



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
HOUDENDE ORGANISATIE VAN HET PARKEERBELEID
EN HERDEFINIËRING VAN DE OPDRACHTEN EN BEHEERSMODALITEI-
TEN VAN HET PARKEERAGENTSCHAP VAN HET BRUSSELS HOOFD-
STEDELIJK GEWEST**

| | |
|---|---|
| Aanvrager | Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid |
| Aanvraag ontvangen op | 12/01/2021 |
| Uiteenzetting | Op 18.01.2021 door dhr. Jean-Rodolphe Dussart, kabinet van minister E. Van den Brandt |
| Overgemaakte documenten | Voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering Presentatie van de uitdagingen |
| Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op | 22.02.2021 |

Het advies wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de leden, met uitzondering van Touring.

Algemene doelstellingen

De Commissie schaaft zich achter de doelstellingen van de nieuwe ordonnantie. De doelstellingen zijn conform het Good Move-plan dat erop gericht is parkeren te gebruiken als:

- a) actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes;
- b) een tool voor het opwaarderen van de openbare ruimte;
- c) net van intermodale verplaatsingsketens;
- d) dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest.

Voor de actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes (a) vraagt de Commissie om de bijzonderheden inzake fietsparkeren toe te lichten.

Voor de dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest (d) wijst de Commissie er nogmaals op dat het gebruik van de wagen voor welbepaalde personen (bijvoorbeeld personen met een handicap en/of een beperkte mobiliteit) noodzakelijk is aangezien sommige wegen en openbaarvervoermiddelen nog steeds onvoldoende toegankelijk zijn. Er zijn momenteel veel te weinig parkeerplaatsen voor personen met een handicap en de gebruikte criteria¹ zijn niet langer relevant omdat er steeds meer voetgangerszones worden aangelegd en de mogelijkheid tot parkeren op de openbare weg aanzienlijk afneemt.

¹ twee parkeerplaatsen voor personen met een handicap op vijftig parkeerplaatsen + één

De Commissie benadrukt ook dat het belangrijk is rekening te houden met de economische aantrekkelijkheid van Brussel, het centrum en de handelskernen in het parkeerbeleid.

Doelstellingen inzake de vermindering van het aantal parkeerplaatsen, het delen van parkeerplaatsen en compensaties

Good Move onderschrijft de doelstellingen van het GDPO tegen 2030:

- "Het aantal autoparkeerplaatsen op de weg beperken tot minder dan 200.000 t.o.v. de huidige 265.000 plaatsen²;
- Het aantal niet-gereguleerde plaatsen beperken tot 35.000;
- Het aantal parkeerplaatsen buiten de weg uitbreiden met 20.000 plaatsen voor buurtbewoners."

In dat opzicht steunt de Commissie de maatregelen die werden genomen om parkeren op de weg minder aantrekkelijk te maken dan parkeren buiten de weg, door onder meer te zorgen voor de coördinatie tussen de parkeertarieven voor parkeerplaatsen op en buiten de weg zonder een "race to the bottom" te voeren en grijze zones te creëren.

Om tegemoet te komen aan de doelstelling om in meer parkeerplaatsen buiten de weg voor buurtbewoners te voorzien, zet de ordonnantie in op de ondersteuning van het delen van parkeerplaatsen. Deze opdracht werd toegevoegd aan de opdrachten van het Agentschap. Het Agentschap is voortaan verantwoordelijk voor "het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, en inclusief het proactief zoeken naar en beheren van parkeerplaatsen buiten de openbare weg." (art. 30)

De Commissie steunt de zoektocht naar en het gebruik van bestaande parkeerplaatsen als eerste keuze. De uitbreiding van parkings, of nog de bouw van nieuwe parkings, zou slechts uitzonderlijk kunnen worden toegestaan en ook als een laatste hulpmiddel met het oog op een aanzienlijke opwaardering van de openbare ruimte. In dat geval zou de uitbreiding of bouw van deze parkings volgens de stedenbouwkundige regels moeten gebeuren.

Het voorontwerp van ordonnantie maakt geen gewag van een compensatie bij het eventuele wegvallen van plaatsen. Een compensatiemechanisme in de breedste zin van het woord kan ook worden overwogen. Zo zou er bijvoorbeeld in een fietspad kunnen worden voorzien als compensatie. Een intelligent compensatiemechanisme, op basis van het karakter van de desbetreffende wijk, voor de beschikbare parkeerplaatsen op en buiten de weg, voor het aantal in de gemeente afgeleverde vrijstellingskaarten, voor het aantal openbare parkings in de omgeving en in de nabijheid van handels- en economische functies in de desbetreffende zone is nochtans een belangrijk element om ervoor te zorgen dat het wegvallen van parkeerplaatsen op de weg niet discriminerend en nadelig is voor de economische activiteit.

Good Move legt uit waarom er in geen compensatie voor het aantal plaatsen is voorzien: "Parkeren is een zeer krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen: de zekerheid dat er op de plaats van bestemming een parkeerplaats beschikbaar is, is met name doorslaggevend in de modale keuze. Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen [...] als inzake tarifiering." Deze doelstelling wordt bevestigd door de commentaar bij artikel 30: "Dit is geen middel voor de wetgever om het aantal parkings of parkeerplaatsen buiten de openbare weg te verhogen, maar wel om desgevallend een alternatieve oplossing te hebben, mochten er op de openbare weg parkeerplaatsen wegvallen door aanpassingen aan de infrastructuur of de aanleg van kwaliteitsvolle openbare ruimtes. Aan het principe dat het totale aantal plaatsen bedoeld voor auto's omlaag moet, wordt niet geraakt."

² "huidige" in de zin van: op het moment van de goedkeuring van het GDPO

De doelstelling inzake vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de weg per wijk expliciet koppelen aan het parkeeraanbod buiten de weg is een andere mogelijke denkpiste. De projecten voor de ontwikkeling van een nieuw parkeeraanbod buiten de weg zouden systematisch moeten worden gekoppeld aan een visie voor de heraanleg van het wegennet en de herbestemming van de openbare ruimten.

Overlegorgaan

Om de parkeerstrategie tot een goed einde te brengen, voorziet Good Move in het volgende: "Het richt een overlegorgaan op waarin alle spelers vertegenwoordigd zijn die betrokken zijn bij het parkeerbeleid op en buiten de weg. Dit orgaan helpt Leefmilieu Brussel en urban.brussels in hun opdrachten tot afweging en toekenning van vergunningen voor parkeergarages en de omvang ervan."

De Commissie stelt vast dat dit orgaan niet in de ordonnantie wordt vermeld en stelt aan de Regering voor de samenstelling en werkingsmodaliteiten ervan in de ordonnantie op te nemen. De doelstelling zou ook moeten worden gepreciseerd, met name: hoe parkeerplaatsen buiten de weg zoeken als er plaatsen in de openbare ruimte worden geschraapt en de deelmogelijkheden gebruiken.

Up-to-date cijfergegevens en benchmarking

De Commissie benadrukt dat het aantal parkeerplaatsen deels gebaseerd is op gegevens uit 2014. Sommige gemeenten delen het aantal geschrapte parkeerplaatsen niet aan het Agentschap mee en de Regering heeft (zowel in de huidige als in de vorige zittingsperiode) op enkele maanden tijd cijfers meegedeeld die enkele duizenden plaatsen van elkaar verschilden. Het aantal parkeerplaatsen buiten de weg is van 2014 tot 2020 sterk afgenomen en dat werd niet systematisch gecompenseerd. Zo zijn ook andere gebruikte gegevens niet up-to-date: in het Brussels Gewest zijn er momenteel 583.993 (en geen 530.000) ingeschreven voertuigen, inclusief lichte goederenwagens, en 36.256 motorfietsen. Dit komt dus neer op een totaal van 620.249 voertuigen.

De Commissie vraagt om een up-to-date kadaster van het aantal parkeerplaatsen om een degelijk beleid te kunnen voeren.

Met het oog op de voorbereiding van de debatten over de besluiten en het volgende gewestelijke parkeerplan wenst de Commissie een presentatie van de door het Agentschap bestelde studie met als voorwerp "Internationale benchmarking, goede praktijken en actiepistes".

Inachtneming van fietsparkeerplaatsen

De Commissie vraagt om de wil om het fietsparkeren aantrekkelijker te maken dan het autoparkeren op te nemen in artikel 3.

De Commissie waardeert de wil om het fiets- en autoparkeren op gelijke voet te behandelen, door de term "voertuigen" te gebruiken om zowel naar fietsen als gemotoriseerde voertuigen te verwijzen. De ambitie wordt echter niet duidelijk weergegeven. In de ordonnantie worden de definitie van de term "voertuig" en de draagwijdte ervan door elkaar gehaald in de definitie van een "parkeerplaats".

De Commissie benadrukt dat men in de ordonnantie voor de parkeerplaatsen vergeet rekening te houden met voorzieningen zoals fietsnietjes en andere soortgelijke voorzieningen die aanzienlijk moeten worden ontwikkeld, bijvoorbeeld in de omgeving van stations, sportcentra, enz.

Weerslag op de begroting en prioriteiten

De Commissie meent dat het belangrijk is het eens te worden over duidelijke doelstellingen en voldoende structurele menselijke en begrotingsmiddelen om de nieuwe opdrachten te vervullen en innovatieve projecten te ontwikkelen, zoals de organisatie van het parkeren in wijken en het delen van parkeerplaatsen buiten de weg (zowel voor de inwoners van hetzelfde project als voor de inwoners uit de wijk). Naast de budgetten voor het Parkeeragentschap moeten de projectontwikkelaars ertoe worden aangezet bij te dragen aan de verwezenlijking van de parkeerdoelstellingen dankzij stimulerende of verplichte financiële en regelgevende mechanismen.

De Commissie vraagt hoe de investeringscapaciteit van het Agentschap kan worden versterkt en hoe de investeringen passend kunnen worden verdeeld tussen bijvoorbeeld het fiets- en autoparkeren. Het Agentschap kan ervoor zorgen dat nieuwe mobiliteitspraktijken worden bevorderd (en dat het parkeren niet per se gemakkelijker / praktischer wordt gemaakt), evenals de ontwikkelingen die hiermee gepaard gaan (elektrische laadpalen, ontwikkeling van carpooling). De prijs van een fietsboxabonnement is drie keer duurder dan die van een bewonerskaart. Er dient voorts nog eens op te worden gewezen dat meer dan 6.000 Brusselaars op een plaats in een fietsbox wachten en dat het aantal fietsdiefstallen in Brussel blijft toenemen. Dit lijkt de gewenste modal shift af te remmen.

Parkeercontrole met behulp van "scanwagens" en controle op wildparkeren

Het Agentschap en meerdere gemeenten controleren het parkeren met behulp van wagens die kentekenplaten scannen. Een dergelijke controle houdt onder meer gevolgen in voor het parkeren van personen met een handicap omdat deze wagens de op de voorruit aangebrachte kaarten niet kunnen lezen. Door met scanwagens te controleren, loopt men ook het risico dat men zich vaker op niet-reglementaire plaatsen zal parkeren. Voorbeelden daarvan zijn wildparkeerders op voet- of fietspaden aangezien deze plaatsen aan deze geautomatiseerde controles ontsnappen.

De Commissie vraagt om deze controle en de gevolgen ervan in de ordonnantie vast te leggen.

De Commissie vraagt of de ordonnantie de deur ook kan open laten voor eventuele controles op wildparkeren, zoals dat momenteel ook al in andere grote steden gebeurt.

COMMENTAAR PER ARTIKEL

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Art. 2. Definities

1° Parkeerplaats: ruimte op de openbare weg die bestemd is om een voertuig te parkeren

In de commentaar bij het artikel wordt gesteld dat in de definitie van "parkeerplaats" het begrip "voertuig" wordt uitgebreid naar voertuigen die niet met een motor zijn uitgerust, waarmee dan de fietsparkeerplaatsen worden bedoeld.

Fietsen vallen dus onder de categorie "voertuigen", zonder dat dit echter wordt gepreciseerd in definities van de term "voertuig". De standaarddefinitie uit de wegcode is dus van toepassing. In deze wegcode wordt nochtans duidelijk gesteld dat een geparkeerde fiets niet als een voertuig wordt beschouwd.

De Commissie vraagt om te preciseren op welke plaats de term "parkeerplaats" ook het fietsparkeren omvat en op welke plaats dat niet het geval moet zijn (zoals art. 9).

3° Vrijstellingskaart: individuele vergunning uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen

Met het oog op een betere leesbaarheid stelt **de Commissie** voor om het woord "vrijstelling" door "parkeer" te vervangen (zie ook art. 10).

De Commissie vraagt om een punt 10° toe te voegen waarin de controle met behulp van "scanwagens" wordt vastgelegd.

Hoofdstuk 2. Middelen en inzet

Art. 3.

De Commissie vraagt om in de ordonnantie te preciseren in welke mate het parkeerbeleid een actiehefboom voor de mobiliteitskeuzes is alsook een tool voor de toe-eigening van de openbare ruimte, en om te vermelden dat dit parkeerbeleid het gebruik van de fiets aantrekkelijker wil maken.

De Commissie stelt zich vragen bij de relevantie om in de ordonnantie expliciet bepalingen op te nemen met het oog op de opwaardering van de parkeerruimte in de kwaliteitsvolle openbare ruimte.

Hoofdstuk 3. Over de coördinatie van het parkeren op de weg en daarbuiten

Afdeling 1. Het parkeren buiten de weg en de publieke parkings

Art. 4. **De Commissie** steunt de doelstelling van een betere coördinatie van de tarieven op en buiten de weg, om het parkeren buiten de weg aan te moedigen zonder een "race to the bottom" te voeren.

Afdeling 2. De openbare functie van het parkeren

Art. 7. Principes en doelstellingen van het parkeerbeleid en instrumenten van het parkeerbeleid

In het kader van de vermindering van het globale aantal parkeerplaatsen vraagt **de Commissie** om een aantal plaatsen voor te behouden voor personen met een handicap in overeenstemming met de behoeften.

Hoofdstuk 4. Gereguleerde zones

Art. 8, § 2. **De Commissie** steunt de invoering van de grijze zone die voornamelijk bedoeld is om parkeerders aan te moedigen niet op de openbare weg, maar daarbuiten te parkeren.

Art. 9. Het gebruik van een parkeerplaats

"Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 8 bedoelde gereguleerde zones is onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan, elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen."

De Commissie stelt voor de laatste delen te vervangen door "... elke weekdag van 9 uur tot 18 uur. Het staat de Regering vrij in een uitzondering te voorzien voor zondagen en wettelijke feestdagen."

"Een gemeentelijk parkeerretributiereglement kan afwijken van de periode bedoeld in het tweede lid, ofwel om deze te verlengen, ofwel om deze te beperken wanneer de specificiteit van een wegenis of een bijzondere wijk dit verantwoordt. De Regering legt de toelatingsvoorwaarden voor een dergelijke afwijking vast."

De Commissie meent dat het belangrijk is de gemeentelijke autonomie wat betreft de uren en afwijkingsmogelijkheden te behouden, om bijvoorbeeld gratis parkeren aan het einde van de dag mogelijk te maken zodat (niet-)Brusselaars met de wagen horecazaken en culturele instellingen in wijken kunnen bezoeken die minder goed bediend worden door het openbaar vervoer.

Art. 10. *Vrijstellingskaarten*

De benaming "vrijstellingskaarten" zou beter worden vervangen door "parkeerkaart" (zie art. 2.). Men moet zich er over het algemeen van vergewissen dat het vrijstellingssysteem in verhouding is tot de regel: vrijstellingen mogen namelijk niet de regel worden.

Deze vrijstellingen moeten overigens regelmatig worden gecontroleerd (verval).

1° betreffende de aan de buurtbewoners uitgereikte kaarten: de Commissie steunt het maximum van twee "bewonerskaarten" per huishouden.

De Commissie vraagt om geen voorkeurtarieven toe te kennen naargelang van de technische en milieu-kenmerken omdat deze kenmerken andere doelstellingen dan de parkeerdoelstelling nastreven en overigens worden gereguleerd via de LEZ en verkeersbelasting.

5° betreffende de kaarten die worden uitgereikt aan personen met een handicap en in het bijzonder de volgende passage: "Elke vrijstellingskaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig, met uitzondering van de personen met een handicap voor wie de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap geldt als vrijstellingskaart.". De Commissie benadrukt dat de voorbije jaren ongeveer 13.000 retributies onterecht werden uitgeschreven aan personen in het bezit van een dergelijke

kaart omdat de op de voorruit aangebrachte kaarten niet kunnen worden gelezen bij een controle met een scanwagen.

De Commissie vraagt of dit probleem in de ordonnantie kan worden opgelost en stelt voor zich te inspireren op wat er voor de LEZ-controle is opgesteld.

De prijzen van de kaarten zullen worden bepaald in het BBHR "zones en kaarten".

De Commissie vraagt om in de ordonnantie mechanismen en principes op te nemen waarmee

- het aantal toegekende kaarten aan het totaal aantal plaatsen op de weg kan worden aangepast;
- de prijs van de tweede bewonerskaart kan worden berekend. Bijvoorbeeld: de tweede kaart is x keer de prijs van de eerste kaart;
- in een tarifiering kan worden voorzien die fietsen aantrekkelijker maakt en de tarieven voor de bewonerskaarten en de tarieven voor het parkeren in een fietsbox opnieuw in evenwicht te brengen omdat fietsverplaatsingen momenteel duidelijk worden benadeeld.

De Regering kan aanvullende categorieën van begunstigten vastleggen. De Commissie vraagt om in het besluit de voorwaarden voor een vrijstellingskaart "Brusselse gewestelijke werknemer" vast te leggen zodat de personeelsleden van de gewestelijke diensten die buiten de klassieke uren (zonder enige mogelijkheid op openbaar vervoermiddelen) op hun werkplaats aankomen en/of vertrekken over een parkeerplaats beschikken. We denken hierbij dan aan de essentiële beroepen in het kader van de huidige pandemie: verpleegkundigen, vuilnisophalers, MIVB-bestuurders, enz. Aangezien deze personen het openbaar vervoer niet (of slechts heel beperkt) kunnen gebruiken om naar hun werkplaats of naar huis te gaan gelet op hun atypische uurrooster, slaat de incentive "parkingprijs" voor de modal shift nergens op.

Art. 12. Voorbehouden parkeerplaatsen

5° voor de parkeerdiensten in de horecasector

De Commissie is verbaasd over deze bepaling. Het lijkt opportuun deze reservatiemogelijkheid uitsluitend voor te behouden voor de hotels.

6° voor personen met een handicap

Het huidige aantal voorbehouden plaatsen (momenteel 4.000 plaatsen) wordt onvoldoende geraamd gelet op het aantal uitgereikte kaarten (ongeveer 22.000 kaarten in Brussel). Het GPBP zal dat aantal plaatsen moeten bepalen. Hun plaats is ook van belang. In de nabijheid van voetgangerszones is het bijvoorbeeld belangrijk in meer voor personen met een handicap voorbehouden plaatsen te voorzien.

De Commissie vraagt of de lokaliseringsprincipes moeten worden opgenomen in de ordonnantie of het GPBP.

11° voor autocars

De Commissie is het ermee eens dat er uitsluitend voor autocars parkeerplaatsen worden voorbehouden, uitgaande van het principe dat deze voertuigen ook openbaar vervoer uitmaken en bijdragen aan een vermindering van het verkeer en de vervuiling. Het GPBP zal dat aantal plaatsen moeten bepalen. Hun plaats is ook van belang. Deze parkeerplaatsen voor autocars moeten worden geplaatst op locaties die een snelle en gemakkelijke toegang voor toeristen mogelijk maken (onder meer een ouder publiek en een publiek met beperkte mobiliteit). Wat schoolbussen betreft, moet het voortzetten van het parkeren op de weg het mogelijk maken passagierloze ritten te vermijden.

De Commissie vraagt of de lokaliseringsprincipes moeten worden opgenomen in de ordonnantie of het GPBP.

Een punt 12° toevoegen

De Commissie vraagt om de deelmobiliteitsoperatoren toe te voegen (steps, fietsen, scooters).

Hoofdstuk 5. Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 3. Evaluatie

Art. 18. Evaluatie van het gemeentelijke parkeerbeleid

De Commissie steunt dit artikel met het oog op een ambitieus en samenhangend beleid voor het Gewest. Ze benadrukt dat dit ook betrekking heeft op het parkeren voor personen met een handicap.

De Commissie beveelt aan de inhoud van het door het Agentschap op te stellen verslag te preciseren met cijferdoelstellingen over de vermindering van het parkeeraanbod op de weg naargelang van de capaciteit buiten de weg, de typologieën en breedte van de weg (alle PLUS- en COMFORT-wegen) en het STOP-principe.

Hoofdstuk 6. Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1. Inhoud

Art. 20.

De Commissie beveelt aan de inhoud van het door het Agentschap op te stellen verslag te preciseren met cijferdoelstellingen over de vermindering van het parkeeraanbod op de weg naargelang van de capaciteit buiten de weg, de typologieën en breedte van de weg (alle PLUS- en COMFORT-wegen) en het STOP-principe.

Hoofdstuk 7. Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

Afdeling 5. Opdrachten

Art. 30. Opdrachten van het Agentschap

De Commissie heeft er akte van genomen dat de opdrachten niet in volgorde van belang zijn opgesomd. Aangezien de tekst volledig werd herschreven, stelt **de Commissie** echter voor de rangschikking te herzien en de voornaamste opdrachten eerst op te noemen.

1° Betreffende het gewestelijke parkeerobservatorium: **de Commissie** vraagt om toe te voegen dat de gegevens uit aanvragen tot stedenbouwkundige vergunningen ter beschikking worden gesteld van het Agentschap. Er moet een mechanisme worden ingevoerd waarmee de gegevens van het observatorium kunnen worden gekoppeld aan het aantal in nieuwe projecten te voorziene parkeerplaatsen, rekening houdend met de doelstelling inzake het verminderen van het parkeeraanbod op de weg en de mogelijkheid om voor die projecten in open parkings in de wijk te voorzien.

6° en 7° Betreffende de openbare parkings: **de Commissie** vraagt om per wijk inventarissen op te stellen waarin het bestaande onderbenutte parkeeraanbod aan de kaak wordt gesteld zodat vanaf heden herinrichtingen van de wegen (definitieve of tijdelijke plaatsen) kunnen worden overwogen ten voordele van de actieve modi, zonder per se een nieuw parkeeraanbod buiten de weg te moeten creëren.

7° **De Commissie** steunt de proactieve zoektocht naar parkeerplaatsen buiten de weg die ter beschikking zouden kunnen worden gesteld van het publiek als een nieuwe opdracht van het Agentschap.

11° **De Commissie** vraagt om "de ontwikkeling van een parkeeraanbod buiten de openbare weg voor voertuigen met hoge ecologische performantie en deelvoertuigen" te schrappen (deze notie wordt noch bepaald, noch uitgelegd in de memorie van toelichting) en te vervangen, in de door het Agentschap beheerde parkings buiten de openbare weg, door een parkeeraanbod met laadpalen voor elektrische wagens en een parkeeraanbod voor deelvoertuigen en fietsen. **De Commissie** vraagt om zich aan te sluiten bij de door de Regering vastgelegde visie voor de ontwikkeling van een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

De Commissie stelt voor de volgende opdrachten toe te voegen:

- de uitvoering van de maatregelen in synergie met andere gewestelijke programma's, zoals de verkoop van de daypass LEZ of Smartmove voor de parkeerautomaten, of nog samenwerkingen voor het gebruik van "scanwagens";
- het beheer van het door Good Move voorziene overlegorgaan.

Hoofdstuk 8. Parkeerretributies en controle op de naleving van de parkeerregels

Afdeling 1. Parkeerretributies

Art. 40. Parkeertijd en vorken voor de retributietarieven

Om de doeltreffendheid van het parkeerbeleid te behouden, vraagt **de Commissie** om het principe van een regelmatige toename van de tarieven en retributies toe te voegen.

§ 2. In geval een van de voorbehouden parkeerplaatsen bedoeld in artikel 12 wordt ingenomen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet wordt voorbehouden

De Commissie benadrukt het probleem inzake het controleren van de voor personen met een handicap voorbehouden parkeerplaatsen met "scanwagens". Deze kwestie moet in de ordonnantie aan bod komen zodat de controles door het Agentschap ertoe bijdragen dat deze parkeerplaatsen voorbehouden blijven voor de personen voor wie ze bestemd zijn. Deze controle is des te noodzakelijker aangezien er in België massaal wordt gefraudeerd met parkeerkaarten voor personen met een handicap en deze parkeerplaatsen bijgevolg frauduleus worden gebruikt.

Artikel 40 stelt dat de Regering kan beslissen om gratis parkeren gedurende maximaal vijftien minuten toe te laten.

De Commissie vraagt om voor de gemeenten in de mogelijkheid te voorzien om aan het Gewest voor te stellen waar en wanneer gratis parkeren moet worden toegestaan.

§ 3. Blauwe zones

De Commissie vraagt om te onderzoeken onder welke voorwaarden de blauwe zones met "scanwagens" kunnen worden gecontroleerd.

Afdeling 2. Controle en inning

Art. 42. Controle

De Commissie vraagt om bevestiging of de controle op de naleving van de in artikel 41 beoogde regels, in het bijzonder m.b.t. de vrijstellingskaarten voor buurtbewoners, deel uitmaakt van de parkeercontrole die aan het Agentschap kan worden gedelegeerd.

Art. 43, § 1. 2° een verzoek tot betaling van de retributie wordt binnen een termijn van acht dagen te rekenen vanaf de verzendingsdatum ter kennis gebracht van de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

De Commissie stelt voor deze betaaltermijn uit te breiden naar vijftien dagen omdat de briefwisseling niet langer elke dag wordt bezorgd.

De Commissie stelt ook voor een termijn van vijftien dagen te rekenen vanaf de vaststellingsdatum toe te voegen waarbinnen de gemeenten en het Agentschap het verzoek tot betaling van de retributie moeten opsturen.