



Memorandum 2024

voor een effectiever parkeerbeleid
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

5 belangrijke aandachtspunten

14 mogelijke oplossingen

3 grote uitdagingen

om de mobiliteit in de stad te verbeteren



Het Brussels parkeeragentschap

parking.brussels is een gewestelijk agentschap dat als doel heeft het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te harmoniseren en te vereenvoudigen.

Dit zijn de belangrijkste opdrachten van het Agentschap, die door de Brusselse wetgever zijn toegewezen:



De controle en de inning van de retributies op de openbare weg voor de gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die deze bevoegdheid aan het Agentschap hebben gedelegeerd (12 van de 19 gemeenten op 1 januari 2024).



De ontwikkeling van beveiligde parkeeroplossingen voor fietsen.



De ontwikkeling van parkeeroplossingen voor auto's, met name via overeenkomsten met private actoren.

De ontwikkeling van een expertisecentrum voor parkeren in het Brussels Gewest dat het mogelijk maakt om samen te werken met alle mobiliteitsactoren op het grondgebied (Gewest, gemeenten, MIVB, TEC, De Lijn enz.).



Aan wie is dit memorandum gericht?

Dit memorandum werd opgesteld ter attentie van de toekomstige partners van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Het gaat over de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot het parkeerbeleid of de organisatie van de onderneming, specifieke maar beknopte mogelijke oplossingen om deze aandachtspunten aan te pakken en een overzicht van de grootste uitdagingen waarmee het Agentschap de komende jaren wordt geconfronteerd.

Over de mogelijke oplossingen die in dit memorandum worden voorgesteld, is uitgebreid overleg gepleegd met de departementshoofden van parking.brussels, een organisatie met meer dan 10 jaar ervaring op het vlak van het parkeerbeleid in het Brussels Gewest.

We nodigen de politieke partijen uit om zich te laten inspireren door dit document bij het opstellen van hun verkiezingsprogramma's en om, als ze een mandaat krijgen om te regeren, de belangrijkste maatregelen op te nemen in de gewestelijke beleidsverklaring die zal worden opgesteld na de onderhandelingen voor de samenstelling van de nieuwe Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De 5 belangrijkste aandachtspunten voor het Agentschap

In meer dan 10 jaar tijd heeft het Brussels parkeeragentschap heel wat kennis vergaard over het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de gemeenten die samen het Gewest vormen.

Of het nu gaat om het begeleiden van de gemeenten bij de opstelling van gemeentelijke parkeeractieplannen (GPAP), om het ondersteunen van de uitwerking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) en de evaluatie ervan, of om het uitvoeren van vergelijkende analyses (benchmarking) op internationaal niveau, het Agentschap kan nu bogen op een duidelijke visie op de relevante hefboomen om de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen te bereiken.

Op het vlak van parkeren heeft het Agentschap 5 belangrijke aandachtspunten geïdentificeerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- 1 Een coherent parkeerbeleid implementeren gericht op het overschakelen van parkeren op de openbare weg naar parkeren buiten de openbare weg.
- 2 Zich richten op de ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg als antwoord op de verzadiging op de openbare weg en er tegelijkertijd voor zorgen dat het economische model financieel duurzaam blijft.
- 3 Het aantal beveiligde parkeeroplossingen voor fietsen verhogen om de zachte mobiliteit te stimuleren, zoals voorzien in het *'Masterplan Fietsen'*.
- 4 Expertise en toegang tot relevante gegevens ontwikkelen met betrekking tot wegherinrichtingsprojecten waarbij parkeren een rol speelt.
- 5 De ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg door de private sector omkaderen en daarbij prioriteit geven aan situaties waarbij de verzadiging zeer hoog is en waarbij het beschikbare aanbod op de openbare weg wordt afgebouwd.

Aandachtspunt nr. 1

Een coherent parkeerbeleid implementeren gericht op het overschakelen van parkeren op de openbare weg naar parkeren buiten de openbare weg.

Het parkeerbeleid is een instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dat ernaar streeft het parkeren te gebruiken als actiehefboom voor de keuzes op het gebied van mobiliteit en als middel voor de herovering van de openbare ruimte. Het Gewest streeft ernaar het parkeren buiten de openbare weg resoluut aantrekkelijk te maken, met name door in te spelen op de ontwikkeling van instrumenten waarmee het voor het publiek toegankelijke parkeeraanbod buiten de openbare weg kan worden uitgebreid, om een gedeeld gebruik en een grotere flexibiliteit van het bestaande aanbod aan te moedigen.

Het Agentschap stelt voor ...



... om door te gaan met het verhogen van de **tarieven op de openbare weg**, in het bijzonder de vrijstellingstarieven (met name parkeerkaarten voor bewoners).



... over te gaan tot een globale, coherente en uniforme sectorindeling van het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met als doel de duidelijkheid (en dus de toepassing) te maximaliseren, alsook neveneffecten en ongelijke behandeling van gebruikers op te lossen (met een vervanging van de diverse huidige tolerantieakkoorden door meer globale raamovereenkomsten).



... om het concept 'harmonisatie' dat wordt beoogd door het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) anders op te vatten in de vorm van 'minimumreferenties' (in plaats van strikt opgelegde normen).



... om het parkeerreglement te herzien, parallel met of na de uitwerking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP), door de basis te leggen voor een Brusselse parkeercode. Bovendien moeten de inconsistenties van het besluit van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en vrijstellingskaarten worden gecorrigeerd.

De voorgestelde oplossingen om dit eerste aandachtspunt aan te pakken, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vormen *absolute* voorwaarden voor het succes van het parkeerbeleid en in het bijzonder voor het overschakelen





van parkeren op de openbare weg ('*on-street*') naar parkeren buiten de openbare weg ('*off-street*').

Aandachtspunt nr. 2

Zich richten op de ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg als antwoord op de verzadiging op de openbare weg en er tegelijkertijd voor zorgen dat het economische model financieel duurzaam blijft.

Hoewel het beleid om parkeren buiten de openbare weg te ontwikkelen een effectief middel is om de parkeergewoonten te veranderen, is het niet altijd gemakkelijk om dit in de praktijk te brengen (obstakels met meerdere factoren) en brengt het aanzienlijke kosten met zich mee voor de gemeenschap. Het zou daarom alleen moeten worden geïmplementeerd bij herinrichtingen, waarbij de verwijdering van parkeerplaatsen zou leiden tot een hoge verzadiging op de openbare weg (idealiter vanaf 100% of meer). Bovendien moet een tariefbeleid voor deze opgewaardeerde plaatsen het Agentschap in staat stellen om financieel duurzame projecten voor te stellen.

Het Agentschap stelt voor ...



... om het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) aan te passen volgens de lijnen die het *Good Move*-plan in dit opzicht aanbeveelt.



... om het aanbod buiten de openbare weg op te vatten als een tweerichtingsrelatie:

Als voor elk project voor de herinrichting van de openbare ruimte dat een aanzienlijke impact heeft op het parkeren op de openbare weg, een compensatiestudie moet worden uitgevoerd (en indien nodig geïmplementeerd), zou voor elk project van voldoende omvang dat voorziet in een nieuw publiek aanbod buiten de openbare weg (met inbegrip van *parksharing*), omgekeerd ook de relevantie ervan moeten worden geanalyseerd en bevestigd met betrekking tot lokale en/of vooraf bepaalde situaties, in het bijzonder wat het parkeren op de openbare weg betreft.



Vanuit het oogpunt van de bestaande milieuwetgeving worden deze aspecten momenteel alleen behandeld in het kader van de effectbeoordeling voor zeer grote faciliteiten (> 400 plaatsen).



... om te overwegen dat de verschuiving van een aanbod op de openbare weg naar een aanbod buiten de openbare weg minstens gedeeltelijk zou kunnen plaatsvinden door de ontwikkeling van **gemengde projecten** (zoals *mobilitieithubs*).



Deze aanpak zou ook fietsen en autodelen moeten omvatten, volgens een relatief belang dat bijvoorbeeld zou kunnen afhangen van het niveau van de lokale bediening door het openbaar vervoer.

Aandachtspunt nr. 3

Het aantal beveiligde parkeeroplossingen voor fietsen verhogen om de zachte mobiliteit te stimuleren, zoals voorzien in het 'Masterplan Fietsen'.

Het modaal aandeel van de fiets als vervoermiddel is verdrievoudigd bij de Brusselaars in iets meer dan 10 jaar, van 3% in 2010 tot 9% in 2022. Vandaag bezit bijna de helft van de Brusselse gezinnen (47%) een fiets. Het is essentieel om het aantal beveiligde parkeeroplossingen voor fietsen uit te breiden om de groei van dit vervoermiddel in het Brussels Gewest te ondersteunen.

Het Agentschap stelt voor ...



... om te kiezen voor een grotere ontwikkeling van ruimten met een grotere capaciteit, zodat kan worden voldaan aan de grote vraag in bepaalde wijken en de betrokken gebruikers een groter gevoel van veiligheid kan worden gegarandeerd.



... om het aanbod van beveiligde plaatsen bij bezienswaardigheden te vergroten om het gebruik van de fiets in het algemeen aan te moedigen (en niet alleen voor woon-werkverkeer).



... om te investeren in middelgrote en grote infrastructuren, zoals de parkings *Beurs* en *De Brouckère*.

In dit opzicht zou het ook aangewezen zijn om zowel aan de NMBS als aan de MIVB een ontwikkelingsplan voor fietsparkings op het spoorwegnet voor te stellen.

Aandachtspunt nr. 4

Expertise en toegang tot relevante gegevens ontwikkelen met betrekking tot wegherinrichtingsprojecten waarbij parkeren een rol speelt.

Beslissingen over de herinrichting van wegen zijn moeilijk over te brengen aan de bevolking, vooral als ze gevolgen hebben voor het bestaande parkeeraanbod. Om de bezettingsgraad en de reële behoeften voor de ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg te bepalen, moet het Agentschap over betrouwbare gegevens beschikken om de voor deze objectivering noodzakelijke studies te kunnen uitvoeren en de nodige conclusies te kunnen trekken.

Het Agentschap stelt voor ...



... om een dienst, een platform en een cartografische tool op te zetten om vooraf een beeld te schetsen van het potentieel voor de verwijdering van plaatsen in het Gewest.

Dit zal de wegbeheerders de mogelijkheid geven om objectief te beoordelen of een kwalitatieve herinrichting van een bepaalde sector of wijk opportuun is, terwijl het Agentschap tegelijkertijd kan anticiperen op eventuele stappen in termen van oplossingen buiten de openbare weg.



... om de registratie van huurovereenkomsten voor parkeerplaatsen verplicht te stellen en de mogelijkheid te onderzoeken om een speciale belasting in te voeren.

Aandachtspunt nr. 5

De ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg door de private sector omkaderen en daarbij prioriteit geven aan situaties waarbij de verzadiging zeer hoog is en waarbij het beschikbare aanbod op de openbare weg wordt afgebouwd.

Het creëren van parkeerplaatsen buiten de openbare weg door de private sector moet vooral worden overwogen in een context waarin dit verband houdt met situaties waarbij de verzadiging van het parkeeraanbod hoog is of waarbij het aanbod op de openbare weg wordt afgebouwd, om zo effectief mogelijk de modal shift te stimuleren die wordt beoogd door het parkeerbeleid van het Gewest.

De zichtbaarheid van de modal shift en de aanvaarding ervan door de burgers zal verder worden versterkt door geografisch en in de tijd gecoördineerde operaties om parkeerplaatsen te creëren en te verwijderen.

Het Agentschap stelt voor ...



... om parkeeractiviteiten buiten de openbare weg te omkaderen om met name meer bij te dragen aan de *verschuiving* van parkeren buiten de openbare weg voor bewoners in plaats van te profiteren van het parkeren door pendelaars.

Hiervoor moet een regelgevend kader voor de ontwikkeling van deze sector worden gecreëerd, in overeenstemming met artikel 4 van de ordonnantie van 6 juli 2022. Het moet de voorwaarden voor het creëren en het exploiteren van deze ruimten in relatie tot de bestaande en toekomstige omgeving omvatten, evenals verplichtingen met betrekking tot de toegang tot gegevens die nuttig zijn voor het parkeerbeleid.



... om de balans op te maken van de ontwikkeling van het aanbod buiten de openbare weg via de private sector.

De 3 grote uitdagingen voor de toekomst

Uitdaging nr. 1

De voortdurende toename van het gebruik van de scanauto ondersteunen.

De legislatuur 2019-2024 is de legislatuur van de opmars van parking.brussels geweest. Deze ontwikkeling is op zeer concrete wijze tot uiting gekomen in de prestaties van het Agentschap in de afgelopen jaren (meer details [hier](#)).

Deze goede resultaten zijn deels te danken aan de toename van het grondgebied dat effectief door het Agentschap wordt gecontroleerd, maar ook aan het gebruik van de scanauto als methode om het parkeren op de openbare weg te controleren.

De controle op de openbare weg blijft het belangrijkste uithangbord van het Agentschap voor het Brusselse publiek en symboliseert de kern van het *businessmodel*. De controle op de openbare weg vertegenwoordigt momenteel nog steeds 90% van het personeel en de financiële middelen van de activiteit.

Hoewel de scanauto een krachtig instrument is voor de controle op de openbare weg, dat een echte bijdrage levert aan de rotatie, een betere naleving van de parkeerregels en het bereiken van de beleidsdoelstellingen, moet hij zijn waarde nog bewijzen op het gebied van nauwkeurigheid en aanpassing aan de Brusselse omgeving (controle van leveringszones, controle van PBM-kaarten enz.).

Uitdaging nr. 2

Voldoen aan de verplichtingen van de beheersovereenkomst en tegelijkertijd financieel levensvatbaar blijven.

In navolging van de wens die werd uitgedrukt in de laatste algemene beleidsverklaring van het Gewest, wou de Regering een sterk signaal geven door de opwaardering/de creatie van 20.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg te plannen in het kader van de beheersovereenkomst van het Agentschap.

Hoewel het Agentschap natuurlijk moet bijdragen aan het gewestelijke beleidsprogramma voor de openbare ruimte, is het essentieel om te beseffen dat het creëren van plaatsen buiten de openbare weg (door het Agentschap of door de private sector) alleen zou moeten worden overwogen in een context waarin dit gepaard gaat met de afbouw van het aanbod op de openbare weg. Dit is essentieel als we de verschuiving buiten de openbare weg die het *Good Move*-plan beoogt zo effectief mogelijk willen stimuleren.

Bovendien zal de ontwikkeling van het *Park & Ride*-aanbod (P+R), en de voordelen ervan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zowel in het kader van de huidige context als van de toekomstige ontwikkeling van het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten worden geëvalueerd. Het is immers mogelijk dat er in de nabije toekomst meer



ontmoedigende maatregelen worden ingevoerd om het parkeeraanbod op bestemming (zowel op de openbare weg als buiten de openbare weg) te verminderen.



Uitdaging nr. 3

Een structuur, een organogram en een HR-beleid op maat van het Agentschap bepalen.

Omdat het een hybride structuur is (het Agentschap is een naamloze vennootschap van publiek recht), is parking.brussels onderworpen aan meerdere controles op zijn boekhouding door instellingen met soms tegenstrijdige omgevingen en referenties. Het Agentschap is erin geslaagd om met veel moeite te voldoen aan alle voorschriften die het kreeg opgelegd op het gebied van algemene boekhouding en publieke-begrotingsboekhouding. Deze opeenstapeling van regels voor commerciële en overheidsbedrijven is een ongekende situatie zonder extra garanties voor goed bestuur. Integendeel, ze creëert een extra laag van administratieve complexiteit.

In het algemeen zien we dat het mobiliteitsbeleid, en het parkeerbeleid in het bijzonder, voortdurend evolueert. De mobiliteitsoperatoren, waaronder parking.brussels, hebben er dus alle belang bij om flexibeler te worden, zowel in hun organisatie als in het beheer van hun computertoepassingen.

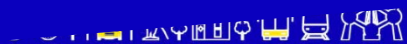
Bovendien kan de vraag of het Agentschap onderworpen moet zijn aan de vennootschapsbelasting (Ven.B.) legitiem zijn, aangezien de ordonnantie bepaalt dat het "zijn eigen inkomsten geheel [besteedt] aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten". In deze zin is het Brussels parkeeragentschap voor zover wij weten de enige instelling van openbaar nut (ION) die waarschijnlijk te maken krijgt met een belastingcontrole.

Een ander bijzonder kenmerk van het Agentschap is dat het een structuur van publieke aard is, die verantwoordelijk is voor opdrachten van openbaar belang, maar waarvan de structuur en de functies meer lijken op die van de private sector. Het Agentschap moet dus noodzakelijkerwijs functies en expertise dupliceren om te voldoen aan de voorwaarden van de publieke en private sector. Deze functies zijn onderhevig aan toenemende concurrentie op een toch al krappe arbeidsmarkt, en het concurrentievermogen van de private sector voor sommige van de gewilde profielen maakt het moeilijk om de beste profielen aan te trekken. Om dit probleem te omzeilen, moet het Agentschap momenteel de ontbrekende profielen invullen via overheidsopdrachten voor diensten, wat langdurige procedures en aanzienlijke kosten met zich meebrengt.

In het licht van het bovenstaande is het dus noodzakelijk om verder na te denken over de werking van het Agentschap om een hybride structuur te behouden, die onderworpen is aan de rechtspersonenbelasting (en niet aan de Ven.B.) en die gedeconsolideerd is om dubbele controles te voorkomen. Hierdoor behoudt het de flexibiliteit die nodig is om toekomstige uitdagingen aan te gaan, terwijl het tegelijkertijd onderworpen is aan de beperkingen en de inconsistenties waarmee het vandaag wordt geconfronteerd.

*

* *
* * *



Hebt u vragen over dit memorandum of wilt u er meer over weten?

Contactpersoon:

Denis Lievens, adjunct-directeur-generaal
dlievens@parking.brussels
Tel.: +32 2 563 39 85

Wilt u meer weten over ons Agentschap?

Website:

parking.brussels

Aanwezigheid op de **sociale media:**

facebook.com/parking.brussels

twitter.com/parkingbrussels

linkedin.com/company/parking-brussels

youtube.com/channel/@parking.brussels9616