

GEMEENTE WATERMAAL-BOSVOORDE
Antoine Gilsonplein, 1
1170 Watermaal-Bosvoorde

GEMENTELIJK PARKEERACTIEPLAN VAN
WATERMAAL-BOSVOORDE

20 JANUARI 2014

agora
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Hoofdtafel

1	Voorwoord	56
2	Plaatsopneming	78
2.1	Gemeentelijke kenmerken	78
2.2	De gereguleerde zones in de bestaande situatie	1142
2.3	Bestaande situatie	2024
2.3.1	Voor de bewoners	2024
2.3.2	Voor de ondernemingen	2024
2.4	Het parkeren van fietsen	2122
2.5	Het parkeren van motorfietsen	2425
2.6	Het parkeren van vrachtwagens	2526
2.7	Parkeren in private parkings	2627
3	De beschrijving van de aan te wenden middelen voor de naleving van het Gemeentelijk Parkeeractieplan	2930
3.1	De voorgestelde uitbreidingen van zones	2930
3.1.1	Het uitbreidingsplan zoals voorgesteld door de gemeente	2930
3.1.2	Het uitbreidingsplan herzien rekening houden met de opmerkingen van de buurtbewoners	3435
3.2	Kort parkeren – snelle rotatie	3738
3.3	Toepassing van de reglementeringsmodaliteiten met de aangrenzende gemeenten	3839
3.3.1	Oudergem	3839
3.3.2	Elsene	3839
3.3.3	Brussel	3940
3.3.4	Ukkel	3940
3.4	Maatregelen betreffende de controle	3940
3.4.1	Aantal beambten bestemd voor de controle	3940
3.4.2	Organisatie van de controle	3940
3.4.3	Aantal opgemaakte parkeerticketten	4044
3.4.4	Inkomsten	4044
3.4.5	Verwachtingen met uitbreiding van blauwe zones	4044
3.4.6	Specifieke bijkomende maatregelen voor de controle (bijvoorbeeld : versterking controle BZ 30 minuten)	4142
3.5	De in artikel 11 van het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het GPBP bedoelde doelstellingen	4142
3.6	Beleid inzake controles en sancties	4142
3.6.1	Beleid inzake controles en sancties	4142

3.6.2	Beleid inzake vrijstellingskaarten.....	4243
3.7	Acties inzake fietsen.....	4344
3.8	Acties inzake het parkeren van gemotoriseerde tweewielers	4344
3.9	Acties inzake het parkeren van vrachtwagens	4445
4	Sectorisatie	4445
4.1	De parkeersectoren	4445
4.2	Sectorale indeling van de aangrenzende gemeenten	4546
4.3	Voorstel van verdeling van de mazen	4950
5	Samenvatting	5253

1 Voorwoord

In 2009 heeft de Brusselse Gewestregering een beschikking vastgesteld betreffende het parkeerbeleid. Op grond van deze beschikking heeft de gewestregering onlangs een "Gewestelijk Parkeerbeleidsplan" (GPBP) ontwikkeld. De belangrijkste doelstelling van dit plan bestaat in de harmonisatie en de vereenvoudiging van het parkeerbeleid van de Brusselse gemeenten.

Het GPBP verplicht de 19 Brusselse gemeenten op hun gemeentelijk parkeerbeleid aan te passen aan de eisen van het gewestplan, en dat via de vaststelling van een "Gemeentelijk actieplan parkeren" (GPAP).

De uitwerking van dat gemeenteplan is de kans om het actueel van kracht zijnde parkeerbeleid van in Watermaal-Bosvoorde te herzien en te identificeren of wijziging aan het systeem "blauwe zones" dat in 2009 werd ingevoerd moeten worden aangebracht, dan wel of nieuwe regelgevingsvormen moeten worden ingevoerd.

Het GPAP onderzoekt de kwestie van het parkeren van andere soorten voertuigen (fietsen, motorvoertuigen, vrachtwagens), zoals vereist door het gewestplan.

Beoogt wordt om het fietsparkeren uit te breiden door fietsbogen te plaatsen bij elke heraanleg van wegennet, door een jaarlijkse belegging te waarborgen en door aan de gebruikers van deze mode een beroep te doen om de meest adequate plaatsen te bepalen.

Onderzoekt wordt om de mogelijkheid het gemotoriseerde tweewielers parkeren uit te breiden door aan de gebruikers van deze mode een beroep te doen om de meest adequate plaatsen te bepalen.

Onderzoekt wordt van de vraag en de potentiële localisaties voor de localisatie van het parkeren van de vrachtwagens op het gewestelijke wegennet dat het bevoorrechte traject van deze voertuigen zijn.

Het parkeervraagstuk is een delicate vraag. Elke categorie bestuurders wil in gunstige omstandigheden dicht bij zijn bestemming kunnen parkeren. : de bewoners en hun bezoekers, de handelaars en hun klanten, de werknemers bij de bureaus, de leraars dicht bij de scholen, de sportievelingen dicht bij de sportcentra, de pendelaars dicht bij de lijnen van het openbaar vervoer, etc. En het blijkt dat in bepaalde gevallen deze vaak legitieme verwachtingen met elkaar concurreren. De voor het parkeren voorbehouden ruimte is vaak beperkter dan het aanbod en dan moet een evenwicht worden gevonden.

Het parkeerbeleid kan overigens eveneens bijdragen tot de uitwerking van een meer rationelere mobiliteit, de recuperatie van ruimten op de openbare weg om de kwaliteit van de openbare ruimtes te verbeteren, of nog de beperking van het transitoverkeer dat door de gemeente rijdt.

Het is dus de bedoeling om een efficiënt, evenwichtig gemeentelijk plan uit te werken dat het gewestplan respecteert, rekening houdend met de bijzondere kenmerken van onze gemeente. Dit GPAP beoogt aan deze doelstellingen te beantwoorden.

Beoogt wordt om het systeem van de blauwe zone dat in 2009 werd ingevoerd te handhaven. De belangrijkste doelstellingen ervan waren:

- de mobiliteitskeuze van de werknemers van de bureaus van de as Ter Hulpen-Delleur-Vorst;
- verhinderen dat de werknemers van de bureaus gaan parkeren in de residentiële wijken;
- zorgen van roterend parkeren in de commerciële wijken (Keym en Bosvoorde-centrum);
- vermijden dat langparkeerders parkeren in de residentiële wijk gelegen rond de metro "Beaulieu".

Het GPAP wil eveneens reageren op de opmerkingen van de bewoners van bepaalde wijken dat bepaalde perimeters van "blauwe zones" te klein zijn, en stelt voor om bepaalde zones uit te breiden en nieuwe te creëren.

Het ontwerp GPAP werd onderwerpen aan een openbaar onderzoek van 60 dagen van 01/10/14 tot 30/11/14 aangekondigd in de gemeentelijke krant "1170" en door een aanplakking op het gemeentelijke grondgebied.

Het openbare onderzoek heeft aanleiding tot 126 bezwaarschriften en 1 brief-petitie (34 handtekeningen) gegeven.

De adviezen van de aangrenzende gemeenten en van het Gewestelijke Parkeeragentschap werden verzocht.

De analyse van de resultaten van het openbare onderzoek en van de uitgebrachte adviezen hebben geleid tot de wijziging van het project om tot dit plan te komen.

2 Plaatsopneming

2.1 Gemeentelijke kenmerken

Watermaal-Bosvoorde is een van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zij is gelegen ten zuid-oost van het Gewest. De aangrenzenden gemeenten zijn Ukkel, Brussel hoofdstad, Elsene, Etterbeek, Oudergem, Overijse, Hoeilaart en Sint Genesius Rhode.

Gemeente van de tweede kroon grotendeels verstedelijkt vanaf het begin van 20 ème eeuw, zij kent de het meest geringe bevolkingsdichtheid van de 19 Brusselse gemeenten (minder dan 2000 in/km ²). Zijn bouw bij meerderheid bestaat uit eensgezins-, mandelige huizen of aan 4 voorgevels. De gemeente heeft een betekend woonprofiel, buiten de Vorstlaan die een concentratie van kantoren kent.

De gemeente telde 24.467 inwoners op 1 januari 2013.

De jaarlijkse groei van bevolking wordt (0,7%), in tegenstelling tot andere wijken van de eerste Brusselse kroon beperkt. Zoals het de volgende statistieken toont, concentreert de gemeente een gemakkelijkere bevolking, actiever en ouder dan het regionale gemiddelde:

- de gemiddelde leeftijd: 42 jaar (Gewest: 37 jaar);*
- het vrouwelijke werkeloosheidscijfer: 12,6% (Gewest: 21,1%);*
- het mannelijke werkeloosheidscijfer: 11,5% (Gewest: 19,9%);*
- het middeninkomen per verklaring: 20.973 euro (Gewest: 17.228 euro).*

Het gemeentegebied wordt betrekkelijk van de grote autoasen behouden. De as Terhulpen-Delleur-Vorst boordt de gemeente aan het zuiden af. De assen E411 en de Terhulpssteenweg (toegang tot de Ring R0) zijn aan nabijheid. De verschillende wijken kennen een plaatselijke handel die met een handel van doorvoer gepaard is gegaan. Een van de doelstellingen van PCM is de hinder te beheersen in verband met deze handel, via met name de inzet in zone 30 van bepaalde wijken.

Twee stations van de lijn 161 (Watermael en Boitsfort) zijn aanwezig op het gemeentegrondgebied. Zij dienen een belangrijkere rol te spelen bij de toepassing van GEN. Behalve deze stations, is het aanbod van openbaar vervoer de volgende:

- De Metro: geen halte, nabijheid van de halten Delta, Beaulieu, Demey, Herrmann-Debroux (lijn 5);*
- De Tram: lijn 94 in eigen plaats;*
- Bus, 17, 41, 95.*

De fietsaanpassingen zijn nog zeldzaam. GFR wordt 5b bebakend en de Vorstlaan bevat een bi-directionele fietspad in zijn centrum. De voetgangeraanpassingen zijn van veranderlijke kwaliteit; „de tuinvijken “Le Logis” en „Floréal“ werden met talrijke voetgangersontwikkelingen ontworpen. De aanpassingen PBM zijn nog weinig aanwezig, in het bijzonder in twee tuinvijken die worden geklasserd (belemmering voor de opvatting van aanpassingen PBM).

De basisindicatoren :

Bevolking

	<i>habitants</i>	24.467
<i>Densité de population</i>	<i>habitants/km²</i>	1890,87
<i>Superficie</i>	<i>Km²</i>	12,93
<i>Population + de 65 ans</i>	<i>%</i>	20
<i>Population - de 18 ans</i>	<i>%</i>	23
<i>Possession automobile</i>	<i>voitures / 1.000 habitants</i>	500

Organisatieindicatoren

<i>Part des routes régionales/total routes sur le territoire communal</i>	9,3% (8km)
<i>Part des routes communales/total routes sur le territoire communal</i>	90,7% (78km)
<i>Responsable pour la politique de stationnement</i>	Collège, échevin mobilité
<i>Employés communaux en charge de la mobilité</i>	9 (Mobilité 3, Travaux Publics 2, Contrôle stationnement 4)
<i>Groupes mobilité dans l'administration</i>	POLUTRA (Police Urbanisme Travaux Publics)
<i>Fréquence des réunions politiques liées à la mobilité</i>	1 fois/semaine (Collège)
<i>Fréquence des réunions administratives liées à la mobilité</i>	1 fois/mois (POLUTRA)
<i>Implication des usagers</i>	Tradition de participation dans la commune ; réunions annuelles d'information par quartier / consultation lors d'enquêtes publiques / association lors de projets spécifiques

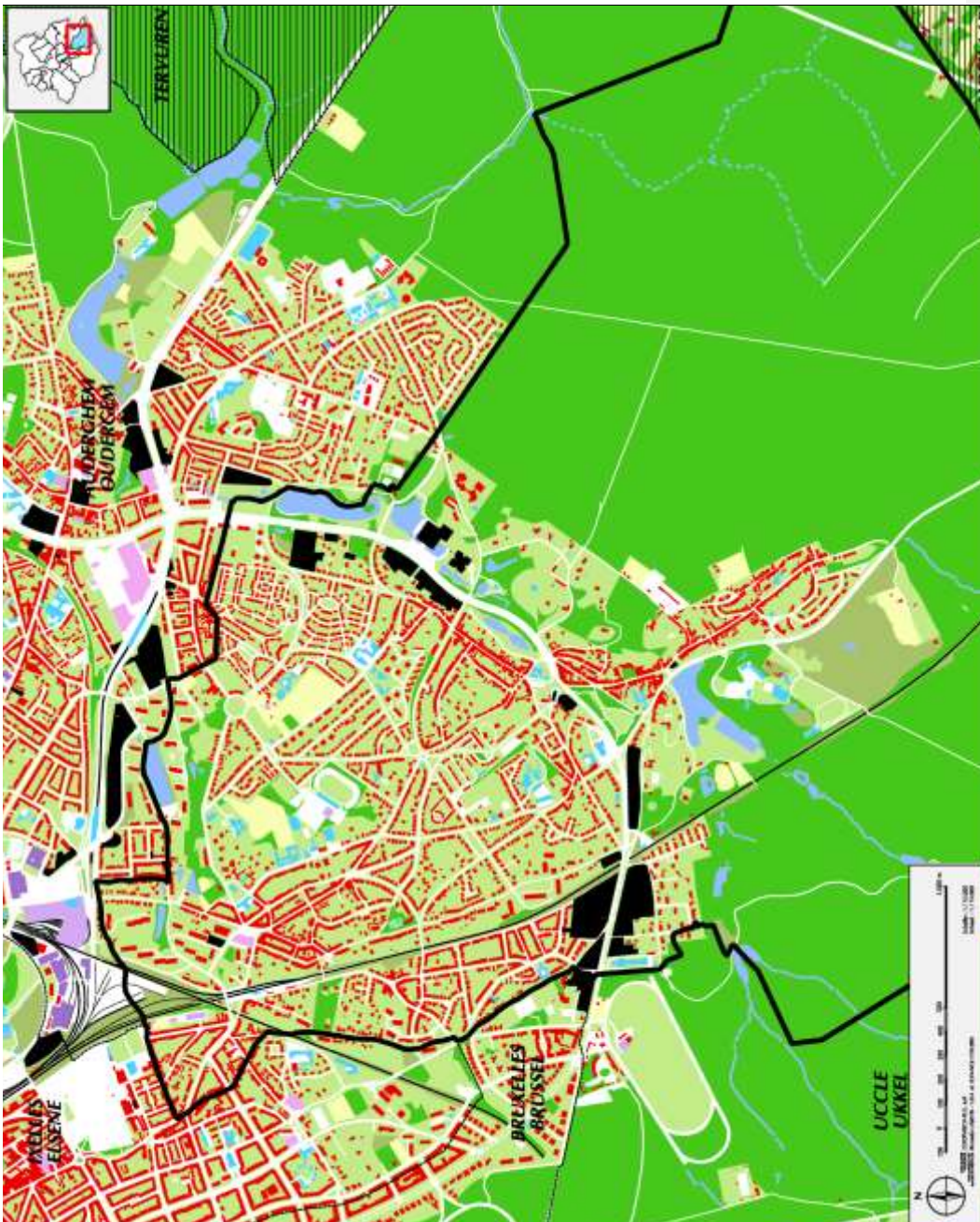
Sources : Rapport d'Audit ADVANCE – Watermael-Boitsfort

De gemeente telde 24.408 inwoners op 1 januari 2014 (gemeentelijke bron).

De bestemmingskaart afkomstig van het Gemeentelijke Ontwikkelingsplan van Watermaal-Bosvoorde uiteengezette hierna verduidelijken vele eigen specificiteit van de gemeente met betrekking tot de bestemmingen.

Men kan er het grote aandeel van groene ruimtes observeren en vooral de zeer aanzienlijke predominantie van de woonfunctie. De kantoorgebouwen concentreren zich langs de as Delleur - Terhulepen -Vorst.

De gemeente wordt door de afwezigheid van industriële gebouwen en grote winkelcentra gekenmerkt.



Kaart 1 : GOP van WB – Kaart van de dominante bestemming per blok



Figuur 1 : Legende van de kaart van de bestemmingen van de GOP

2.2 De geregementeerde zones in de bestaande situatie

Wat betreft maatregelen inzake het beheer van parkeren op de openbare weg omvat het grondgebied van de gemeente 10 parkeerzones. Deze geregementeerde zones in blauwe zone, zoals we zullen het zien, omvatten ong. 25% van de totale parkeerplaatsen op de openbare weg die de gemeente telt.

Op heden vloeien de modaliteiten van het parkeren in Watermaal-Bosvoorde voort uit de doelstellingen van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) dat door de Regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd goedgekeurd in 2007. Er werd gekozen voor niet-betalend geregementeerd parkeren. Deze keuze lijkt te beantwoorden aan de verwachtingen van de bewoners.

De inwoners nabij de kantoren ondergaan niet meer de hinder in verband met de aanwezigheid van auto's zuignap.

De handelaars profiteren sinds van een grotere omwenteling, in het bijzonder daar waar de parkeerkaart niet van toepassing is, tenslotte voor de ondernemingen kunnen deze maatregelen dragend van reffectatie zijn.

Onder voorbehoud van de mogelijkheid de controle nog te verbeteren, kan de toegepastdispositief performant worden genoemd.

Watermaal-Bosvoorde heeft als typisch kenmerk dat er alleen blauwe zones bestaan op geregementeerde sectoren. Ook hier maken de specifieke kenmerken van de gemeente het mogelijk dit unieke "regime" toe te passen.

Het gemeentelijk grondgebied omvat 10 geregementeerde zones en genummerde blauwe zones van 1 tot 12 (de zones 7 en 11 werden geschrapt).

Brussel Mobiliteit recenseert 8.789 parkeerplaatsen in het stratenplan in 2014.

We verwijzen naar [Erreur ! Source du renvoi introuvable.](#) de Kaart 2 hieronder die de zones lokaliseert waar het parkeren geregementeerd is.

Vastgesteld wordt dat de betrokken sectoren dat zijn als reactie op duidelijk geïdentificeerde noden.

Zone 1

Roofkeverstrat, Schallebijterslaan, Bosvoordesteeweg (tussen Terhulpsesteeweg en Onze-lieve Heersbeestjeslaan), Onze-lieve Heersbeestjeslaan (tussen Terhulpsesteeweg en Schallebijterslaan).

Aantal geregementeerde plaatsen in de huidige situatie

zone 1	Bosvoordesteeweg		25
	Onze-lieve Heersbeestjeslaan	tussen Terhulpsesteeweg en Schallebijterslaan	17
	Schallebijterslaan		16
	Roofkeverstrat		20
Totaal			78

In zone 1 werden reeds +/- 78 plaatsen geteld.

Zone 2

Tumulidreef, Eikhove, Rododendronsreef, Gravendreef

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

zone 2	Gravendreef		0
	parking Gravendreef		28
	Tumulidreef		12
	Rododendronsreef		84
	Eikhove		62
Totaal			186

In zone 2 werden +/- 186 plaatsen geteld.

Zone 3

Ministerstraat, Hertogendreef (n°5 en 6 tot 14), A. Gilsonplein (behalve parking Hooghuis), Chantillysquare (centrale laan), A. Payfa Fosséprezplein (12 plaatsen), Major Brückstraat, L. Wienerplein, Middelburgstraat, Terhulpesteenweg (n°192 tot 194), Jachtstraat, P. Dewolfsstraat, Prijskampstraat, Krekelenberg, Opperjachtmeesterstraat (tot Krekelenberg).

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

zone 3	A.Gilsonplein		12
	A. Payfa-Fosséprezplein		62
	Ministerstraat		14
	L. Wienerplein		15
	Ph. Dewolfsstraat		39
	Middelburgstraat	Tussen Terhulpesteenweg en Dewolfs	57
	Middelburgstraat	Tussen Dewolfs en Delleur	26
	Jachtstraat		41
	Krekelenberg,		53
	Opperjachtmeesterstraat		11
	Terhulpesteenweg	Tot Buksboomstraat	16
Totaal			346

In zone 3 werden +/- 346 plaatsen geteld.

Zone 4

Luchtschiplaan, Gemeentelijke Godshuisstraat (tussen Major Brückstraat en Valkerijlaan), Konijnenwarandestraat (tussen Gemeentelijke Godshuisstraat en Piepelingenstraat), Piepelingenstraat, Drie Lindenstraat (tussen Piepelingenstraat en Gemeentelijke Godshuisstraat).

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

zone 4	Luchtschiplaan		28
	Konijnenwarandestraat		17
	Gemeentelijke Godshuisstraat		51
	Piepelingenstraat		70
	Drie Lindenstraat	tussen Luchtschiplaan en Piepelingenstraat	9
Totaal			175

In zone 4 werden +/- 175 plaatsen geteld.

Zone 5

Valkerijlaan (tussen Vorstlaan en n 54), Gemeentelijke Godshuisstraat (tussen Valkerijlaan en Aartshertogenlaan), Gaailaan, Hulstlaan, Aartshertogenlaan (tussen Vorstlaan en Gaailaan), Groene Spechtstraat, Damhertlaan (tussen Gaailaan en Koekoekstraat).

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

zone 5	Valkerijlaan	Tussen Vorstlaan en n°54	9
	Gemeentelijke Godshuisstraat	Vanaf Valkerijlaan	43
	Hulstlaan		30
	Damhertlaan	Tot Koekoekstraat	16
	rue Groene Spechtstraat		13
	Gaailaan		49
	Aartshertogenlaan	Waarvan 40 nominatieve schuine plaatsen	49
Totaal			209

In zone 5 werden reeds 209 plaatsen geteld.

Zone 6

Nisardstraat (tussen Vorstlaan en Wolvindreef), Wolvindreef, Charle Albertlaan, Woudmeesterlaan (n 2 tot 9), J. F. Leemanslaan (n 2 tot 6).

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

zone 6	Charle Albertlaan		36
	Wolvindreef		50
	Nisardstraat		60
Totaal			146

In zone 6 werden reeds +/- 146 plaatsen geteld.

Zone 8

Eugène Keymplein, T. Vander Elststraat (tot n 14 en 17), Groenkraaglaan, Waterwildlaan, Winterkoninkjestraat, Gratesstrat (tussen Postwagenstraat en Winterkoninkjestraat), Bien Fairestraat (tussen E. Keymplein en Postwagenstraat), Postwagenstraat, Kolonialelaan (n 62 tot 78 en 80 tot 84), Ottervangerstraat (tussen E. Keymplein en Thujastraat), Thujastraat.

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

Zone 8	E. Keymplein		31	
	Waterwildlaan		20	
	Groenkraaglaan		41	
	Thujastraat		6	
	Winterkoninkjestraat		25	
	Gratesstraat		27	
	Postwagenstraat		5	
	sBien-Fairestraat	tot Postwagenstraat	19	
	Ottervangerstraat		10	
	Th. Vander Elststraat	vanaf E.Keym tot n° 16	10	
Totaal				194

In zone 8 werden +/- 194 plaatsen geteld.

Zone 9

Ottervangerstraat (tussen Thujastraat en Bosrechterstraat), Cedersstraat (tussen E. Keymplein en Bosrechterstraat), Bosrechterstraat, Begoniasstraat.

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

Zone 9	Begoniasstraat		66	
	Bosrechterstraat		7	
	Cedersstraat		22	
	Ottervangerstraat	Vanaf Thujastraat	20	
Totaal				115

In zone 9 werden +/- 115 plaatsen geteld.

Zone 10

Tercoignelaan, Visserijstraat, Mispelaarstraat. Te Oudergem : Witvissenlaan, Tinklaan, Barbeellaan, Voornlaan.

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

Zone 10	Visserijstraat		67	
	Tercoignelaan		32	
	Mispelaarstraat		18	
Total				117

In zone 10 werden +/- 117 plaatsen geteld.

Zone 12

Terhulpesesteeweg (tussen Gravendreef en Delleurlaan), Delleurlaan, Vorstlaan, Tenreuken.

Aantal gereguleerde plaatsen in de huidige situatie

Zone 12	Vorstlaan		511	
	Tenreuken		109	
Totaal				620

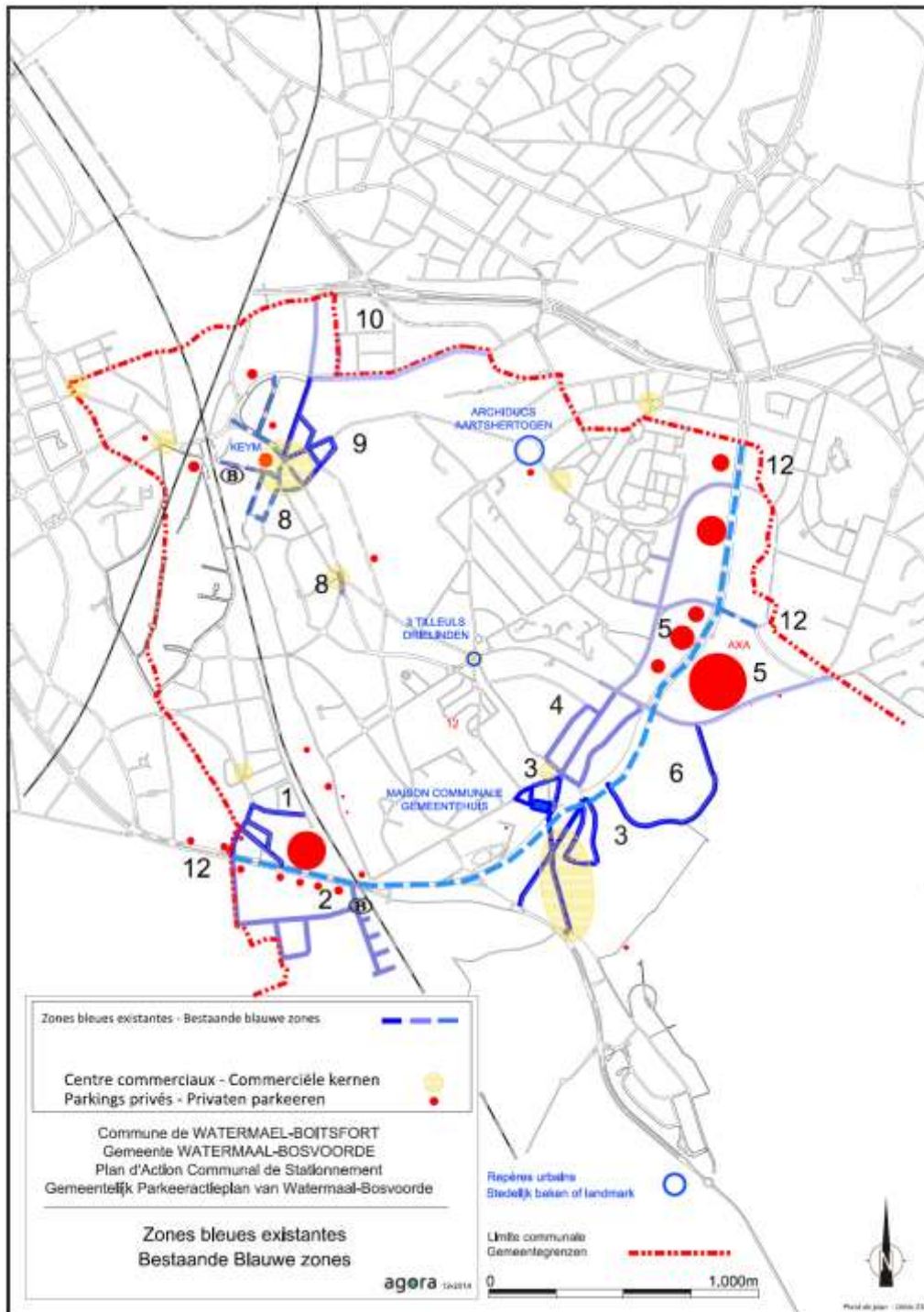
In zone 12 werden +/- 620 plaatsen geteld.

In de huidige situatie bestaan er 2.186 gereguleerde parkeerplaatsen in blauwe zone.

	Bestaande
Zone 1	78
Zone 2	186
Zone 3	346
Zone 4	175
Zone 5	209
Zone 6	146
Zone 7	0
Zone 8	194
Zone 9	115
Zone 10	117
Zone 11	0
Zone 12	620
TOTAAL	2186

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement
- Reglement retributie



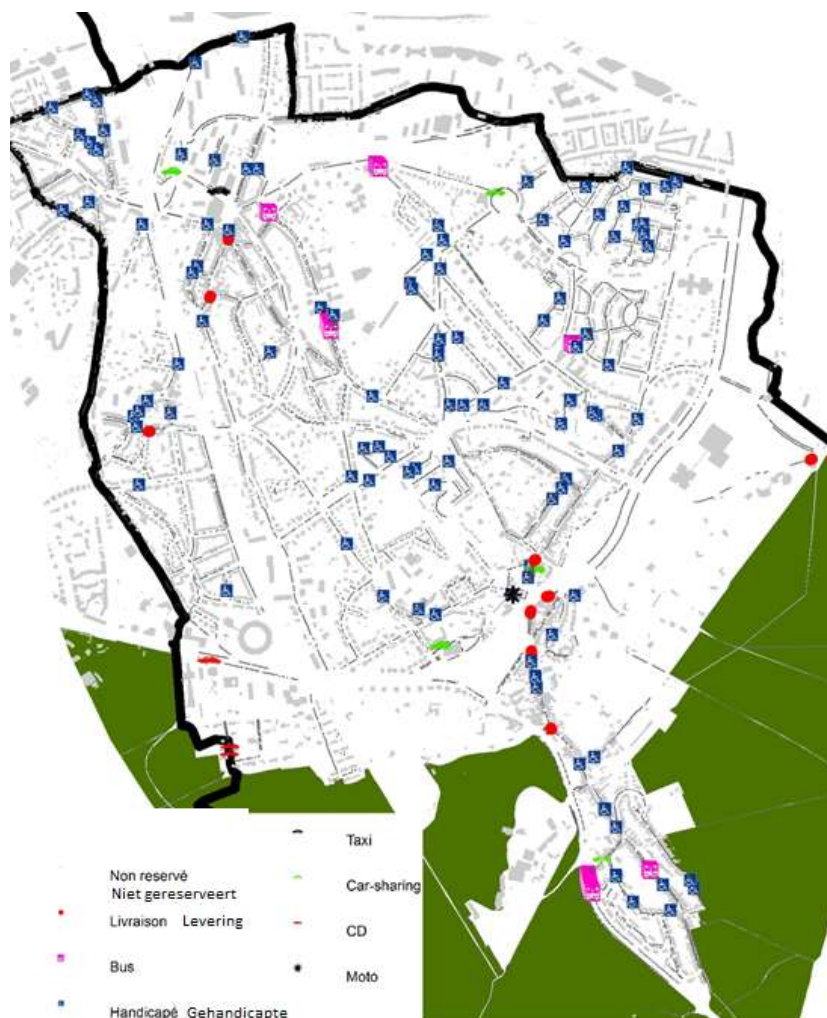
Kaart 2 : Bestaande blauwe zones

Wat betreft de specialisatie van de parkeerplaatsen op de openbare weg lokaliseert de onderstaande door Brussel Mobiliteit ingediende kaart de betrokken plaatsen.

Het aantal gereserveerde plaatsen volgens het type van reservatie ziet als volgt er uit:

Leveringen	PBM	Bus	Taxis	Car Sharing	CD	Bromfietsen
21	113	37	2	13	5	10

Erop wordt gewezen dat kleine wijzigingen aan de kaart noodzakelijk zijn. Merk ook op dat er locaties voor vrachtwagens waren in de Tritomasstraat, maar ze zijn verwijderd sinds de opening van het nieuwe politiebureau.



Kaart 3 : Gereserveerde parkeerplaatsen (Bronnen: Brussel Mobiliteit)

Kaart 3 werd door het Agentschap vervaardigd. Opgemerkt zij dat de volgende kleine wijzigingen moeten worden aangebracht:

- De toevoeging van drie parkeerplaatsen voor taxi's aan het station van Bosvoorde;

- De toevoeging van een parkeerplaats voor een autobus in de Onze-Lieveheersbeestjeslaan en de Charle Albertlaan.
- De afschaffing van een parkeerplaats voor carsharing (plein van de Saint Hubertkerk en Bezemhoek)

De Kaart 4 hieronder verduidelijkt vele gemeentespecificiteit met betrekking tot gebouwde dichtheid. Hij betreft goed dat bepaalde wijken dicht worden gebouwd dan van ander. Men begrijpt gemakkelijk dat de vraag van parkeren in wegneniet niet alleen aan de dichtheid van het bouw is gebonden maar eveneens aan de localisatie van commerciële polen zoals het is het geval van de Eugène Keymplein, van de Diabolo, de omtrekken van de Payfa-Fosséprez- en Wienerpleinen of nog het administratieve gemeentecentrum (Antoine Gilsonplein).

De talrijke wijken waar het bouw in open orde wordt georganiseerd worden duidelijk minder desnoods onderworpen om het parkeren in wegneniet te reglementeren evenals aan die om plaatsen voor gemotoriseerde tweewielers en fietsen te voorzien.

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement



Kaart 4 : Bebouwing, belangrijkste handelspools en breuklijnen in de stad

2.3 Bestaande situatie

Het aantal actieve kaarten in de actuele situatie ziet als volgt er uit:

Bewonerskaarten											
Geldigheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 8	Zone 9	Zone 10	Zone 12	
Sub - Totaal	77	28	426	266	195	10	266	176	92	60	
Totaal											1.597
Bedrijvenskaarten											
Geldigheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 8	Zone 9	Zone 10	Zone 12	
Sub - Totaal	9	1	97	16	/	/	31	8	1	390	
Totaal											557

Bron : Gemeente Watermaal-Bosvoorde 2013

2.3.1 Voor de bewoners

Het aantal "bewonerskaarten" is beperkt tot twee kaarten per gezin. De "bewonerskaart" heeft een geldigheid van 1 of 2 jaar. Zij wordt tegen de volgende tarieven afgegeven:

	1 jaar	2 jaren
Eerste kaart	12,10 €	24,20 €
Tweede kaart	60,15 €	120,30 €

Bron : Gemeente Watermaal-Bosvoorde 2014

Deze tarificatie is geldend sinds de toepassing van de blauwe zones.

Het is belangrijk om geen verzoek met een prijs te creëren die verlaagd, daarom zou zijn, een derogatie werd verzocht om niet de beschikkingen van artikel 53 van het besluit van 18/07/13 toe te passen en de oorspronkelijk bepaalde prijs te handhaven.

Verklaren dat de kosten van de kaart de implementatiekosten nauwelijks dekken (huidige kosten: 9€).

Voorts is de gemeente onder herstelplan en moet dienovereenkomstig elke vermindering van de inkomsten vermijden waarover zij momenteel beschikt.

2.3.2 Voor de ondernemingen

De gemeentelijke parkeerkaart is op aanvraag beschikbaar bij de dienst Bevolking van het gemeentebestuur. Het bedrijf moet een kopie van kentekenbewijzen van de voertuigen waarop de aanvraag betrekking heeft voorleggen.

De gemeentelijke parkeerkaart wordt tegen de volgende tarieven afgegeven:

	1 jaar
Voor elk van de eerste 5 kaarten	150€
Voor de 6e t.e.m. de 20e kaart	250€
Voor de 21e t.e.m. de 30e kaart	500€
Voor elke bijkomende kaart	600 €

Bron : Gemeente Watermaal-Bosvoorde 2014

Hij moet opgemerkt worden dat het KMO vaak de ruimtes van parkeerterrein niet heeft waarover de grote ondernemingen beschikken. Het formulier van vraag van kaart ondervraagt het bestaan of niet van een Plan van Verplaatsing van onderneming (PVO) en alternatieve maatregelen aan PVO.

Momenteel is het aantal parkeerkaarten per onderneming beperkt. De berekeningsmethode is de volgende:

Wanneer de vestigingseenheid minder dan 10 werknemers telt wordt het maximum toegestaande parkeerkaarten beperkt tot 2 eenheden + 40% van het tewerkgesteld personeel;

Wanneer de vestigingseenheid 10 werknemers of meer telt wordt het maximum toegestaande parkeerkaarten beperkt tot 10 eenheden + 20% van het tewerkgesteld personeel;

Voor de berekening van het aantal werknemers zal het gemeentebestuur rekening houden met het totaal aantal door de onderneming tewerkgesteld personeel waarvan het aantal parkeerplaatsen ter beschikking gesteld door de firma voor het personeel zal afgetrokken worden.

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement
- Reglement retributie

2.4 Het parkeren van fietsen

Volgens het GPBP zou het aanbod aan parkeerplaatsen voor fietsen op de openbare weg theoretisch moeten overeenstemmen met een capaciteit:

- 2 plaatsen voor fietsen voor 20 plaatsen voor auto's;
- 1 boog alle 150 meter minimum in doorlopende stedelijke zone.

Met 8.769 getelde plaatsen, zou het te bereiken doel van + 880 plaatsen, of 440 fietshoepels moeten zijn.

Vandaag zijn het +/- 304 plaatsen die door Brussel Mobiliteit worden geteld.

Maar de gemeente, die heeft dit jaar van de aanvullende boxen laten plaatsen aldus hun aantal op 7, ofwel 3 brengt, bovendien, voor een totaal van 18 bedekte plaatsen, hetgeen het totaal aan 322 plaatsen draagt, of + 37% van het aantal dat door het Agentschap wordt bepaald.

De gemeente voert sinds meerdere jaren een beleid met de bedoeling om progressief het aantal parkeerplaatsen voor fietsen op de openbare weg te doen toenemen. Zoals uit onderstaande kaart blijkt werd het dank zij deze inspanningen mogelijk om te parkeren in de buurt van gemeenschapsvoorzieningen, commerciële kernen, administratieve centra en openbare parken.

Er werden weinig maatregelen genomen in puur residentiële wijken. Dit komt door het feit dat er weinig vraag van inwoners is enerzijds, en het feit dat de configuratie van de bouw het niet overal rechtvaardigt anderzijds. Men zal verwijzen naar tot de Kaart 1 die de gemeentespecificiteit met betrekking tot gebouwde samenstelling goed verduidelijkt. Er moet namelijk rekening worden

gehouden met de bijzonderheden van het grondgebied van de gemeente en een onderscheid te maken tussen:

- de dicht bebouwde wijken waar de parkeermogelijkheden voor fietsen buiten de openbare weg beperkt zijn;
- de minder dicht bebouwde wijken waar de parkeermogelijkheden voor fietsen buiten de openbare weg talrijker zijn;

Bijvoorbeeld, de tuinwijken "Logis" en "Floreal" bestaan hoofdzakelijk uit eengezinswoningen met tuintjes vooraan, achteraan of aan de zijkant en er bestaan talrijke mogelijkheden om fietsen buiten de openbare weg te parkeren.

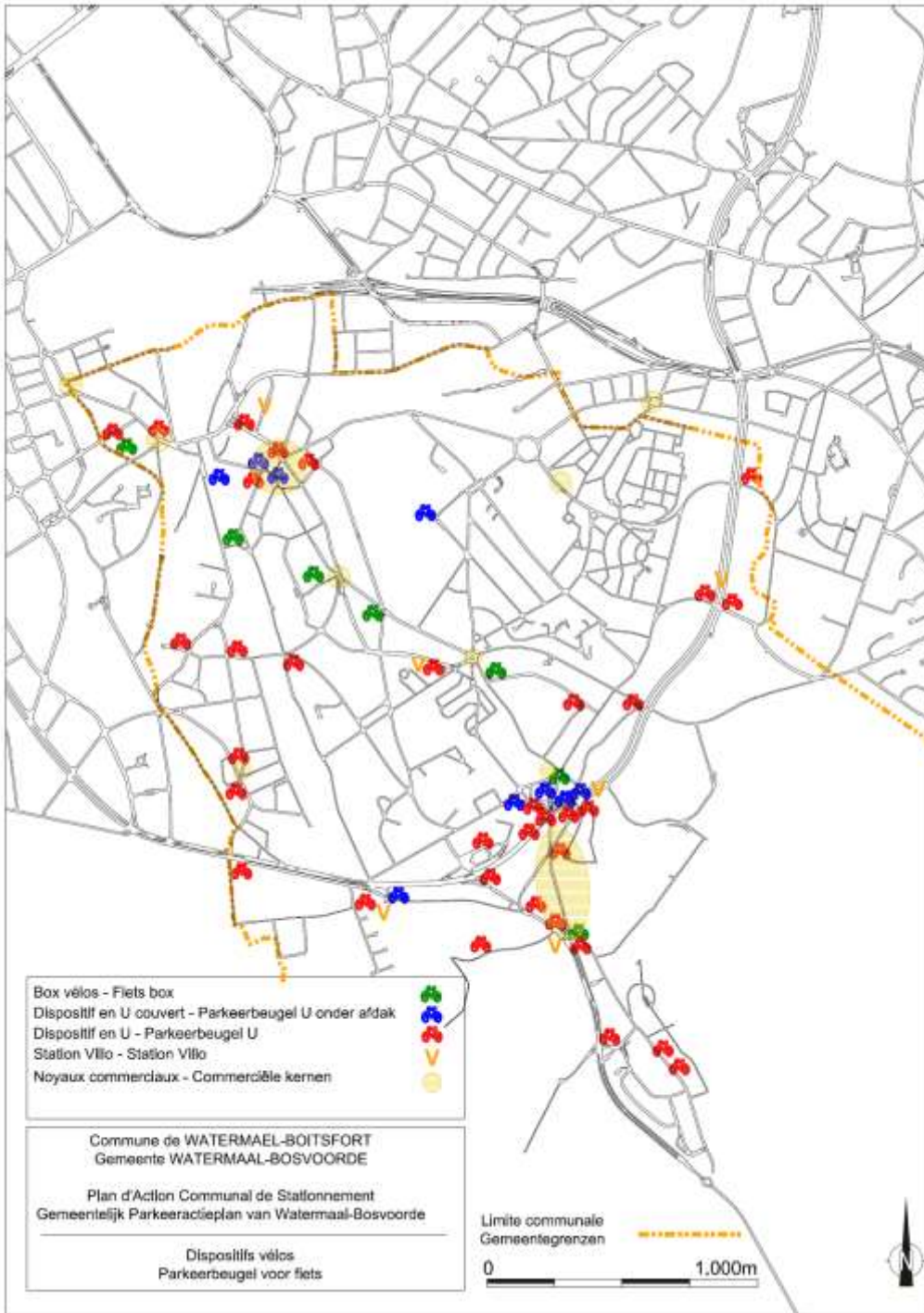
Dit verklaart waarom in deze wijken weinig parkeerplaatsen voor fietsen geïnstalleerd zijn. Er zou een plan kunnen worden uitgewerkt om het aantal dergelijke maatregelen aanzienlijk te verhogen, maar ze zouden moeten worden onderworpen aan voorafgaand overleg met de directie van monumenten en sites gelet op het beschermde karakter van de wijk.

Omgekeerd bestaan bepaalde straten van de gemeente uit rijtjeshuizen op een smal perceel waardoor minder mogelijkheden bestaan om fietsen buiten de openbare weg te parkeren (wijk Godshuis- Konijnenwarande, oude wijk bezemhoek, wijk Keym).

Met dit onderscheid werd rekening gehouden bij de plaatsing in 2014 van 7 fietsbogen. Deze fietsbogen die een veilig en langdurig parkeren van fietsen op de openbare weg mogelijk maken werden namelijk in de dicht bebouwde wijken geplaatst.

De gemeente wenst eveneens met dit onderscheid rekening te houden bij de implementatie van de opties van het GPBP inzake parkeren van fietsen, en zij wenst bijgevolg prioritair het aantal plaatsen voor fietsen op de openbare weg te doen toenemen in de meer dicht bebouwde wijken waar er navraag is.

De gemeente zal van elke reorganisatie van de openbare wegen om nieuwe parkeermogelijkheden te installeren. Bijvoorbeeld, de herinrichting van wegen Van Becelaerelaan en Terhulpssteenweg bevatten fietshoepels, wij zullen op dit punt aan hoofdstuk 3 terugkomen.



Kaart 5 : Maatregelen voor de berging van fietsen

2.5 Het parkeren van motorfietsen

Momenteel is het parkeren van motorfietsen uitsluitend georganiseerd op het Gilsonplein en het Payfa-Fosséprezplein.

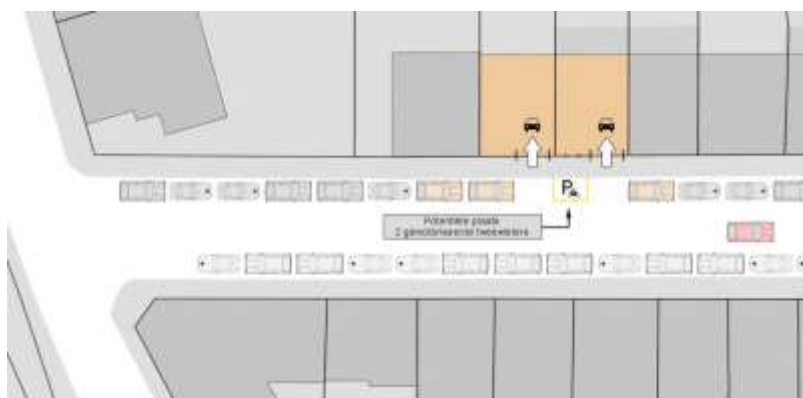
Hier eveneens bepaalt GPPB in zijn artikel 28 van het reglementaire aspect een aantal in de mate van het mogelijke te voorzien plaatsen motoren. Dit aantal wordt op 1 tot 3 plaatsen voor 200 plaatsen auto's bepaald, hetgeen voor de gemeente tussen 44 en 142 plaatsen vertegenwoordigt.



Maar er blijkt vraag naar dit soort parkeerplaatsen te bestaan (met name aanwezigheid van motorfietsen op plaatsen voorzien voor niet-gemotoriseerde tweewieler) en dit soort parkeerplaatsen moet worden uitgebouwd.



Voor de wijken waar vraag lijkt te bestaan moet hier worden nagegaan welke parkeerplaatsen op de openbare weg geschikt zouden kunnen zijn voor gemotoriseerde tweewielers, namelijk bestaande plaatsen die te kort zijn om er een parkeerplaats voor auto's te organiseren.



Bovendien kunnen commerciële zones systematisch voorzien zijn van een motorrijwielstalling.

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement

2.6 Het parkeren van vrachtwagens

Bestaande situatie

Er zijn momenteel meer georganiseerd parkeerplaatsen voor vrachtwagens meer, met name sinds de verhuizing van het van politiebureau in de Tritomasstraat, waar er een parkeerplaats was.

Op gemeentelijk niveau worden uitsluitend de assen Terhulpen - Delleur - Vorst en de Vorsteriestraat opgenomen als routes die voor vrachtwagens toegankelijk zijn.

Deze assen vertonen een lineaire ontwikkeling van:

- +/- 3.140 m voor de as van Terhulpen - Delleur - Vorst;
- +/- 1.500 m (tussen Delleur en rond-punt Terhulpen voor het Zoniënwoud).

Zijnde een globale ontwikkeling van +/- 4.640 m.

Betreffende de wegennetten toegankelijk voor alle vrachtwagens, vertegenwoordigt lineair van wegennet 7.207 meters.

Het Agentschap bepleit dat elke gemeente 18% van het lineair van vrachtwagentrajecten reserveert voor het parkeren van vrachtwagens.

Met een lineair van 7.207 m betekent dit dat +/- 1.297 m moeten worden gereserveerd.

Wij begrijpen goed dat het nodig is om parkeerplaatsen voor vrachtwagens te reserveren, maar het is nuttig om deze doelstelling te linken aan de context van de gemeente.

Watermaal-Bosvoorde is bijna uitsluitend bestemd voor de residentiële functie en voor uitrusting.

Er bestaat geen enkele industriële pool of opslagpool, wat verklaart waarom er zo weinig vrachtwagens op het grondgebied ervan voorkomen.

Uit de vaststelling op het terrein blijkt dat behoudens op enkele uitzonderlijke plaatsen de parkeerplaatsen op de openbare weg voor vrachtwagens geschikt zijn.

De typologie van de openbare weg biedt overigens slechts weinig parkeermogelijkheden op het grondgebied van de gemeente.

Onder de pistes die kunnen worden gebruikt om parkeerruimtes te organiseren kunnen worden aangevoerd:

- Vorstlaan
- Het zuid van de Vorsterielaan « stadingang »

Over de mogelijke organisatie van vrachtwagen plaatsen, met name Vorsterielaan waar enkele plaatsen georganiseerd zouden kunnen worden, verzoekt de gemeente een derogatie van de regel van 18% voorgesteld door het Agentschap.

Deze regel als zij zich gemakkelijk voor talrijke gemeenten in BHG denkbaar is is niet voor het geval van Watermael-Boitsfort voor de volgende redenen gerechtvaardigd:

- Het aandeel van industriële gebouwen, opslagplaatsen, loodsen is volkomen marginaal, zoals het goed de Kaart 1 betreffende de bestemming van de bodem verduidelijkt.
- De huidige vraag voor gewichten-zwaar in wegennet is bijna onbestaande;
- Tot nu toe is geen enkel verzoek gericht aan de gemeente in deze richting.



Vorstlaan



Vorsterielaan



Kaart 6 : Traject vrachtwagens _ Bron: Iris 2

2.7 Parkeren in private parkings

Binnen een aantal particuliere gebouwen bestaat mogelijkerwijze een aanvullend aanbod.

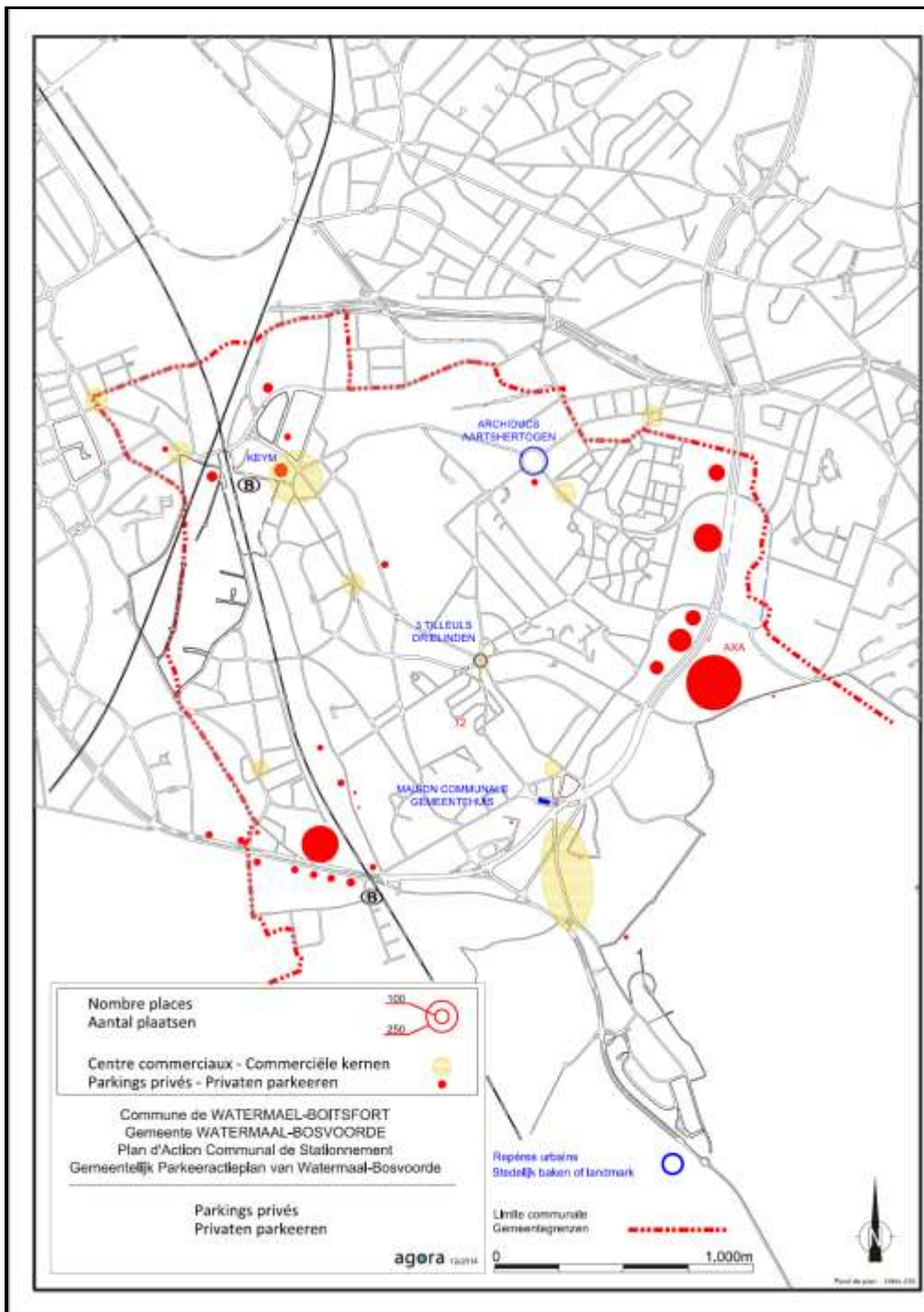
Wat betreft de parking onder de Keymplein zouden een honderdtal plaatsen onder het regime van de blauwe zone kunnen worden geplaatst (niveau -1).

De andere private parkings houden verband met tertiaire activiteiten en liggen in het bijzonder langs de as Terhulpen, Delleur, Vorst.

De onderstaande kaart lokaliseert enkele ervan die op termijn naar aanleiding van nodige vernieuwingen van milieuvergunningen gedwongen zullen worden om aan de eisen van het BWLKE. Dan zouden theoretisch plaatsen ter beschikking kunnen worden gesteld aan de buurtbewoners van deze parkings.

Benadrukt moet echter worden dat dat buiten het principe de oprichting van bureaus bijna exclusief langs de as Terhulpen - Delleur - Vorst deze oplossing moeilijk toepasbaar maakt. De dichtstbijzijnde buurtbewoners van deze private parkings zijn doorgaans namelijk geen vragende partij.

Om alleen maar het voorbeeld van de gebouwen van AXA te geven, de buurtbewoners hebben niet bijzonder veel interesse om deze parkings te gebruiken.



Kaart 7 : Private parkings

3 De beschrijving van de aan te wenden middelen voor de naleving van het Gemeentelijk Parkeeractieplan

3.1 De voorgestelde uitbreidingen van zones

Wij hebben in punt 2.2 het plan van de zones van parkeren gezien die in huidige situatie worden gereguleerd. Ter nadere informatie vertegenwoordigt het aantal plaatsen die in blauwe zone worden gereguleerd 2.186 plaatsen.

	Bestaande
Zone 1	78
Zone 2	186
Zone 3	346
Zone 4	175
Zone 5	209
Zone 6	146
Zone 7	0
Zone 8	194
Zone 9	115
Zone 10	117
Zone 11	0
Zone 12	620
TOT.	2186

In het kader van GPAP, had de gemeente voorgesteld om de gereguleerde zones n° 1, 3, 4, 5, 8 en 12 uit te breiden als volgend geïllustreerd hierna.

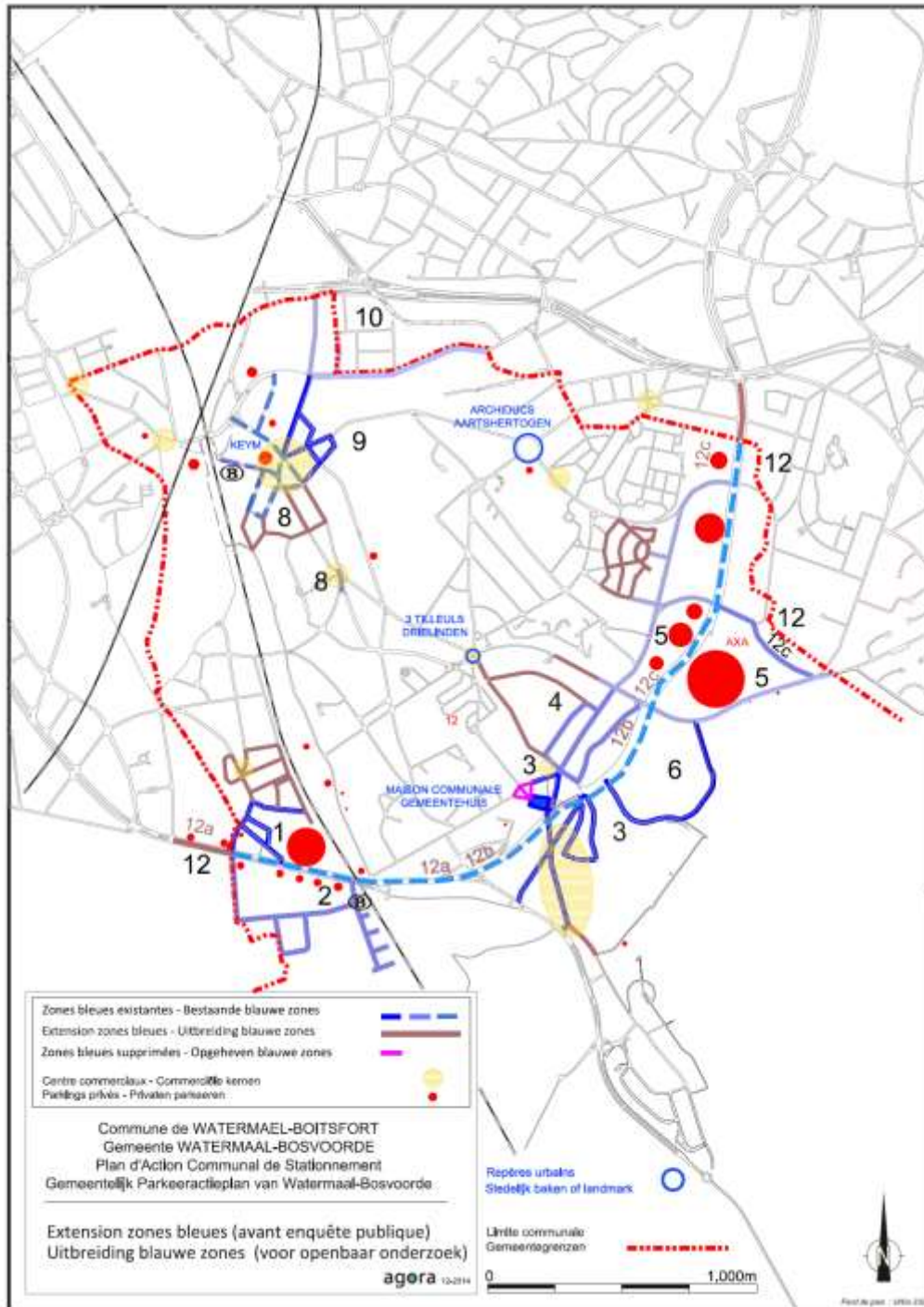
Deze uitbreidingen waren bestemd om aan de eis in parkeren ten gevolge van commerciële polen en polen van kantoren te voldoen.

Wij zullen zien dat ten gevolge van de voorlichtingscampagne bij het publiek, de ingediende voorstellen geen sterke toetreding bij de bewoners hebben veroorzaakt die bij de voorgestelde uitbreidingen betrokken hebben geweest. Aldus gezien de zeer talrijke tegenstellingen die door de bewoners worden geuit, heeft de gemeente besloten om de uitbreidingen te herzien sterk voorgesteld aan de daling.

Wij presenteren hierna achtereenvolgens:

- Het originele uitbreidingsplan zoals voorgesteld door de gemeente (voor openbaar onderzoek);
- Het uitbreidingsplan dat rekening houdend met de talrijke opmerkingen van de bewoners wordt herzien (na openbaar onderzoek).

3.1.1 *Het uitbreidingsplan zoals voorgesteld door de gemeente*



Kaart 3 : Uitbreiding blauwe zones – voorstelling voor openbaar onderzoek

Zone 1*Geplande wijzigingen voor zone 1*

De geplande wijziging is bedoeld om de volgende straten volledig of gedeeltelijk in de perimeter van de blauwe zone op te nemen : Onze-lieve Heersbeestjeslaan, Bidsprinkhanenlaan, Aardkrekellaan, Archiefstraat, Zandkeverssquare, Kalanderslaan, Sprinkhanenlaan, Jachthoornlaan, Hoomkeverstraat.

Deze wijziging geeft gevolg aan de gemaakte opmerkingen dat de bestaande blauwe zone te klein is en het feit dat de door het uitbreidingsproject betroffen buurtbewoners een verplaatsing van de parkeerplaatsen van kantoorgebouwen gelegen ter hoogte van de Terhulpssteenweg moeten ondergaan. De doelstelling van de uitbreiding bestaat dus erin te zorgen voor een verbetering van de omstandigheden van het residentieel parkeren van de buurtbewoners van de betrokken straten.

Uitbreiding Z	Onze-lieve Heersbeestjeslaan	tussen Schallebijterslaan en Kalanderslaan	16	
	Bidsprinkhanenlaan		11	
	Aardkrekellaan		15	
	Archiefstraat	tot Zandkeverssquare	37	
	Zandkeverssquare		9	
	Kalanderslaan		15	
	Hoomkeverstraat		20	
	Sprinkhanenlaan		11	
	Jachthoornlaan		13	
Totaal			147	

In uitbreidingszone 1 werden reeds +/- 147 plaatsen geteld.

Zone 3*Geplande wijzigingen voor zone 3*

De geplande wijzigingen beogen de blauwe zone in de Hertogendreef te schrappen ter hoogte van de Ministerstraat. De reglementering zal gehandhaafd blijven op het Gilsonplein en in de directe buurt van het gemeentehuis. Het blauwe zone karakter van het Payfa-Fosséprezplein zal eveneens worden bevestigd en de vermelding "behalve bewoners" zal worden verwijderd.

De beperking van de blauwe zone onderaan de Hertogendreef en ter hoogte van de Ministerstraat is erdoor gerechtvaardigd dat de situatie evolueerde sinds de invoering van het systeem van de blauwe zone in 2009: enerzijds werd de plaats van Bosvoorde-centrum volledig gerenoveerd en volledig blauwe zone gemaakt sinds de heropening ervan (terwijl voorheen 12 parkeerplaatsen betroffen waren); anderzijds verhuisde het politiebureau. Het Payfa-Fosséprezplein en het Gilsonplein (directe buurt van de Gemeentehuis) volstaan dus om een rotatie van het verkeer mogelijk te verzekeren waardoor gemeentelijke toegang tot het Gemeentehuis en de diensten van de omliggende winkels bestaat.

Eveneens wordt voorgesteld om de zone uit te breiden tot het stuk van de Terhulpssteenweg gelegen tussen de Middelburgstraat en de Buksboomstraat. De doelstelling van deze uitbreiding bestaat erin rekening te houden met het commerciële karakter van dat stuk en de buurtbewoners de mogelijkheid te bieden om een kaart te krijgen waarmee ze mogen parkeren in de rest van zone 3.

Uitbreiding Z3	Alfred Solvaylaan		16	
Total				16

In uitbreidingszone 3 werden reeds +/- 47 plaatsen geteld.

Zone 4

Geplande wijzigingen voor zone 4

De geplande wijziging beoogt de gehele Drie Lindenstraat en Konijnenwarandestraat te integreren in de blauwe zone.

Deze wijziging geeft gevolg aan de gemaakte opmerkingen dat de bestaande blauwe zone te klein is en het feit dat de door het uitbreidingsproject betroffen buurtbewoners een verplaatsing van de parkeerplaatsen in verband met de activiteiten van het centrum van Bosvoorde. De doelstelling van de uitbreiding bestaat dus erin te zorgen voor betere omstandigheden voor residentieel parkeren van de bewoners van de betrokken straten en de commerciële zone bovenaan de Drie Lindenstraat op te nemen.

Uitbreiding Z4	Drie Lindenstraat	van Piepelingenstraat tot Drie Linden	54	
	Konijnenwarandestraat		111	
Totaal				165

In uitbreidingszone 4 werden reeds +/- 165 plaatsen geteld.

Zone 5

Geplande wijzigingen voor zone 5

De geplande wijziging is erop gericht om het stuk van de Valkerijlaan gelegen tussen de Gemeentelijke Godshuisstraat en de Kerseboomgaardsquare en de wijk van het Logisplein te integreren in de perimeter van de blauwe zone.

Deze wijziging geeft gevolg aan de gemaakte opmerkingen dat de bestaande blauwe zone te klein is en het feit dat de door het uitbreidingsproject betroffen buurtbewoners een verplaatsing van de parkeerplaatsen van de werknemers van de kantoorgebouwen gelegen ter hoogte van de Vorstlaan moeten ondergaan. De doelstelling van de uitbreiding bestaat dus erin te zorgen voor een verbetering van de omstandigheden van het residentieel parkeren van de buurtbewoners van de betrokken straten.

Uitbreiding Z5	Logisplein			27	
	Gorsstraat			12	
	Bosuilstraat			12	
	Holbewonerstraat			12	
	Spreeuwstraat			14	
	Ringmusstraat			42	
	Sijsjesplein			10	
	Koekoekstraat			25	
	Wielewaalstraat			45	
	Valkerijlaan	Tot Kerseboomgaardsquare		7	
Totaal					206

In uitbreidingszone 5 werden reeds +/- 206 plaatsen geteld.

Zone 8*Geplande wijzigingen voor zone 8*

De geplande wijziging is erop gericht om de volgende straten volledig of gedeeltelijk op te nemen in de blauwe zone: Bien Fairestraat, Gratèsstraat, Vander Elststraat, Epiceastraat, Toeristenstraat.

Deze wijziging geeft gevolg aan de gemaakte opmerkingen dat de bestaande blauwe zone te klein is en het feit dat de door het uitbreidingsproject betroffen buurtbewoners een verplaatsing van de parkeerplaatsen in verband met de activiteiten van het Watermaal-centrum. De doelstelling van de uitbreiding bestaat dus erin te zorgen voor een verbetering van de omstandigheden van het residentieel parkeren van de buurtbewoners van de betrokken straten.

De wijziging beoogt eveneens om de niveau - 1 parking van het hoofdgebouw van het Keymplein te integreren. Deze wijziging beoogt de verbetering van de rotatie van het parkeren om de toegang tot de winkels en de diensten gelegen in de wijk van het Keymplein te vergemakkelijken.

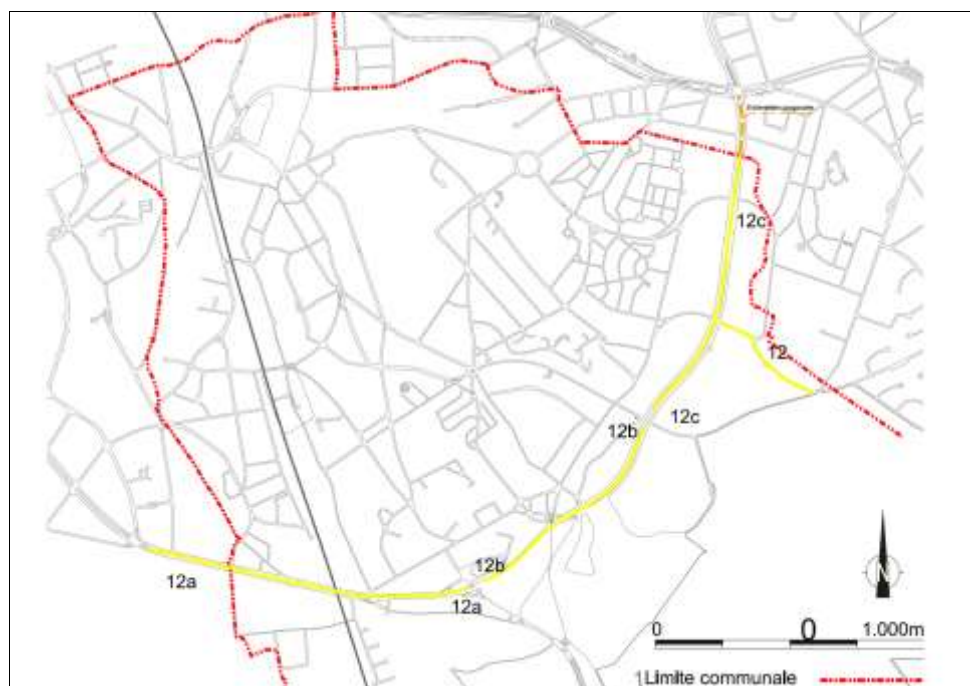
Momenteel wordt een project voor de herinrichting van het Keymplein onderzocht. In het kader van het project wordt een differentiëring van de parkeertijd op het plein en in de ondergrondse parkeerplaats gepland om de rotatie op het plein en zo de toegang tot de winkels te bevorderen.

Uitbreiding Z8	Epiceasstraat			19	
	Th.Vander-Elststraat			30	
	Toeristenstraat			37	
	Bien Fairestraat	Vanaf Postwagenstraat		7	
	Bien Fairestraat	Vanaf Toeristen		11	
	Gratèsstraat			22	
	Parking Keymplein			100	
Totaal				226	

+/- 226 plaatsen zijn geteld in de uitbreidingszone 8, onder voorbehoud van de mogelijkheid om een verdieping van de parking van het Keymplein in de blauwe zone onder te brengen, wat een honderdtal parkeerplaatsen betreft.

Zone 12*Geplande wijzigingen voor zone 12*

De geplande wijziging is uitsluitend erop gericht om de gewestelijks as bestaande uit de zone 12 in drie stukken te afzonderlijke verdelen, 12a , 12b en 12c. De toegang van de houders van een parkeerkaart voor naburige residentiële wijken zal verzekerd worden op het aangrenzend stuk van de as die zone 12 uitmaakt.



Kaart 9 : Sector 12

De balans van de plaatsen die in blauwe zones in bestaande situatie (2.186) worden gereguleerd, vertegenwoordigt 24,9% van het totale aantal plaatsen die volgens Brussel Mobiliteit worden geteld.

Voorgestelde de uitbreidingen van blauwe zones vertegenwoordigen 760 plaatsen. Het totaal van de plaatsen „blauwe zone“ vertegenwoordigt aldus 33,5%, d.w.z 2.946 plaatsen.

Totaal plaatsen	8.789	
Bestaande blauwe zones	2.186	24,9%
Blauwe zones uitbreiding	760	
Totaal Blauwe zones	2.946	33,5%

Tabel 1 : Aantal plaatsen in blauwe zones voor openbaar onderzoek

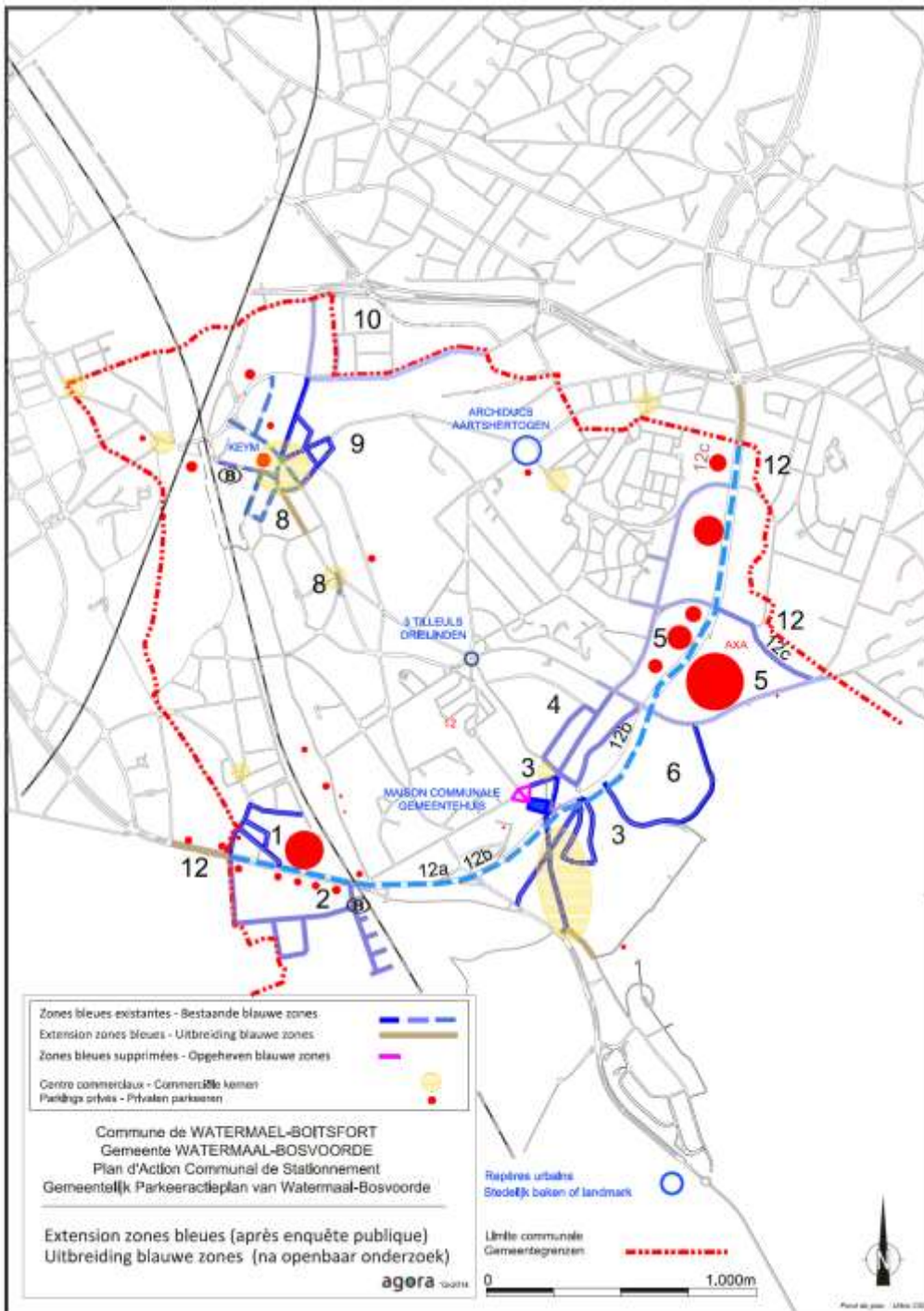
3.1.2 Het uitbreidingsplan herzien rekening houden met de opmerkingen van de buurbewoners

Achtereenvolgens aan de openbare raadpleging, de talrijke ongunstige adviezen van bewoners die bij de uitbreidingszones betrokken hebben geweest, die in overweging worden genomen, heeft de gemeente de beslissing genomen om de dalende uitbreidingen te herzien en om het parking van het zwembad Calypso toegankelijk voor het publiek aan het systeem blauwe zone te integreren.

Onder de talrijke opmerkingen die door de bewoners worden gemaakt, die bij het project inzake uitbreiding betrokken hebben geweest, halen volgens de betrokken zones aan:

Betrokke zones	Buurbewoners opmerkingen
Zone 1	Voldoende plaatsen in wegennet in dag. Reaffectatie in rusthuizen van 2 kantoorgebouwen.
Zone 3	Parkeren fysich onmogelijke Major Bruckstraat. Vraag van de handhaving van de mogelijkheid om op het plein met de parkeerkaart te parkeren. Moeilijkheid van nachtparkeren.
Zone 4	Voldoende plaatsen in wegennet in dag. Moeilijkheid van nachtparkeren.
Zone 5	Voldoende plaatsen in wegennet in dag. Geen aanvraag ten gevolge van de kantoren. Reaffectatie in woning van een kantoorgebouw.
Zone 8	Voldoende plaatsen in wegennet in dag ten gevolge van de bestaande blauwe zone en de controle. Moeilijkheid van nachtparkeren.

In antwoord op talrijk eisend tegenovergesteld aan de uitbreidingen, stelt de gemeente een belangrijke vermindering van de uitbreidingen voor die oorspronkelijk zoals hierna verduidelijkt zijn gepland.



Kaart 4 : Uitbreiding – voorstel **na** openbaar onderzoek

De balans van de uitbreidingen van blauwe zones vatten zich aldus aan kort samen:

Uitbreiding			
Uitbreiding Z3			
	Terhulpesteenweg	Tot Buksboomstraat	16
Extension Z8			
	Théophile Vander-Elststraat		30
	Parking Keymplein + Calypso		141
			187

De balans van het aantal plaatsen in blauwe zone gaat aldus aan 146 eenheden, waarvan 46 in wegnnet, 41 voor het parking Calypso en 100 binnen het parking van de plaats Eugène Keym voorbij, die aldus het totale aantal aan 2.373 plaatsen draagt, d.w.z 27% van het totale park.

Totaal plaatsen	8.789	
Bestaande blauwe zones	2.186	24,9%
Uitbreiding blauwe zones	187	
Totale blauwe zones	2.373	27%

Tabel 2 : Aantal plaatsen in blauwe zones *na* openbaar onderzoek

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement
- Reglement retributie

3.2 Kort parkeren – snelle rotatie

Watermaal- Bosvoorde heeft twee belangrijke commerciële centra, de centra van Bosvoorde en van Watermaal. Voor de wijken waar deze commerciële centra liggen geldt de reglementering blauwe zone om de rotatie van het parkeren te verzekeren en dus de toegang van de klanten tot de winkels te vergemakkelijken. Toch is het nuttig om nauwgezet parkeerplaatsen te voorzien waarvoor de toegelaten parkeerduur door het gebruik van een parkeerschijf tot 30 minuten is beperkt (in vergelijking met 2 standaarduren) om een nog snellere rotatie toe te staan.

De gemeente heeft overigens ook secundaire commerciële centra, zoals de Aartshertogenlaan en de Dries, waarvoor het eveneens zinvol is om een snellere rotatie van de parkeerplaatsen te verzekeren.

De gemeente wenst dus:

- De bestaande parkeerzones "blauwe zone met een snelle rotatie 30 minuten" te behouden (Andrée Payfa-Fosséprezplein);
- de bestaande plaatsen "10 minuten" omvormen tot "blauwe zone met rotatie 30 minuten"(Middelburgstraat, Lieveheersbeestjeslaan en Elandstraat);
- nieuwe "blauwe zones met rotatie 30 minuten" creëren, met name in de Middelburgstraat (ter hoogte van de Diabolo), Wienerplein (commerciële steeg) en Aartshertogenlaan (voor de winkels gelegen tussen de kerk en de vertrager).

Parkeerplaatsen met snelle rotatie kunnen eveneens overwogen worden op het Keymplein in het kader van het project van herinrichting dat wordt onderzocht en in andere wijken als de handelszaken het rechtvaardigen en de betrokken handelaars erom vragen.

Deze maatregelen worden door de goedkeuring door de GemeenteRaad van specifieke reglementeringen geconcretiseerd:

- Aanvullende reglement

3.3 Toepassing van de reglementeringsmodaliteiten met de aangrenzende gemeenten

3.3.1 Oudergem

Wat betreft de gereguleerde zones in Oudergem gelden de beginselen van wederkerigheid reeds voor de Visserijwijk die grenst aan de zone 10.

Moet worden onderzocht voor de wijk dichtby het Pinoyplein en de Demeylaan om er een gereguleerd gebied te vestigen.

De overlapping van de maas op de 2 gemeenten is aanvaardbaar voor de gemeente.

3.3.2 Elsene

Met betrekking tot de zones die grenzen aan Elsene moet de "Arcade-Visé" wijk speciale aandacht krijgen.

De bewoner van de wijk "Visé-Pleiserplaats-Ooien" hebben kenbaar dat dat ze het parkeren van bezoekers wille zien dalen, met name in verband met het aantal bezoeken van het stadion van Elsene, om de omstandigheden van residentieel parkeren te verbeteren.

Twee parameters maken de invoering van een reglementering van het parkeren in deze wijk delicaat:

- enerzijds zijn de standaard uurroosters die van toepassing zijn op de reglementering blauwe zonen van 9 uur tot 18 uur van maandag tot zaterdag. Dit stemt niet overeen met de tijden die door de buurtbewoners problematisch worden geacht ('s avonds, zondag en feestdagen);
- ten tweede, heeft de indeling van de wijk als gevolg dat de reglementering om leesbaar en operationeel te zijn zou moeten worden ingevoerd in gemeenschappelijk overleg met de gemeente Elsene om de gemeentegrenzen te kunnen overschrijden.

Drie scenario's zijn mogelijk:

- de handhaving van het ontbreken van bijzondere reglementering;
- de invoering van een blauwe zone in overleg met Elsene en waarvan de perimeter over de grenzen van de gemeentes zou lopen;
- de invoering van blauwe zone uitsluitend op het grondgebied van Watermaal-Bosvoorde, bepaalde straten zouden dan een gereguleerd trottoir hebben, en een niet-gereguleerd trottoir.

Dit GPAP project stelt voor om de twee eerste mogelijkheden op te laten en ze te preciseren op basis van feedback van de gemeente Elsene, de inhoud van de door haar voorgestelde GPAP, maar ook reacties in het kader van het openbaar onderzoek.

De overlapping van de maas op de 2 gemeenten is aanvaardbaar voor de gemeente.

3.3.3 Brussel

De mandeligheid met de stad Brussel vereist momenteel geen bijzondere maatregelen. Voor deze zone werden geen grote problemen gemeld maar de gemeente blijft open voor alle suggesties die de stad Brussel zou kunnen formuleren.

De overlapping van de maas op de 2 gemeenten is aanvaardbaar voor de gemeente.

3.3.4 Ukkel

De gemeente Ukkel wordt voor de goede orde aangehaald, er werd geen groot probleem geïdentificeerd tussen Ukkel en Watermaal-Bosvoorde.

3.4 Maatregelen betreffende de controle

3.4.1 Aantal beambten bestemd voor de controle

6,5 EVA (Equivalent Voltijdse arbeid), waarvan 3 GCA (gesubsidieerde contractuele Agent) „rotatie“ (de duur van contract: 2 jaar), richt de dienst van de administratieve boetes op.

Deze agenten zijn niet alleen bestemd voor de controle van de blauwe zones, maar ook voor de vaststelling van verschillende overtredingen van RGP: de onbeleefdheden, het klandestiene deponeren, het onderhoud van de stoepen en particuliere percelen, hondendéjections belemmering van het wegnen, belemmering voor het verkeer van de voorbijgangers...

Wat betreft de APR, , de nadruk worden in de eerste plaats op de preventie gezet: contacten met de inwoners, informatie, conscientisation aan de risico's of hinder die door bepaalde overtredingen worden gecreëerd.

Zij stellen eveneens, samen met de politie, de overtredingen inzake arrest en parkeren vast.

Zij waarborgen tenslotte de afgifte van de kaarten van bewoner aan de inwoners van W-B.

3.4.2 Organisatie van de controle

Gezien de veelheid van de taken die ten dienste van de administratieve boetes worden toegewezen, wordt elke blauwe zone, gemiddeld, twee keer per week gecontroleerd.

De controle van de blauwe zones wordt in de eerste plaats aan 3 GCA (die niet zijn gerechtigd om protocol voor de overtredingen van ARP op te stellen) toegewezen, de andere agenten van de dienst die zich tussen blauwe zones en overtredingen van ARP delen.

De controleplanning wordt elke week door de aanvoerder, in functie van de beschikbare agenten en rekening houdend met de eventuele prioriteiten van het moment uitgevoerd: aldus kan „een campagne“ specifieke manier geleid worden op de netheid (hondendéjections, zakken vuilnisbakken, klandestien deponeren...), het onderhoud van de percelen (omvang van de bomen en hagen), de

omwenteling van het parkeren in bepaalde meer belangrijke zones (Middelbourgstraat, Eugène Keymplein, ...).

De verrichte controles de zaterdag concentreren zich op de blauwe zones die door de aanwezigheid van handel „Keym“ en „Middelbourg“ worden gerechtvaardigd.

De geprogrammeerde uitbreiding van bepaalde blauwe zones en het invoeren van blauwe zones „30 minuten“ impliceren aanpassingen in de huidige organisatie van de bestelroutes: deze zullen besproken worden en vanaf januari 2015 uitgevoerd.

3.4.3 Aantal opgemaakte parkeerticketten

Bij de lezing van de gegevens 2013 en 2014 (gedeeltelijk) betreffende het aantal uitgereikte kaartjes, noteert men een zeer aanzienlijke toename aan deel van het laatste kwartaal 2014.

jan-13	363	jan-14	317
feb-13	529	feb-14	384
maa-13	744	maa-14	377
apr-13	697	apr-14	291
mei-13	512	mei-14	421
jun-13	572	jun-14	581
jul-13	269	jul-14	326
aug-13	189	aug-14	340
sept-13	342	sept-14	647
okt-13	506	okt-14	826
nov-13	388	nov-14	807
dec-13	357	dec-14	

Tableau 3 : Aantal opgemaakte ticketten

3.4.4 Inkomsten

Het is moeilijk om op uitvoerige wijze de maandelijkse inkomsten in verband met de uitgereikte kaartjes op te stellen. Evenwel is het nodig om eraan te herinneren dat de prijs van een retributie van parkeren 25 per€ halve dag bedraagt.

Over het geheel genomen stelt men een werkelijk niveau van inning van 85% van het gerecrueteerde totaal vast.

3.4.5 Verwachtingen met uitbreiding van blauwe zones

De uitbreiding van de blauwe zones zoals voorzien in het project van gemeentepan zal sterk, verminderd zijn om met de opmerkingen rekening te houden die bij het openbare onderzoek worden geregistreerd. De stijging van de werkdruk in verband met de controle zal ten gevolge van de uitbreiding van de blauwe zones, dus beperkt worden en zou geen enkele aanvullende verplichting moeten vereisen.

3.4.6 *Specifieke bijkomende maatregelen voor de controle (bijvoorbeeld : versterking controle BZ 30 minuten)*

Dit aspect werd voornoemd in punt 3.4.2 ontwikkeld.

3.5 De in artikel 11 van het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het GPBP bedoelde doelstellingen

In de huidige situatie bestaan er 2.186 gereguleerde parkeerplaatsen in blauwe zone (2014), welk aantal via de uitbreidingszones zou stijgen tot 2.946 parkeerplaatsen (toestand voor openbare onderzoek).

Nochtans de ambities van de gemeente gemoeten aan de daling herzien worden, zou dit aantal na uitbreiding aan 2.332 plaatsen voorbijgaan.

Ten opzichte van de situatie van 2004-2005, beantwoordt de enige bestaande situatie echter reeds in ruime mate aan het doel dat door het besluit wordt gesteld, aangezien de situatie als volgt is geëvolueerde:

Aantal plaatsen 2004-2005		8.567	
Bestaande blauwe zones	79		0,9%
Uitbreiding blauwe zones			
Totaal plaatsen	79		0,9%

Aantal plaatsen 2014		8.789	
Bestaande blauwe zones	2.186		24,9%
Uitbreiding blauwe zones	187		
Totaal plaatsen	2.373		27%

Het absolute aantal parkeerplaatsen op de openbare weg bedraagt vandaag een **8.789-** tal parkeerplaatsen.

Het aantal gereguleerde plaatsen (blauwe zone) vertegenwoordigt vandaag **27%** van het geheel van de plaatsen in wegnen. Deze ratio overschrijdt de regionale verwachtingen, en aan de draad van de te komen aanpassingen van wegnen zal hij nog kunnen verbeterd zijn.

3.6 **Beleid inzake controles en sancties**

3.6.1 *Beleid inzake controles en sancties*

De controle van de blauwe zones wordt momenteel door de gemeentelijke dienst voor administratieve boetes, bestaande uit 4 voltijdse equivalenten.

In 2013 werden 5.469 vaststellingen opgemaakt wegens niet-naleving van het reglement betreffende parkeren op de openbare weg.

De dienst controleert eveneens gemengde inbreuken inzake parkeren (2 of 4 banden op het trottoir, zebrapad, parkeerplaats gehandicapten, leveringsplaats). Deze inbreuken worden met administratieve boetes bestraft.

Aangezien de toename van het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone wordt voorgesteld aan de marge van de bestaande zones, zal dit geen omvangrijke stijging van de werklast voor de controle van deze zones teweegbrengen. Beoogd wordt dus om dat te realiseren met het bestaande personeel.

3.6.2 **Beleid inzake vrijstellingskaarten**

Overeenkomstig het besluit van 18-7-2013 houdende gereglementeerde parkeerzones en vrijstellingskaarten zal de Gemeente Watermaal-Bosvoorde in samenwerking met het Regionaal Parkeeragentschap de volgende vrijstellingskaarten afgeven:

- **"Bewonerskaart"** 2 kaarten maximum per gezin dat in de blauwe zone gedomicilieerd is. De prijs van de kaarten blijven gelden tegen het actuele tarief om geen onderscheid te creëren ten opzichte van de vroeger afgeleverde vrijstellingskaarten die nog steeds geldig zijn en om het beroep op de eigen wagen niet aan te moedigen.
- **"Tijdelijke bewonerskaart"**: aan personen die gedomicilieerd zijn in een gereglementeerde zone en die een specifieke nood hebben aan parkeerplaats en aan personen die een tweede verblijfplaats hebben in een gereglementeerde blauwe zone op het grondgebied. De prijs van de kaart bedraagt 5 € voor maximum 63 dagen. Er kan dus geen tijdelijke bewonerskaart worden afgeleverd voor een gezin dat reeds beschikt over het maximale toegelaten aantal bewonerskaarten.
- **De kaart "zorgverleners van dringende medische hulp"**: afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld.
- **De kaart "zorgverleners van niet dringende medische hulp"**: afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld.
- **De kaart "onderwijsinstellingen en publieke kinderdagverblijven"**: afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld.
- **De kaart "autodelen"**: afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld.
- **De kaart "personen met een handicap"**: e Europese parkeerkaart voor personen met een handicap doet dienst als vrijstellingskaart.
- **De kaart "ondernemingen en zelfstandigen"**: afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld. Om het aantal afgegeven kaarten te beperken tot het aantal beschikbare plaatsen op de openbare weg in de betrokken parkeersector (zone 12 gelegen op de as Terhulpen, Delleur, Vorst), is de gemeente Watermaal-Bosvoorde van plan om het momenteel toegepaste systeem van quota's overeenkomstig artikel 76 van het besluit voor de afgifte van deze kaarten te handhaven:
 - o Wanneer de instelling minder dan 10 werknemers telt, is het maximum aantal toegekende kaart beperkt tot 2 eenheden + 40 % van het tewerkgesteld personeel.
 - o Wanneer de instelling 10 werknemers of meer telt, is het maximum aantal toegekende kaart beperkt tot 10 eenheden + 20 % van het tewerkgesteld personeel.

- Bij de berekening van het aantal werknemers, houdt de gemeente rekening met het totale aantal werknemers van de onderneming, waarvan wordt afgetrokken het aantal parkeerplaatsen dat door de onderneming aan haar werknemers ter beschikking wordt gesteld.
- **Kaart «interventie»:** afgegeven overeenkomstig de voorwaarden en tarieven die door het Gewest zijn vastgesteld aan natuurlijke personen of rechtspersonen die aantonen dat ze, voor hun beroep, verschillende interventies in meerdere parkeersectoren van het Gewest dienen uit te voeren en die daar het bewijs van voorleggen.

3.7 Acties inzake fietsen

Wij hebben gezien dat met 322 plaatsen voor fietsen, de gemeente aan 36,6% van het doel is dat door het Agentschap wordt gesteld.

Het aantal hulpmiddelen moet nog toenemen en het zal met name aan de draad van de projecten en/of specifieke vragen van bewoners zijn.

Aldus komt de huidige herinrichting van de Van Becelaerelaan in fase 1 door het leggen van 14 arceaux in wegnen tot uiting, terwijl de fase 2 (lopende vraag van vergunningen) de toepassing de 16 arceaux zal kennen.

Dit enige project inzake renovatie komt in een groter aanbod van 30 fietsbogen of 60 fietsen tot uiting. Men zal dat deze toename het mogelijk maakt om aan 322 plaatsen voorbij te gaan + 60 opmerken, ofwel 382 plaatsen of 43,5% van het doel dat door het Agentschap wordt gesteld.

Een beleggingsprogramma van 15 fietsbogen per jaar wordt momenteel onderzocht en de actie van de Regering „de gewestelijke steun aan de gemeenteacties in materie van mobiliteit 2014“ zal de belegging van 2 nieuw boxen fietsen (wijk Bezemhoek Visé wijk) en 10 fietsbogen aanvullende fietsen toelaten.

De gemeente is voorts ontvankelijk voor elke vraag met betrekking op het invoeren van vaststellingshulpmiddelen.

De inspanningen zullen toegekend worden daar waar een werkelijke vraag wordt gebleken te zijn. Men heeft immers gezien dat de gebouwde structuur van de gemeente het mogelijk maakte om voor talrijke wijken van de norm van arceau door 150 meters lineair van wegnen af te wijken. Over de aanpassingen van wegnen (gevallen van de Van Becelaerelaan), zullen de prioriteiten van aanpassing van hulpmiddelen de dichtere wijken betreffen.

De gemeente verzoekt derhalve om van de bepaalde norm af te wijken.

3.8 Acties inzake het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Betreffende de plaatsen voor bromfietsen in wegnen vertegenwoordigt de balans van de bestaande plaatsen (+-10) + ¼ van het minimum voorgesteld door het agentschap.

Hier eveneens verzoekt de gemeente om van de bepaalde norm af te wijken, die meer relevant om aan gerichte eisen te voldoen binnen wijken waar het bouw in onafgebroken orde en de afwezigheid van privatieve garages is biedt geen attractieve alternatieven voor het parkeren in wegennet van gemotoriseerde tweewielers aan acht.

3.9 Acties inzake het parkeren van vrachtwagens

Wij hebben de bijna onbeduidendheid van groot van ondernemingen, opslagplaatsen en loodsen op het gemeentegrondgebied vermeld. Een aanbod van parkeren voor gewichten-zwaar organiseren terwijl geen enkele vragen niet wordt gekend zouden ertoe aan kunnen zetten om een vraag te creëren uitgaan van personen die niet in Watermaal-Bosvoorde wonen.

De gemeente verzoekt hier eveneens een derogatie van de noodzaak om een aanbod van dit soort op het gemeentegrondgebied te organiseren.

Evenwel in geval van gebleken te zijn vraag reserveert zij zich de mogelijkheid om zones van parkeren ten zuiden van de Vorsterielaan (ingegaan van stad) te organiseren.

4 Sectorisatie

4.1 De parkeersectoren

Het door het Agentschap voorgestelde vermazen van parkeerzones is gebaseerd op de versnippering van de statistische zones. De grootte van de mazen bedraagt minder bedraagt dan 60 ha voor de grootste ervan. De versnippering overlapt gedeeltelijk de gemeentegrenzen.

De statistische sectoren stemmen zelf overeen met zones die gelijksoortige kenmerken hebben, wat betreft de typologieën, sociaaleconomische aspecten, de dichtheid...

Wij merken eveneens Kaart 11 belangrijke verschillen op inzake de verdeling van de gezinnen. Deze indicatoren moeten echter met voorzichtigheid worden benaderd.

Zo is de sector van de Keymplein inderdaad de meest dichte, maar hij omvat eveneens appartementsgebouwen met overdekte parkings, in tegenstelling tot andere dichtere wijken gelegen ten zuiden van de Keymplein.

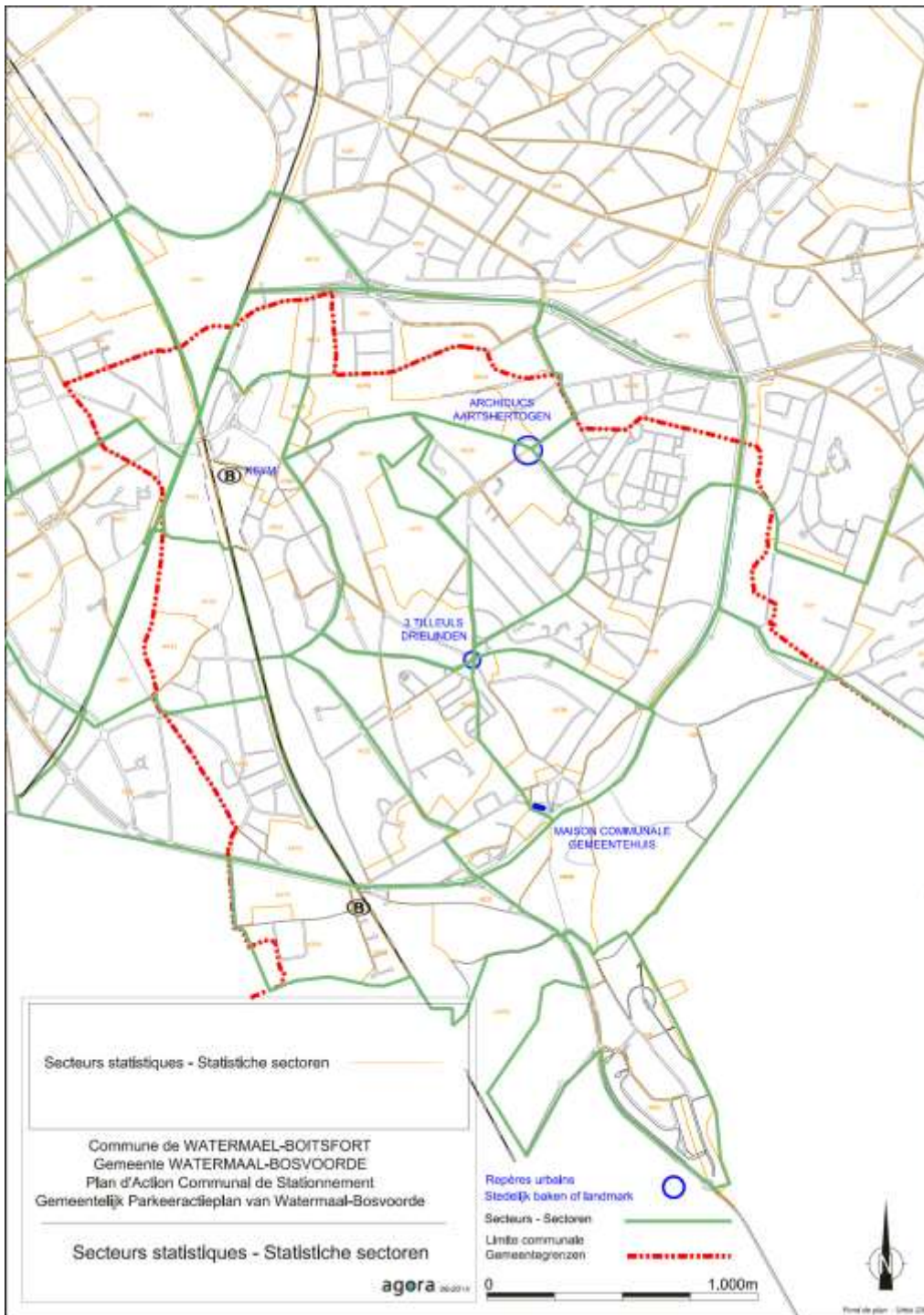
Bijvoorbeeld de wijk Bezemhoek, wiens sector geen grote dichtheid aan gezinnen heeft ondanks zeer dichte bebouwing, wat erdoor wordt verklaard dat de internationale school van Brussel (ISB) in deze sector is opgenomen.

Maar uit het onderzoek van de specifieke kenmerken van de gemeente blijkt dat het nodig is om de grootte van de mazen te verminderen. De actuele grootte van de mazen zoals voorgesteld door het Agentschap is te omvangrijk en zou perverse gevolgen kunnen hebben op het bestaande evenwicht enerzijds, en anderzijds een niet-gewenste mobiliteit binnen de gemeente bevorderen. De parkeerdruk in Watermaal-Bosvoorde rechtvaardigt dat niet.

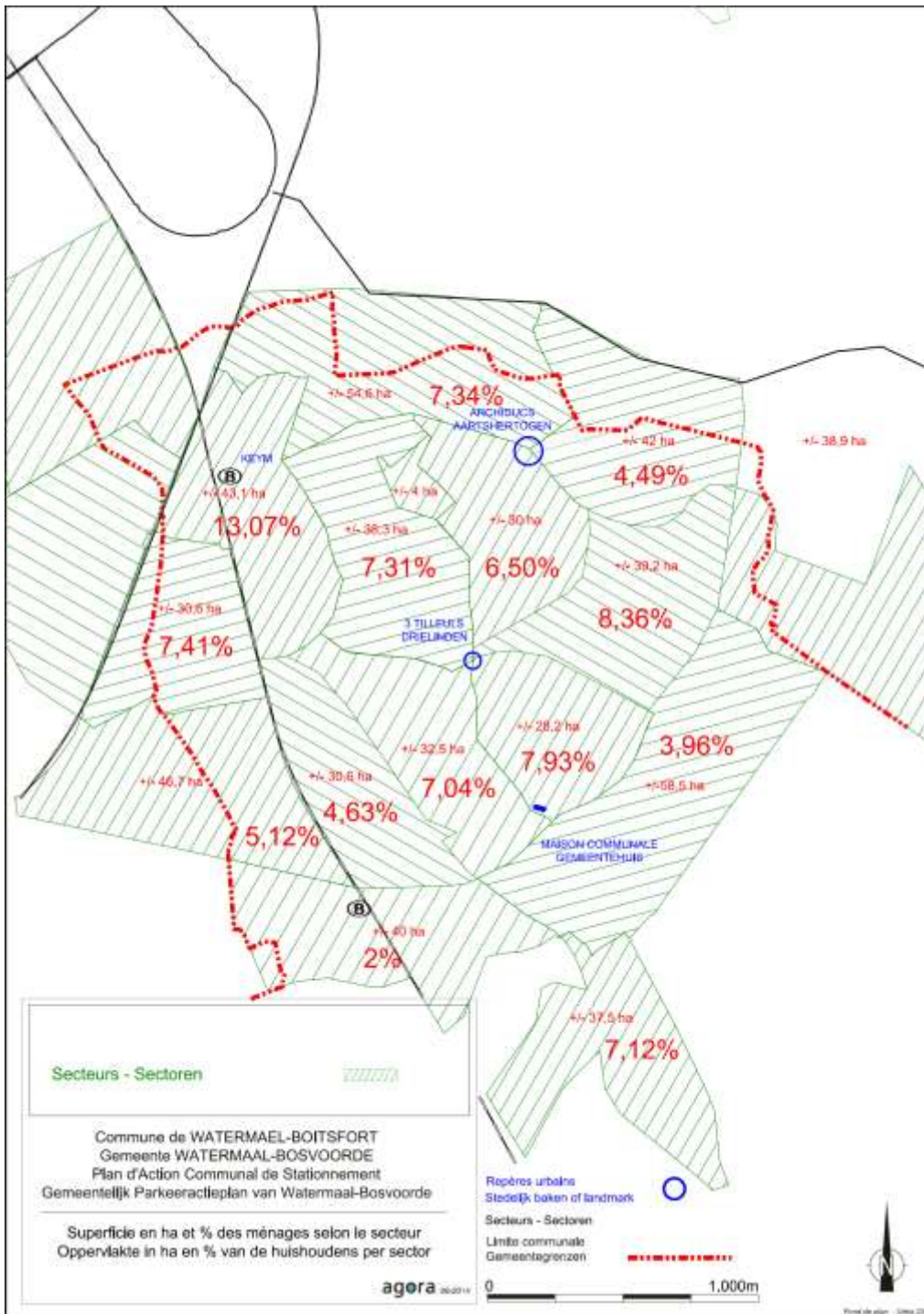
4.2 Sectorale indeling van de aangrenzende gemeenten

De problematiek van de aangrenzende gemeenten bestaan inzake de grootte van de mazen en de in functie van de omvang van de mazen toegewezen sectoren. Het doel is om de bewoners van een aangrenzende parkeerplaats in staat om een plaats op de buurgemeente te nemen, maar alleen als de afstand tussen de parkeerplaats en het buurgemeente redelijk is.

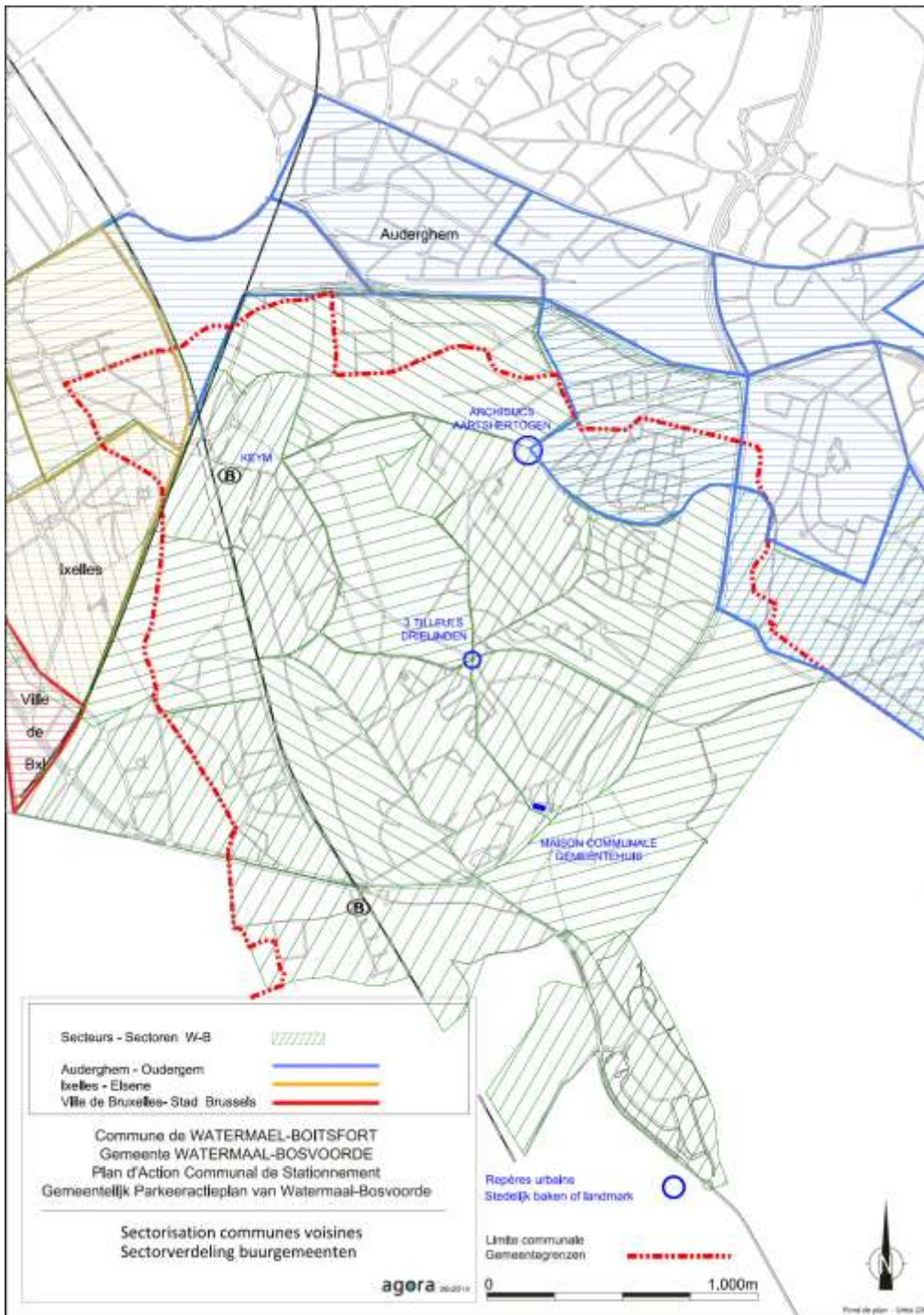
Desgevallend moet de mogelijkheid worden onderzocht om de aanvankelijk voorgestelde mazen te wijzigen in functie van de parkeerzones.



Kaart 11 : Indeling van de sectoren



Kaart 12 : Oppervlakte in ha per sector



Kaart 13 : Sectorale indeling van de belendende gemeenten

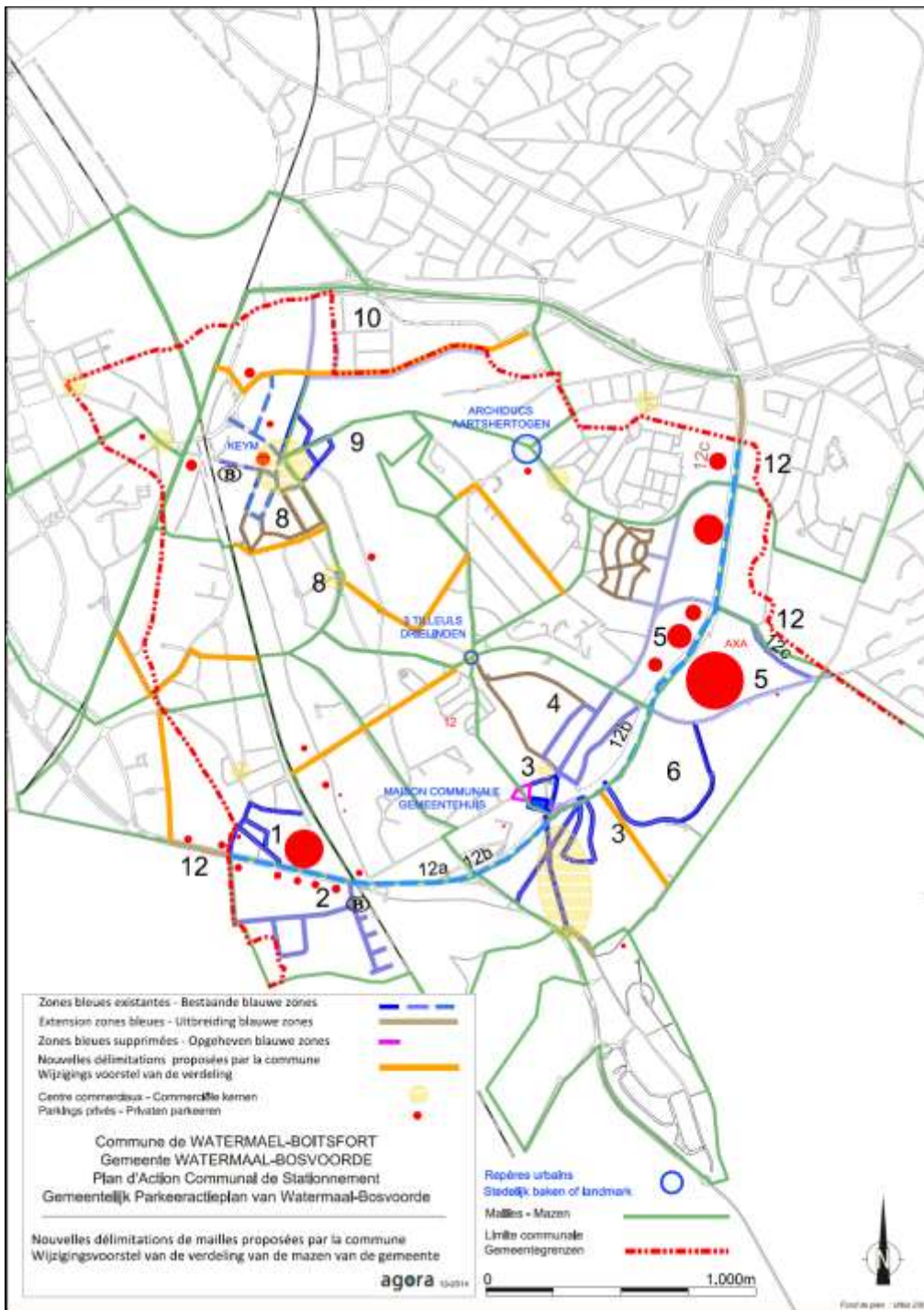
4.3 Voorstel van verdeling van de mazen

Het plan van netwerk voorgesteld door het Gewest werd herzien rekening houdend met de werkelijkheid van terreinen van de gemeente van Watermaal-Bosvoorde.

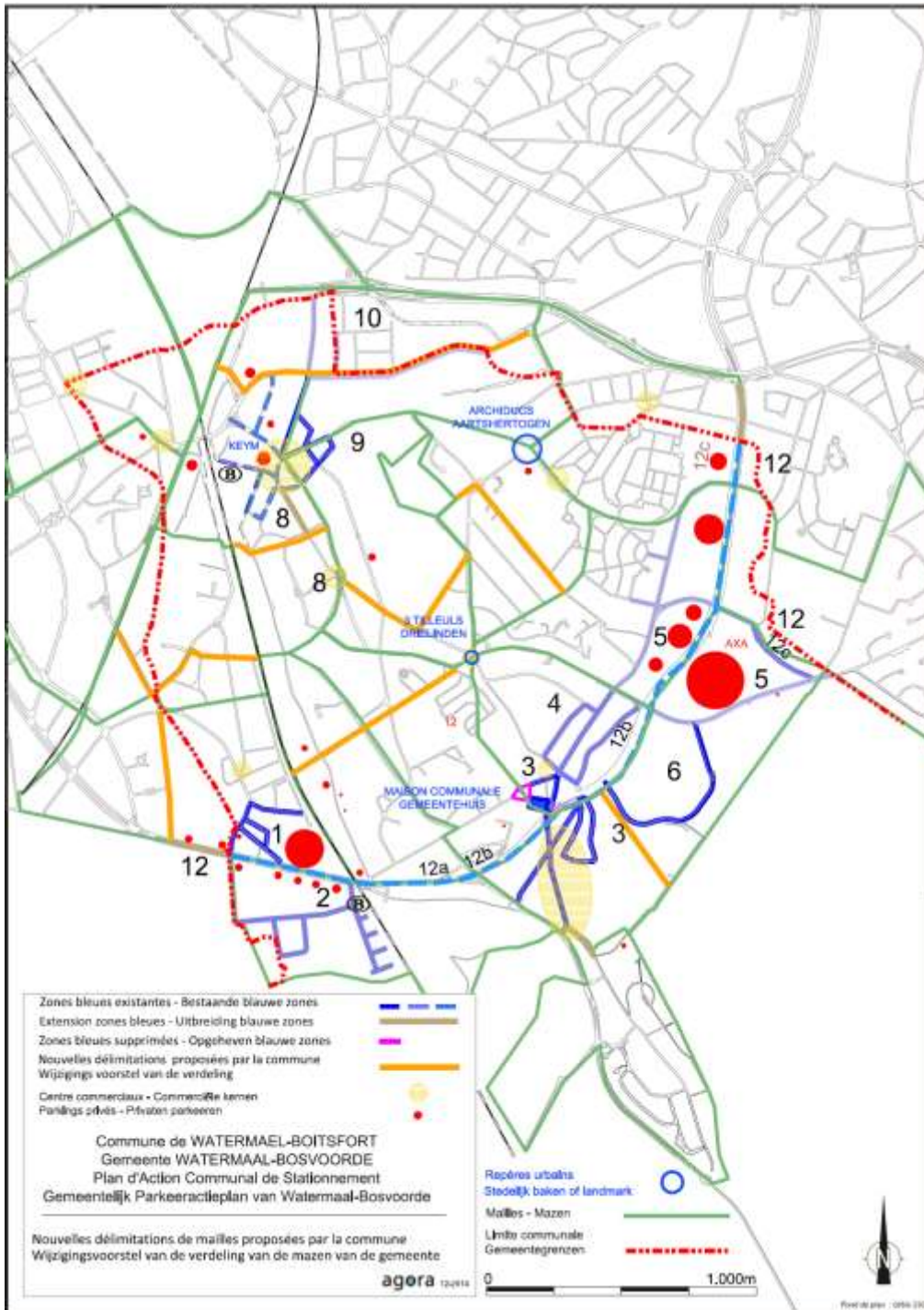
Het gewijzigde snijden neigt naar een vermindering van de oppervlakte van bepaalde sectoren.

Immers zoals reeds tevoren vermeld, is de huidige omvang van de mazen zoals voorgesteld door het Agentschap te uitgebreid en zou perverse gevolgen voor het huidige evenwicht kunnen hebben enerzijds, door een niet verlangde naar mobiliteit te bevorderen intra-gemeente en anderzijds, de druk van het parkeren aan Watermaal-Bosvoorde het niet rechtvaardigt.

De versnippering voorgesteld door de gemeente doet zich als geïllustreerd tijdschrift Kaart 14 (voor openbaar onderzoek) en Kaart 15 (na openbaar onderzoek) voor hierna.



Kaart 14 : Voorstel van verdeling van gewestelijke mazen (met uitbreiding blauwe zones voor openbaar onderzoek)



Kaart 15 : Voorstel van verdeling van gewestelijke mazen (met uitbreiding blauwe zones **na** openbaar onderzoek)

5 Samenvatting

Het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan verplicht de 19 Brusselse gemeenten op hun gemeentelijk parkeerbeleid aan te passen aan de eisen van het gewestplan, en dat via de vaststelling van een "Gemeentelijk actieplan parkeren" (GPAP).

Het Gewest wenst via dit plan de druk op het parkeren op de openbare weg beperken door met name de geregementeerde parkeerzones uit te breiden.

Het GPAP is voor de gemeente de kans:

- om het actueel van kracht zijnde parkeerbeleid te herzien;
- om te identificeren of wijzigingen aan het systeem "blauwe zones" moeten worden aangebracht;
- om te onderzoeken of nieuwe regelgevingsvormen moeten worden ingevoerd;
- om te reageren op de opmerkingen van de bewoners van bepaalde wijken dat bepaalde perimeters van "blauwe zones" te klein zijn;
- om voor te stellen om bepaalde zones uit te breiden en nieuwe te creëren.

Het GPAP onderzoekt de kwestie van het parkeren van andere soorten voertuigen (fietsen, motorvoertuigen, vrachtwagens), zoals vereist door het gewestplan.

Het proces van openbaar onderzoek heeft het mogelijk gemaakt om bepaalde maatregelen te bevestigen of nietig te verklaren voorgesteld in het project.

Het GPAP wordt gerealiseerd rekening houdend met de specifieke kenmerken van de gemeente in termen van dichtheid van de wijken, lokalisatie van de administratieve, sportieve, culturele, commerciële pools...

Huidige blauwe zones werden uitgebreid of beperkt wanneer de situatie het rechtvaardigde.

Aldus op een totaal van ongeveer 8.729 plaatsen van parkeren in wegnnet, vertegenwoordigen de uitbreidingen die op bestaande zones worden overwogen, + 46 plaatsen in wegnnet waaraan bij 41 plaatsen van het parking Calypso en 100 plaatsen komen die aan het parking van het Eugène Keymplein worden bedekt, die aldus het aantal plaatsen in blauwe zone aan 27% van het totaal van de plaatsen toegankelijk voor het publiek in huidige situatie dragen.

De grenzen van bepaalde op initiatief van het Agentschap afgebakende parkeersectoren werden eveneens herzien wat betreft enkele ervan, met de bedoeling om een rationeler gebruik te maken van het beginsel van het parkeerbeleid.

Wat het gereserveerde parkeren betreft, zal een lopende discussie eveneens de modaliteiten en/of zones van parkeren bepalen die voor de leveringen moeten overwogen worden.

Wat het parkeren van de gemotoriseerde tweewielers voertuigen betreft, wordt een derogatie verzocht want afgezien van beide gemeentepolen en rekening houdend met de kenmerken van het gemeentebouw, vereist de organisatie van dit parkeren geen specifieke maatregelen.

Wat het parkeren van de fietsen betreft, wordt een derogatie verzocht want rekening houdend met de kenmerken van het gemeentebouw, de hulpmiddelen van rangschikking fietsen, bedekken talrijke hulpmiddelen (U, U bedekt, boxen) reeds de wezenlijke partijen van het gemeentegebied. De

gemeente zal geleidelijk deze installaties, met name door projecten inzake herinrichting van wegennetten, aanvullen door de wijken eerst te richten waar de vraag wordt gebleken te zijn.

Wat het parkeren van vrachtwagens, wordt een derogatie verzocht want rekening houdend met de kenmerken van het gemeentebouw, de maat van zijn wegennetten en een praktisch onbestaande vraag, worden de enige mogelijkheden om de reservering van plaatsen te overwegen op de gewestelijke assen, met name Vorsterielaan geplaatst.

Tenslotte is de wijze van uitvoering betreffende de bewonerskaarten eveneens bestudeerd geworden. Op algemene wijze, wil de gemeente geen belangrijke wijzigingen aanbrengen aan de momenteel voorgestelde modaliteiten.

De middelen die worden uitgevoerd om de controle van de gereguleerde zones te waarborgen beantwoorden aan de behoeften.

De afgifte van de parkerenticketten is betekenisvol in het laatste kwartaal 2014 gestegen, hetgeen ernaar streeft een grotere doeltreffendheid van de controles te bewijzen.