Memorandum van Parking.brussels

1. Inleiding

Parking.brussels is een recent overheidsagentschap met als motto "*beter parkeren om beter te bewegen* ".

Zijn uitdaging: Samen met de gemeenten de parkeerregels in heel het Brussels Gewest harmoniseren, expertise inzake parkeren ontwikkelen en bijdragen tot het verbeteren van de mobiliteit op heel het grondgebied.

Dit memorandum, bestemd voor de politici, heeft een drievoudig doel:

- De essentiële rol van Parking.brussels binnen het netwerk van mobiliteitsactoren in Brussel BEVESTIGEN;

- DE PROBLEMEN BENOEMEN waarmee Parking Brussels geconfronteerd wordt en die zijn goede ontwikkeling belemmeren, met name;

  a) Het administratief en geldelijk statuut van zijn personeel;
  b) Het ontbreken van een holistische visie op de parkeerproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zeker voor wat de pendelaars betreft;
  c) De financiering van de parkeeropdrachten.

- Concrete OPLOSSINGEN VOORSTELLEN aan de uitvoerende en wetgevende macht om aan deze lacunes te verhelpen en de doeltreffendheid van Parking.brussels te verbeteren.

2. Beschrijving van de opdrachten van Parking.brussels

De Brusselse ordonnantie van 22 januari 2009 "*houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap"* heeft tot doel het parkeerbeleid op het grondgebied van de 19 Brusselse gemeenten te wijzigen.

De ordonnantie streeft twee doelstellingen na:

- Enerzijds de invoering van een **gecoördineerd parkeerbeleid** op basis van een **Gewestelijk Parkeerbeleidsplan**;
- Anderzijds de oprichting van een **Gewestelijk Parkeeragentschap** om dit beleid ten uitvoer te brengen.

Parking.brussels werd opgericht onder de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht overeenkomstig artikel 25 van de ordonnantie van 2009. Deze ordonnantie vertrouwt het agentschap 11 opdrachten toe:

Deze opdrachten werden vertaald in een **beheersovereenkomst, die in december 2016 gesloten werd** tussen het Gewest en de raad van bestuur van het Parkeeragentschap

Ze nemen de volgende vorm aan:

Opdracht 1: Planning

Parking.brussels begeleidt de gemeenten bij de operationele en strategische aspecten van de **planning van het gemeentelijk parkeerbeleid**, met name via de opstelling van of de begeleiding bij de opstelling van **gemeentelijke actieplannen**;

Parking.brussels operationaliseert **de planning van het gewestelijke parkeerbeleid** stroomafwaarts van de door het Gewest opgestelde strategische planning, met name via het Gewestelijk Parkeerplan;

Parking.brussels kruist, integreert en **harmoniseert de gewestelijke en gemeentelijke planningen**.

Opdracht 2: Advies, raad en expertise

Parking.brussels maakt een **databank** aan met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de parkeeractieplannen en werkt deze bij; Deze informatie is toegankelijk voor elk geïnteresseerd publiek en in het bijzonder voor de gemeenten;

Parking.brussels voert **studies** uit en verstrekt **advies** met betrekking tot het parkeerbeleid in de ruime zin en vergemakkelijkt de parkeerdiensten voor de gebruikers, met name door de ontwikkeling van een "smartcity"-beleid.

Opdracht 3: Opdrachtgeverschap

Parking.brussels is de **opdrachtgever** op de openbare weg (*on-street*) en voor openbare parkings (*off-street*);

Parking.brussels **bouwt, koopt of huurt** alle openbare parkings waarvan het Gewest eigenaar is of die het in concessie heeft;

Parking.brussels steunt de ontwikkeling van een **parkeeraanbod voor wagens met hoge ecologische performantie**;

Parking.brussels sluit overeenkomsten met personen uit de privé- of publieke sector over de **beschikbaarstelling van parkeerplaatsen** in hun eigendom of onder hun beheer, buiten de openingsuren van de kantoren, bedrijven of winkels.

Opdracht 4: Exploitatie

Parking.brussels **organiseert en controleert** alle openbare parkings waarvan het Gewest eigenaar is of die het in concessie heeft.

Opdracht 5: Controle en inning

Parking.brussels organiseert en controleert de uitvoering van het parkeerbeleid, met inbegrip van de inning, zowel op de openbare wegen waarvoor het verantwoordelijk is als in de openbare parkings die het beheert;

Parking.brussels beheert en verstrekt de **vrijstellingskaarten** waarvoor ze bevoegd is;

Parking.brussels organiseert een pilootproject met betrekking tot de **administratieve sancties** inzake parkeren.

Andere opdrachten

Parking.brussels implementeert en onderhoudt een **parkeergeleidingsysteem**[1];

Parking.brussels ontwikkelt een aanbod aan beveiligde, publieke en overdekte **fietsstallingen** die zijn aangepast aan de daarbij behorende behoeften;

Parking.brussels begeleidt de gemeenten bij de opstelling van **actieplannen voor carsharing** en de validatie ervan.

Parking.brussels is een volwaardige instelling waarvan de ruime waaier opdrachten alle parkeeraspecten in het Brussels Gewest omvat.

3. Problemen waarmee Parking.brussels geconfronteerd wordt

Parking.brussels werd opgericht bij ordonnantie in 2009, kreeg statuten in 2011, maar is pas sinds 2014 operationeel. Zijn beheersovereenkomst werd ondertekend in 2016. Het gaat dus om een jonge organisatie in het Brussels institutioneel landschap.

Parking.brussels heeft echter de verschillende facetten van zijn opdrachten reeds kunnen verkennen en heeft zo de verschillende institutionele en juridische obstakels ontdekt die de goede ontwikkeling van zijn acties in de weg staan.

Parking.brussels is een nv van publiek recht belast met 11 opdrachten van gewestelijk belang, maar besteedt in werkelijkheid 80 % van zijn middelen aan het uitoefenen van één winstgevende opdracht: de controle en inning van parkeerboetes voor rekening van de gemeenten.

De wetgever heeft het agentschap vanaf het begin een hybride statuut gegeven: privaat voor wat de juridische vorm betreft, maar publiek voor wat zijn werking betreft (personeelsstatuten, budgetbeheer, openbare aanbestedingen, …), zonder te vermoeden hoe belangrijk de commerciële dimensie van zijn activiteit mettertijd zou worden.

Dit hybride statuut blijkt weinig werkbaar. Het zou doeltreffender worden als de werking vereenvoudigd zou worden, met name voor de begrotingscontrole[2], en als de regels voor het personeelsbeheer versoepeld zouden worden.

3.1 De regels met betrekking tot het personeel van Parking.brussels

De regels met betrekking tot het personeel vastgelegd in twee belangrijke documenten:

- *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;*
- *Het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief en geldelijk statuut van de contractuele personeelsleden van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;*

[1] Parkeergeleiding is een indicatie op elektronische panelen. Het geeft in real time het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de parking aan.

[2] Het Agentschap is onderworpen aan een externe begrotingscontrole die vanop afstand gebeurt door een gewestelijk ambtenaar: de controleur van de vastleggingen en de vereffeningen (CVV) die elk boekhoudkundig document controleert. De aanstelling van een "in house" CVV zou de goede werking van de procedure verbeteren, omdat deze in grote mate afhangt van de beschikbaarheid van de CVV en zijn kennis van de parkeerproblematiek.

In de praktijk bestaat Parking.brussels **volledig** uit **contractueel personeel** en is dus enkel het statuut van het contractueel personeel van toepassing.

Dit statuut blijft ondergeschikt aan dat van vastbenoemde ambtenaren en blijkt volstrekt onvoldoende om te beschikken over voldoende kaderpersoneel en gemotiveerd blijvende medewerkers.

Aanwerving

De enige geldende wervingsgraad voor het universitair niveau is momenteel A1. Onder deze omstandigheden is het onmogelijk competitief te zijn om gekwalificeerde profielen of profielen met verantwoordelijkheid aan te trekken. Deze functies moeten momenteel worden uitbesteed.

Loopbaan

Het statuut dat het administratief statuut van het contractueel personeel vastlegt, komt niet overeen met de werkelijke loopbaanevolutie van het personeel: elke medewerker wordt **tijdens zijn volledige loopbaan** verloond volgens de weddeschaal die overstemt met de wervingsgraad (A1, B1, C1) zonder ooit naar een hogere graad te kunnen evolueren.

Het organigram van Parking.brussels omvat functies met verantwoordelijkheden en kaderfuncties, waarvoor het statuut geen promotiemogelijkheden biedt. Deze factoren wegen op de motivatie van de medewerkers en kunnen leiden tot vrijwillig vertrek, met het risico de opgedane ervaring te zien ontsnappen.

Een baremasysteem dat zowel de opgedane ervaring als het bezit van een diploma valoriseert, zou beter tegemoet komen aan de realiteit binnen Parking.brussels.

Ontslag

De opzegging van de arbeidsovereenkomst[3] houdt in dat elk personeelslid dat gelet op de situatie ontslagen verdiend te worden, systematisch gehoord wordt door de raad van bestuur, die nadien beslist al dan niet over te gaan tot ontslag.

Dit is een complexe administratieve procedure. Het directiecomité zou personeelsleden die het kan aanwerven zonder de interventie van de RvB moeten kunnen ontslaan, minstens de niveaus B, C en D.

Parking.brussels moet een nieuw specifiek statuut krijgen voor de contractuele personeelsleden, dat toelaat:

- **Profielen voor aanwervingsgraden die een zeker managements-/expertiseniveau vereisen aan te werven en nuttige ervaring te valoriseren.**
- **Een HR-beleid te ontwikkelen dat ernaar streeft de verdiensten van medewerkers te erkennen en te belonen en hen de mogelijkheid biedt tijdens hun loopbaan te evolueren naar een hogere weddeschaal of promotie te maken naar een functie die recht geeft op een hogere graad of zelfs op een hoger niveau.**
- **Personeel te ontslaan op beslissing van de directieraad en dit voor alle personeelsleden (uitgezonderd de personeelsleden van niveau A).**

[3] Artikels 28 tot 34 van het administratief en geldelijk statuut van het contractueel personeel

3.2 Obstakels voor de ontwikkeling van een modern en duurzaam parkeerbeleid

De belangrijkste uitdaging van het parkeerbeleid bestaat uit het efficiënt en coherent coördineren van:

- een aanmoedigend of zelfs dwingend beleid met betrekking tot de binnenkomende stroom pendelaars;
- een massale investering in de aanleg van P+R-parkings;
- een overname van privéparking in het stadscentrum;
- een aangepaste tarifering voor parkeren op de openbare weg en het invoeren van quota voor de vrijstellingskaarten.

Het gaat er in de eerste plaats om pendelaars sterk aan te moedigen om hun voertuigen te parkeren aan de grens (en zelfs daarbuiten) van het Gewest, ter hoogte van de intermodale knooppunten (station, eindhalte van de metro, tram, …). Het invoeren van een stadstol, naast het systeem van de P+R-parkings, zou pendelaars nog meer kunnen aanzetten hun voertuigen buiten de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te parkeren

Een oplossing zou bestaan uit het combineren van **het parkeren in een P+R-parking, de stadstol en het openbaar vervoer** tegen een voordelig tarief, om automobilisten aan te sporen meer te parkeren in de infrastructuur buiten de openbare weg dan op de openbare weg. Het verplaatsen van het parkeren op de openbare weg naar het parkeren buiten de openbare weg is essentieel om de ambitieuze projecten ter herinrichting van de openbare ruimte te kunnen concretiseren.

Aangezien het gaat om infrastructuur die voornamelijk bestemd is voor niet-Brusselaars, is het volstrekt logisch dat deze laatsten ze financieren, met de opbrengsten van de stadstol.

De logica om **private parkings in het stadscentrum om te vormen tot openbare parkings** sluit aan op deze ontradingslogica, waarbij de tarieven voor de openbare parkings hoger liggen dan die voor de P+R. De vrijstelling van de milieubelasting, zoals bepaald in het BWLKE[4] via de gedeeltelijke kwalificatie als "openbare parking", zou deze omschakeling kunnen bevorderen.

Hiertoe moet de gewestelijke wetgevende of uitvoerende macht duidelijk het begrip "*openbare parking*" definiëren.

Het **tariefbeleid inzake parkeren** speelt een sleutelrol om voertuigen aan te zetten tot parkeren buiten de openbare weg in plaats van op de openbare weg. Momenteel zijn de tarieven voor parkeren op de openbare weg veel te voordelig. Daarnaast doet de vermenigvuldiging van goedkope vrijstellingskaarten elk positief effect van een coherent tariefbeleid teniet[5].

Ten slotte moet het Gewest een **alternatief parkeeraanbod voor auto's** ontwikkelen om automobilisten aan te zetten hun voertuig aan de kant te zetten en over te schakelen naar een "zachte" modus die ook voor hen interessant is, zowel op financieel vlak als op het vlak van tijdswinst.

Om een echte aanmoedigende werking te hebben moeten de parkeervoorzieningen voor fietsers beveiligd, aangepast (elektrische fietsen) en zowel bij vertrek – in de buurt van de woonplaats – als op

[4] Het BWLKE voorziet momenteel in een jaarlijkse belasting, de zogenaamde "milieubelasting", voor houders van een milieuvergunning die bij een aanvraag tot verlenging of voor een nieuwe vergunning met betrekking tot een voordien toegelaten bestaande installatie ervoor gekozen hebben een of meerdere overtollige parkeerplaatsen te behouden.

[5] Bij wijze van voorbeeld: het uurtarief in de groene zone bedraagt 1,5 euro per uur (8.700 plaatsen in de Vijfhoek), zonder tijdsbeperking, met een maximumbedrag van 13,5 euro per dag. Vrijstellingskaart zijn er eveneens geldig. Gemiddeld kost een "bewonerskaart" niet meer dan 15 euro per jaar. Terwijl de 8700 plaatsen op de 23 parkings van de Vijfhoek gemiddeld 2,7 euro per uur kosten voor de gebruikers, met een dagforfait van 18 euro, en een maandabonnement van niet minder dan 150 euro.

de bestemming, in de buurt van activiteitenpolen, beschikbaar zijn, bijvoorbeeld in overdekte parkings geïntegreerd in het stadsweefsel, of ter hoogte van intermodale knooppunten.

Momenteel houden verschillende openbare actoren zich bezig met de ontwikkeling en het beheer van het aanbod (bv.: de MIVB in de buurt van de metrostations, de NMBS in de buurt van de stations, Gewest en gemeentes voor de openbare weg, …). Het ontbreken van coördinatie en het bestaan van meerdere beheersmodellen beperkt de samenhang en de interoperabiliteit van het aanbodsysteem.

Het ontbreekt bijvoorbeeld aan een beveiligd aanbod op plaatselijke bestemmingen: ter hoogte van de intermodale polen, de voorzieningen van collectief belang en de activiteitenzones (bv.: gewestparkings in het centrum).

Meer in het algemeen zou het delen van initiatieven en middelen het mogelijk maken meer ambitieuze projecten die aansluiten op de verwachtingen van fietsers te ontwikkelen.

Als men het parkeren in het stadscentrum wil verplaatsen naar de grenzen van het Brussels Gewest, aan de intermodale polen, moet men:

- **nieuwe P+R-plaatsen creëren**
- **een stadstol invoeren en het parkeeraanbod op bestemming (plaatsen aan kantoorruimtes) en op de openbare weg verminderen**
- **zorgen voor een tariefintegratie P+R /stadstol/MIVB NMBS**
- **de aanleg van Park and Rides integreren in grote aanleg- en heraanlegprojecten bij het binnenkomen van het Gewest**
- **het begrip "*openbare parkings*" definiëren.**

Als men het parkeren op de openbare weg wil verplaatsen naar parkeren buiten de openbare weg moet men:

- **een nieuwe tarifering voor parkeren op de openbare weg uitwerken**
- **het beleid voor de aflevering van vrijstellingskaarten verharden door quota in te voeren**
- **het gedeeltelijk overnemen van het beheer van privéparking aanmoedigen in ruil voor vrijstelling van de milieubelasting**
- **bij bouwprojecten voor nieuwe parkeerinfrastructuren als voorwaarde een voorafgaande studie naar de opportuniteit en de technisch-financiële haalbaarheid opleggen.**

Om meer mensen de fiets te laten nemen, moet men:

- **de bevoegdheid van Parking.brussels om het parkeeraanbod voor fietsen te ontwikkelen verduidelijken**
- **het beheer van de ontwikkeling van een beveiligd parkeeraanbod voor fietsers op en buiten de openbare weg meer harmoniseren**
- **het beleid inzake de ontwikkeling van beveiligde fietsparkings integreren in de projecten voor collectieve voorzieningen**
- **meer systematisch een beveiligd parkeeraanbod integreren in gewestelijke projecten (heraanleg van pleinen, wegen, infrastructuur, metro, multimodale polen, RPA, ...).**

3.3 De regels met betrekking tot inning

Het inningspercentage van retributies ligt niet hoger dan 65 %, rekening houdend met een fase van minnelijke schikking en een gerechtelijke fase.

Dit inningspercentage zou geoptimaliseerd kunnen worden door 2 wijzigingen aan ordonnanties:

- Door aan artikel 38 § 4 van de ordonnantie van 2009 uitdrukkelijk de mogelijkheid toe te voegen onbetaalde retributies zo nodig onder dwang te innen.

- Door de opheffing van artikel 37 van dezelfde ordonnantie, waarin de retributie ten laste van de bestuurder van het voertuig wordt gelegd, en zo enkel de persoon op wiens naam het voertuig staat ingeschreven verantwoordelijk te houden. - Dit zou onnodige discussies bij het innen vermijden.

Parking.brussels moet in het bezit kunnen worden gesteld van een uitvoerbare titel om zelf systematisch over te kunnen gaan tot de inning van zijn schuldvorderingen bij de schuldenaars, zonder systematisch een beroep te moeten doen op de vrederechter.

3.4 De regels met betrekking tot de berekening van de compensaties

Artikel 2 van het besluit van 18 juli 2013 met betrekking tot het regelgevend luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan bepaalt dat *niet-gereglementeerde plaatsen op de openbare weg met 16 % moeten afnemen.* In hetzelfde artikel wordt eveneens bepaald *dat het aantal plaatsen buiten de openbare weg moet toenemen om deze daling **aanzienlijk** te compenseren.*

Door zich op deze manier uit te drukken heeft de wetgever de deur opengezet voor een berekening die moet toelaten te bepalen tot op welke hoogte het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg gecompenseerd moet worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

Het principe van de compensatie is een krachtige politieke handeling die enkel de regering zelf kan verduidelijken (bv. compensatiecoëfficiënt) en financieren door middel van een besluit. Vervolgens is het aan Parking.brussels om het uit te voeren.

Daarnaast stelt zich, in een ruimere context, de vraag of het compensatieprincipe automatisch gebruikt moet worden terwijl het in bepaalde gevallen overbodig is.

Er kunnen meerdere pistes worden overwogen:

- Ofwel artikel 2 op de volgende wijze wijzigen*: het globale aantal plaatsen op de openbare weg moet geleidelijk aan en onomkeerbaar dalen volgens de modaliteiten voorzien in dit besluit en het aantal plaatsen buiten de openbare weg zal moeten stijgen om deze vermindering aanzienlijk te compenseren. Voor elk ontwerp waarbij plaatsen op de openbare weg verdwijnen zal de compensatie bepaald worden op basis van een opportuniteitsstudie en een studie naar de technisch-financiële haalbaarheid.*
- Ofwel binnen het besluit een automatische compensatiecoëfficiënt vastleggen. Deze kan bepaald worden op basis van verschillende criteria, in functie van de wijk in kwestie

Parking.brussels moet kunnen steunen op een duidelijke wetgeving inzake compensatie:

- **Ofwel laat de regering het compensatieprincipe voorafgaan door een technisch-financiële haalbaarheidsstudie;**
- **Ofwel legt de regering een automatische compensatiecoëfficiënt vast.**

3.5 De regels met betrekking tot governance

3.5.1 Interne governance

De statuten van Parking.brussels bepalen dat de naamloze vennootschap bestuurd wordt door een raad van bestuur en dat het dagelijks bestuur ervan wordt toevertrouwd aan een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar.

Daarnaast schrijft artikel 27 van de ordonnantie van 2009 voor dat de regering de bevoegdheden die hen worden gedelegeerd bepaalt, wat tot op heden nooit gebeurd is.

3.5.2 Externe governance en parkeerplatform

Brussel Mobiliteit en Parking.brussels moeten samen ijveren voor een goede samenhang tussen het parkeer- en het mobiliteitsbeleid, maar er bestaat geen enkele duidelijkheid over de verdeling van de respectievelijke rollen of over de manier waarop deze zijn gestructureerd. Daarnaast oefent Brussel Mobiliteit tegelijkertijd én een controlerol uit bij de opvolging van de beheersovereenkomst ten dienste van de toezichthoudende overheid én de rol van partner bij de uitvoering van de strategieën. Deze verwarring kan aanleiding geven tot inmenging en zelfs leiden tot spanningen. Hoewel de twee aangelegenheden nauw met elkaar verweven zijn, gaat het wel degelijk over 2 autonome instanties. Een duidelijke verdeling van de bevoegdheden zou de samenwerking bevorderen.

Een recent platform, met als voornaamste doelstelling de coördinatie van het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, brengt instanties zoals Parking.brussels, Brussel Mobiliteit en Brussels Stedenbouw en Erfgoed bijeen. Het zou goed zijn moest dit informeel initiatief door de gewestelijke uitvoerende macht gesteund worden.

3.5.3 De aanwezigheid van vertegenwoordigers van de gemeenten in de raad van bestuur

Artikel 26 § 2 van 22 januari 2009 houdende de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap bepaalt dat de raad van bestuur samengesteld is uit 15 leden:

- 10 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de minister van Mobiliteit
- 5 leden worden benoemd door de regering op voordracht van de gemeenten.

De bepaling met betrekking tot de aanstelling van de door de gemeenten voorgestelde leden van de raad van bestuur door de regering is van kracht sinds 20 juli 2016. De Brusselse Hoofdstedelijke regering heeft dit artikel echter niet uitgevoerd, aangezien ze geen uitvoeringsbesluit heeft genomen.

Aangezien in hetzelfde artikel bepaald wordt dat *de raad van bestuur vernieuwd wordt binnen de zes maanden volgend op de vernieuwing van het Brussels parlement*, wordt voorgesteld dat de regering tegelijkertijd het evenwicht herstelt door de 5 door de gemeenten voorgestelde leden te benoemen.

3.5.4 Naar een toekomstig Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn concrete parkeeractieplannen die het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan operationeel maken.

Deze plannen moeten elke 2 jaar door de gemeenten geëvalueerd worden en op basis van de verslagen stelt Parking.brussels een globaal verslag op dat de impact van deze actieplannen op de mobiliteit en het leefmilieu evalueert. Dit globaal verslag vormt de basis van het toekomstig Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Als de gemeente deze verplichting niet naleeft, kan de regering deze opdracht aan Parking.brussels toevertrouwen in de plaats van de gemeente. Deze mogelijkheid is administratief gezien zeer gecompliceerd en zou automatisch moeten zijn, als men de termijn van 6 jaar voor de vernieuwing van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan wil naleven.

Door de rollen van Parking.brussels en Brussel Mobiliteit te verduidelijken zal de samenwerking tussen de instellingen bevorderd worden. Het zou interessant zijn een Parkeerplatform waaraan alle overheidsinstanties actief op dit domein deelnemen te officialiseren, om efficiënter te kunnen werken.

Parking.brussels moet zich in regel stellen met de ordonnantie van 22 januari 2009 door de 5 door de gemeente voorgestelde leden van de raad van bestuur aan te stellen.

De directie van Parking.brussels moet kunnen beschikken over de nodige bevoegdheden om een efficiënt dagelijks bestuur te garanderen. De regering moet hiertoe, en overeenkomstig artikel 27 van de ordonnantie, een besluit uitvaardigen dat de delegatie van de bevoegdheden die de directie toekomen verduidelijkt

Parking.brussels moet zonder tussenkomst van de regering de evaluaties kunnen uitvoeren van de gemeentelijke actieplannen van gemeenten die de in de ordonnantie vastgelegde termijn niet zouden naleven.

3.6 De financiën van Parking.brussels

Parking.brussels is momenteel, met het financieringsmechanisme vastgelegd door de wetgever[6] niet in staat de opdrachten die het in de ordonnantie werden toevertrouwd uit te voeren. Een enkele opdracht (controle en inning) is winstgevend maar kan op zich niet het uitoefenen van de 10 andere opdrachten, die verlieslatend zijn, dekken.

Gewestelijke financiering is essentieel, zowel voor investeringen als voor de werking. Deze kan steunen op het basisprincipe van door het Gewest gefinancierde gedelegeerde opdrachten en op herkapitalisatie.

In 2018 werd een werkingssubsidie van 2 miljoen euro toegekend en in 2019 een van 3 miljoen.

[6] De eigen inkomsten van het Agentschap bestaan hoofdzakelijk uit de 15 % netto-inkomsten van het gemeentelijk parkeren en daarnaast uit het nettoresultaat van de concessies van openbare parking.

3.7 De inning van gemeentelijke parkeerinkomsten die aan Parking.brussels toekomen

De gemeenten leven de verplichting om 15 % van de nettoparkeerinkomsten door te storten aan Parking.brussels niet systematisch na en de wetgever heeft geen sanctieregeling vastgelegd in geval van niet-naleving.

Hieruit volgt automatisch dat zowel de revisor als het Rekenhof een onthoudingsverslag voor de jaarrekeningen bezorgen omdat de omzet niet bepaald kan worden.

Het is aan het Gewest om ofwel een sanctieregeling goed te keuren ofwel deze 15 % om te zetten in de toekenning van een jaarlijkse dotatie die ze vervolgens recupereert van de gemeenten via haar toezicht.

Parking.brussels beschikt niet over voldoende eigen middelen en moet geherfinancierd worden door het Gewest om de uitoefening van de 11 opdrachten van algemeen belang die het werden toevertrouwd in de ordonnantie van 2009 te kunnen uitvoeren.

4. Samenvatting

Parking.brussels is een volwaardige instelling belast met alle parkeeraspecten in het Brussels Gewest.

Om zijn werking te verbeteren, vraagt Parking.brussels de regering rekening te houden met de specificiteit van de verschillende opdrachten die het uitoefent door een HR-beleid te garanderen dat in de buurt van dat van de arbeidsmarkt ligt en een autonoom personeelsbeheer door de directieleden ervan.

Om de ontwikkeling van een harmonieus en doeltreffend parkeerbeleid te garanderen, raadt Parking.brussels de regering aan zijn wettelijk kader aan te passen om:

- Een parkeertarifering te ontwikkelen die aansluit op het gevoerde beleid, inclusief het beperkt gebruikt van vrijstellingskaarten;

- De gerechtelijke middelen van Parking.brussels versterken via het mechanisme van de wettelijke dwang;

- De inhoud van het compensatiemechanisme precies vastleggen met het oog op de uitvoering ervan door Parking.brussels;

- Voor alle gemeenten die hun financiële verplichtingen niet naleven (15 %), het financieringsmechanisme van Parking.brussels vervangen door een gewestelijke dotatie;

- De procedures voor de goedkeuring en de opvolging van de GPAP's vereenvoudigen.

- Om alle parkeeropdrachten tot een goed einde te brengen moet Parking.brussels beschikken over gewestelijke financiering die zowel de terugkerende investeringen als tekorten met betrekking tot hun exploitatie dekt.

In de hoop dat de volgende regering inzake duidelijke keuzes zal maken die Parking.brussels zullen toelaten vorderingen te maken en een doeltreffende partner te zijn voor een betere mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.