen zijn gestueerd. (art. 84, 3°)</p> <p>Wanneer het personeelslid werkzaam is als agent in meerdere commissariaten, is de parkeerkaart geldig voor de verschillende parkeersectoren waarin de commissariaten zijn</p>	
Bezoekers	Bezoekende automobilisten	College Of Agentschap	<p>Art. 90-92:</p> <ul style="list-style-type: none"> - slechts 1 vrijstellingskaart "bezoekers" per gezin - de kaart wordt toegekend per gezin en per jaar voor MAX. 100 periodes van 4u30 	<p>MIN 2,5 €/voertuig per periode van 4u30</p>		Toegekende parkeersector** (degevallend, identiek als de sector die is toegekend voor de "bewonerskaart")	Max. 100 periodes van 4u30 per jaar

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

** = vroegere vrijstellingskaart "tijdelijke buurtbewoner"

*** = vroegere vrijstellingskaart "tijdelijke multisectoren"

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

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

Voor de gebruiksregels van de vrijstellingskaarten: zie besluit

Types van vrijstellingen die in Sint-Jans-Molenbeek van kracht zijn (GPBP)	Aanpassingen die voorzien moeten worden naar aanleiding van de nieuwe gewestelijke reglementering (2016)*	
Buurtbewoner	Aan te passen begunstigden (al naargelang wat hieronder vermeld wordt)	
Tijdelijke buurtbewoners	Personen met een tijdelijke parkeerbehoefte => vrijstelling "bezoekers" + aanpassing tarief & tijdelijke geldigheid Personen met een tweede verblijf => vrijstelling "buurtbewoner" + aanpassing tarief	
Andere gebruikers	Ondernemingen & zelfstandigen	Vrijstelling voor "professionelen" Aanpassing tarief
	Leurhandelaars	Vrijstelling geschrapt => vrijstelling voor "bedrijven & zelfstandigen"
	Tijdelijke werf	Vrijstelling geschrapt => vrijstelling voor "bedrijven & zelfstandigen"
	Scholen en kinderdagverblijven	Vrijstelling voor "professionelen" (Onderwijsinstellingen)
	Bezoekende automobilisten	Te onderscheiden van de vrijstellingen voor "professionelen" Aanpassing tarief (€ 2,5/voertuig/periode van 4 uur en 30 minuten) & geldigheid in de tijd (max. 100 periodes van 4 uur en 30 minuten)
	Voertuig > 3,5T	Vrijstelling geschrapt => vrijstelling voor "professionelen"
Verleners van medische zorgen	dringend	Parkeerduur (2 uur max.)
	niet-dringend	Vervangen door vrijstelling voor thuiszorgverstrekkers + te preciseren begunstigden
Autodelen	Aanpassing tarief	
Tijdelijke multisectoren	Vrijstelling geschrapt => vrijstelling voor "buurtbewoners"	
Interventie (in meerdere sectoren van het Gewest)	Vrijstelling voor "professionelen"	

*Sectorindeling niet inbegrepen

4.5.2 Vrijstellingen: invoering van de sectorindeling

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

- Met uitzondering van de vrijstellingen die geldig zijn op gewestelijk niveau, betekent de parkeersector de geografische zone af waarbinnen de vrijstellingskaarten ("buurtbewoners", "professionelen" en "bezoekers") geldig zijn. De oppervlakte van een parkeersector mag niet groter zijn dan 150 ha (met een mogelijke marge van 20%, zijnde 180 ha);
- De parkeersector berust op een onderverdeling in 'deelsectoren' van het Gewest of – afwijkend hiervan en op verzoek van de Gemeente – op een onderverdeling in 'vaste sectoren' van het gemeentelijke grondgebied;
- De onderverdeling van het Gewest in 'deelsectoren' kan zich onttrekken aan de gemeentelijke grenzen en wordt opgemaakt door het Agentschap op basis van voorstellen van de gemeenteraden en in overleg met hen. Deze verdeling in deelsectoren moet op gewestelijk niveau een zeker evenwicht bieden;
- De onderverdeling in 'vaste sectoren' kan zich niet aan de gemeentelijke grenzen onttrekken en wordt door het Agentschap opgemaakt op vraag van de respectieve Gemeenteraad;
- Elke gemeente neemt de indeling die op haar betrekking heeft ("deelsectoren" of "vaste parkeersectoren"), op in haar gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), die vervolgens door de Regering wordt goedgekeurd. De Regering kan een kaart met deelsectoren of vaste

sectoren goedkeuren buiten het GPAP, indien de betrokken gemeente al beschikt over een GPAP;

- In het geval van een indeling in deelsectoren bestaat de aan de aanvrager toegewezen parkeersector uit de deelsector waarin zich de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel bevindt, aangevuld met aangrenzende deelsectoren, voor zover de bovenstaande principes worden nageleefd. De toegewezen parkeersector kan zich op het grondgebied van meer dan één gemeente bevinden (mits voorafgaand akkoord tussen de betrokken gemeenten). De aanvrager kan vragen om een alternatieve sector toe te kennen, onder meer om (ten hoogste) een niet-aangrenzende deelsector te integreren waarin zich de ingang van een metro- of treinstation bevindt (voorwaarden vastgelegd in art. 46quater);
- In het geval van een indeling in vaste parkeersectoren bestaat de aan de aanvrager toegewezen parkeersector uit de vaste sector waarin zich de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel bevindt;
- Of het nu gaat om deelsectoren of vaste sectoren, de onderverdelingen kunnen aangepast worden op vraag van een Gemeenteraad, een wijkcomité, een lokale vereniging of een particulier. Ze worden minstens om de 2 jaar herzien. De nieuwe indeling gaat telkens op 1 januari of 1 september van een jaartal in;
- De parkeersectoren die gelden op de datum van het referentiebesluit, blijven van toepassing tot op het moment dat de Regering "de kaart" met deelsectoren of vaste sectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente "vastlegt", in overeenstemming met de bovenstaande principes.

Zoals ze hierboven besproken werd en ongeacht het beoogde systeem, zou de sectorindeling de problemen moeten kunnen helpen oplossen, die

geïdentificeerd werden in het kader van de diagnose (sterke monopolisering van het parkeren op de openbare weg door de houders van een vrijstelling).

Het project ter actualisering van het GMP heeft evenwel aangetoond dat de mogelijke toegang tot een niet aangrenzend deelsector met een metrostation deze effecten zou kunnen beperken, door:

- de verplaatsingen binnen de gemeente met de wagen voor de bewoners van de rand in de hand te werken, ten nadele van de modal shift naar de actieve vervoersmodi en het openbaar vervoer;
- de verzadiging van de parkeerruimte rondom de stations van het OV te verergeren, ten nadele van hun omwonenden.

Op basis van de hierboven uiteengezette regels stelt onderstaande figuur het voorstel van sectorale indeling van Sint-Jans-Molenbeek in 'parkeerdeelsectoren' voor, dat werd opgesteld in overleg tussen de technische diensten van parking.brussels, de Gemeente Molenbeek, de naburige gemeenten en Brulocalis. Dit ontwerp deelt de gemeente op in 20 deelsectoren waarvan er 9 volledig op het gemeentelijk grondgebied liggen en 11 worden gedeeld met een Brusselse buurgemeente (zie volgende pagina).

Voorts dient opgemerkt dat, hoewel het systeem met de verdeling in deelsectoren het voordeel biedt dat de parkeerperimeters beter gecentreerd zijn ten opzichte van de woonplaats (of de exploitatiezetel) en ontdaan zijn van de randeffecten die aan de gemeentegrenzen te wijten zijn, dit systeem natuurlijk niet operationeel is en dus enkel overwogen kan worden, als de naburige gemeenten een soortgelijk systeem implementeren. Zo niet, zal de voorkeur gegeven kunnen

worden aan het indelen van de Gemeente in 3 à 4 vaste sectoren die volledig binnen de grenzen van de Gemeente gelegen zijn.

4.5.3 Andere conformeringsmaatregelen

Artikel 5 van de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap stipuleert dat een parkeerplaats gelegen in een gereguleerde zone onderworpen is aan de respectieve reglementeringen en dat "elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen die in het hele land gelden".

Artikel 5 van voormeld Besluit preciseert dat een GPAP lokale verminderingen van deze uurperiode kan voorzien "wanneer het specifieke karakter van de rijweg of de wijk dat rechtvaardigt". In dat geval is het advies van het Parkeeragentschap vereist.

Vanuit een streven naar conformiteit met het voorgaande en om de coherentie met de situaties te garanderen, die prevaleren in de aangrenzende gemeenten alsook in de Molenbeekse groene zones (preventie van verschuiving op zaterdag), raadt het GPAP een veralgemening aan van een reglementair uurrooster in een blauwe zone dat van maandag tot en met zaterdag loopt. Dat zou een vermindering van de bijzondere modaliteiten met zich meebrengen (aangegeven op de signalisatie), waardoor het reglementeringsschema van deze zone zich tot vrijdag zou beperken.

In ieder geval dient het behoud van zulke modaliteiten door de Gemeente gerechtvaardigd worden in het licht van de specificiteiten van de betrokken wegen en wijken, met name gelet op hun bezettings- en rotatieniveaus op zaterdag.

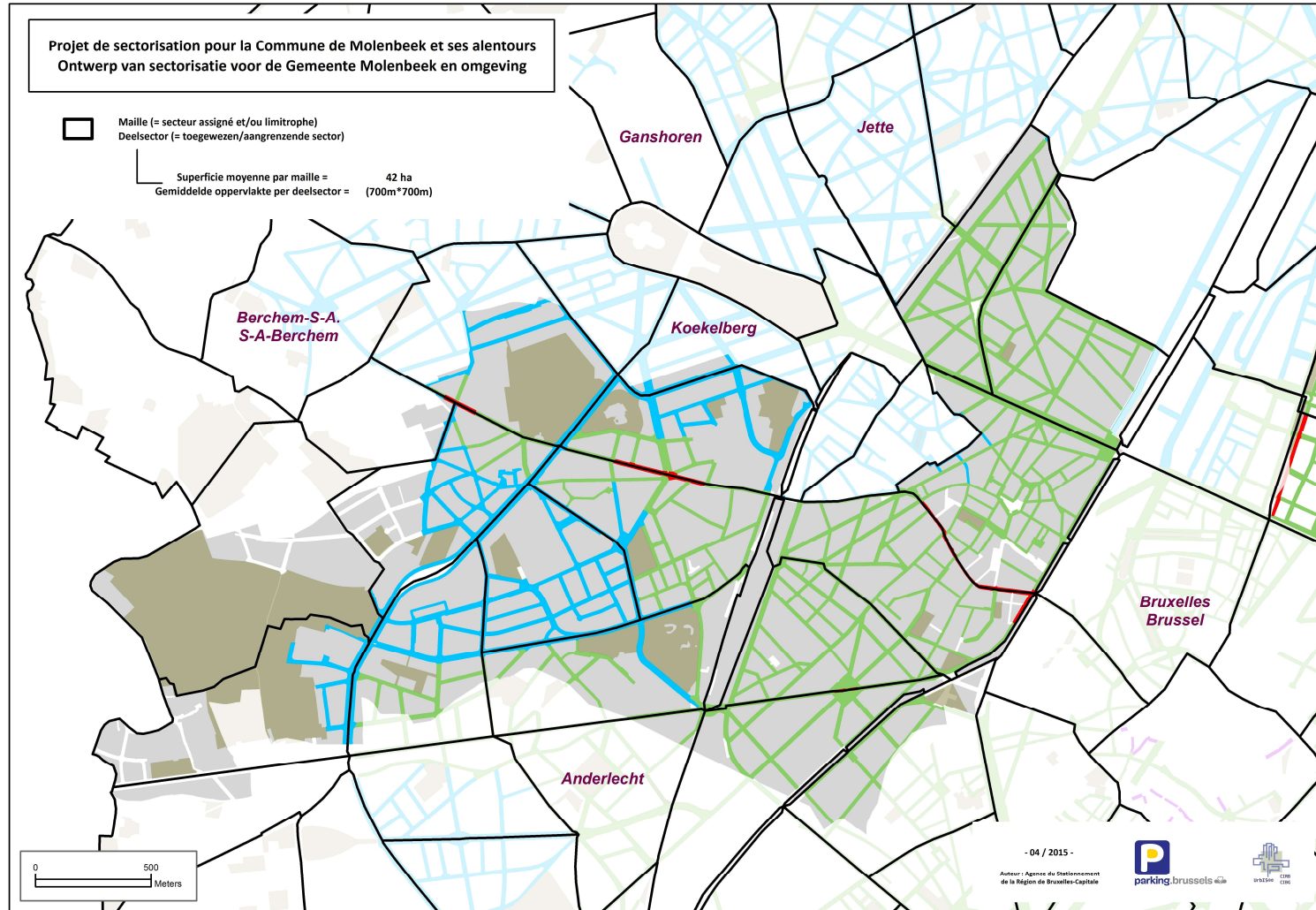


Fig. 70 – Voorstel van sectorindeling in Sint-Jans-Molenbeek

4.6 ACTIE 6: Tweejaarlijkse opvolging en evaluatie van het GPAP

4.6.1 Parkeerobservatorium

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

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

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

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

4.6.2 Werkgroep Parkeren

Als aanvulling op deze kwantitatieve benaderingen die zijn bedoeld om de situatie te objectiveren, zou een specifieke opvolgingsgroep kunnen worden opgericht die de gemeentelijke en gewestelijke actoren (Parkeeragentschap) groepeerd die betrokken zijn bij de uitvoering van het GPAP.

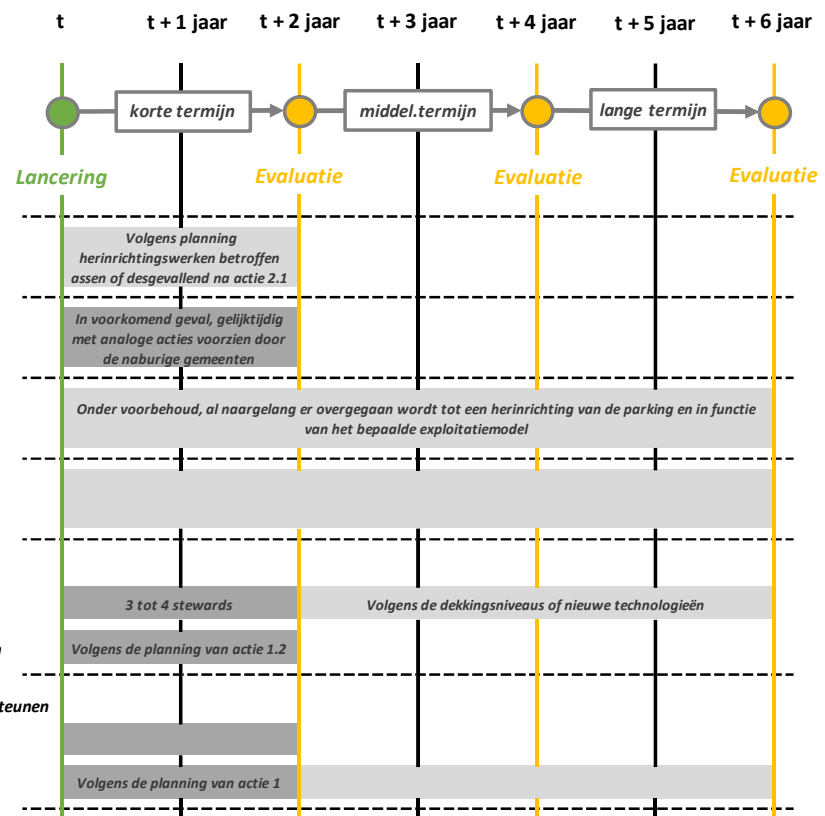
5. Samenvatting van de te implementeren acties: fasering van de acties

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

Grondbeginselen van de planning:

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

Actie 1 Het reglementering-sbeleid betreffende het parkeren op de openbare weg bijstellen	Actie 1.1 - De rode zone uitbreiden
	Actie 1.2 - Het hele aanbod op de openbare weg reglementeren
	Actie 1.3 - De grijze zone rond de Brunfaut-parking uitrollen
	Actie 1.4 - Aanvullende aanpassingen
Actie 2 De controle van de parkeergelegenheid en zijn aanverwante maatregelen optimaliseren	Actie 2.1 - De aan de controle gewijde middelen aanpassen: De controle van de bestaande reglementeringen optimaliseren Een doeltreffende controle van de nieuwe reglementeringen verzekeren
	Actie 2.2 - De aanpassing van de aan de controle gewijde middelen ondersteunen Het inningsniveau van de retributies verbeteren Een goede communicatie verzekeren



Grondbeginselen van de planning :

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

Actie 3

Het parkeeraanbod voor specifieke gebruikers en de alternatieven voor de bijzondere personenwagen ontwikkelen

Actie 3.1 - Personen met beperkte mobiliteit (PBM)

Actie 3.2 - Leveringen

Actie 3.3 - Vrachtwagens

Actie 3.4 - Autodelen

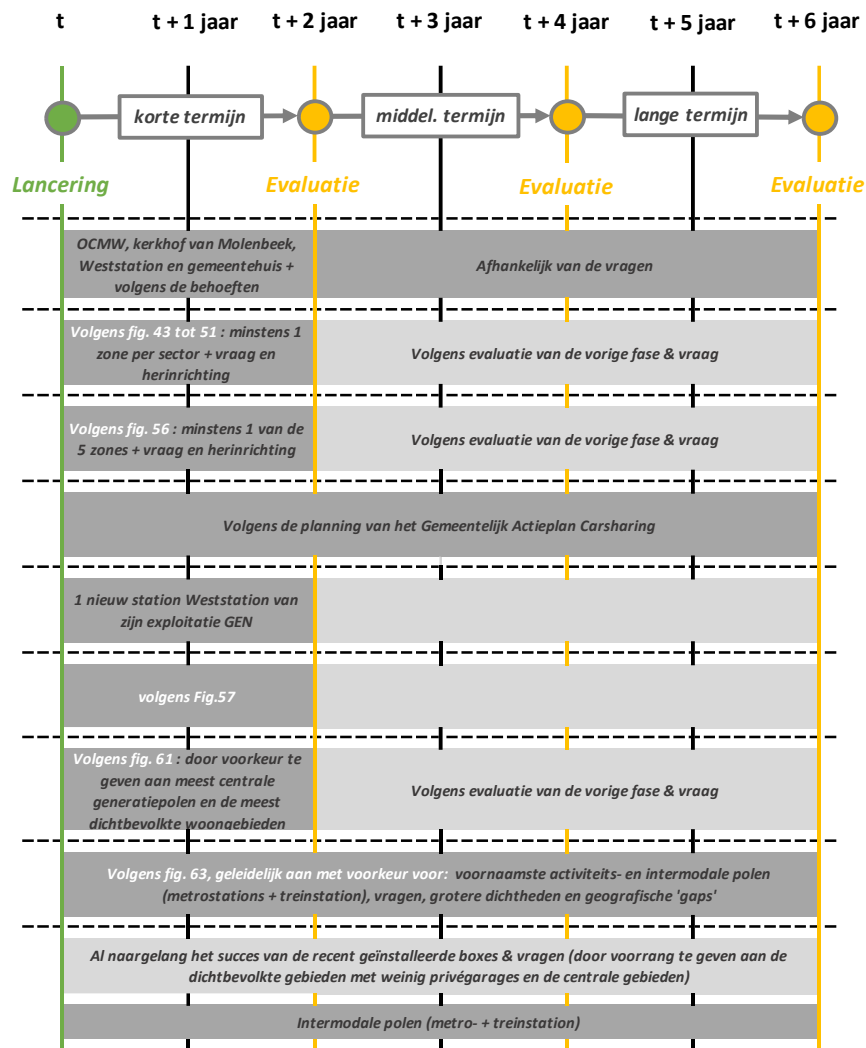
Action 3.5 - Taxis

Actie 3.6 - Schoolbussen/autocars en Kiss & Ride

Actie 3.7 - Gemotoriseerde tweewielers

Actie 3.8 - Parkeerzones voor fietsers (kortparkeren)

Actie 3.9 - Parkeerzones voor fietsen (langparkeren)



Grondbeginselen van de planning :

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

**Actie 4
Mutualisering**

Actie 4 - Bepalen van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg die theoretisch gezien in aanmerking kunnen komen voor pooling

**Actie 5
Conformering
gemeentelijk
beleid**

Actie 5 - Vrijstellingen:

aanpassing van de definities en de tarifiering

invoering van de sectorindeling

andere conformeringsmaatregelen

