



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2021-2022

21 JUNI 2022

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende organisatie van het
parkeerbeleid en herdefiniëring
van de opdrachten en beheerswijze
van het Parkeeragentschap van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor de Mobiliteit
door mevr. Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cielte Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers : mevr. Marie Lecoq en de heer Tristan Roberti.

Ander lid : de heer Fouad Ahidar.

Zie :

Stuk van het Parlement :

A-490/1 – 2021/2022 : Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

21 JUIN 2022

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique
du stationnement et redéfinissant
les missions et modalités de gestion
de l'Agence du Stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

fait au nom de la commission de la mobilité
par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cielte Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mme Marie Lecoq, M. Tristan Roberti.

Autre membre : M. Fouad Ahidar.

Voir :

Document du Parlement :

A-490/1 – 2021/2022 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

Dit ontwerp van ordonnantie vormt een essentiële schakel van ons mobiliteitsbeleid. Het parkeerbeleid is een stuk van het mobiliteitsbeleid dat niet altijd goed gekend is maar wel van essentieel belang is.

En gedurende decennia was er van parkeerbeheer niet echt veel sprake. In onze openbare ruimte hebben wij een heel deel ruimte voorbehouden voor parkeerplaatsen, waardoor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit minder plaats hebben. En dan hebben we het nog niet over de fietsers, die het lange tijd hebben moeten doen met de kleine overschotten ruimte die overbleef. En ook al biedt de auto allerlei voordelen willen we deze situatie nu reguleren. Het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom hiervoor, om de openbare ruimte in onze stad evenwichtiger te herverdelen.

Zoals u wel weet staat een auto gemiddeld 95 % van de tijd stil. Elke auto neemt 10 vierkante meter openbare ruimte in. De uitdaging bestaat erin aan al onze burgers kwalitatieve openbare ruimte aan te bieden. 53 % van de Brusselse huishoudens heeft geen auto, maar voor de woning van elk huishouden staat wel een auto die de openbare ruimte inneemt. Veel Brusselaars hebben noch een tuin, noch een terras. De openbare ruimte is voor hen het verlengde van hun woonst en hun enige buitenruimte. Wij willen deze situatie evenwichtiger maken door meer ander gebruik van onze stad mogelijk te maken: ruimte die niet ingenomen is, groene ruimte, banken, comfortabelere trottoirs, aantrekkelijkere winkelstraten - kijk naar de Elsensesteenweg, waar er 13 % meer klanten zijn sinds er een voetgangerszone is. De covid-crisis heeft het ons recent nog getoond: de levenskwaliteit en de aantrekkelijkheid van de stad hangen af van de kwaliteit van de openbare ruimte en de mogelijkheden om er tijd door te brengen (wandelen, groene ruimten, plekken om te spelen, interactie tussen de gebruikers, autoluwe plekken, ruimte, plaats voor terrassen ter ondersteuning van de Horecazaken, etc.). Meerdere gemeenten hebben de keuze gemaakt om kwalitatieve openbare ruimten te voorzien in plaats van verkeer en parkeerplaatsen (voetgangerszone in het centrum, F. Cocqplein, Jourdanplein, etc.).

Het inrichten van de openbare ruimte draait ook om de omstandigheden om je te verplaatsen voor de bewoners en gebruikers van de stad. We moeten ons in de eerste plaats afvragen hoe deze ruimte de veiligheid en het comfort van de voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer kan verbeteren in plaats van te dienen als parkeerplaats.

Wat is de huidige situatie op vlak van parkeren in ons Gewest? Er is een dagelijkse vraag naar parkeergelegenheid van rond de 550.000 voertuigen. Op het grondgebied

I. Exposé introductif de la ministre Elke Van den Brandt

Ce projet d'ordonnance représente un maillon essentiel de notre politique de mobilité. La politique du stationnement est ce pan de la politique de mobilité qui est mal connu mais tout à fait essentiel.

Et durant des décennies, le stationnement ne fut pas vraiment géré. Nous avons réservé une partie de notre espace public au stationnement, en réduisant l'espace pour piétons et PMR, sans parler des cyclistes qui ont longtemps dû se contenter de l'espace résiduel. Si l'usage de la voiture a ses indéniables avantages, nous voulons à présent réguler cette situation. Gérer le stationnement est un levier efficace pour ce faire, pour rééquilibrer l'espace public de notre ville.

Vous le savez, une voiture reste en moyenne à l'arrêt 95 % du temps. Chaque voiture consomme 10 mètres carrés d'espace public. L'enjeu se situe ici: offrir à tous nos citoyens un espace public de qualité. 53 % des ménages bruxellois ne disposent pas d'une voiture mais devant la maison de chaque ménage, se trouve une voiture qui occupe l'espace public. De très nombreux Bruxellois n'ont ni jardin ni terrasse, l'espace public est la continuation de leur logement et leur seul accès à l'extérieur. Nous souhaitons rééquilibrer cette situation afin de permettre d'autres usages de notre ville: de l'espace vide, de l'espace vert, des bancs, des trottoirs plus confortables, des rues commerçantes plus attractives – regardez la chaussée d'Ixelles et ses 13 % de clients en plus depuis qu'elle a été ouverte aux piétons. La crise sanitaire COVID l'a encore démontré récemment, la qualité de vie en ville et donc son attractivité sont conditionnées par la qualité de l'espace public et sa capacité à accueillir des fonctions de séjour (balade, verdurisation, jeux, interaction avec les usagers, apaisements, espaces, déploiement de terrasses en soutien aux établissements Horeca, etc.). De nombreuses communes ont opté pour la création d'espaces de qualité à la place de la circulation et du stationnement (piétonnier des boulevards du centre, place Fernand Cocq, place Jourdan, etc.).

L'aménagement de l'espace public, c'est aussi les conditions de déplacement des habitants et des usagers de la ville: on doit s'interroger sur la manière dont cet espace peut assurer la sécurité, le confort de déplacement des piétons, des cyclistes et des usagers du transport public peut-être avant de servir au stationnement.

Quelle est la situation du stationnement dans notre Région aujourd'hui? Il est à noter que la demande de stationnement s'établit de l'ordre de 550.000 véhicules au

van het Gewest zijn er ongeveer 800.000 parkeerplaatsen. Uiteraard zijn deze parkeerplaatsen variabel van aard en op verschillende manieren verdeeld over het grondgebied. De verzadigingsgraad ervan is ook erg variabel, gezien de verschillen in toegankelijkheid (gratis, bewonerskaarten, betalend, off-street, etc.) :

- 265.000 plaatsen op de openbare weg, met 's nachts een bezettingsgraad van gemiddeld rond de 80 % (maar met grote verschillen tussen buurten) ;
- 295.000 plaatsen in residentiële gebouwen, waarvoor we een bezettingsgraad van ongeveer 60 % afleiden ;
- 210.000 plaatsen buiten de openbare weg verbonden aan kantoren ;
- 25.300 plaatsen in openbare parkings (P+R's, openbare parkings, parkings handelszaken, etc.)

Het aanbod aan parkeerplaatsen overstijgt dus de vraag naar parkeerplaatsen. Alles hangt af van de toegang tot deze parkeerplaatsen : prijs, locatie,... De overeenstemming tussen vraag en aanbod kan verbeterd worden ten opzichte van de huidige situatie.

Als het over parkeren gaat hebben we het ook over 15.000 parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen : PBM, leveringen, autodelen, etc. Hier moet verder op ingezet worden.

Parkeren gaat niet enkel over auto's. Het fietsbeleid brengt ook doelstellingen in verband met fietsparkeren met zich mee. In 17 van de 19 gemeenten worden fietsboxen beheerd door Cycloparking, het gaat dan om beveiligde parkeerplaatsen : 720 fietsboxen, dus 3.590 plaatsen. In mei 2022 stonden er 9.195 aanvragen op de wachtlijst voor een dergelijke fietsparkeerplaats in een box nabij de woonplaats. Daarbij komen nog eens 354 aanvragen voor cargofietsen, een segment in volle groei. Daarnaast is het ook belangrijk het parkeren aan fietsbogen op straat verder uit te rollen.

Ik hoop u er niet aan te herinneren maar parkeren maakt ook deel uit van de hefboomen in het Good Move-plan, dat met name mikt op :

- de uitrol van fietsparkeergelegenheid en, meer specifiek,
- de shift van on-street parkeren naar off-street parkeren,
- acties in die zin wat betreft de tarieven,
- sturing van de gewoonten op vlak van mobiliteit,
- bevorderen van het gebruik van deelauto's en van de actieve modi,
- prioriteit geven aan professionelen, leveringen, doelgroepen zoals PBM,
- etc.

quotidien et que le territoire régional offre de l'ordre de 800.000 emplacements de stationnement. Ces emplacements sont bien entendu de nature variable et réparti différemment sur le territoire. Ils ont des taux de saturation très variables aussi, compte tenu des modalités d'accessibilité (gratuit, cartes riverains, payant, hors voirie, etc.) :

- 265.000 places de stationnement en voirie, avec un taux d'occupation nocturne d'environ 80 % en moyenne (mais avec de fortes disparités selon les quartiers) ;
- 295.000 places dans les immeubles de logements, dont le taux d'occupation, par déduction, est d'environ 60 % ;
- 210.000 places hors voirie liés à des bureaux ;
- 25.300 places dans les parkings publics (P+R, parking public, parking commerce, etc.) ;

Il y a donc plus de places de stationnement qu'il n'y a de demande de stationnement. Tout va dépendre des modalités d'accès à ce stationnement, son prix, sa localisation... On peut trouver de meilleures adéquations qu'actuellement.

Le stationnement, c'est aussi des 15.000 places réservées pour certains publics cibles : les PMR, les livraisons, l'autopartage, etc. Ce sont des enjeux qu'il faut renforcer.

Le stationnement ne concerne pas que les voitures. Une politique cyclable implique également des objectifs en matière de stationnement vélo. 17 communes sur 19 font gérer leurs vélobox via Cycloparking, ce qui représente en matière de stationnement sécurisé 720 box, soit 3.590 places. Les demandes de stationnement en attente en mai 2022 pour une place à domicile dans un box sont de 9.195. Il s'y ajoute 354 demandes pour des vélos cargo, en pleine croissance. Il importe en outre de déployer aussi le stationnement sur arceaux en rue.

Le stationnement est aussi au cœur des leviers du plan Good Move, qui vise notamment :

- le déploiement du stationnement vélo, précisément,
- le basculement du stationnement en voirie vers le stationnement hors-voirie,
- des actions en ce sens sur la tarification,
- orienter les comportements en matière de mobilité,
- favoriser l'usage de la voiture partagée et celui des modes actifs,
- privilégier les professionnels, les livraisons, les publics cibles comme PMR,
- etc.

Ik zal het nu hebben over het ontwerp van ordonnantie.

Dit ontwerp van ordonnantie sluit aan bij de wens van deze regering om de algemene beleidsverklaring van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2019-2024) toe te passen, om zo een proactief, dynamisch en optimaal parkeerbeheer tot stand te brengen. Sinds 2009, toen de ordonnantie werd gestemd, is de Brusselse context veel veranderd. De alternatieven voor de individuele auto zijn goed ontwikkeld :

- te voet (verplaatsingswijze nummer één binnen de stad),
- met de fiets (60 % stijging in 2020, uitrol van infrastructuur zoals de fietspaden op de Kleine Ring en de grote assen (Wet, Louis Schmidt, Lambermont, etc.),
- per step,
- met het openbaar vervoer (het aantal ritten is bijna verdubbeld),
- met de trein,
- deelauto's,
- Telewerk heeft het gebruik van de auto minder noodzakelijk gemaakt.

Rekening houdend met de evoluties in het mobiliteitsaanbod, het verwachte gebruik van de openbare ruimte, de bepalingen uit de ordonnantie in de praktijk en de opgedane ervaring van de gemeenten en PB sinds 2009 is het belangrijk de ordonnantie aan te passen.

Het doel is niet om van nul te beginnen. De aanpassingen zijn doelgericht en stellen niet de hele structuur van het regelgevende kader in vraag, de basisprincipes worden behouden, zoals het Parkeeragentschap.

We streven 4 doelstellingen na :

- Vereenvoudiging – het is belangrijk eenvoud en flexibiliteit aan te brengen in de instrumenten van het parkeerbeleid zonder de collectieve coherentie te verliezen. Zo willen we het GPBP (Gewestelijk Parkeerbeleidsplan) vereenvoudigen. De inhoud en invoering ervan blijken te zwaar om efficiënt te zijn. We willen ook de GPAP's (Gemeentelijk Parkeeractieplan) vereenvoudigen waarvan de invoering zwaar is en veel energie en middelen vraagt van de gemeenten, die moeilijkheden ondervinden bij de uitvoering van te strikte elementen.
- Harmonisering – Wanneer we de parkeerretributiereglementen van elke gemeente vergelijken stellen we vast dat er grote verschillen zijn, met name wat betreft de tarieven. Wij wensen de harmonisering van het parkeerbeleid te versterken dankzij een validatie van de parkeerretributiereglementen door het Gewest.

J'en viens au projet d'ordonnance.

Ce projet d'ordonnance s'inscrit dans la volonté de ce gouvernement d'appliquer la déclaration de politique générale du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2019-2024), afin d'établir une gestion volontariste, dynamique et optimale du stationnement. Depuis 2009, lorsque l'ordonnance a été votée, le contexte bruxellois a beaucoup changé. Les alternatives à la voiture individuelles sont bien développées :

- à pied (premier mode de déplacement intra-urbain),
- à vélo (60 % d'augmentation en 2020, déploiement des infrastructures comme les PC sur Petite Ceinture, sur les principaux axes (Loi, Louis Schmidt, Lambermont, etc),
- en trotinette,
- en transport public (nombre de voyages a plus que doublé),
- train,
- voitures partagées,
- Aussi le télétravail rend l'usage de la voiture moins nécessaire.

Compte tenu de ces évolutions de l'offre de mobilité, de l'usage attendu de l'espace public, de la pratique des dispositions de l'ordonnance, des expériences observées des communes et de parking.brussels depuis 2009, il est important d'adapter l'ordonnance.

L'objectif n'est pas de repartir d'une page blanche. Les modifications sont ciblées et ne remettent pas en cause toute la structure du cadre réglementaire, les principes sont maintenus comme l'Agence de stationnement.

Nous poursuivons quatre objectifs :

- Simplification – il est important d'amener de la simplicité et de la souplesse dans les instruments de la politique du stationnement tout en gardant une cohérence collective. Nous voulons ainsi simplifier le PRPS (plan régional de politique du stationnement) dont le contenu et l'adoption s'avèrent trop lourd pour être efficaces ; nous voulons également simplifier les PACS (plan d'action communal du stationnement) dont l'adoption est lourde, énergivore et budgétivores pour les communes, confronté à une difficulté de mise en œuvre d'éléments trop rigides ;
- Harmonisation – Lorsque nous comparons les règlements-redevances de chaque commune, nous constatons qu'il subsiste d'importantes différences entre elles notamment au niveau tarifaire. Nous souhaitons renforcer l'harmonisation de la politique de stationnement grâce à une validation de ces règlements-redevances par la Région.

- Integratie van de doelstellingen uit Good Move – Wij willen de plaats die parkeren inneemt op de openbare ruimte verminderen via het bevorderen van een shift naar off-street parkeren, en zo herinrichtingsprojecten makkelijker te maken ;
- Efficiëntie van het Parkeeragentschap - Wij wensen de opdrachten en beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap aan te passen. De invorderingsprocedure wordt geoptimaliseerd. Dit laat het Agentschap toe sneller en dus efficiënter verschuldigde bedragen te innen, met behoud van het recht van elke gebruiker om een onterechte retributie te betwisten.

De ordonnantie zal de basis vormen voor belangrijke uitvoeringsbesluiten, met name het besluit dat de prijsvorken vastlegt van de tarieven voor het on-street parkeren, de forfaitaire retributies (die ten onrechte « boetes » worden genoemd) en voor de vrijstellingskaarten voor bewoners.

Het opstellen van deze nieuwe ordonnantie is gebeurd in nauw overleg met de gemeenten.

- In mei 2020 heeft Brussel Mobiliteit een enquête gestuurd aan de gemeenten over de GPAP's.
- Na de eerste lezing door de Regering hebben wij de tekst van de ordonnantie overgemaakt aan de gemeenten zodat zij een advies konden indienen. Er vonden twee informatiesessies plaats. De ene was algemeen (28/01/21) en de andere was meer technisch (08/02/2021). Het doel ervan was de richtsnoeren van de ordonnantie (hoofdstuk per hoofdstuk) voor te stellen en te antwoorden op de vragen van de gemeenten.
- Brulocalis werd ook geraadpleegd en heeft een uitvoerig technisch advies ingediend.
- Ik ben persoonlijk de ordonnantie gaan voorstellen op de conferentie van de burgemeesters (24 februari 2021).
- De opmerkingen van de gemeenten gingen over de gemeentelijke autonomie over het parkeerbeleid, de evaluatie van het gemeentelijk parkeerbeleid door het Gewest, de betrokkenheid van de gemeenten in het opstellen van het toekomstige GPBP, de zwaarte van de GPAP's, de technische moeilijkheden die de scanauto's ondervinden, met name voor PBM, alsook vragen over de modaliteiten van het bevorderen van de shift van on-street parkeren naar off-street parkeren.

Wat betreft de gemeentelijke autonomie en de evaluatie van het parkeerbeleid is de ordonnantie aangepast naar aanleiding van de adviezen van de gemeenten. Men stelde zich de vraag hoe een gemeente gesanctioneerd kon worden voor het niet-respecteren van de regels bepaald in Good Move en het GPBP. De sanctiemechanismen zijn herzien : ze zijn verminderd ten gunste van de (bestaande) regels inzake administratief toezicht die van kracht zijn.

- Intégration des objectifs de Good Move - Nous voulons réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie, afin de faciliter les projets de réaménagement ;
- Efficacité de l'Agence du stationnement - Nous souhaitons adapter les missions et les modalités de gestion de l'Agence du stationnement. La procédure de recouvrement se voit largement optimisée, permettant à l'Agence de recouvrir plus vite et plus efficacement les montants dus, tout en veillant à respecter le droit de chaque usager de contester une redevance indue.

L'ordonnance formera la base d'arrêtés d'exécution importants, notamment l'arrêté fixant les fourchettes des tarifs du stationnement en voirie, des redevances forfaitaires (ce que nous appelons à tort les « amendes ») et des cartes de dérogations pour les riverains.

L'établissement de la nouvelle ordonnance a été fait en concertation étroite avec les communes.

- En mai 2020, Bruxelles Mobilité a commencé par adresser un questionnaire aux communes au sujet des PACS.
- Après la première lecture par le Gouvernement, nous avons transmis le texte du projet d'ordonnance aux communes afin de leur permettre de remettre un avis. Deux séances d'information – l'une générale (28/01/21), l'autre, plus technique (08/02/21), ont été organisées afin de présenter les orientations (chapitre par chapitre) et de répondre aux questions des communes.
- Brulocalis a également été consultée et nous a remis un avis technique circonstancié.
- J'ai été personnellement présenter le projet d'ordonnance devant la conférence des bourgmestres (24 février 2021)
- Les remarques des communes concernaient l'autonomie communale sur la politique du stationnement, l'évaluation de la politique de stationnement communale par la Région, l'implication des communes dans l'élaboration du futur PRPS, la lourdeur des PACS, les difficultés techniques que rencontre la scan-car notamment pour les PMR mais aussi des questions sur les modalités afin de favoriser le report du stationnement en voirie vers le hors voirie.

En ce qui concerne l'autonomie communale et l'évaluation de la politique de stationnement, le projet d'ordonnance a été adapté suite aux avis des communes. La question se posait de savoir comment pouvait être sanctionnée une commune qui ne respecterait pas les règles définies dans Good Move et le PRPS. Les mécanismes de sanction ont été revus : ils ont été réduits au profit des règles (existantes) de tutelle administrative en vigueur.

De ordonnantie bevat een reeks bepalingen die volgens specifieke thema's zijn gestructureerd.

Het eerste hoofdstuk bevat algemene bepalingen en definities ;

Het tweede hoofdstuk bepaalt het algemene toepassingsgebied van de ordonnantie ;

Hoofdstuk 3 gaat over de openbare parkings die moeten uitgerold worden wat betreft aanbod, veiligheid, tarieven, toegankelijkheid en coherentie met on-street parkeren ;

Hoofdstuk 4 gaat over on-street parkeren en de organisatie van de structuur van het gereguleerd parkeren in zones naargelang het gebruik : rode zone die de rotatie verzekert in de handelscentra, groene zone die meer residentieel is, etc. Dit hoofdstuk voorziet ook in :

- zones voorbehouden voor doelgroepen : PBM, leveringen, taxi's, schoolbussen, etc. ;
- het principe van de retributie in geval van niet-voldoen aan de voorwaarden die van kracht zijn in de zone. Een nieuwigheid is dat de retributie vanaf nu ten laste zal zijn van de houder van de nummerplaat. Momenteel moet de retributie geadresseerd worden aan de bestuurder van het voertuig, die soms niet bekend is. Deze toevoeging vergemakkelijkt dus de controle op het parkeren door het Agentschap en de gemeenten ;
- de drempels en tariefvorken waarbinnen de Regering het tarief van de zones bepaalt. De ordonnantie bepaalt dus niet de tarieven zelf maar voorziet het kader ;
- de organisatie van de controle en inning op de gewestelijke en gemeentewegen, waaronder de overdracht van deze opdrachten aan het Parkeeragentschap voor de gemeenten die dat wensen. Vandaag zijn er 10 gemeenten die deze opdrachten hebben overgedragen aan parking.brussels ;
- de principes van invordering, waarbij aan parking.brussels een uitvoerbare titel wordt toegewezen waarover het vandaag nog niet beschikt, hetgeen het uitvoeren van de invorderingsprocedure erg inefficiënt maakt en de rechtbanken overbelast ;
- de principes voor de uitreiking van vrijstellingskaarten voor verschillende categorieën van rechthebbenden (bewoners, professionelen, PBM, etc.). Er moet worden opgemerkt dat het de Regering is die de modaliteiten vaststelt via besluiten ;
- het mechanisme voor de verdeling van de parkeerinkomsten tussen de gemeenten (85 %) en het Gewest (15 %), onveranderd ten opzichte van 2009. De ordonnantie legt niettemin preciezere modaliteiten vast voor het doorgeven van budgettaire informatie,

L'ordonnance emporte une série de dispositions qui se structurent en fonction de thématiques spécifiques.

Le chapitre 1^{er} contient des dispositions générales qui se concentrent sur des définitions ;

Le chapitre 2 établit le champ général de l'ordonnance ;

Le chapitre 3 porte sur l'enjeu des parkings publics, qui doivent être déployés en termes d'offre, de sécurité, de tarifs, d'accessibilité en cohérence avec le stationnement en voirie ;

Le chapitre 4 porte sur le stationnement en voirie et organise la structure du stationnement réglementé en zones en fonction de l'usage : zone rouge assurant la rotation dans les centres commerciaux, zone verte plus résidentielle, etc. Ce chapitre prévoit aussi :

- l'établissement de zones réservées pour les publics cibles : PMR, livraisons, taxis, bus scolaires, etc. ;
- le principe de la redevance en cas de non – acquittement des conditions en vigueur dans la zone. Une nouveauté à citer est que la redevance sera désormais mise à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation. Actuellement, la redevance doit être adressée au conducteur du véhicule, qui est parfois inconnu. Cet ajout facilite donc le contrôle du stationnement par l'Agence et les communes ;
- les seuils, les fourchettes, dans lesquels le Gouvernement établit le tarif des zones. Le projet d'ordonnance ne fixe donc pas elle-même les tarifs mais les encadre ;
- l'organisation du contrôle et de la perception sur les voiries communales et régionales, dont le transfert de ces missions vers l'Agence de stationnement pour les communes qui le souhaitent. A ce jour, 10 communes ont transféré ces missions à parking.brussels ;
- les principes du recouvrement octroyant à parking.brussels le titre exécutoire dont il ne dispose pas à ce jour, rendant l'exercice du recouvrement particulièrement inefficace et qui encombre les tribunaux ;
- les principes de délivrance des cartes de dérogation pour différentes catégories de bénéficiaires (les riverains, les professionnels, les PMR, etc.). A noter que c'est le Gouvernement qui établit les modalités par arrêté ;
- le mécanisme de répartition des revenus du stationnement entre les communes (85 %) et la région (15 %), qui est bien entendu inchangé par rapport à 2009. L'ordonnance établit néanmoins des modalités plus précises dans le transfert des informations budgétaires

opdat het Agentschap niet meer jaarlijks in een delicate positie terechtkomt bij het Rekenhof.

Hoofdstuk 5 gaat over het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP). De ordonnantie maakt de structuur van dit GPBP en haar modaliteiten minder zwaar. Dit hoofdstuk gaat verder ook over een evaluatiemechanisme voor de ondernomen acties voor de uitvoering van het parkeerbeleid op gemeenteniveau. Deze evaluatie vervangt het Gemeentelijk Parkeerplan, is minder zwaar om op te stellen en efficiënter om de doelstellingen te bereiken.

Hoofdstuk 6 gaat over het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). De ordonnantie maakt het GPAP facultatief. Vandaag hebben minder dan de helft van de 19 gemeenten een GPAP. Het opstellen ervan kostte veel tijd, energie en middelen en was moeilijk uit te voeren doordat het strikt en moeilijk te operationaliseren was. Het wordt dus vervangen door de evaluatieprocedure waarvan sprake in hoofdstuk 5.

Hoofdstuk 7 gaat over het Parkeeragentschap: de oprichting ervan, de structuur en de beheersorganen, de werking en de opdrachten. Deze opdrachten hebben voornamelijk betrekking op de uitvoering van het parkeerbeleid en het uitvoeren van de gedelegeerde opdracht van inning en controle. Dit hoofdstuk gaat ook over de modaliteiten voor het opstellen van het beheerscontract. Er moet worden opgemerkt dat, naar aanleiding van de verzoeken van de gemeenten, de Regering in uitvoering van deze ordonnantie een besluit zal nemen om een overlegorgaan te creëren waarin het Gewest en de gemeenten kunnen overleggen over de verschillende uitdagingen met betrekking tot het parkeerbeleid, inclusief over de uitvoering van de opdrachten door het Agentschap;

Hoofdstuk 8 heeft betrekking op de slotbepalingen en de inwerkingtreding. Dit hoofdstuk vormt het slot van het ontwerp van ordonnantie.

Nadat de Regering het ontwerp van ordonnantie in tweede lezing had goedgekeurd op 15 juli 2021, werd de tekst bezorgd aan de Raad van State voor advies. Op 8 november 2021 bracht de Raad van State zijn advies uit. De ordonnantie werd naar aanleiding hiervan aangepast.

Het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom voor het beheren van onze mobiliteit en onze openbare ruimte en de vraag naar ambitieuze maatregelen en harmonisering weerklinkt in vele gemeenten.

afin de ne plus laisser l'Agence dans une posture délicate annuellement face à la cour des comptes par rapport ;

Le chapitre 5 porte sur le Plan régional de politique de stationnement (PRPS). L'ordonnance allège la structure de ce PRPS et ses modalités d'adoption. Ce chapitre emporte en outre, un mécanisme d'évaluation des actions de mise en œuvre de la politique de stationnement au niveau communal. Cette évaluation est établie pour remplacer le plan communal de stationnement. Elle est plus légère à établir et plus efficace pour atteindre les objectifs ;

Le chapitre 6 porte justement sur le Plan d'action communal de stationnement (PACS). L'ordonnance rend le PACS facultatif. A ce jour, moins de la moitié des 19 communes ont un PACS. Ces derniers ont été laborieux à établir en temps, en énergie et en budget et souffrent de difficulté de mise en œuvre par le caractère rigide et peu opérationnalisable. Il est donc remplacé par la procédure d'évaluation évoquée dans le chapitre 5.

Le chapitre 7 porte sur l'Agence de stationnement ; il en assure la création, sa structure et ses organes de gestion, son fonctionnement et ses missions. Ces dernières regardent essentiellement la mise en œuvre de la politique de stationnement et l'exercice de la mission déléguée de perception et contrôle. Ce chapitre organise également les modalités d'établissement du contrat de gestion. Il est à noter que suite aux demandes des communes, le Gouvernement prendra en exécution de cette ordonnance, un arrêté créant un organe de concertation entre la Région et les communes qui permettra d'échanger et de s'entendre sur les différents enjeux de la politique de stationnement, y compris sur l'exercice des missions poursuivies par l'Agence ;

Le chapitre 8 porte sur les dispositions finales et les modalités d'entrée en vigueur. Ce chapitre clôture le projet d'ordonnance

Après que le Gouvernement a approuvé l'avant-projet d'ordonnance en 2^e lecture le 15 juillet 2021, le texte fut envoyé au Conseil d'État pour avis. Le Conseil d'État a remis son avis le 8 novembre 2021 et le projet d'ordonnance fut adapté en conséquence.

La politique du stationnement est un levier important pour gérer notre mobilité comme notre espace public et la demande de mesures ambitieuses et d'harmonisation résonne dans de nombreuses communes.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel benadrukt dat parkeren een van de belangrijkste hefboomen van het mobiliteitsbeleid is. Het aanbod van parkeerplaatsen en de prijzen beïnvloeden de keuze van de vervoerwijze. In het licht van de verkeerscongestie moeten alternatieven voor de auto worden ontwikkeld, evenals gedeelde voertuigen. Het terugdringen van het autoverkeer moet gepaard gaan met een zeer efficiënt openbaarvervoernetwerk. Om met dit beleid resultaten te boeken, is het nodig een goede kennis van het parkeeraanbod te hebben, regelmatig overleg te plegen en rekening te houden met de specifieke kenmerken van de wijken.

De organisatie van het parkeren en de werking van het agentschap parking.brussels zijn al lang de zwakke schakel in het Brussels parkeerbeleid. Het vervult tien van de elf taken die haar in 2014 werden toevertrouwd niet naar behoren. Bovendien wijst het Rekenhof regelmatig op het feit dat de rekeningen van het agentschap weinig betrouwbaar zijn.

Daarom juicht zij de inspanningen van de minister om hervormingen door te voeren toe. De parkeerreglementen moeten worden geharmoniseerd, de procedures moeten worden vereenvoudigd en het beheer van het agentschap moet worden verbeterd. In dit verband is het goed dat de gemeenten niet langer verplicht zijn om een GPAP (gemeentelijk parkeeractieplan) op te stellen, dat zeer omslachtig was. Maar wat is vandaag het belang voor gemeentebesturen om een GPAP te maken? Hoe zullen zij begeleid worden?

Weliswaar bezit 53 % van de Brusselse gezinnen geen auto, maar 70 % van de gezinnen met kinderen wel. Daarom wil de regering het aantal parkeerplaatsen op de wegenis tegen 2030 terugdringen tot minder dan 200.000, in vergelijking met het aantal van 265.000 in 2014. Mevrouw D'Ursel verbaast zich echter over het gebruik van deze cijfers voor 2022. Uit een telling in 2021 bleek dat er 327.779 parkeerplaatsen op de wegenis waren. Er is een gebrek aan statistische gegevens, te beginnen met het aantal parkeerplaatsen op de wegenis. Blijven de doelstellingen van de regering dezelfde, gezien deze statistische correctie?

Het aantal parkeerplaatsen buiten de wegenis is nog onbekend. Wat zijn de bedoelingen van de regering in dit verband? Volgens het BWLK is het niet de bedoeling het aantal parkeerplaatsen buiten de wegenis uit te breiden, maar juist te verminderen. Het vraagt om er 40.000 te schrappen. Hoe zou dat worden bereikt?

Zij is niet tegen het schrappen van parkeerplaatsen op de wegenis om de kwaliteit van de openbare ruimte

II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d'Ursel souligne que le stationnement est l'un des principaux leviers de la politique de mobilité. L'offre de places et les tarifs influencent les choix des modes de transport. Face à la congestion automobile, il faut développer les alternatives à la voiture ainsi que les véhicules partagés. Une modération de la circulation automobile doit s'accompagner d'un réseau de transports en commun hautement efficace. Il s'agit, pour obtenir des résultats dans cette politique, de bien connaître l'offre de stationnement, de mener des consultations régulières et de tenir compte des spécificités des quartiers.

L'organisation du stationnement et le fonctionnement de l'agence parking.brussels sont depuis longtemps le maillon faible de la politique bruxelloise de stationnement. Elle ne remplit pas correctement dix des onze missions qui lui ont été confiées en 2014. De plus, la Cour des comptes pointe régulièrement le manque de fiabilité des comptes de l'agence.

L'oratrice salue donc l'effort de réforme de la ministre. Il faut en effet harmoniser les règlements de stationnement, simplifier les procédures et améliorer la gestion de l'agence. Il est bon, à cet égard, que l'obligation pour les communes de réaliser un PACS (plan d'action communal de stationnement), qui comprenait bien des lourdeurs, ait été abandonnée. Cependant, quel est aujourd'hui l'intérêt pour les communes de réaliser un PACS? Comment seront-elles accompagnées?

S'il est vrai que 53 % des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture, 70 % des ménages avec enfants en ont une. Dans cette perspective, le gouvernement entend réduire d'ici 2030 le nombre de places en voirie sous la barre des 200.000, pour 265.000 répertoriées en 2014. Mme d'Ursel s'étonne de l'usage de ces chiffres en 2022. Un comptage effectué en 2021 faisait apparaître 327.779 places en voirie. On manque de certaines données statistiques, à commencer par le nombre de places de stationnement en voirie. Les objectifs du gouvernement restent-ils les mêmes, au vu de ce correctif statistique?

Le nombre de places hors voirie reste, quant à lui, inconnu. Quelles sont les intentions du gouvernement à ce propos? Il ne s'agirait pas de les augmenter, mais d'en réduire le nombre si l'on en croit le COBRACE, qui invite à en supprimer 40.000. Comment cette réduction serait-elle opérée?

L'intervenante n'est pas opposée à la suppression de places de parking en voirie, pour améliorer la qualité de

te verbeteren, maar op voorwaarde dat die schrappingen worden gecompenseerd. Idealiter zouden deze parkeerplaatsen op de wegenis moeten worden vervangen door parkeerplaatsen buiten de wegenis. De regering heeft het echter niet meer over een dergelijke compensatie, maar over het delen van ruimten. Het besluit van 18 juli 2013 voorziet wel in een compensatiesleutel voor de duizenden plaatsen die van de wegenis zijn geschrapt, maar die staat niet meer in het voorliggende ontwerp van ordonnantie. Bovendien staat het Gewest weigerachtig tegenover de ontwikkeling en renovatie van ondergrondse parkeergarages.

De spreekster is trouwens voorstander van projecten voor gedeeld parkeren, zowel voor omwonenden in parkeergarages voor kantoren en winkels als voor wie werkt, dankzij parkeerplaatsen verbonden aan een woning bijvoorbeeld.

Mevrouw d'Ursel heeft kritiek op de te grote delegaties aan de regering in het ontwerp. Op zijn minst zouden de commissieleden de ontwerpen van uitvoeringsbesluiten moeten kunnen bestuderen om zich een beter beeld te kunnen vormen van de regeling.

Het ontwerp raakt aan de gemeentelijke autonomie en streeft zelfs naar uniformering van de tarieven en de vrijstellingsregelingen. Harmonisatie is zeker nodig, maar de gemeenten moeten wel speelruimte krijgen. Wie beter dan een gemeente kent het terrein en weet de regels aan te passen aan de behoeften?

Bovendien zullen de gemeenten slechts de status van waarnemer hebben in de organen van het agentschap. Zij zouden dus niet kunnen deelnemen aan de ontwikkeling van de gewestelijke parkeerstrategie, terwijl zij toch een aandeel van 15 % van de parkeerinkomsten zouden moeten betalen. Welke diensten zouden zij in ruil daarvoor van het agentschap ontvangen?

De kwestie van sancties tegen gemeenten op grond van de ontworpen ordonnantie blijft onduidelijk. Indien een gemeente het gewestelijk parkeerbeleidsplan niet correct zou toepassen, hoe zou dan de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden uitgevoerd? Welke gemeentelijke handelingen zouden onder een dergelijk toezicht kunnen vallen? Als de gemeenten sancties opgelegd krijgen, moet het agentschap in ieder geval ook een sanctie opgelegd kunnen krijgen als zijn diensten een negatieve evaluatie krijgen.

Men kan ook kritiek uitoefenen op de risico's van belangenconflicten die het agentschap loopt bij de behandeling van klachten over de boetes die het zelf heeft opgelegd. Is het agentschap dan niet tegelijk rechter en partij? Brupartners beveelt aan beroep te doen op een ombudsman voor de behandeling van klachten, zoals voorzien in het

l'espace public, mais à condition que ces suppressions soient compensées. L'idéal est de reporter ces places en voirie vers des places hors voirie. Or, le gouvernement n'évoque plus de telles compensations, mais de mutualisations de places. L'arrêté du 18 juillet 2013 prévoit bien une clef de compensation hors voirie des milliers de places supprimées en voirie, mais cela n'apparaît plus dans le projet d'ordonnance présenté. De plus, la Région rechigne à soutenir le développement et la rénovation de parkings souterrains.

Par ailleurs, l'intervenante est favorable aux projets de mutualisation du stationnement, que ce soit en faveur des riverains dans les parkings de bureaux et de commerces, mais aussi en faveur de ceux qui travaillent, grâce aux parkings attachés à un logement par exemple.

Mme d'Ursel critique les trop nombreuses délégations accordées par le projet au gouvernement. Il faudrait à tout le moins que les commissaires puissent examiner les projets d'arrêtés d'exécution, afin de se faire une meilleure idée du dispositif.

Ce projet porte atteinte à l'autonomie communale, en poursuivant même un but d'uniformisation des tarifs et des régimes de dérogation. Une harmonisation est certes nécessaire, mais il faut préserver une marge de manœuvre pour les communes. Qui mieux qu'une commune connaît le terrain et sait moduler les règles selon les besoins?

En outre, les communes ne disposeront que d'un statut d'observateur au sein des organes de l'agence. Elles ne pourraient dès lors prendre part à l'élaboration de la stratégie régionale en matière de stationnement, tout en devant malgré tout s'acquitter d'une part de 15 % des recettes de stationnement. Quels services de l'agence recevraient-elles en échange?

La question de sanctions à l'encontre de communes en vertu de l'ordonnance en projet reste floue. Si une commune n'appliquait pas correctement le plan régional de politique du stationnement, comment l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale serait-elle mise en œuvre? Quels actes communaux pourraient être visés par ce type de tutelle? En tout cas, si les communes encourent des sanctions, l'agence devrait pouvoir être aussi sanctionnée si ses prestations font l'objet d'une évaluation négative.

On peut également brocarder les risques de conflits d'intérêt rencontrés par l'agence quand il s'agit de traiter les plaintes relatives aux amendes qu'elle a elle-même infligées. L'agence n'est-elle pas juge et partie? Brupartners recommande de faire appel à un médiateur pour le traitement des plaintes, à l'instar de ce que prévoit

besluit van 29 september 2005 tot regeling van de werking van een klachtendienst in het ministerie en de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wat denkt de minister hiervan ?

Moet de termijn voor het jaarlijks verslag dat elke gemeente bij het Gewest moet indienen niet worden herzien ? Een termijn van vijf maanden wordt te kort geacht.

In het ontwerp wordt te weinig aandacht besteed aan de rol die parkeren speelt in het economische, sociale en culturele leven. Goed beheerd parkeren trekt klanten en bezoekers naar een stad, maar de regering lijkt dit niet te willen begrijpen.

Anderzijds heeft het agentschap nog steeds een achterstand bij het beheer van parkeerterreinen op afstand. Dit dynamisch parkeerbeheer, dat automobilisten naar ondergrondse ontradingparkings leidt, vermijdt nochtans het congestie-effect dat wordt veroorzaakt door automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Dit potentieel wordt onvoldoende benut.

De parkeertarieven die in het ontwerp zijn opgenomen, leiden tot verontwaardiging, met name bij verscheidene gemeenten. Sinds 2016 zijn deze tarieven gestaag gestegen en het ontwerp versnelt deze tendens. Het is te midden van een explosie van de energiekosten en een daling van de koopkracht dat de regering ervoor heeft gekozen de prijs van parkeren, bewonerskaarten en boetes te verhogen. De Brusselaars zullen hier last van ondervinden. Dit zou een nog grotere stimulans moeten zijn om parkeerterreinen buiten de wegenis aan te leggen.

De achilleshiel van het parkeerbeleid blijft echter het agentschap parking.brussels, waarvan de dienstverlening wordt ontsierd door veelvuldige storingen. De scan-auto's leiden bijvoorbeeld tot discriminatie van personen met een handicap die meerdere voertuigen gebruiken.

Hoeveel mensen zouden worden getroffen door de afschaffing van een derde vrijstellingskaart voor buurtbewoners ? Dit omvat vermoedelijk ook jongvolwassenen die bij hun ouders of in een gedeelde woning blijven wonen.

Hoe zit het met het idee van « grijze zones » rond handelskernen, die bedoeld waren om automobilisten aan te moedigen gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen ? Dit komt niet voor in het ontwerp. Deze zones mogen niet onderhevig zijn aan inflatie van parkeertarieven op de wegenis of de rentabiliteit van openbare parkings uithollen.

Ten slotte zijn niet alle categorieën personen die momenteel een vrijstellingskaart hebben, in het ontwerp

l'arrêté du 29 septembre 2005 organisant le mode de fonctionnement d'un service des plaintes au ministère et dans les organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'en pense la ministre ?

Ne faudrait-il pas revoir le délai de communication du rapport annuel que chaque commune doit transmettre à la Région. Un délai de cinq mois est jugé trop court.

Le projet n'a pas suffisamment égard au rôle que le stationnement remplit dans la vie économique, sociale et culturelle. Un stationnement bien géré attire dans une ville des clients et des visiteurs, mais le gouvernement semble ne pas vouloir le comprendre.

D'autre part, l'agence reste à la traîne dans la gestion du téléjalonnement. Pourtant, cet outil de gestion dynamique du stationnement, pour guider les automobilistes vers les parkings de dissuasion et les parkings souterrains, il permet d'éviter l'effet de congestion causé par les conducteurs cherchant une place de parking. Ce potentiel est sous-exploité.

Les tarifs de stationnement apparaissant dans le projet conduisent à une levée de boucliers, notamment de la part de plusieurs communes. Depuis 2016, ces tarifs ne cessent d'augmenter et le projet accélère encore cette tendance. C'est en pleine explosion du coût de l'énergie et de baisse du pouvoir d'achat que le gouvernement choisi d'augmenter le prix du stationnement, des cartes de riverain et des amendes. Les Bruxellois en seront accablés. Voilà qui doit motiver encore plus la construction de parkings hors voirie.

Toutefois, le talon d'Achille de la politique du stationnement reste l'agence parking.brussels, dont les services sont entachés de multiples dysfonctionnements. Les scan-cars engendrent par exemple une discrimination à l'égard des personnes handicapées utilisant plusieurs véhicules.

Combien de personnes seraient visées par la suppression d'une troisième carte de dérogation pour les riverains ? On peut supposer que seraient ainsi visés les jeunes adultes qui continuent de vivre chez leurs parents ou vivant en colocation.

Qu'en est-il de l'idée de « zones grises » aux abords des noyaux commerciaux, qui devaient stimuler les conducteurs à se diriger vers des parkings publics ? Cela n'apparaît pas dans le projet. Il ne faudrait pas que ces zones subissent une inflation des tarifs de stationnement en voirie ou érodent la rentabilité des parkings publics.

Enfin, les catégories de personnes jouissant actuellement de cartes de dérogation ne sont pas toutes reprises

van ordonnantie opgenomen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor beroepen waarvoor zwaar materieel moet worden vervoerd, bezoekers van buurtbewoners of niet-spoedeisende medische beroepen. Welke waarborgen zullen deze mensen krijgen ?

Mevrouw Cielte Van Achter stelt met bitterheid vast dat de ontwikkeling van een echt gewestelijk parkeerbeleid lijkt op een processie van Echternach. De inspanningen van minister Pascal Smet tijdens de vorige zittingsperiode hebben te maken gekregen met op hevig verzet van de gemeenten, die hun autonomie willen verdedigen. Zij zijn niet van plan zich te houden aan het gewestelijk parkeerplan. Dit is het meest in het oog springende aspect : de Brusselaars worden geconfronteerd met een gebrek aan harmonisatie tussen de gemeenten op het gebied van de tarieven en voorwaarden die van toepassing zijn op het parkeren, die daardoor onbegrijpelijk worden. Soms zijn er zelfs verschillende parkeermeters in dezelfde straat. Dit is niet de manier waarop dingen tegenwoordig worden gedaan. Zo moet bijvoorbeeld een telefoonapplicatie worden gecreëerd die in het hele Gewest geldig is.

Slechts 9 gemeenten hebben een gemeentelijk parkeerplan, hoewel dit een verplichting is die door de ordonnantie van 2009 werd opgelegd, en geen van deze plannen is in overeenstemming met het gewestelijk plan. Hetzelfde geldt voor de gemeentelijke heffingsregelingen. Zoals de minister al zei, maakt het parkeerbeleid integraal deel uit van het gewestelijk mobiliteitsbeleid, maar de gemeentebesturen houden krampachtig vast aan hun prerogatieven inzake parkeren, ten nadele van de Brusselaars. Deze versnippering van verantwoordelijkheden leidt tot enorme kosten voor de belastingbetaler. Elke gemeente streeft haar eigen lokale belangen na in plaats van de belangen van Brussel in zijn geheel.

Bovendien slaagt de instantie die sinds 2012 verantwoordelijk is voor de uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid, het agentschap parking.brussels, niet erin behoorlijk te functioneren. De klantenservice is rampzalig. Zij lapt regelmatig de taalwetgeving aan haar laars. Gebruikers worden in het ongewisse gelaten, terwijl veel fouten worden gemaakt, zozeer zelfs dat het agentschap is veroordeeld wegens discriminatie ten aanzien van personen met een handicap. Klachtenprocedures en vertragingen stapelen zich op. Een evaluatie van het beheer van dit agentschap is dringend noodzakelijk.

De minister zegt dat het voor het agentschap handiger zal zijn om direct over een uitvoeringsbevel te beschikken om boetes af te dwingen, zonder naar een rechter te hoeven stappen. Dit zal zeker eenvoudiger zijn, maar verliest de burger dan niet een deel van zijn rechtsbescherming ? Gezien de slechte prestaties van de klantendienst van het agentschap valt dit te vrezen.

dans le projet d'ordonnance. C'est par exemple le cas des métiers nécessitant le transport de matériel lourd, les visiteurs des riverains ou les professions médicales non urgentes. Quelles garanties seront offertes à ces personnes ?

Mme Cielte Van Achter constate avec amertume que l'élaboration d'une politique véritablement régionale du stationnement s'apparente à une procession d'Echternach. Les efforts déployés sous la précédente législature par le ministre Pascal Smet se sont heurtés à la résistance farouche des communes, qui veulent défendre leur autonomie. Celles-ci n'entendent pas se conformer au plan régional de stationnement. C'est donc ce qui frappe le plus : le Bruxellois est confronté à l'absence d'harmonisation entre les communes des tarifs et des conditions applicables au stationnement, qui en deviennent incompréhensibles. On observe même parfois des parcmètres différents dans une même rue. Ce n'est plus de notre époque. Il faudrait par exemple créer une application téléphonique valable dans toute la Région.

Seules 9 communes disposent d'un plan communal de stationnement, alors que c'est pourtant une obligation imposée par l'ordonnance de 2009, et aucun de ces plans n'est conforme au plan régional. Il en va de même des règlements communaux sur les redevances. Comme la ministre l'a dit, la politique du stationnement fait partie intégrante de la politique régionale de mobilité, mais les autorités communales s'accrochent vigoureusement à leurs prérogatives liées stationnement, au détriment des Bruxellois. Cet éparpillement engendre des coûts faramineux pour le contribuable. Chaque commune poursuit son propre intérêt local, au lieu de viser l'intérêt de Bruxelles en général.

En outre, l'organe chargé depuis 2012 de mettre en œuvre la politique régionale de stationnement, l'agence parking.brussels, ne parvient pas à fonctionner correctement. Son service clientèle est déplorable. Il foule régulièrement aux pieds la législation linguistique. Les usagers sont laissés dans le brouillard, alors que de nombreuses erreurs sont commises, à tel point que l'agence a été condamnée pour discrimination à l'égard des personnes handicapées. Les procédures de réclamation et les dépassements de délais s'accumulent. Une évaluation de la direction de cette agence s'impose rapidement.

La ministre affirme qu'il sera plus pratique pour l'agence de disposer directement d'un titre exécutoire pour exiger le versement des amendes, sans devoir recourir à un juge. Cela sera certes plus simple, mais le citoyen n'y perdra-t-il pas en protection juridique ? Au vu des piètres prestations du service clientèle de l'agence, on peut le redouter.

De fundamentele vraag is dus of dit ontwerp van ordonnantie de basis kan vormen van een echt gewestelijk parkeerbeleid. Er is alle reden om aan te nemen dat dit niet het geval zal zijn. De inning van de heffingen en de controle zullen in handen blijven van de gemeenten die dat wensen, met grote verschillen tussen de gemeenten als gevolg. De verplichting voor gemeenten om een lokaal actieplan op te stellen, die bijna nooit werd toegepast, wordt gewoon geschrapt. Het toezicht van het Gewest op het optreden van de gemeenten is niets nieuws; het bestond al. De pogingen van de minister tot uniformering hebben de weerstand van de gemeenten niet kunnen overwinnen.

Het ontwerp voorziet wel in de mogelijkheid voor het Gewest om inkomsten uit vrijstellingskaarten in te houden indien een gemeente blijft weigeren het agentschap het haar verschuldigde deel van de inkomsten uit heffingen terug te betalen. Zal deze stimulans voldoende zijn? Wat is het aandeel van de inkomsten uit vrijstellingskaarten ten opzichte van het totale bedrag van de heffingen? Bovendien weigeren de gemeentebesturen dikwijls het agentschap hun inkomstcijfers mee te delen. Hoe kunnen we komen tot een geharmoniseerd parkeerbeleid in ons gewest?

Al jaren probeert de minister steeds weer parkeerplaatsen op de weg te schrappen om deze openbare ruimte een andere bestemming te geven. Dit is begrijpelijk, maar deze verliezen moeten worden gecompenseerd door aantrekkelijke parkeergelegenheid en parkeervoorzieningen buiten de wegenis. De minister zegt echter heel weinig over deze kwesties. Veel Brusselaars, vooral ouderen, zijn verbitterd over dit soort afvoer, zonder dat er alternatieven worden gecreëerd. Het Gewest zou het voorbeeld van Antwerpen kunnen volgen, dat parkeergelegenheid buiten de wegenis voor de buurtbewoners heeft ingevoerd. Wat heeft de regering in dit opzicht eigenlijk gedaan? Wie neemt de verantwoordelijkheid voor deze zaak?

In het regeringsakkoord van 2019 was sprake van een uniformering van de tarieven en van de voorwaarden voor vrijstelling. Nu blijkt echter dat gemeentelijke retributiereglementen nog steeds kunnen voorzien in vrijstellingen van de gewestelijke regels. Het is waar dat, zelfs vanuit een gewestelijk perspectief, dezelfde regels niet overal kunnen worden toegepast. In het centrum en in de handelskernen worden hogere tarieven verwacht dan in de woonwijken aan de rand. Betekent dit dat de gemeenten, afhankelijk van de door het project bepaalde zonekleuren, verplicht zullen zijn een vastgesteld tarief toe te passen? Zijn de gemeenten bereid aan deze verplichting te voldoen?

Voorts zijn krachtens de ordonnantie van 22 januari 2009 de bewonerskaarten alleen geldig voor de inwoners van een bepaalde wijk, in plaats van voor de hele gemeente. Sommige gemeenten breiden het voordeel van deze kaarten echter uit tot hun gehele grondgebied. Het lijkt er niet op dat deze verplichting in het ontwerp is opgenomen; is de minister hiervan afgestapt?

La question fondamentale revient donc à se demander si ce projet d'ordonnance peut constituer le socle d'une réelle politique régionale du stationnement. Tout donne à penser que non. La perception des redevances et le contrôle resteront entre les mains des communes qui le souhaitent, avec de fortes disparités entre communes à la clef. L'obligation pour les communes de se doter d'un plan d'action local, qui était d'ailleurs peu appliquée, est tout simplement abrogée. La supervision de la Région sur l'action des communes n'apporte rien de neuf; cela existait déjà. Les velléités d'uniformisation de la ministre ne sont pas venues à bout de la résistance des communes.

Le projet prévoit certes une retenue par la Région des recettes émanant des cartes de dérogation si une commune persiste à refuser de ristourner à l'agence la part des recettes de redevance qu'elle lui doit. Cet incitant sera-t-il suffisant? Que représentent les recettes des cartes de dérogation par rapport à la masse des redevances? De plus, les autorités communales refusent fréquemment de communiquer à l'agence leurs chiffres de recettes. Comment parvenir à une politique harmonisée du stationnement dans notre Région?

La ministre entreprend depuis des années de supprimer, encore et encore, des places de stationnement en voirie, pour donner une autre affectation à cet espace public. On peut le comprendre, mais encore faut-il compenser ces pertes par des parkings hors voirie et des parkings de dissuasion attrayants. Or, la ministre parle fort peu de ces sujets. Beaucoup de Bruxellois, notamment les personnes âgées, sont aigris par cette espèce d'assèchement, sans que des alternatives soient créées. La Région pourrait prendre exemple sur Anvers, qui a instauré des parkings hors voirie réservés aux riverains. Quelles sont les réalisations concrètes du gouvernement à ce propos? Qui prend cette matière en charge?

L'accord de gouvernement de 2019 évoquait une uniformisation des tarifs et des conditions de dérogation. Or, il apparaît aujourd'hui que les règlements communaux de redevance peuvent toujours prévoir des dérogations aux règles régionales. Il est vrai que, même dans une perspective régionale, on ne peut appliquer les mêmes règles partout. On s'attend à des tarifs plus élevés dans le centre et dans les noyaux commerciaux qu'en zone résidentielle en périphérie. Cela signifie-t-il que, selon les couleurs de zone déterminées par le projet, les communes seront obligées d'appliquer un tarif défini? Les communes sont-elles disposées à se conformer à cette obligation?

Par ailleurs, en vertu de l'ordonnance du 22 janvier 2009, les cartes de riverains doivent être réservées aux habitants d'un même quartier, plutôt que d'être valables sur tout le territoire de la commune. Pourtant, certaines communes élargissent le bénéfice de ces cartes à l'ensemble de leur territoire. Il ne semble pas que le projet reprenne cette obligation; la ministre y a-t-elle renoncé?

Tot besluit stelt mevrouw Van Achter helaas vast dat de inspanningen om het parkeerbeleid te harmoniseren zijn afgezwakt. In het ontwerp ontbreken sancties tegen weerspannige gemeenten ; in plaats daarvan bevat het verscheidene opties voor gedifferentieerde regelingen. Ten slotte is het door de talrijke delegaties aan de regering moeilijk om een duidelijk beeld te krijgen van hoe het gewestelijk parkeerbeleid eruit zal zien.

De heer Julien Uyttendaele stelt dat een ambitieus mobiliteitsbeleid niet kan worden verwezenlijkt zonder een geharmoniseerd en vereenvoudigd parkeerbeleid. Elke gebruiker moet de garantie krijgen van een mobiliteitsoplossing die aan zijn behoeften is aangepast. Deze materie is lange tijd een « gasfabriek » geweest, met verschillende tarieven en regels in de 19 Brusselse gemeenten. Ze moet duidelijker en begrijpelijker worden.

Het is een goed idee om de hoeveelheid parkeerruimte op de wegenis te verminderen, om automobilisten aan te moedigen te kiezen voor parkeren buiten de wegenis. Het is jammer dat de regering dit ontwerp van ordonnantie niet heeft aangegrepen om vooruitgang te boeken op het gebied van het parkeren buiten de wegenis, dat van groot belang is. In sommige wijken is er een overvloed aan dergelijke plaatsen, terwijl veel auto's in het rond rijden op zoek naar parkeerruimte op de wegenis.

Ook de kwestie van de inning van onbetaalde heffingen blijft onbevredigend. Gebruikers die een klacht indienen, moeten binnen een redelijke termijn een uitvoerig antwoord van de administratie ontvangen. De Raad van State beveelt aan dat aangetekende brieven worden verzonden. Kan de minister bevestigen dat de gebruiksvergoeding niet zal worden verhoogd in geval van een geschil? Wordt het inzamelingsproces opgeschort totdat de gebruiker een antwoord op zijn klacht heeft ontvangen?

Bovendien zou er sprake kunnen zijn van ongelijke behandeling tussen de gebruiker en de gemeente of instantie, in die zin dat eerstgenoemde 15 dagen heeft om een klacht in te dienen, terwijl de administratie geen termijn heeft om te reageren. Het zou de voorkeur verdienen om voor dit laatste op zijn minst een indicatieve termijn vast te stellen.

De heer Uyttendaele vreest ook een jaarlijkse indexatie van de forfaitaire vergoedingen. In een ultra-inflationaire situatie zoals die waarmee wij worden geconfronteerd, zou de indexatie van de tarieven moeten worden gemoduleerd.

Ten slotte werd vastgesteld dat verschillende particuliere operatoren de afgelopen jaren betalende applicaties hebben gelanceerd om parkeergeld te betalen. Zij hebben gebruikgemaakt van het vacuüm dat is ontstaan doordat de overheid heeft nagelaten een dergelijke applicatie te creëren. Is dit nu de bedoeling van de regering? Meer in

En conclusion, Mme Van Achter observe malheureusement un affaiblissement de l'effort d'harmonisation de la politique de stationnement. Le projet manque de sanctions à l'encontre des communes récalcitrantes et contient au contraire plusieurs facultés de régimes différenciés. Enfin, en raison des nombreuses délégations au gouvernement, il est malaisé de se faire une idée exacte de ce à quoi ressemblera la politique régionale de stationnement.

M. Julien Uyttendaele affirme que l'on ne saurait mener une politique ambitieuse de mobilité sans se doter d'une politique harmonisée et simplifiée du stationnement. Il faut assurer à chaque usager une solution de mobilité adaptée à ses besoins. Or, cette matière est depuis très longtemps une « usine à gaz », avec des tarifs et de règles différents selon les 19 communes bruxelloises. Elle doit devenir plus lisible et compréhensible.

Il est bon de réduire l'emprise du stationnement en voirie sur l'espace public, pour inciter les automobilistes à privilégier le stationnement hors voirie. Il est dommage que le gouvernement n'ait pas saisi l'opportunité de ce projet d'ordonnance pour avancer sur la question du stationnement hors voirie, qui est d'une grande importance. Dans certains quartiers, de telles places de stationnement abondent, alors que de nombreuses voitures tournent dans les rues à la recherche d'une place en voirie.

De même, la question du recouvrement des redevances impayées reste insatisfaisante. Il faut que l'usager introduisant une réclamation reçoive une réponse circonstanciée de l'administration, fournie dans un délai raisonnable. Le Conseil d'État préconise l'envoi de courriers recommandés. La ministre peut-elle confirmer que l'usager ne voit pas sa redevance majorée en cas de contestation? La poursuite du recouvrement est-elle suspendue tant que l'usager n'a pas reçu de réponse à sa réclamation?

Par ailleurs, il pourrait y avoir une inégalité de traitement entre l'usager et la commune ou l'agence, en ce sens que le premier dispose de 15 jours pour introduire une réclamation, tandis que l'administration n'est soumise à aucun délai pour y répondre. Il serait préférable de déterminer un délai à tout le moins indicatif pour cette dernière.

M. Uyttendaele craint également une indexation annuelle des indemnités forfaitaires. Dans une situation ultra-inflationniste comme celle à laquelle nous sommes confrontés, il faudrait moduler l'indexation des tarifs.

Enfin, on a constaté que plusieurs opérateurs privés ont lancé ces dernières années des applications payantes pour effectuer le paiement du stationnement. Ils ont profité du vide laissé par l'autorité publique, qui n'a pas su créer une telle application. Cela entre-t-il désormais dans les intentions du gouvernement? Plus largement, qu'en est-il

het algemeen, hoe zit het met de betalingsmodaliteiten? Zullen bij alle parkeerautomaten betalingen met de kaart en contante betalingen beschikbaar zijn?

De heer Arnaud Verstraete bevestigt dat het parkeerbeleid essentieel is voor de levenskwaliteit. De regering moet de stad van morgen ontwerpen, een stad waarin we willen leven. Niemand wil op een parkeerterrein leven of elkaar ontmoeten, maar nochtans is dat wel het uitzicht van onze straten vandaag.

Zoals de minister in herinnering bracht, is 70 % van onze openbare ruimte gereserveerd voor auto's, die 95 % van de tijd stilstaan. Dit overwicht van de auto vergt veel opofferingen van de Brusselaars. Met name mensen die in kleine appartementen zonder tuin wonen, kunnen dit niet echt compenseren door naar buiten te gaan. Het is dan ook indrukwekkend dat partijen die zeggen begaan te zijn met de meeste kwetsbaren, hier blind voor blijven. Meer dan de helft van de Brusselaars bezit geen auto, maar het autobezit onder de parlementsleden ligt ongetwijfeld hoger dan dat van de gemiddelde Brusselaar. Misschien ligt dit debat daarom zo gevoelig.

Naar het aloude voorbeeld van Kopenhagen moet ruimte worden gemaakt voor mensen om elkaar te ontmoeten, maar ook voor efficiënte mobiliteit, te beginnen met voetpaden en fietspaden, en eigen beddingen voor het openbaar vervoer.

Vanuit dit oogpunt is het belangrijk dat we het parkeren beter organiseren. Het doel is voorrang te geven aan parkeren buiten de openbare weg. Dat is een van de doelstellingen van dit ontwerp van ordonnantie, zonder echter elke geschrapte plaats op de openbare weg te compenseren door een openbare plaats buiten de weg te creëren. De compensatie van de geschrapte plaats was in feite een voorwaarde die systematisch werd onderstreept door de tegenstanders van de vermindering van de voor auto's bestemde ruimte, of het nu ging om de aanleg van een fietspad, de beveiliging van een voetgangersoversteekplaats of de aanplanting van een boom, bijvoorbeeld.

De mutualisering van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg, met name de bedrijfsparkings, wordt reeds geregeld door het BWLKE, het Wetboek voor lucht, klimaat en energie. Sommigen pleiten ook voor de aanleg van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, maar daarbij moet worden opgemerkt dat dit een dure investering is, van ongeveer 50.000 euro per plaats, en niet erg rendabel, gezien de lage parkeertarieven op de openbare weg. Er is dus weinig stimulans voor de privé-sector om zich bezig te houden met de aanleg van dergelijke parkeerterreinen.

des modalités de paiement? Le paiement par carte et celui en espèces seront-ils disponibles sur tous les horodateurs?

M. Arnaud Verstraete affirme que la politique du stationnement est essentielle à la qualité de vie. Le gouvernement se doit de dessiner la ville de demain, une ville dans laquelle on a envie de vivre. Or, personne n'a envie de vivre ou de se rencontrer sur un parking et, pourtant, c'est le lot de beaucoup de Bruxellois.

Comme l'a rappelé la ministre, 70 % de notre espace public est dédié aux voitures, lesquelles restent à l'arrêt durant 95 % du temps. Cette prépondérance accordée à la voiture réclame beaucoup de sacrifices de la part des Bruxellois. En particulier, les personnes vivant dans de petits logements sans jardin ne peuvent pas vraiment, pour cette raison, compenser cette exigüité en sortant à l'extérieur. Il est donc surprenant que des partis s'affichant comme les défenseurs des plus pauvres restent aveugles à ce constat. Plus de la moitié des Bruxellois ne possède aucune voiture, mais le taux de possession d'une voiture au sein des parlementaires est sans doute plus élevé que celui de la moyenne des Bruxellois. C'est peut-être pourquoi ce débat est si sensible.

Selon l'exemple déjà ancien de Copenhague, il faut dégager de l'espace pour les gens, pour ménager des espaces de rencontre, mais aussi des moyens de transport efficaces, à commencer par les trottoirs et les pistes cyclables, ainsi que des bandes de circulation réservées aux transports en commun.

Dans cette perspective, la gestion du stationnement est cruciale. Il s'agit de privilégier le stationnement hors voirie. C'est l'un des objectifs de ce projet d'ordonnance, sans pour autant que toute place supprimée en voirie soit compensée par la création d'une place publique hors voirie. De fait, la compensation des places supprimées était une condition systématiquement soulignée par les opposants à la réduction de la place attribuée aux voitures, que ce soit pour tracer une piste cyclable, sécuriser un passage pour piétons ou planter un arbre, par exemple.

Quant à la mutualisation des places hors voirie, notamment les parkings d'entreprises, elle est déjà organisée par le COBRACE, le Code consacré à l'air, au climat et à l'énergie. Certains plaident aussi pour la création de places de parking hors voirie, mais il faut savoir que c'est un investissement onéreux, de l'ordre de 50.000 euros par place, et peu rentable, vu les faibles tarifs du stationnement en voirie. Le secteur privé est donc peu incité à se lancer dans la construction de tels parkings.

De heer Verstraete herhaalt dus dat het parkeerbeleid de kern vormt van een ideologisch debat over het gebruik van de openbare ruimte. Het is waar dat veel Brusselaars dagelijks of occasioneel een auto nodig hebben. Het is voor hen dat het ontwerp van ordonnantie is bedoeld.

Van de voornaamste elementen van het ontwerp noemt de spreker in de eerste plaats het voorrecht dat de bewoners krijgen om tegen een bescheiden tarief in hun wijk te kunnen parkeren. Voor bezoekers gelden minder gunstige voorwaarden. Dit maakt met name het leven gemakkelijker voor jonge ouders. Om ervoor te zorgen dat deze voorwaarden worden nageleefd en om de Brusselaars te beschermen, moeten controles worden uitgevoerd, en scancars zijn daarvoor een geschikt instrument.

Om plaats te maken voor hen die het echt nodig hebben, moeten grenzen worden gesteld. Op dit moment zijn er voor elke 100 beschikbare plaatsen op straat 165 vrijstellingskaarten. Het is hypocriet om te pleiten voor een open aantal vrijstellingskaarten voor bewoners, want dat leidt tot frustratie. Wanneer er veel meer kaarten zijn dan er plaatsen beschikbaar zijn, worden chauffeurs gedwongen om steeds weer rondjes te rijden op zoek naar een plaats. Deze zaak moet dus in orde worden gebracht. De gemeenten moeten de gewestelijke regels in dit verband strikter toepassen.

Voorts vereenvoudigt het ontwerp van ordonnantie de procedure voor de vaststelling van een lokaal actieplan inzake parkeren. Dit leek noodzakelijk, aangezien minder dan de helft van de Brusselse gemeenten momenteel over een dergelijk plan beschikt, hoewel dit in principe verplicht is. Het is waar dat dit veel voorbereidend werk vergt, terwijl de middelen van de gemeenten beperkt zijn. Het gewestelijk plan is dus automatisch van toepassing op de gemeenten. Zij kunnen het zonder uitstel uitvoeren, zelfs als zij het willen verfijnen.

Zoals andere sprekers reeds hebben aangegeven, is geen enkele van de gemeenten momenteel in orde wat betreft de verplichtingen die voortvloeien uit de ordonnantie van 22 januari 2009. Het is echter een kwestie van samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten. Het succes van het « Good Move »-plan en het gewestelijke mobiliteitsbeleid staat op het spel. Daarom voorziet het ontwerp van ordonnantie in een systematische evaluatie van de naleving van de regels. Kan de minister aangeven welke instrumenten er zijn voor gemeenten die niet in orde zijn?

Een van de knelpunten is het aandeel van 15 % van de parkeerinkomsten dat door de gemeenten moet worden afgestaan aan het Gewest. Dit percentage is het resultaat van een historisch compromis, dat gebaseerd is op het feit dat ongeveer 15 % van de Brusselse wegen door het Gewest wordt beheerd. Dit laatste wordt zelfs benadeeld door deze verdeling, aangezien de gewestelijke wegen

M. Verstraete répète donc que la politique du stationnement est au cœur d'un débat idéologique sur l'affectation de l'espace public. Certes, nombre de Bruxellois ont besoin d'une voiture, quotidiennement ou occasionnellement. C'est à eux qu'est destiné le projet d'ordonnance.

Parmi les éléments principaux du projet, l'orateur évoque tout d'abord le privilège accordé aux habitants de pouvoir stationner, pour un tarif modique, dans leur quartier. Les visiteurs sont soumis à des conditions moins favorables. De la sorte, on facilite notamment la vie des jeunes parents. Pour veiller au respect de ces conditions et protéger les Bruxellois, il faut procéder à des contrôles, et les scan-cars sont un outil adéquat pour ce faire.

Pour accorder une place à ceux qui en ont vraiment besoin, il faut savoir mettre des limites. À l'heure qu'il est, pour 100 places disponibles en rue, il y a 165 cartes de dérogation. Il est hypocrite de plaider pour un nombre ouvert de cartes de dérogation en faveur des riverains, car cela engendre de la frustration. Quand il existe bien plus de cartes que de places disponibles, on pousse les automobilistes à tourner encore et encore dans les rues à la recherche d'une place. Il faut donc mettre de l'ordre dans cette matière. Les communes doivent appliquer avec plus de rigueur les règles régionales à ce propos.

Par ailleurs, le projet d'ordonnance simplifie la procédure d'adoption d'un plan d'action local de stationnement. Cela semblait nécessaire, puisque moins de la moitié des communes bruxelloises dispose actuellement d'un tel plan, bien que cela soit en principe obligatoire. Il est vrai que cela représente beaucoup de travail de préparation, alors que les ressources des communes sont comptées. Dès lors, le plan régional est d'office applicable aux communes. Elles peuvent le mettre en œuvre sans attendre, quitte à l'affiner si elles le veulent.

Comme l'ont déjà indiqué d'autres intervenants, aucune commune n'est en ordre à ce jour au regard des obligations issues de l'ordonnance du 22 janvier 2009. Pourtant, il s'agit que la Région et les communes travaillent en bonne intelligence. Il y va du succès de plan « Good Move » et de la politique régionale de mobilité. C'est pourquoi le projet d'ordonnance prévoit une évaluation systématique du respect des règles. La ministre pourrait-elle préciser quels sont les moyens de contrainte à l'encontre des communes restant en défaut?

L'un des points de friction est la part de 15 % des recettes de redevances qui doit être cédée par les communes à la Région. Ce taux est le fruit d'un compromis ancien, basé sur le fait que 15 % environ des voiries bruxelloises sont gérées par la Région. Cette dernière est même désavantagée par cette répartition, quand on sait que les voiries régionales sont souvent de grands axes, qui induisent des coûts plus

vaak belangrijke assen zijn, die hogere kosten met zich meebrengen en waar de inkomsten ook hoger zijn. Hoe zit het met de naleving van deze regel? Het lijkt er met name op dat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe nog nooit een bijdrage aan het Gewest heeft betaald. Het is volkomen legitiem dat een gemeente die gebruikmaakt van de diensten van het parkeeragentschap, daar een bijdrage voor levert.

De handhavingstitel die aan het agentschap wordt verleend, is belangrijk. Geen enkele regel, hoe goed doordacht ook, heeft zin indien hij niet vergezeld gaat van dwangmiddelen. Gezien de achterstand in de behandeling van zaken, is het een goed idee om de rechtbanken te ontlasten. Het recht om een klacht in te dienen wordt intact gehouden.

De heer Verstraete is van mening dat de zorg om de gemeentelijke autonomie niet zozeer een zorg van de Brusselaars is. Wat voor hen belangrijk is, is dat het parkeerbeleid begrijpelijk en doeltreffend is. Dit is de richting waarin het ontwerp van ordonnantie gaat. Tot slot deelt de heer Verstraete mee dat hij en verschillende mede-indieners een aantal amendementen op het ontwerp hebben ingediend, waarop hij later zal terugkomen. Daarin wordt onder meer gereageerd op een gerechtelijke uitspraak over de vrijstellingskaarten die aan personen met een handicap worden toegekend.

De heer Youssef Handichi merkt op dat de regering niet langer schroomt om jacht te maken op mensen die voor hun werk gedwongen worden hun auto te gebruiken. De tarieven worden verhoogd en de inningsprocedure wordt vergemakkelijkt. De minister wil de mensen ertoe aanzetten hun auto te laten staan en alternatieven te ontdekken, die zij, verblind als zij waren door de parkeerplaatsen, niet hadden gezien. Alleen wie het zich kan veroorloven veel meer te betalen voor een parkeerplaats, zal zijn auto nog kunnen gebruiken. Daarmee wil de regering de wegen ontdoen van de kleine auto's van de proletariërs, om vrij spel te geven aan de grote berlines.

Zullen alleenstaande moeders hun oude auto, die binnenkort in de lage-emissiezone zal worden geweigerd, moeten inleveren om een bakfiets te nemen? Zal de buschauffeur met de step naar zijn stelplaats moeten rijden? Zal de oude dame die vroeger naar activiteiten voor senioren reed dit moeten opgeven? Al deze mensen, die geen geloofwaardig alternatief voor de auto hebben, worden door de minister in de val gelokt.

De parkeerinkomsten, die in 2021 al met 44 % waren gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor, worden gebruikt om de schatkist van de gemeenten en het Gewest te spekken ten koste van de werkende mensen. Luchtkwaliteit en mobiliteit worden genoemd, maar het gaat in feite om het vinden van belastinginkomsten.

importants et où les recettes sont aussi plus élevées. Qu'en est-il du respect de cette règle? Il semble notamment que la commune de Woluwe-Saint-Lambert n'ait encore jamais versé la moindre contribution à la Région. Il est tout à fait légitime qu'une commune qui fait appel aux services de l'agence de stationnement paie une contrepartie.

Le titre exécutoire accordé à l'agence a son importance. Aucune règle, même bien pensée, n'a de sens si elle n'est pas accompagnée d'instruments de contrainte. Vu l'arriéré judiciaire, il est bon de débarrasser les tribunaux de ce contentieux. Cependant, le droit d'introduire une réclamation n'est pas amoindri.

M. Verstraete estime que le souci de l'autonomie communale ne préoccupe pas tant le Bruxellois. Ce qui lui importe, c'est que la politique du stationnement soit compréhensible et efficace. C'est dans ce sens que va le projet d'ordonnance. Enfin, M. Verstraete précise qu'il a déposé, avec plusieurs coauteurs, quelques amendements au projet, sur lesquels il reviendra. Il s'agit notamment de répondre à un jugement portant sur les cartes de dérogation allouées aux personnes handicapées.

M. Youssef Handichi constate que le gouvernement ne fait plus mystère de son intention de traquer les travailleurs qui sont contraints d'utiliser leur voiture. Les tarifs sont augmentés et la procédure de recouvrement est facilitée. La ministre veut pousser ainsi les gens à abandonner leur voiture et découvrir des alternatives, qu'ils n'avaient pas aperçus, aveuglés qu'ils étaient par les places de stationnement. Seuls pourront encore utiliser leur voiture ceux qui sauront se permettre de payer beaucoup plus cher une place de stationnement. Ce faisant, le gouvernement veut débarrasser les routes des petites voitures de prolétaires, pour laisser libre parcours aux grosses berlines.

Les mères célibataires devront-elles abandonner leur vieille voiture, qui sera d'ailleurs bientôt refusée dans la zone de basses émissions, pour se mettre au vélo cargo? Le chauffeur de bus devra-t-il se rendre en trottinette à son dépôt? La vieille dame qui se rendait en voiture à des activités pour seniors devra-t-elle y renoncer? Toutes ces personnes, qui n'ont pas d'alternative crédible à la voiture, sont piégées par la ministre.

Les recettes de stationnement, qui avaient déjà augmenté de 44 % en 2021 par rapport à l'année précédente, servent à remplir les caisses des communes et de la Région sur le dos des travailleurs. On invoque la qualité de l'air et la mobilité, mais il s'agit à vrai dire de trouver des recettes fiscales.

Het ideale wapen om dit te bereiken is de scancar, die tot 10.000 auto's per jaar kan controleren, terwijl een agent te voet er 400 tot 500 afhandelt. In Ukkel bijvoorbeeld is het aantal geregistreerde overtredingen gestegen van 31.000 in 2020 tot 83.000 in 2021, een stijging met ongeveer 260 %. Toch leidt deze toevloed van boetes tot veel fouten. De scancar maakt geen onderscheid tussen een halte en een parkeerplaats en laat geen tijd om een ticket te kopen. Ook personen met een handicap betalen de kosten. Dit dwingt burgers ertoe meer stappen te ondernemen om dit te betwisten. De regering rekent waarschijnlijk op de vermoeidheid van gebruikers die ten onrechte een boete hebben gekregen. Ook moet rekening worden gehouden met de kosten van een scancar, die kunnen oplopen tot 800.000 euro.

Nu wil de minister de dwangmiddelen versnellen. Het zal zelfs niet langer nodig zijn om langs een rechter te gaan. De meerderheid stapelt de asociale beleidsmaatregelen op, waarvan het parkeerbeleid een van de meest emblematische is, bij gebrek aan maatregelen om de rijkdom te herverdelen.

De heer Handichi wil ook minder auto's op straat, laat daar geen misverstand over bestaan, maar niet door geld af te nemen van de automobilisten, die geen melkkoeien zijn. Integendeel, de particuliere parkeertarieven voor bewoners moeten worden verlaagd. De vele lege plaatsen op deze parkings zijn een verspilling.

Mevrouw Isabelle Pauthier zegt dat het fileprobleem te wijten is aan het feit dat de Brusselaars en de pendelaars hun auto gebruiken, terwijl het niet meer nodig is om naar het werk te reizen, dankzij het wijdverbreide gebruik van telewerken. Autobezit en het beschikbaar stellen van een parkeerplaats op de plaats van bestemming vormen een belasting voor de samenleving als geheel.

Het ontwerp van ordonnantie is een opschoning van de ordonnantie van 22 januari 2009 en heeft dezelfde doelstellingen als laatstgenoemde, namelijk vereenvoudiging, leesbaarheid en harmonisatie. De gebruikers moeten gemakkelijk de regels kunnen begrijpen die van hen worden verwacht. Het is ook de bedoeling de groeiziekten van het parkeeragentschap te ondervangen, dat er tijdens het bezoek van de commissie in maart 2020 geen geheim van maakte met welke moeilijkheden het te kampen heeft. Dit agentschap heeft zeer uiteenlopende beheersregelingen van de gemeenten moeten overnemen.

Het agentschap heeft ook een observatorium voor het parkeren ontwikkeld, dat als steunpunt voor het beleid zal dienen om het parkeeraanbod beter te verdelen. Rotatie moet gestimuleerd worden.

Sinds 2009 is er een grotere behoefte om alle vervoerswijzen in aanmerking te nemen. Het doel is elke gebruiker

L'arme idéale pour y parvenir est la scan-car, qui peut contrôler jusqu'à 10.000 voitures par an, là où un agent à pied en traite 400 à 500. Ainsi, à Uccle, on est passé de 31.000 infractions constatées en 2020 à 83.000 en 2021, soit une augmentation de l'ordre de 260 %. Néanmoins, cet afflux d'amendes entraîne de nombreuses erreurs. La scan-car ne fait pas de différence entre un arrêt et un stationnement et ne laisse pas le temps d'aller se procurer un ticket. Les handicapés en font également les frais. Cela oblige les citoyens à multiplier les démarches de contestation. Le gouvernement compte sans doute sur la lassitude des usagers ayant reçu à tort une amende. Il ne faut pas perdre des yeux non plus le coût d'une scan-car, qui représente jusqu'à 800.000 euros.

À présent, ce sont les voies de contraintes que la ministre veut accélérer. Il ne sera même plus nécessaire de passer par un juge. La majorité accumule les politiques antisociales, dont la politique du stationnement est l'une des plus emblématiques, faute de prendre des mesures de redistribution des richesses.

M. Handichi veut aussi moins de voitures dans les rues, qu'on ne s'y méprenne pas, mais pas en allant dans la poche des automobilistes, qui ne sont pas des vaches à lait. Il faut au contraire baisser les tarifs des parkings privés pour les riverains. Les nombreuses places vides dans ces parkings sont un gâchis.

Mme Isabelle Pauthier affirme que le problème de la congestion est dû aux Bruxellois et aux navetteurs qui usent de la voiture, alors qu'il n'est plus aussi nécessaire de se déplacer pour travailler, grâce à la généralisation du télétravail. La possession d'une voiture et la mise à disposition d'une place de parking à destination pèsent sur toute la société.

Le projet d'ordonnance est un toilettage de l'ordonnance du 22 janvier 2009 et vise les mêmes objectifs que celle-ci, en termes de simplification, de lisibilité et d'harmonisation. Les usagers doivent être en mesure de comprendre facilement les règles qu'on attend d'eux. Elle entend également obvier aux maladies de croissance de l'agence du stationnement, qui n'a pas fait mystère des difficultés auxquelles elle est confrontée, lors de la visite de la commission en mars 2020. Cette agence a dû absorber des modalités de gestion fort disparates émanant des communes.

L'agence a par ailleurs développé un observatoire du stationnement, qui servira de point d'appui à la politique, en vue de mieux répartir l'offre de parkings. Il faut stimuler la rotation.

Depuis 2009, la nécessité de prendre en considération l'ensemble des modes de transport se fait davantage

een passende mobiliteitsoplossing te bieden. We weten dat 65 % van de verplaatsingen in Brussel minder dan 5 kilometer lang zijn.

De beleidsinstrumenten, het GPBP (gewestelijk plan) en het GPAP (gemeentelijk plan), zijn voorbij. Zoals gezegd zijn slechts 9 definitieve GPAP's goedgekeurd en geen daarvan is volledig in overeenstemming met het GPBP. De procedure voor de uitwerking van een GPAP is te omslachtig en de structuur ervan te rigide. Daarom is dit instrument flexibeler en eenvoudiger gemaakt, en is het nu de bedoeling dat het gewestelijke plan rechtstreeks op lokaal niveau wordt toegepast.

Het begrip van de openbare ruimte is de laatste jaren veranderd. Men begrijpt beter dat het om een beperkte hulpbron gaat. Het is nu nodig om de ruimte voor de auto te verminderen. In 1960, toen de Kleine Ring en de grote boulevards werden aangelegd, telde België 1 miljoen auto's. Momenteel zijn dat er bijna 6 miljoen, waaronder 600.000 bedrijfswagens, waarvan een groot deel elke dag in Brussel samenkomt. De vervoersfunctie van de openbare ruimte moet in zekere mate wijken voor andere functies, zoals groene ruimten en voorzieningen, die bijdragen tot de kwaliteit van het leven in de stad, ook dat van kinderen.

Bovendien is het vervoer verantwoordelijk voor meer dan een kwart van de broeikasgasemissies. In het licht van de klimaatnoodsituatie moet het autoverkeer in de stad drastischer worden aangepakt. De regering werkt hieraan, ondanks het verzet van de conservatieven, onder het motto « mijn auto, mijn vrijheid ». De vermindering van de plaats van de auto ligt echter in de lijn van de geschiedenis. De greep van de auto op de openbare ruimte groeide in de loop van de 20ste eeuw en bracht de overheden ertoe de openbare ruimte grotendeels opnieuw in te richten ten gunste van de auto en zich aan te passen aan deze voortschrijdende invasie. De intensiteit van het verkeer houdt echter rechtstreeks verband met het aantal parkeerplaatsen. Decennialang hebben stedenbouwkundige instrumenten de aanleg van een groot aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg opgelegd. Dit patrimonium (265.000 woongerelateerde plaatsen en 210.000 kantoorgerelateerde plaatsen) moet nu worden geoptimaliseerd, aangezien het op bepaalde momenten van de dag onderbenut is.

We moeten dit onderwerp dus benaderen vanuit het oogpunt van de openbare ruimte en haar sociale functies, en niet meer vanuit het oogpunt van een individueel gebruik dat zware collectieve kosten met zich meebrengt.

Het ontwerp tracht bijgevolg aan deze uitdaging het hoofd te bieden door een harmonisatie-inspanning te leveren, zonder afbreuk te doen aan de specifieke lokale kenmerken. Het zal ook zaak zijn het bestuur van het parkeeragentschap te verbeteren. Tot slot werd een amendement ingediend naar

ressentir. Il s'agit d'offrir à chaque usager une solution de mobilité adaptée. On sait que 65 % des déplacements à Bruxelles font moins de 5 kilomètres.

Les instruments de la politique, le PRPS (plan régional) et les PACS (plan communal), ont vécu. On l'a dit, seuls 9 PACS définitifs ont été adoptés et aucun n'est pleinement conforme au PRPS. La procédure d'élaboration d'un PACS est trop lourde et sa structure trop rigide. Cet outil est donc assoupli et simplifié et le plan régional a désormais vocation à s'appliquer directement à l'échelon local.

L'appréhension de l'espace public a évolué ces dernières années. On comprend mieux qu'il s'agit d'une ressource limitée. Il convient désormais de réduire la place attribuée à la voiture. En 1960, lors de l'aménagement de la Petite Ceinture et des grands boulevards, la Belgique comptait 1 million de voitures. A l'heure qu'il est, il y en a près de 6 millions, parmi lesquelles 600.000 voitures de société, dont une grande partie converge chaque jour vers Bruxelles. La fonction de transport de l'espace public doit céder le pas, dans une certaine mesure, à d'autres fonctions, telles que les espaces verts et les équipements, contribuant à la qualité de vie en ville, dont celle des enfants.

De plus, les transports représentent plus d'un quart des émissions de gaz à effet de serre. Face à l'urgence climatique, le trafic automobile en ville doit être géré de manière plus draconienne. Le gouvernement s'y attèle, malgré l'opposition des conservateurs, au nom de la devise « ma voiture, ma liberté ». Pourtant, la réduction de la place de la voiture va dans le sens de l'histoire. L'emprise de la voiture sur l'espace public a été croissante tout au long du XXe siècle et a poussé les autorités publiques à largement redessiner l'espace public au profit de la voiture et se sont adaptées à cet envahissement progressif. Or, l'intensité du trafic est directement lié au nombre de places de stationnement. Les outils d'urbanisme imposent depuis des décennies la construction d'une multitude de places de stationnement hors voirie. Cet héritage (soit 265.000 places liés à des logements et 210.000 places liés à des bureaux) doit aujourd'hui être optimisé, car il est sous-exploité à certaines heures de la journée.

Il faut donc aborder ce sujet à partir de l'espace public et de ses fonctions sociales, et plus à partir d'un usage individuel impliquant un lourd coût collectif.

Le projet veille dès lors à relever ce défi, en poursuivant un effort d'harmonisation, tout en préservant les spécificités locales. Il s'agira aussi d'améliorer la gouvernance de l'agence de stationnement. Enfin, un amendement a été introduit suite aux remarques d'Unia au sujet du

aanleiding van de opmerkingen van Unia over het parkeren voor PBM's. Mevrouw Pauthier zal voor dit ontwerp van ordonnantie stemmen, dat een van de vertalingen is van het « Good Move »-plan en moet bijdragen tot een verschuiving naar actieve vervoerswijzen.

Mevrouw Carla Dejonghe merkt op dat de minister de nadruk wilde leggen op de noodzaak om het parkeerbeleid en het belang ervan voor de mobiliteit leesbaarder te maken. Het is een goede zaak dat de gemeenten uitgebreid werden geraadpleegd over dit ontwerp. Zij staan het dichtst bij de burger en kennen de specifieke kenmerken van elke wijk het best. Het is echter de hoogste tijd om de regels te harmoniseren. Als de burgers de parkeerregels begrijpen, zullen zij een geïnformeerde keuze kunnen maken.

Zoals verschillende sprekers hebben opgemerkt, is het van belang de plaats die auto's innemen in de openbare ruimte te verminderen en parkeren buiten de openbare weg aan te moedigen. Hiervoor zou een nauwkeuriger overzicht van het aantal en de plaats van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg nodig zijn. Er zijn parameters voor het bepalen van de parkeerbehoeften in een wijk. Dit is in het bijzonder belangrijk voor handelaars en personen met beperkte mobiliteit.

Zullen de bewonerskaarten, die beperkt zullen zijn tot twee per gezin, geldig zijn voor de gehele gemeente of slechts voor een kleiner gebied ?

De spreekster is voorstander van de vereenvoudiging van de procedure voor de uitwerking van het gewestelijk parkeerplan, in nauwere samenwerking met de gemeenten. Ook zullen de geharmoniseerde tarieven duidelijker zijn. Kan de minister meer vertellen over de sancties voor de gemeenten ?

Tot dusver zijn er veel problemen geweest met de betrouwbaarheid van de scan-cars. Onder meer personen met een handicap zijn er het slachtoffer van geworden. Dat moet zo spoedig mogelijk worden verholpen, net als de disfuncties in de diensten van het agentschap. Mevrouw Dejonghe staat er eveneens op dat men bepaalde doelgroepen (PBM's, leveringen, gezondheidszorg enz.) een gereserveerde plaats garandeert. Ze zal het ontwerp van ordonnantie steunen.

De heer Christophe De Beukelaer betreurt dat hij slechts over een gedeeltelijk overzicht beschikte van de intenties van de minister toen hij het ontwerp van ordonnantie las, dat de basisprincipes bevat, zonder kennis te kunnen nemen van de ontwerpen van uitvoeringsbesluiten. Het belangrijkste is evenwel de toepassing van de basisprincipes. Er ontbreken onder meer gekwantificeerde doelstellingen,

stationnement des PMR. Mme Pauthier votera en faveur de ce projet d'ordonnance, qui est l'une des traductions du plan « Good Move » et devrait participer à un transfert en faveur des modes actifs de transport.

Mme Carla Dejonghe relève que la ministre a tenu à mettre en exergue la nécessité d'améliorer la lisibilité de la politique du stationnement et l'importance qu'elle revêt pour la mobilité. Il est heureux que les communes aient été abondamment consultées sur ce projet. Elles sont les plus proches du citoyen et connaissent le mieux les spécificités de chaque quartier. Toutefois, il est grand temps d'harmoniser les règles. Quand les administrés comprendront les règles de stationnement, ils sauront poser un choix en connaissance de cause.

Comme plusieurs orateurs l'ont souligné, il importe de diminuer la place occupée par la voiture dans l'espace public et d'inciter à stationner hors voirie. Pour cela, il faudrait disposer d'un aperçu plus précis du nombre de places hors voirie et de leur emplacement. Il existe des paramètres pour connaître les besoins en stationnement dans un quartier. C'est particulièrement important pour les commerçants et les personnes à mobilité réduite.

Les cartes de riverains, qui seront limitées à deux par ménage, seront-elles valables pour tout le territoire communal ou seulement pour un périmètre moindre ?

L'intervenante est favorable à la simplification de la procédure d'élaboration du plan régional de stationnement, en association renforcée avec les communes. De même, les tarifs harmonisés seront plus clairs. La ministre pourrait-elle en dire plus sur les sanctions encourues par les communes ?

Les scan-cars ont connu jusqu'ici de nombreux problèmes de fiabilité. Les personnes handicapées en ont notamment été les victimes. Il faut y remédier au plus vite, tout comme les manquements des services de l'agence. Mme Dejonghe tient également à garantir à certains groupes-cibles (PMR, livraisons, soins de santé, etc.) un emplacement réservé. Elle soutiendra le projet d'ordonnance.

M. Christophe De Beukelaer regrette de ne disposer que d'un aperçu partiel des intentions de la ministre, à la lecture du projet d'ordonnance, qui contient les principes fondateurs, mais sans connaître les projets d'arrêtés d'exécution. Or, c'est dans la mise en œuvre de ces principes que réside l'essentiel. On manque en particulier d'objectifs chiffrés, par exemple en termes de nombre de places de

bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen op en naast de openbare weg of de aan het parkeeragentschap opgelegde prestaties.

Het voorbereidend overleg met de gemeenten is verre van eensgezind verlopen. Een van de cruciale punten van het ontwerp is de taakverdeling tussen het Gewest en de gemeenten. De minister blijft daar vaag over. Het lijkt erop dat het Gewest zoveel mogelijk taken naar zich toe wil trekken. Als dat het geval is, moet het daar duidelijk voor uitkomen. Hoe denkt het een harmonieuze relatie met de gemeenten tot stand te brengen ?

Anderzijds zijn de woongewoonten aan het veranderen. Coliving, samen huren en cohousing zijn schering en inslag geworden. Houdt het ontwerp van ordonnantie daar voldoende rekening mee ?

De betaalmiddelen worden in het ontwerp niet gespecificeerd : hoe staat het met de harmonisatie ervan ? Voorts vreest de spreker dat een te grote convergentie van de parkeertarieven nefaste gevolgen heeft, gelet op de diversiteit van de handelskernen in het Gewest. Daarom moet voorrang worden gegeven aan de harmonisatie van de betaalmiddelen.

De heer Marc Loewenstein staat erop dat het parkeerbeleid de gebruikers niet tegen elkaar opzet. Het moet mogelijk zijn om de verschillende vervoersmodi naast elkaar te laten bestaan en het mobiliteitsbeleid te flankeren. Tevens moeten er parkeerplaatsen voor korte duur beschikbaar worden gesteld voor voertuigen die nodig zijn voor het maatschappelijk leven, zoals het collectief vervoer van goederen of personen. Langdurig parkeren moet hiërarchisch geregeld worden, waarbij voorrang wordt gegeven aan gedeelde voertuigen en personen met een handicap. De parkeerkosten moeten geëxternaliseerd worden naar gelang van het aantal parkeerplaatsen. Het sociale en economische leven vereist parkeerrotatie ; er zou altijd plaats moeten zijn voor kortparkeren.

Langdurig parkeren op de openbare weg moet daarom worden ontmoedigd en bij voorrang worden toegekend aan de buurtbewoners. Een op de openbare weg geschrapte parkeerplaats moet gecompenseerd worden. Het heeft geen zin om het aantal wagens die een parkeerplaats in Brussel nodig hebben, dat op 530.000 geraamd wordt, waaronder 130.000 pendelaars, te vergelijken met het aanbod aan parkeerplaatsen, dat op 800.000 geraamd wordt, waaronder 265.000 op de openbare weg, 295.000 in woongebouwen, 210.000 rond kantoren en meer dan 25.000 in openbare parkeergarages. Het is weliswaar de bedoeling om onze inspanningen op te voeren om parkeerplaatsen naast de openbare weg te delen, maar dat is geen wondermiddel. Dat houdt beperkingen voor de eigenaar in. Het zijn vooral

stationnement en voirie et hors voirie ou de performances à atteindre par l'agence de stationnement.

Les concertations préparatoires avec les communes furent loin d'être consensuelles. L'un des points cruciaux du projet est la répartition des tâches entre la Région et les communes. La ministre reste vague à cet égard. On semble comprendre qu'elle entend se saisir d'un maximum d'attributions ; il faut qu'elle le dise clairement si c'est le cas. Comment compte-t-elle tisser une relation harmonieuse avec les communes ?

D'autre part, les habitudes de logement changent. Le « coliving », les colocations et les habitats groupés sont devenus monnaie courante. Le projet d'ordonnance en tient-il suffisamment compte ?

Les moyens de paiement ne sont pas précisés dans le projet : qu'en est-il de leur harmonisation ? L'orateur craint par ailleurs qu'une convergence trop forte des tarifs de stationnement n'ait des effets néfastes, quand on sait la diversité des noyaux commerciaux dans la Région. Il faut donc privilégier l'harmonisation des moyens de paiement.

M. Marc Loewenstein tient à ce que la politique du stationnement n'oppose pas les usagers. Il faut pouvoir faire cohabiter les modes de transport et accompagner la politique de mobilité. Il convient aussi de ménager un emplacement de stationnement de courte durée aux véhicules nécessaires à la vie sociale ; on pense ici aux transports collectifs de biens ou de personnes. Le stationnement de long terme, quant à lui, doit obéir à une hiérarchie, en privilégiant les véhicules partagés et les personnes handicapées. Le coût du stationnement doit être externalisé en fonction de sa rareté. La vie sociale et économique requiert une rotation du stationnement ; il devrait toujours y avoir de la place pour un stationnement de courte durée.

Le stationnement de long terme doit donc être découragé en voirie et être attribué aux riverains en priorité. Une place supprimée en voirie doit être compensée. Il est inadéquat de comparer le nombre de voitures appelées à stationner à Bruxelles, évaluées à 530.000, dont 130.000 navetteurs, et l'offre de stationnement, évaluée à 800.000 places, dont 265.000 places en voirie, 295.000 dans les immeubles de logement, 210.000 liées à des bureaux et plus de 25.000 dans les parkings publics. Il s'agit certes d'intensifier nos efforts pour la mutualisation des places de parking hors voirie, mais ce n'est pas une panacée. Cela comporte des contraintes pour le propriétaire et, surtout, les quartiers les plus saturés en voirie ne sont pas les mieux servis en alternatives hors voirie.

de wijken met de meeste gebruikte parkeerplaatsen op de openbare weg die niet het best worden bediend met alternatieven voor parkeren naast de openbare wegenis.

De minister zou specifiekere moeten zijn over de manieren waarop de parkeerplaatsen naast de openbare weg gedeeld zullen worden. In ieder geval moet men consequent zijn in de stedenbouwkundige voorschriften, die niet restrictief mogen zijn als men het parkeren naast de openbare weg wil ondersteunen. Dat zou ook de gelegenheid moeten zijn om kleine parkeerterreinen naast de openbare wegenis voor te behouden voor de buurtbewoners.

De spreker verheugt zich over de oprichting van een permanent overlegorgaan tussen het Gewest en de gemeenten, hoewel dat niet in het ontwerp staat, maar bij besluit zal worden geregeld op aanbeveling van de Raad van State. Hij zal erop toezien dat de gemeentelijke autonomie wordt geëerbiedigd. In dat opzicht is het positief dat de dwangmiddelen tegen de gemeentende klassieke instrumenten van het toezicht blijven. De gemeenten zijn geen obstakels, maar partners met praktische ervaring. De besluiten zullen rekening moeten houden met de legitieme opmerkingen van de gemeenten.

Het ontwerp zal moeten bijdragen tot het corrigeren van de disfuncties van het agentschap, in het bijzonder ten opzichte van de PBM's. Om die reden is de heer Loewenstein mede-indiener van een amendement over dit onderwerp. Op termijn moeten die personen bevrijd worden van alle stappen die ze moeten doen om hun recht op gratis parkeren op te eisen. In de tussentijd zal het agentschap de op de voorruit te plakken stickers snel en op eigen kosten aan de PBM's moeten bezorgen, waarbij het mogelijk moet zijn dat de stickers gemakkelijk kunnen worden aangebracht en verwijderd in geval van meerdere voertuigen.

Er zij tot slot aan herinnerd dat het Parlement bij resolutie van 22 januari 2022 (doc. A-402/3 – 21/22) de regering verzocht heeft om dierenambulances gratis te laten parkeren.

*
* *

De minister beklemtoint van meet af aan dat de samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten inderdaad centraal staat in het ontwerp van ordonnantie. De organisatie van die samenwerking, zoals die in het ontwerp wordt uiteengezet, is niet alleen de persoonlijke benadering van de minister, maar ook die van de regering en hopelijk die van een meerderheid in het Parlement. We weten dat het om een gevoelige kwestie gaat: sommigen staan op de gemeentelijke autonomie en anderen willen meer harmonisatie. Bovenal moeten de regels duidelijk

La ministre devrait préciser davantage les moyens par lesquels les parkings hors voirie seront mutualisés. Il faut en tout cas être cohérent dans les règles d'urbanisme, qui ne peuvent être restrictives si l'on entend soutenir le stationnement hors voirie. Ce devrait aussi être l'occasion d'organiser de petits parkings hors voirie réservés aux riverains.

L'orateur se réjouit de l'avènement d'un organe permanent de concertation entre la Région et les communes, même si cela ne figure pas dans le projet mais sera réglé par arrêté, sur la recommandation du Conseil d'État. Il sera attentif au respect de l'autonomie communale. A cet égard, il est judicieux que les moyens de contraintes à l'encontre des communes restent des instruments classiques de tutelle. Les communes ne sont pas des empêcheurs de tourner en rond, mais des partenaires doués d'une expérience de terrain. Les arrêtés devront tenir compte des observations légitimes des communes.

Le projet devra contribuer à corriger les dysfonctionnements de l'agence, en particulier à l'égard des PMR, ce pourquoi M. Loewenstein est coauteur d'un amendement à ce propos. A terme, ces personnes devraient être libérées de toutes démarches pour faire valoir leur droit à la gratuité. Entre-temps, l'agence devra leur distribuer rapidement à ses frais la pochette à coller au pare-brise, en veillant à ce qu'elles puissent être apposées et retirées facilement, en cas d'usage de plusieurs véhicules.

Enfin, il faut rappeler que le Parlement a demandé, par le biais d'une résolution du 22 janvier 2022 (doc. A-402/3 – 21/22), que le gouvernement permette aux ambulances vétérinaires de stationner gratuitement.

*
* *

La ministre Elke Van den Brandt souligne d'emblée que la collaboration entre la Région et les communes est en effet au cœur du projet d'ordonnance. L'organisation de cette relation, telle qu'elle figure dans le projet, n'est pas seulement l'approche personnelle de la ministre, mais celle du gouvernement et, il faut l'espérer, celle d'une majorité du Parlement. On sait que le sujet est sensible: certains tiennent à l'autonomie communale, d'autres veulent plus d'harmonisation. Il faut avant tout que les règles soient claires. Les citoyens veulent donc des règles moins

zijn. De burgers willen minder uiteenlopende regels, maar ook de gemeenten vragen om meer coördinatie, want ze ondervinden vaak de neveneffecten van de maatregelen die aangrenzende gemeenten hebben getroffen. Er zij niettemin op gewezen dat de gemeentelijke autonomie een waarde is die tijdens het overleg vaak naar voren werd gebracht.

Het ontwerp van ordonnantie strekt er dan ook toe dat de gemeenten zich in het gewestelijk beleid herkennen en er actief aan deelnemen. Ze zullen betrokken worden bij het opstellen van het gewestelijk plan en zitting nemen in een strategisch adviescomité dat bij besluit zal worden samengesteld en alle parkeeraangelegenheden van beleidsmatige of technische aard aan de regering zal voorleggen.

Zoals verschillende volksvertegenwoordigers erop gewezen hebben, wordt de verplichting voor gemeenten om over een GPAP te beschikken ingetrokken, aangezien die plannen te rigide zijn gebleken. In plaats daarvan zal de gemeente minstens om de 24 maanden de daadwerkelijk uitgevoerde maatregelen moeten evalueren in een minder theoretisch perspectief.

Het ontwerp van ordonnantie heeft dus veel weg van een gereedschapskist die te beschikking van de gemeenten staat. Het spreekt voor zich dat de gemeenten verschillende tariefzones op hun grondgebied vaststellen. Het is dan ook de bedoeling dat het systeem per wijk werkt en niet op de schaal van een hele gemeente, onder meer voor de bewonerskaarten. Het is ook denkbaar dat het geldigheidsgebied van een bewonerskaart zich over twee gemeenten uitstrekt. Het ontwerp voorziet daarom in categorieën van zones, die aangegeven worden met kleuren, om een gedifferentieerd beleid te kunnen voeren. In Vorst bijvoorbeeld zal de parkeersituatie in de omgeving van de zaal Vorst Nationaal niet dezelfde zijn als in Bempt. Het ontwerp garandeert de gemeenten bijgevolg een zekere mate van flexibiliteit. Het is ook belangrijk dat de reglementering van de gekleurde zones begrijpelijk is voor alle gebruikers.

De heer Verstraete vraagt hoe het Gewest de gemeenten die hun verplichtingen niet nakomen, daartoe zal dwingen. In overleg met de minister bevoegd voor de plaatselijke besturen zal het beginsel van de hiërarchie van de normen worden toegepast.

De parkeertarieven zullen bij besluit worden vastgesteld, zoals voorheen al het geval was, want dat biedt ook hier flexibiliteit. De gemeenten konden opmerkingen maken op het ontwerp van ordonnantie nadat het door de regering in eerste lezing was aangenomen. De regering onderzoekt nu het ontwerp van ordonnantie in tweede lezing. Het ontwerp van ordonnantie bevat tariefminima en -maxima, die de regering bij besluit zal moeten preciseren.

In antwoord op de vraag van mevrouw d'Ursel heeft de minister in haar uiteenzetting inderdaad het cijfer van

disparates, mais les communes sont aussi demanderesse de plus de coordination, car elles subissent souvent les effets collatéraux des mesures adoptées par les communes voisines. Néanmoins, il faut dire que l'autonomie communale est une valeur souvent mise en avant lors des concertations.

Le projet d'ordonnance vise donc à ce que les communes se reconnaissent dans la politique régionale et y participent activement. Elles prendront part à l'élaboration du plan régional et siègeront dans un comité stratégique d'avis, qui sera déterminé par arrêté, en vue de saisir le gouvernement de toute question politique ou technique liée au stationnement.

Comme plusieurs députés l'ont relevé, l'obligation pour les communes de se doter d'un PACS est abrogée, car ces plans se sont avérés trop rigides. Au lieu de cela, la commune devra évaluer les mesures réellement exécutées, tous les 24 mois au moins, dans une perspective donc moins théorique.

Le projet d'ordonnance s'apparente ainsi à une boîte à outils à la disposition des communes. Il est évident que celles-ci distinguent des zones tarifaires différentes en leur sein. Le but du dispositif est donc bien de travailler par quartiers, et non à l'échelle d'une commune entière, entre autres pour les cartes de riverains. On peut imaginer aussi que la zone de validité d'une carte de riverain s'étende sur deux communes. Le projet élabore dès lors des catégories de zone, caractérisées par des couleurs, afin de pouvoir mener des politiques différenciées. Pour prendre l'exemple de Forest, la situation du stationnement aux abords de la salle de Forest National ne sera pas la même qu'au Bempt. Ce projet garantit dès lors une certaine flexibilité aux communes. Il importe aussi que la réglementation des zones de couleurs soit compréhensible par tous les usagers.

M. Verstraete demandait comment la Région contraindrait des communes qui ne respecteraient pas leurs obligations. En concertation avec le ministre en charge des pouvoirs locaux, il sera fait usage du principe de hiérarchie des normes.

Les tarifs de stationnement seront fixés par arrêté, comme c'était déjà le cas auparavant, car cela offre, ici encore, de la flexibilité. Les communes ont pu émettre des remarques sur ce projet d'arrêté, après son adoption en première lecture par le gouvernement. Ce dernier examine à présent le projet d'arrêté en seconde lecture. Le projet d'ordonnance contient des fourchettes de tarif, que le gouvernement devra préciser par arrêté.

Pour répondre à Mme d'Ursel, la ministre a bien cité le chiffre de 265.000 places de stationnement en voirie dans

265.000 parkeerplaatsen naast de openbare weg genoemd. Dat is immers de raming die in het plan « Good Move » voorkomt, maar het agentschap heeft die raming onlangs herzien na inschakeling van een adviesbureau waarbij een andere berekeningsmethode werd gebruikt. Het agentschap verfijnt die gegevens ook aan de hand van de analyses die worden uitgevoerd door de gemeenten, door Brussel Mobiliteit of in het kader van de richtplannen van aanleg.

Mevrouw d'Ursel heeft ook gesproken van het parkeren van fietsen. Fietsboxen zijn een van de mogelijke instrumenten. Het delen van parkeerplaatsen naast de openbare weg is ook zinvol voor fietsen. Het is bedoeld voor langdurig parkeren en helpt diefstal te voorkomen.

Compensatie voor afgeschafte parkeerplaatsen mag geen eis zijn waaraan men niet mag raken. Ongeveer 70 % van de openbare ruimte wordt toegewezen aan de wagen, hetzij voor wegen, hetzij voor parkeerplaatsen. Dat percentage moet opnieuw in evenwicht worden gebracht. Daarom wordt het parkeren naast de openbare weg gestimuleerd, maar er kan geen sprake van zijn dat voor elke afgeschafte parkeerplaats op de openbare weg er een parkeerplaats naast de openbare weg wordt aangelegd. Het agentschap moet dat wijk per wijk onderzoeken. Het agentschap tracht de leegstaande parkeerplaatsen naast de openbare weg zo goed mogelijk te gebruiken. Het is ook mogelijk om tijdens heraanlegwerken bepaalde parkeerplaatsen te delen.

De vrijstellingskaarten worden toegekend aan verschillende types voertuigen. In de eerste plaats aan de buurtbewoners, de talrijkste categorie. Ook verzorgenden en verstrekkers van dringende medische krijgen zo'n kaart volgens twee verschillende regelingen. Ten tweede kunnen ook deelauto's een dergelijke kaart krijgen en het gebruik van die voertuigen, die gemiddeld door een tiental gezinnen worden gebruikt, moet aangemoedigd worden. Ten slotte hebben de personen met een handicap recht op gratis parkeren. Voor deze laatste is het echter ook belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen op de openbare weg worden gereserveerd op goed doordachte locaties. Het ontwerp geeft de regering bovendien de mogelijkheid om, zo nodig, bijkomende categorieën van vrijstellingskaarten in te voeren.

Zoals de heer Verstraete opmerkt, zijn er thans te veel bewonerskaarten, hetgeen tot frustratie leidt bij de houders van dergelijke kaarten, die geen parkeerplaats kunnen vinden waarop ze menen recht te hebben. Deze wagens die wanhopig rondjes door de straten rijden op zoek naar een parkeerplaatsje, zijn een ernstig probleem. Het aantal bewonerskaarten beperken is wellicht niet populair, maar wel eerlijk. Daartoe zal de regering het aantal bewonerskaarten bij besluit beperken tot twee per gezin in plaats van de huidige drie.

son exposé. C'est en effet l'estimation qui figure dans le plan « Good Move », mais il est vrai que l'agence a récemment revu cette estimation à l'aide d'un bureau d'étude, à l'appui d'une autre méthode de calcul. Il s'agit essentiellement de déterminer si les places hors voirie présentent un potentiel suffisant pour compenser les places supprimées en voirie et d'observer l'évolution de ces données. L'agence affine celles-ci également à l'aide des analyses effectuées par les communes, par Bruxelles Mobilité ou dans le cadre des plans d'aménagement directeur.

Mme d'Ursel évoquait également le stationnement des vélos. Les box à vélos sont un outil parmi d'autres. La mutualisation du stationnement hors voirie a tout son sens pour les vélos aussi. Il est destiné au stationnement de longue durée et permet de prévenir le vol.

La compensation des places de stationnement supprimées ne peut être une exigence intangible. Quelque 70 % de l'espace public est attribué à la voiture, que ce soit par la chaussée ou les places de stationnement. Ce pourcentage doit être rééquilibré. C'est pourquoi le stationnement hors voirie est stimulé, mais il ne peut être question de créer une place hors voirie pour chaque place en voirie supprimée. Cet élément doit être examiné par l'agence quartier par quartier. L'agence s'efforce de valoriser les emplacements inoccupés hors voirie. On peut également trouver certains emplacements à mutualiser à l'occasion de travaux de réaménagement.

Les cartes de dérogation sont allouées à plusieurs types de véhicules. Tout d'abord, pour les riverains, c'est la catégorie la plus nombreuse. Les prestataires de soins, d'une part, et de soins médicaux urgents, d'autre part, en bénéficient également, avec deux régimes différents. Ensuite, les véhicules partagés peuvent aussi recevoir une telle carte, et il faut encourager le recours à ces véhicules, qui sont utilisés en moyenne par une douzaine de ménages. Enfin, les personnes handicapées jouissent de la gratuité du stationnement. Néanmoins, pour ces dernières, il importe aussi de se voir réserver assez d'emplacements en voirie, selon des localisations bien réfléchies. Le projet accorde en outre au gouvernement la faculté d'instaurer des catégories supplémentaires de carte de dérogation, si le besoin s'en faisait sentir.

Comme l'indiquait M. Verstraete, le nombre de cartes de riverains est aujourd'hui trop important, ce qui suscite de la frustration de titulaires de telles cartes, qui ne parviennent pas à trouver une place, à laquelle ils estiment avoir droit. Ces voitures qui tournent désespérément dans les rues à la recherche d'une place constituent un problème sérieux. Restreindre le nombre de cartes de riverain n'est sans doute pas populaire, mais c'est faire preuve d'honnêteté. Dans cette perspective, le gouvernement limitera, par arrêté, le nombre de cartes de riverain à deux par ménage, au lieu de trois actuellement.

Het ontwerp strekt er eveneens toe de werking van het agentschap te verbeteren. De behandeling van de klachten van gebruikers is een prioriteit geworden voor het agentschap in het licht van « due diligence » en goed bestuur. Het aantal personeelsleden die klachten behandelen, is in de afgelopen twee jaar verdubbeld tot 80 voltijdsequivalenten. Binnenkort is er een callcenter met een twintigtal personeelsleden sinds twee jaar operationeel. Het agentschap is niet van plan om een eigen betaallapp te ontwikkelen, want dat zou aanzienlijke kosten met zich meebrengen, die aan de gemeenschap moeten worden doorgerekend, en er zou een overheidsopdracht voor diensten georganiseerd moeten worden. Het agentschap beantwoordt de schriftelijke betwistingen binnen een maximale termijn van drie dagen en in 95 % van de gevallen binnen een dag. Bovendien is de wachttijd aan de telefoon korter geworden. Er zijn gekwantificeerde doelstellingen opgenomen in het beheerscontract van het agentschap, dat binnenkort zal worden vernieuwd.

De eerste aanmaning voor een onbetaalde retributie wordt niet aangetekend verstuurd, want dat zou extra kosten en administratieve complicaties met zich brengen. In de andere Belgische steden wordt deze aanmaning gewoonlijk eveneens per gewone post verzonden. Dat doet geen afbreuk aan de rechten van de gebruiker.

De ontworpen ordonnantie treedt, zoals gebruikelijk, in werking 10 dagen na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

De heer Handichi had kritiek op de prijs van de vrijstellingskaarten. Men mag echter niet vergeten dat de werkelijke prijs van het parkeren ook de prijs van de volksgezondheid bevat. De metingen van de luchtkwaliteit door « CurieuzenAir » hebben onder meer aangetoond dat de armste wijken, waar het autobezit lager is, de hoogste vervuilingsniveaus hebben met minder tuinen en parken. Echte vrijheid betekent niet zich met de wagen kunnen verplaatsen, maar zich van die afhankelijkheid te bevrijden. In die wijken moet meer dan elders openbare ruimte worden vrijgemaakt.

De middelen tot invordering worden op gemeentelijk niveau georganiseerd bij artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet. Het is dan ook logisch dat het agentschap parking.brussels, dat van de gemeenten de delegatie heeft gekregen om het parkeren te beheren, over dezelfde instrumenten voor gedwongen tenuitvoerlegging als de gemeenten beschikt. Aangezien een gerechtelijke procedure meer dan een jaar in beslag neemt en dus duur is voor de gebruiker, verleent het ontwerp van ordonnantie het agentschap het recht om rechtstreeks tot invordering over te gaan, op voorwaarde dat de schuldvordering zeker en opeisbaar is en nadat het een ingebrekestelling heeft verzonden. Indien de schuldvordering binnen de bij de ingebrekestelling vastgestelde termijn wordt betwist, kan het agentschap de betaling niet afdwingen en moet het de zaak aan een rechter voorleggen.

Le projet a également vocation à améliorer le fonctionnement de l'agence. La réponse aux plaintes des usagers est devenu une priorité pour l'agence, à la lumière du devoir de diligence et de bonne administration. Le nombre d'agents chargés du traitement des plaintes a doublé depuis deux ans, pour atteindre 80 équivalents temps plein. Un centre d'appels, comptant 20 agents, est opérationnel depuis bientôt deux ans. L'agence n'a pas vocation à créer sa propre application de paiement, ce qui aurait un coût considérable, qu'il faudrait répercuter sur la collectivité, et se fonde sur un marché de service. L'agence répond aux contestations écrites dans un délai maximum de trois jours et même, dans 95 % des cas, dans un délai d'un jour. Par ailleurs, le temps d'attente aux appels téléphoniques a diminué. Des objectifs chiffrés figurent dans le contrat de gestion de l'agence, qui sera bientôt renouvelé.

Le premier rappel d'une redevance impayée n'est pas effectué par envoi recommandé, ce qui supposerait des frais supplémentaires et des complications administratives. Dans les autres villes belges, ce rappel est aussi expédié le plus souvent par pli ordinaire. Les droits de l'utilisateur n'en sont pas affectés.

L'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet aura lieu, comme de coutume, 10 jours après la publication du texte au *Moniteur belge*.

M. Handichi fustigeait le tarif des cartes de dérogation. Il faut toutefois rappeler que le vrai prix du stationnement inclut celui de la santé publique. Les mesures de qualité de l'air de « CurieuzenAir » ont notamment montré que les quartiers les plus pauvres, où le taux de possession d'une voiture est plus faible, connaissent les niveaux de pollution les plus élevés, avec moins de jardins et de parcs. La vraie liberté n'est pas de pouvoir se déplacer en voiture, mais de pouvoir se libérer de cette dépendance. Dans ces quartiers plus qu'ailleurs, il faut libérer de l'espace public.

Les voies de recouvrement sont organisées à l'échelon communal par l'article 137bis de la Nouvelle loi communale. Il est donc logique que l'agence parking.brussels, qui a reçu des communes la délégation de gérer le stationnement, jouisse des mêmes instruments d'exécution forcée que les communes. Étant donné qu'une procédure judiciaire prend plus d'un an et est donc onéreuse pour l'utilisateur, le projet d'ordonnance accorde à l'agence le droit de procéder directement au recouvrement, à condition que la créance soit exigible et certaine et après l'envoi d'une mise en demeure. Si la créance est contestée dans le délai fixé par la mise en demeure, l'agence ne peut opérer de contrainte et doit saisir un juge.

In antwoord op de vraag van de heer Loewenstein verzekert de minister dat ze ernaar streeft gratis parkeren voor de PBM's te garanderen en daarbij gebruik te maken van de scancars, die een noodzakelijk instrument voor het parkeerbeleid zijn, maar weliswaar met kinderziekten te kampen hebben. Onder meer de leesbaarheid van de vrijstellingskaarten door de scancars moet worden verbeterd. Er is al een « witte lijst » waarop de vrijgestelde nummerplaten kunnen worden ingeschreven, beschikbaar en het is ook mogelijk om aan de parkeerautomaat te melden dat men een PBM is. Er wordt gewerkt aan andere maatregelen.

Mevrouw Cielte Van Achter betwijfelt of de methode van de regering om de medewerking van de gemeenten te verkrijgen wel de juiste is. De aanpak verschilt niet wezenlijk van die van de ordonnantie van 22 januari 2009, die de ons bekende slechte resultaten heeft opgeleverd.

Zullen de gemeenten het tarief in een bepaald type zone kunnen kiezen of zal er automatisch een tarief worden verbonden aan een bepaald type zone? Zullen bijvoorbeeld in de zone rond de Grote Markt in Brussel dezelfde tarieven gelden als in een kleine handelskern te Evere? Hoe kunnen de gemeenten er bovendien toe aangezet worden hun bewonerskaarten tot bepaalde wijken te beperken in plaats van de geldigheid ervan uit te breiden tot het gehele gemeentelijke grondgebied?

De spreker is niet gerustgesteld door de uitslatingen van de minister over de werking van het agentschap. De Nederlandstalige gebruikers worden slecht behandeld en ontvangen zelden documenten in hun taal.

Wat zijn, tot slot, de specifiekere doelstellingen van de regering op het gebied van parkeren naast de openbare weg? De minister is daarover zeer vaag gebleven.

De heer Christophe De Beukelaer vraagt hoe de minima en maxima voor de bewonerskaarten vastgesteld zullen worden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel betwist het feit dat de minister zich blijft baseren op een raming van het aantal parkeerplaatsen op de wegen uit 2014, terwijl een recentere telling uit 2021 327 779 plaatsen laat zien. Het ontwerp van ordonnantie moet dus gebaseerd zijn op gegevens die aangepast zijn aan de realiteit, vooral wanneer men weet dat het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling minder dan 200.000 plaatsen beoogt. Hoeveel plaatsen werden er geschrapt sinds 2014 en sinds het aantreden van de huidige regering? Waar zullen ze geschrapt worden en hoe?

Natuurlijk moeten parkeerplaatsen op straat worden geschrapt, maar met compensatie, zoals Brupartners aanbeveelt, op basis van de toegankelijkheid van de wijken,

En réponse à M. Loewenstein, la ministre assure que son objectif est de garantir la gratuité du stationnement aux PMR, tout en faisant l'usage des scan-cars, qui est un outil nécessaire à la politique du stationnement mais qui connaît certes des maladies de jeunesse. Il convient notamment d'améliorer la lisibilité des cartes de dérogation par ces voitures. Une « liste blanche » d'exemption est également en cours d'élaboration, de même que la possibilité de préciser par SMS à l'horodateur que l'on est une PMR.

Mme Cielte Van Achter doute que la méthode suivie par le gouvernement pour s'assurer la collaboration des communes soit la bonne. L'approche n'est pas fondamentalement différente de celle de l'ordonnance du 22 janvier 2009, qui a livré les mauvais résultats que l'on sait.

Les communes pourront-elles librement choisir le tarif dans un type de zone déterminé ou un tarif sera-t-il attaché d'office à une catégorie de zone donnée? Partant, la zone entourant la Grand-Place de Bruxelles connaîtra-t-elle les mêmes tarifs qu'un petit noyau commerçant à Evere, par exemple? Par ailleurs, comment inciter les communes à déterminer des quartiers pour leurs cartes de riverain, au lieu d'étendre leur validité à tout le territoire communal?

L'oratrice n'est pas rassurée par les propos de la ministre relatifs au fonctionnement de l'agence. Les usagers néerlandophones sont malmenés et ne reçoivent que rarement des documents dans leur langue.

Enfin, quelles sont les objectifs plus précis du gouvernement en termes de stationnement hors voirie? La ministre est restée fort évasive à ce sujet.

M. Christophe De Beukelaer demande comment seront déterminées les fourchettes portant sur le tarif des cartes de riverains.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel conteste le fait que la ministre persiste à s'appuyer sur une estimation du nombre de places en voirie vieille de 2014, alors qu'un comptage plus récent de 2021 fait apparaître 327.779 places. Le projet d'ordonnance devrait donc reposer sur des données adaptées à la réalité, surtout quand on sait que le Plan régional de développement durable ambitionne de descendre sous les 200.000 places. Combien de places ont été supprimées depuis 2014 et depuis l'entrée en fonction du gouvernement en exercice? Où seront-elles supprimées et comment?

Bien entendu, il y a lieu de supprimer des places en voirie, mais à condition de procéder à des compensations, comme le recommande Brupartners, en fonction de l'accessibilité

het aantal afgegeven vrijstellingskaarten en openbare parkings, of de commerciële en economische kenmerken ervan. Het ontwerp bevat echter geen compensatiesleutels. De regering lijkt de behoeften van de omwonenden en de handelaars te negeren. Met een dergelijke verdeelsleutel zou de regering binnen een redelijk tijdsbestek en binnen een passend geografisch gebied moeten reageren.

Mevrouw d'Ursel is bovendien tegen de scherpe verhoging van de parkeertarieven. Zo zou bijvoorbeeld het eerste half uur parkeren, dat vroeger 3 euro kostte, kunnen worden verhoogd tot 10 euro. Het tarief voor het tweede half uur zou stijgen van 5 naar 10 euro, wat betekent dat iemand met een medische afspraak van 40 minuten tot 20 euro zou moeten betalen voor het parkeren. De aantrekkingskracht van de economische en culturele centra zal dus waarschijnlijk door deze stijging worden aangetast, vooral voor mensen van buiten het Brusselse Gewest. Deze tarieven zullen nadelig zijn voor de begroting van de Brusselaars en voor de economische activiteit van de hoofdstad.

In het ontwerp van ordonnantie wordt geen belang gehecht aan shoppen voor korte duur. Het parkeren op straat in een handelszone heeft echter een hoge economische waarde. Zo zou de gemeente Sint-Pieters-Woluwe bijvoorbeeld niet langer 45 minuten gratis parkeren kunnen toestaan op het Dumonplein, het belangrijkste handelscentrum van de gemeente. Het ontwerp van ordonnantie inzake parkeertarieven stuitte op hevig verzet van de gemeenten, waarvan er zeven een negatief advies uitbrachten, drie alleen een positief advies, vier een « neutraal » advies en vijf geen advies uitbrachten. De gemeenten die een negatief advies hebben uitgebracht, vertegenwoordigen 34 % van de gewestelijke bevolking. Als we de gemeenten die opmerkingen hebben gemaakt bij elkaar optellen, komen we uit op 57 % van de bevolking. Sommige burgemeesters hebben zelfs de mogelijkheid geopperd om een beroep tot nietigverklaring in te stellen. Wat zal de regering met deze adviezen doen ?

Waarom worden in het ontwerp van ordonnantie geen categorieën van vrijstellingskaarten opgenomen die reeds bestaan en hun waarde hebben bewezen : die voor niet dringende medische en paramedische beroepsgroepen, voor beroepen waarvoor het vervoer van zwaar technisch materieel vereist is, voor beroepen met wisselende werktijden of voor bezoekers ? Deze verworvenheden mogen niet worden teruggedraaid.

Anderzijds moet het parkeeragentschap, waarvan de klantendienst tot enige ergernis heeft geleid, voorbeeldig zijn. Het gaat niet alleen om de aanwerving van personeel, maar ook om het durven herzien van praktijken. Het is verrassend dat artikel 15, tweede alinea, van het ontwerp, dat mevr. d'Ursel ondersteunt, het agentschap toestaat de controle en de inning te delegeren aan een dienstverlener of concessiehouder, terwijl het Gewest zich er tot dusver tegen

des quartiers, du nombre de cartes de dérogation délivrées et de parkings publics, ou de ses caractéristiques commerciales et économiques. Or, le projet ne contient aucune clef de compensation. Le gouvernement semble faire fi des besoins des riverains et des commerçants. Une telle clef imposerait au gouvernement d'y répondre dans un délai raisonnable et dans un périmètre géographique adapté.

Par ailleurs, Mme d'Ursel s'oppose à la hausse brutale des tarifs de stationnement. Ainsi, la première demi-heure de stationnement, qui coûtait 3 euros, pourra passer à 10 euros. Le tarif de la seconde demi-heure passerait de 5 à 10 euros, ce qui signifie qu'une personne ayant un rendez-vous médical de 40 minutes pourrait devoir déboursier jusqu'à 20 euros de stationnement. L'attrait des pôles économiques et culturels risque donc d'être affecté par cette flambée, en particulier pour les personnes extérieures à la Région bruxelloise. Ces tarifs nuiront au budget des Bruxellois et à l'activité économique de la capitale.

Le projet d'ordonnance n'accorde d'ailleurs aucune importance au shopping de courte durée. Les emplacements en voirie dans une zone commerciale ont pourtant une forte valeur économique. De la sorte, la commune de Woluwe-Saint-Pierre ne pourrait par exemple plus octroyer 45 minutes de stationnement gratuit sur la place Dumon, son principal noyau commercial. Le projet d'arrêté relatif aux tarifs de stationnement s'est heurté à une vive opposition des communes, dont sept ont remis un avis négatif, trois seulement un avis positif, quatre un avis qualifié de neutre et cinq n'ayant pas remis d'avis. Les communes ayant adressé un avis négatif constituent 34 % de la population régionale. Si on y ajoute les communes ayant formulé des remarques, on arrive à 57 % de la population. Certains bourgmestres ont même évoqué la possibilité d'intenter un recours en annulation. Quelles suites le gouvernement réservera-t-il à ces avis ?

Pourquoi ne pas avoir inscrit dans le projet d'ordonnance des catégories de cartes de dérogation déjà existantes, qui ont démontré toute leur utilité : celles pour les professions médicales et paramédicales non urgentes, pour les professions requérant le transport de matériel technique lourd, pour les métiers à horaires décalés ou encore pour des visiteurs ? Il ne faudrait pas revenir sur ces acquis.

D'autre part, l'agence du stationnement, dont le service clientèle fait grincer les dents, se doit d'être exemplaire. Il ne s'agit pas seulement d'embaucher du personnel, il faut oser revoir les pratiques. Il est surprenant que l'article 15, § 2, du projet, que Mme d'Ursel soutient, autorise l'agence à déléguer le contrôle et la perception à un prestataire de service ou un concessionnaire, alors que la Région s'est opposée jusqu'ici à ce que les communes procèdent de la

verzet heeft dat de gemeenten dit doen. Bovendien zou het met de controle belaste personeel van het agentschap, dat in groten getale is aangeworven, in deze hypothese wel eens met te veel personeel kunnen zitten.

Ten slotte is de mogelijkheid om parkeerinkomsten in te houden bij niet-naleving of negatieve beoordeling van een gemeente een buitensporige sanctie. Zij moet worden vervangen door een procedure van minnelijk overleg, om de gemeente de gelegenheid te geven haar argumenten naar voren te brengen. Het is beter gemeenten te steunen dan hen te straffen.

De minister antwoordt eerst aan mevrouw Van Achter dat het ontwerp van ordonnantie bedoeld is om de coördinatie tussen het Gewest en de gemeenten te versterken. Zo zou het gewestelijk parkeerplan voor het eerst in samenwerking met de gemeenten worden opgesteld, terwijl de lokale plannen facultatief zouden worden. De uitvoering van het gewestelijk beleid door de gemeenten zal gezamenlijk worden gecontroleerd, ook met het oog op samenwerking. Bovendien zullen de gemeenten worden geraadpleegd in het kader van de ontwikkeling van het gewestelijk beleid via het adviesplatform waarin zij zitting zullen hebben.

Voor de parkeertarieven gelden vorken, die in het ontwerp van ordonnantie zijn vastgesteld. Het is aan de regering om deze tarieven nader te bepalen bij besluit. De gemeenten zullen dus de perimeter van de tariefzones kunnen bepalen, maar niet de tarieven zelf. Het tarief zal dus in alle zones met een bepaalde kleur hetzelfde zijn.

Om het aantal parkeerplaatsen buiten de wegenis te verhogen, eerst en vooral door de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten, zal het agentschap in zijn toekomstige beheerscontract, dat momenteel wordt voorbereid, preciezere doelstellingen, met cijfers en termijnen, krijgen.

Mevrouw Van Achter wilde ook meer weten over de dwangmiddelen ten aanzien van de gemeenten. De huidige regeling voorziet in een evaluatie van de lokale parkeerplannen, maar deze methode is ondoeltreffend gebleken. Van nu af aan zal het gemeentelijk beleid zelf worden geëvalueerd. Indien een gemeente herhaaldelijk haar verplichtingen niet nakomt, zal de regering de toezichtmechanismen toepassen.

Zoals mevrouw d'Ursel opmerkte, bestaan er verschillende statistieken over het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en die in het Good Move-plan dateren van 2014. Er zij evenwel aan herinnerd dat dit ontwerp van ordonnantie een wettelijk kader vaststelt en geen strategische doelstellingen bevat. Het is het gewestelijke plan (GPBP) dat dergelijke gekwantificeerde doelstellingen zal ontwikkelen.

sorte. En outre, les effectifs de l'agence chargés du contrôle, abondamment recrutés, pourraient dans cette hypothèse se retrouver en surnombre.

Enfin, la faculté de rétention de recettes de stationnement en cas de manquement ou d'évaluation négative d'une commune est une sanction exorbitante. Elle doit être remplacée par une procédure amiable de concertation, pour accorder à la commune la possibilité de faire valoir ses arguments. Mieux vaut accompagner les communes que les sanctionner.

La ministre répond tout d'abord à Mme Van Achter que le projet d'ordonnance a vocation à renforcer la coordination entre la Région et les communes. Ainsi, le plan régional de stationnement sera, pour la première fois, élaboré en coopération avec ces dernières, tandis que les plans locaux deviendront facultatifs. La mise en œuvre de la politique régionale par les communes fera l'objet d'un suivi concerté, également dans une perspective de coopération. De plus, les communes seront consultées dans le cadre de l'élaboration de la politique régionale à travers leur participation à la plateforme d'avis dans laquelle elles siègeront.

Les tarifs de stationnement font l'objet de fourchettes, définies par le projet d'ordonnance. Il reviendra au gouvernement de préciser ces tarifs par arrêté. Les communes pourront dès lors déterminer le périmètre des zones tarifaires, mais pas les tarifs eux-mêmes. Le tarif sera donc identique dans toutes les zones d'une couleur donnée.

Afin d'augmenter le nombre de places hors voirie, en priorité en valorisant des emplacements de stationnement existants, l'agence se verra assigner des objectifs plus précis, assortis de chiffres et d'échéances, dans son futur contrat de gestion, qui est en cours de préparation.

Mme Van Achter voulait également en savoir plus sur les moyens de contrainte à l'égard des communes. Le dispositif actuel prévoit une évaluation des plans locaux de stationnement, mais il est apparu que cette méthode est inefficace. Désormais, ce sera la politique communale elle-même qui sera évaluée. Au cas où une commune persiste de manière répétée à ne pas remplir ses obligations, le gouvernement fera application des mécanismes de tutelle.

Comme Mme d'Ursel l'indiquait, il existe différentes statistiques relatives au nombre de places en voirie et celles qui figurent dans le plan « Good Move » remontent à 2014. Il convient cependant de rappeler que ce projet d'ordonnance établit un cadre légal et qu'il ne contient pas d'objectifs stratégiques. C'est le plan régional (PRPS) qui développera de tels objectifs chiffrés.

De compensatie voor het verlies van parkeerplaatsen op de openbare weg kan niet in de hele Gewest aan dezelfde criteria voldoen. Elke wijk vereist een specifieke aanpak, afhankelijk van de bestaande of potentiële alternatieven voor parkeerplaatsen op de openbare weg. Een goed voorbeeld is het Spiegelplein in Jette, waar de gemeente, in samenwerking met een beheerder van een ondergrondse parkeergarage en het parkeeragentschap, de tarieven voor het parkeren op en buiten de openbare weg heeft gewijzigd om automobilisten aan te moedigen te parkeren in de voorheen onderbenutte parkeergarage onder het plein. De bezettingsgraad van de openbare weg moet dus van geval tot geval worden geanalyseerd.

Het toekomstige beheerscontract van het agentschap zal bepalen dat het agentschap er zich toe verbindt om op vraag van de gemeenten of van het Gewest, deze besturen te begeleiden bij projecten voor de inrichting van de openbare ruimte telkens wanneer ten minste 20 parkeerplaatsen op de wegenis worden geschrapt en de bezettingsgraad ervan ten minste 85 % bedraagt.

De heer De Beukelaer wilde meer weten over het prijsbereik van de vrijstellingskaarten. Een besluit van de regering stelt momenteel een minimumtarief vast, dat door de gemeentelijke overheid kan worden verhoogd.

De minister herhaalt dat het ontwerp van ordonnantie uitvoerig werd voorbereid in overleg met de gemeenten. Na workshops met de gemeenten voorafgaand aan de eerste lezing van het voorontwerp, werd de gemeenten om hun formele advies over de tekst gevraagd. Hij werd voorgesteld aan de conferentie van burgemeesters en vervolgens in elke gemeente. Ook over de ontwerpen van besluiten en het ontwerp van beheerscontract voor het parkeeragentschap wordt met de gemeenten overlegd. Zo zijn in het ontwerp van besluit over de tarieven de opmerkingen van de gemeenten verwerkt voordat het door de regering in tweede lezing werd behandeld.

De categorieën van begunstigden van vrijstellingskaarten in het ontwerp zijn dezelfde als die waarin de ordonnantie van 22 januari 2009 voorziet. De regering kan er nieuwe toevoegen bij besluit. Er is met name voorzien in de handhaving van de kaarten voor bezoekers, althans voor de gemeenten die dat wensen.

Mevrouw d'Ursel was verbaasd dat het parkeeragentschap de controle en de inning kon delegeren. Het agentschap is voornemens deze taken zelf uit te voeren, zoals het sinds zijn oprichting heeft gedaan. Niettemin bleek het nuttig te voorzien in de mogelijkheid van delegatie, in bepaalde specifieke gevallen. In dat geval zal de regering de nadere regels voor deze delegatie bepalen.

La compensation des places supprimées en voirie ne peut répondre aux mêmes critères sur l'ensemble du territoire régional. Chaque quartier appelle une approche spécifique, selon les alternatives existantes ou potentielles aux places en voirie. Un bon exemple est celui de la place du Miroir à Jette, où la commune, en collaboration avec un gérant de parking souterrain et l'agence du stationnement, a modifié les tarifs en voirie et hors voirie, en vue d'inciter les automobilistes à se garer dans le parking situé sous la place, qui était jusqu'alors sous-utilisé. Il convient dès lors d'analyser au cas par cas le taux d'occupation de la voirie.

Le futur contrat de gestion de l'agence prévoira que l'agence s'engage, sur demande des communes ou de la Région, à accompagner celles-ci à l'occasion de projets d'aménagement de l'espace public impliquant la suppression de stationnement en voirie d'au moins 20 places, occupées à au moins 85 %. Cet accompagnement portera sur une étude de compensation.

M. De Beukelaer désirait en savoir plus sur les fourchettes de prix des cartes de dérogation. Un arrêté du gouvernement fixe actuellement un tarif minimum, qui peut être augmenté par l'autorité communale.

La ministre répète que le projet d'ordonnance a été longuement préparé de concert avec les communes. Après des ateliers avec celles-ci, préalables à la première lecture de l'avant-projet, ce texte a fait l'objet d'une demande d'avis formels des communes. Il a été présenté à la conférence des bourgmestres puis dans chaque commune. De même, les projets d'arrêté et le projet de contrat de gestion de l'agence de stationnement font aussi l'objet de concertations communales. Ainsi, le projet d'arrêté sur les tarifs a intégré les observations des communes avant son examen en deuxième lecture par le gouvernement.

Les catégories de bénéficiaires de cartes de dérogation figurant dans le projet sont les mêmes que celles prévues dans l'ordonnance du 22 janvier 2009. Le gouvernement pourra en ajouter de nouvelles par arrêté. Il est notamment prévu de maintenir les cartes pour visiteurs, du moins pour les communes qui le souhaitent.

Mme d'Ursel s'étonnait de la faculté laissée à l'agence du stationnement de déléguer le contrôle et la perception. L'agence a bien l'intention de poursuivre ces missions elle-même, comme elle le fait depuis sa création. Néanmoins, il est apparu utile de se ménager la possibilité d'une délégation, dans certains cas spécifiques. Dans cette hypothèse, le gouvernement déterminera les modalités de cette délégation.

Concluderend verzekert de minister dat het ontwerp van ordonnantie de gemeentelijke autonomie niet aantast en de voorrang geeft aan flexibiliteit in de betrekkingen tussen het Gewest en de gemeenten, met het oog op harmonisatie. De sancties tegen de gemeenten zijn niet nieuw ; zij zijn dezelfde als die in de huidige ordonnantie.

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel is blij de minister te horen spreken over compensatie voor de geschrapte plaatsen, maar zij vindt nog steeds dat de regering geen analyses heeft van het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Zonder deze informatie is het moeilijk een compensatiesleutel vast te stellen. Om de bevolking te overtuigen is het noodzakelijk duidelijke criteria te kunnen aangeven, anders wordt de indruk van willekeur gewekt. De minister neemt echter genoeg met het omzeilen van de vraag door te spreken over het specifieke karakter van de wijken.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 4

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel zet amendement nr. 11 uiteen. Dit is een louter technisch amendement ter wille van de conformiteit met de definitie van « dynamisch parkeergeleidingssysteem ».

En conclusion, la ministre assure que le projet d’ordonnance ne porte pas atteinte à l’autonomie communale et privilégie la flexibilité dans les relations entre la Région et les communes, dans une perspective d’harmonisation. Les sanctions à l’encontre des communes ne sont pas nouvelles ; ce sont les mêmes que celles de l’ordonnance en vigueur.

Mme Anne-Charlotte d’Ursel se réjouit d’entendre la ministre parler de compensation des places supprimées, mais elle persiste à penser que le gouvernement est dénué d’analyses portant sur le nombre de places hors voirie. Sans cette information, il est difficile d’établir une clef de compensation. Pour convaincre la population, il faut pouvoir mettre en évidence des critères clairs, sous peine de donner une impression d’arbitraire. Or, la ministre se contente d’éluder la question, en parlant de la spécificité des quartiers.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 1^{er} est adopté à l’unanimité des 14 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 2 est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L’article 3 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 4

Mme Anne-Charlotte d’Ursel expose l’amendement n° 11. Il s’agit d’un amendement purement technique pour se conformer à la définition de jalonnement dynamique reprise à l’article 2.

Mevrouw Cieltje Van Achter keurt dit amendement goed, net als de heren Marc Loewenstein en Arnaud Verstraete.

Stemmingen

Amendement nr. 11 wordt aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

Artikel 4, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 4bis (nieuw)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel verdedigt amendement nr. 12, waarin een nieuw artikel 4bis wordt ingevoerd.

De heer Arnaud Verstraete is tegen dit amendement. De situatie op lokaal niveau is al ingewikkeld genoeg. Het is moeilijk voor elke context het juiste antwoord te vinden. Bovendien kan beter een beroep worden gedaan op de kennis van de gemeenten op lokaal niveau. Er kan geen sprake van zijn van een verplichting om elke van de wegenis afgevoerde plaats te compenseren, anders worden aanlegprojecten verlamd.

Mevrouw Cieltje Van Achter zal zich onthouden bij dit amendement. Het initiatief is prijzenswaardig. De overheid doet veel te weinig om plaatsen te vinden buiten de wegenis, maar ongetwijfeld moeten te strenge vooraf bepaalde criteria vermeden worden en moet enige flexibiliteit gelaten worden bij dit zoeken naar compensatie. De aanleg van een fietspad mag om deze reden bijvoorbeeld niet worden geblokkeerd.

De minister voegt daaraan toe dat de compensatie op elke wijk moet worden afgestemd. Een algemene sleutel is niet het beste antwoord, gezien de grote verschillen van wijk tot wijk.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat het amendement de compensatieprocedure integendeel vereenvoudigt. De bestaande druk op het parkeren moet beter worden geobjectiveerd en er moet rekening worden gehouden met de eisen van de omwonenden. Er moet een oplossing worden gevonden voor automobilisten zonder garage. De spreekster heeft nooit beweerd dat elke plaats die van de wegenis wordt verwijderd, moet worden gecompenseerd. Er moet een compensatiesleutel zijn.

De minister zegt dat krachtens de beheersovereenkomst ook rekening moet worden gehouden met de verzadigingsgraad.

Mme Cieltje Van Achter approuve cet amendement, de même que MM. Marc Loewenstein et Arnaud Verstraete.

Votes

L'amendement n° 11 est adopté par 12 voix contre 2.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Article 4bis (nouveau)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel défend l'amendement n° 12, introduisant un nouvel article 4bis.

M. Arnaud Verstraete est défavorable à cet amendement. La situation au niveau local est déjà assez complexe. Il est compliqué de trouver la juste réponse pour chaque contexte. De plus, il est plus indiqué de se fier à la connaissance de terrain des communes. Il ne peut être question de s'obliger à compenser chaque place supprimée en voirie, sous peine de paralyser des projets d'aménagement.

Mme Cieltje Van Achter s'abstiendra pour cet amendement. L'initiative est louable. Le gouvernement déploie bien trop peu d'efforts pour trouver des emplacements hors voirie, mais il faut sans doute éviter d'avoir des critères trop stricts fixés en amont et, en effet, ménager une certaine flexibilité dans cette recherche de compensation. Par exemple, on ne saurait bloquer l'aménagement d'une piste cyclable pour un tel motif.

La ministre ajoute que la compensation requiert en effet une adaptation à chaque quartier. Une clé générale n'est pas la meilleure réponse, vu les grandes différences d'un quartier à l'autre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel rétorque que l'amendement simplifie au contraire la procédure de compensation. Il faut mieux objectiver la pression existante sur le stationnement et tenir compte des demandes des habitants. Il faut trouver une solution pour les automobilistes démunis de garage. L'oratrice n'a jamais prétendu qu'il fallait compenser chaque place supprimée en voirie. Cela doit obéir à une clef de compensation.

La ministre précise que le contrat de gestion prévoit également de tenir compte du niveau de saturation.

Stemming

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Artikel 5

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 5 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 7

De heer David Weytsman geeft een voorstelling en verantwoording bij amendement nr. 13, dat zich richt op de specifieke noden van PBM.

De minister vindt dat ook rekening moet worden gehouden met deelauto's en stelt voor niet voor dit amendement te stemmen.

De heer Arnaud Verstraete deelt mee dat hij een amendement nr. 9 met dezelfde strekking heeft ingediend. Dit laatste komt tegemoet aan de bekommernissen van de heer Weytsman. Het amendement van de heer David Weytsman is louter symbolisch.

De heer David Weytsman weerlegt de bewering dat zijn amendement louter symbolisch is. Het opnemen van de PBM in een verzamelartikel vormt volgens hem geen oplossing voor de uitdagingen.

De heer Marc Loewenstein zegt dat artikel 7, hoewel het niet alleen op PBM van toepassing is, geen baat zou hebben bij een amendement in die zin. Het opnemen van PBM in een afzonderlijk artikel zou de situatie niet veranderen.

De heer David Weytsman zet vervolgens amendement nr. 14 uiteen, met het oog op het beperken van de schrapping van niet voorbehouden plaatsen.

De heer Marc Loewenstein is het niet eens met de opneming in het ontwerp van een bepaling die louter een streefdoel uitdrukt en geen normatieve kracht heeft.

Vote

L'amendement n° 12 est rejeté par 8 voix contre 2 et 3 abstentions.

Article 5

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 6

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté 9 contre 3 et 2 abstentions.

Article 7

M. David Weytsman présente et justifie l'amendement n° 13, qui s'attache aux besoins spécifiques des PMR.

La ministre estime qu'il faut également tenir compte des voitures partagées et elle propose de ne pas voter favorablement cet amendement.

M. Arnaud Verstraete indique qu'il a déposé un amendement n°9 ayant la même portée. Ce dernier répond aux préoccupations de M. Weytsman. Quant à l'amendement de M. David Weytsman, il est uniquement symbolique.

M. David Weytsman réfute l'affirmation selon laquelle son amendement serait purement symbolique. Reprendre les PMR dans un article fourre-tout ne répond pas, à son estime, aux enjeux.

M. Marc Loewenstein précise que l'article 7, même s'il ne s'applique pas seulement aux PMR, ne gagnerait pas à être amendé de la sorte. Reprendre les PMR dans un article à part ne changerait rien à la situation.

M. David Weytsman expose ensuite l'amendement n° 14, en vue de restreindre la suppression des emplacements non réservés.

M. Marc Loewenstein désapprouve l'insertion dans le projet d'une disposition exprimant un simple objectif et dénuée de force normative.

De heer Verstraete is van mening dat het tweede deel van het amendement indruist tegen de manier waarop het parkeren wordt beheerd in Brussel en andere steden, waar de regelgeving aan bepaalde lokale situaties wordt aangepast.

De minister zegt dat het de bedoeling blijft om prioriteiten te stellen voor bepaalde profielen, zoals de PBM. Toegankelijkheid voor iedereen willen behouden is te ruim, terwijl het doel van Good Move is het gebruik van de auto alleen aan te moedigen voor degenen die niet zonder auto kunnen.

De heer Weytsman geeft toe dat «beoogt te zorgen» moet worden vervangen door «zorgt». Zo wordt de regering een resultaatsverbintenis opgelegd.

De heer Loewenstein zegt dat de strijd terecht is, maar het artikel stelt ook dat het aanbod van voorbehouden plaatsen niet al te zeer mag worden beperkt. Er moeten voldoende plaatsen voor PBM zijn in Brussel.

Volgens mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is dit niet tegenstrijdig. Er zijn in het blauw geschilderde voorbehouden plaatsen en er moeten ook voldoende plaatsen op de wegenis blijven. Als 65.000 parkeerplaatsen op de wegenis worden opgeheven, zou dit niet te beperkend mogen zijn voor PBM.

De heer Arnaud Verstraete zegt dat hij een nieuwe versie van amendement nr. 9 zal indienen. Het doel is niettemin hetzelfde, namelijk dat PBM overal gratis kunnen parkeren.

De minister begrijpt dat mevrouw d'Ursel zoveel mogelijk parkeerplaatsen wil die door PBM gebruikt kunnen worden. Zij heeft een andere aanpak, namelijk om het aantal voorbehouden plaatsen te verhogen. Een verhoging van het parkeeraanbod in het algemeen garandeert niet dat de PBM bevoorrechte toegang tot deze parkeerplaatsen zullen hebben.

Mevrouw d'Ursel vraagt niet om een verhoging van het aantal parkeerplaatsen. Indien echter 65.000 parkeerplaatsen op de wegenis en 40.000 parkeerplaatsen buiten de wegenis worden geschrapt, moet rekening worden gehouden met de specifieke behoeften van PBM en moet worden gezorgd voor een voldoende aantal plaatsen zodat zij deze kunnen gebruiken.

De minister herneemt het voorbeeld van een straat waar het parkeren zou worden opgeheven, maar waar zou worden voorzien in meer voorbehouden plaatsen voor PBM. Dit is het regeringsbeleid.

M. Arnaud Verstraete estime que la deuxième partie de l'amendement va à l'encontre de la façon dont le stationnement est géré à Bruxelles et dans d'autres villes où il est fait en sorte que la réglementation soit adaptée à certaines situations locales.

La ministre précise que l'enjeu demeure d'organiser des priorités pour certains profils, comme les PMR. Vouloir conserver une accessibilité pour tous est trop large alors que l'objectif de Good Move est de favoriser l'usage de la voiture uniquement pour ceux qui ne savent pas faire autrement.

M. Weytsman admet qu'il convient de remplacer « vise à assurer » par le mot « assure ». Ainsi, il impose au gouvernement une obligation de résultat.

M. Loewenstein précise que le combat est juste mais l'article précise également qu'il ne faut pas trop contraindre l'offre d'emplacements réservés. Il faut un nombre suffisant d'emplacements PMR à Bruxelles.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que ce n'est pas contradictoire. Il y a les emplacements réservés peints en bleu et il y a aussi la nécessité de leur conserver suffisamment de places en voirie. Si 65.000 places sont supprimées en voirie, il ne faudrait pas que cela contraigne trop les PMR.

M. Arnaud Verstraete précise qu'il présentera une nouvelle version de l'amendement n° 9. L'objectif est néanmoins le même, à savoir que les PMR puissent se parquer partout gratuitement.

La ministre entend que Mme d'Ursel veut plus de places de stationnement, pouvant être utilisées par les PMR. Elle est dans une autre approche, à savoir l'augmentation du nombre d'emplacements réservés. Augmenter l'offre de stationnement de façon générale ne permet pas d'assurer que les PMR auront un accès privilégié à ces emplacements de stationnement.

Mme d'Ursel ne demande pas d'augmenter le nombre de places de stationnement. Néanmoins, si l'on supprime 65.000 places en voirie et 40.000 places hors voirie, il faut tenir compte de la spécificité des PMR et prévoir un nombre suffisants de places pour qu'elles puissent les utiliser.

La ministre reprend l'exemple d'une rue où l'on supprimerait du stationnement mais où l'on prévoirait plus d'emplacements réservés pour les PMR. Là réside la politique du gouvernement.

De heer Loewenstein wijst erop dat als wij het aantal parkeerplaatsen voor PBM willen verhogen, wij dit niet zullen bereiken door het aantal voor iedereen toegankelijke plaatsen te verhogen, zonder specifieke prioriteit voor PBM.

Mevrouw d'Ursel streeft naar een evenwichtig parkeerbeleid. Wij moeten de parkeerdruk in de wijken kennen om de locaties waar het parkeren op de wegenis wordt geschrapt, zo goed mogelijk te kunnen beheren.

Stemmingen

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 7 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 7bis (nieuw)

De heer David Weytsman verdedigt amendement nr. 15, tot invoeging van een nieuw artikel 7bis.

De minister zegt dat een studie over het parkeren van taxi's in 2021 niet heeft uitgewezen dat er behoefte is aan elektrische oplaadpunten voor taxistandplaatsen. Dat gezegd zijnde, is het niet uitgesloten voor de toekomst.

De heer David Weytsman antwoordt dat de doelstelling om taxi's te elektrificeren niet in de ordonnantie over taxi's is opgenomen.

De minister legt uit dat de regering wel degelijk de ambitie heeft om de taxivloot te elektrificeren.

Stemming

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 8

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 9

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

M. Marc Loewenstein précise que si l'on veut augmenter le nombre de places de stationnement PMR, ce n'est pas en augmentant le nombre d'emplacements accessibles, sans priorité spécifique pour les PMR, à tout le monde que nous allons y parvenir.

Mme d'Ursel vise une politique de stationnement équilibré. Il faut bien connaître la pression sur le stationnement des quartiers pour piloter au mieux les lieux où les retrait de stationnement en voirie.

Votes

L'amendement n° 13 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 14 est rejeté par 9 voix contre 5.

L'article 7 est adopté 9 contre 3 et 2 abstentions.

Article 7bis (nouveau)

M. David Weytsman défend l'amendement n° 15, insérant un nouvel article 7bis.

La ministre précise qu'une étude sur le stationnement des taxis de 2021 n'a pas relevé la nécessité d'avoir des bornes électriques pour les emplacements réservés aux taxis. Ceci dit, ce n'est pas exclu pour le futur.

M. David Weytsman réplique que l'objectif d'électrification des taxis n'a pas été repris dans l'ordonnance « taxis ».

La ministre précise que le gouvernement a bien l'ambition d'électrifier la flotte des taxis.

Vote

L'amendement n° 15 est rejeté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 8

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 8 est adopté par 9 contre 3 et 2 abstentions.

Article 9

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 10

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel zet amendement nr. 16 uiteen, dat de gemeenten in staat stelt parkeren op zaterdag gratis te maken. Voorts heeft amendement 17 betrekking op vrijstellingen gedurende bijzondere perioden. Dit kan in bepaalde omstandigheden zeer succesvol werken.

De heer Marc Loewenstein stelt dat de huidige verwoording van artikel 10, derde lid, de gemeenten reeds de mogelijkheid biedt om door middel van een door de gemeenteraad aangenomen gemeenteverordening te voorzien in vrijstellingen. Die mogelijkheid bestaat al.

De minister wijst erop dat gratis parkeren in winkelstraten kan leiden tot auto's die «blijven plakken». Betaald parkeren bevordert de doorstroming in handelswijken.

Mevrouw Cieltje Van Achter is het eens met de minister. Het parkeerbeleid moet ook worden ingezet om de doorstroming in handelsgebieden te bevorderen.

De heer Arnaud Verstraete wenst geen nieuwe afwijkingen toe te voegen, die een bron van complexiteit en misverstanden zouden zijn.

Anne-Charlotte d'Ursel zegt dat veel Brusselaars contact met haar hebben opgenomen omdat zij vinden dat in hun straat tot 21.00 uur betaald moet worden. Haar amendement beoogt gratis parkeren op zaterdag mogelijk te maken, zoals in sommige gemeenten het geval is. Het is niet al te ingewikkeld zich aan het economische leven van Brussel aan te passen.

De heer Marc Loewenstein geeft aan dat in het tweede lid alle dagen van de week als een periode worden beschouwd, met uitzondering van zon- en feestdagen. Een vrijstelling kan betrekking hebben op al deze perioden en dit kan aanleiding geven tot aanvullende gemeentelijke verordeningen.

Mevrouw Cieltje van Achter is van mening dat de gemeenten hierbij over voldoende flexibiliteit beschikken.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt de minister of een gemeente bijvoorbeeld gratis parkeren kan toestaan tijdens de soldenperiode.

Vote

L'article 9 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 10

Mme Anne-Charlotte d'Ursel expose l'amendement n° 16, qui permet aux communes de rendre le stationnement gratuit le samedi. Par ailleurs, l'amendement n° 17 porte sur des dérogations pendant des périodes particulières. Cela peut fonctionner avec beaucoup de succès dans certaines circonstances.

M. Marc Loewenstein affirme que le libellé actuel de l'article 10, alinéa 3 permet déjà aux communes de prévoir des dérogations, par le biais d'un règlement communal adopté par le conseil communal. Cette porte est déjà ouverte.

La ministre indique que la gratuité dans des rues commerçantes risque d'y faire apparaître des voitures ventouses. Le stationnement payant favorise la rotation dans les quartiers commerçants.

Mme Cieltje Van Achter donne raison à la ministre. La politique de stationnement doit également être déployée pour favoriser la rotation dans les quartiers commerçants.

M. Arnaud Verstraete ne souhaite pas ajouter des dérogations supplémentaires, qui seraient sources de complexité et de malentendus.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel indique être contactée par de nombreux Bruxellois qui sont indisposés d'avoir leur rue payante jusqu'à 21 h 00. Son amendement vise à permettre une gratuité le samedi, comme c'est le cas dans certaines communes. Il n'est pas trop complexe de vouloir s'adapter à la vie économique bruxelloise.

M. Marc Loewenstein indique que l'alinéa 2 vise tous les jours de la semaine comme période, à l'exception du dimanche et des jours fériés. Une dérogation peut concerner toute ces périodes et cela peut ouvrir à des règlements communaux complémentaires.

Mme Cieltje van Achter estime que les communes disposent d'assez de flexibilité en la matière.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande à la ministre si une commune pourrait accorder la gratuité du stationnement durant la période des soldes, par exemple.

De minister bevestigt dit, maar het zou ingaan tegen de wensen van de winkeliers, die een rotatie van automobilisten voor hun winkels willen zien.

De heer Arnaud Verstraete voegt hieraan toe dat het contraproductief zou zijn om het parkeren van auto's aan te moedigen. Geen enkele gemeente zou zo'n afwijkende regel goedkeuren.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is overtuigd door deze toelichtingen en trekt de amendementen 16 en 17 in. Vervolgens dient zij amendement nr. 37 in, dat betrekking heeft op de afwijkingen in verband met de specificiteit van bepaalde wijken waar tot 21.00 uur betaald moet worden voor het parkeren. Over deze perioden werd in het geheel niet overlegd met de omwonenden.

De heer Arnaud Verstraete is van mening dat dit amendement de gemeentelijke autonomie ernstig zou ondermijnen, aangezien het een beoordelingsmarge wegneemt voor het gemeentebestuur. De gemeenteraad is een democratisch orgaan waarin het legitiem is om dergelijke besluiten te nemen.

De minister gaat daarmee akkoord. Een dergelijk amendement, indien aangenomen, zou in ieder geval overleg met de gemeenten vereisen.

De heer Marc Loewenstein is verbaasd dat mevrouw d'Ursel in dit geval de gemeentelijke autonomie inperkt, terwijl zij tegelijkertijd pleit voor meer vrijheid voor de gemeenten. Het zijn de gemeenten die het dichtst bij het terrein staan.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is van mening dat dit amendement de raadpleging van de inwoners ten goede komt. Het is de bedoeling hen in staat te stellen het parkeerbeleid in een vroeg stadium mee vorm te geven. Zij begrijpt niet hoe dit een beperking van de gemeentelijke autonomie zou zijn.

Stemmingen

Amendement nr. 37 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 11

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

La ministre le confirme, mais cela irait à l'encontre de la volonté des commerçants, qui veulent une rotation des automobilistes devant leur commerce.

M. Arnaud Verstraete ajoute qu'il serait contre-productif de favoriser les voitures ventouses. Aucune commune n'adopterait une telle règle dérogatoire.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel, convaincue par ces explications, retire les amendements n° 16 et n° 17. Elle expose ensuite l'amendement n° 37, concernant les dérogations liées à la spécificité de certains quartiers dans lesquels le stationnement doit être payé jusqu'à 21 h 00. Ces horaires n'ont absolument pas été concertés avec les riverains.

M. Arnaud Verstraete estime que cet amendement emporterait une grave atteinte à l'autonomie communale, car il dépouille l'autorité communale d'une marge d'appréciation. Le conseil communal est un organe démocratique au sein duquel il est légitime de prendre de telles décisions.

La ministre est du même avis. Un tel amendement, s'il était adopté, exigerait en tout cas une concertation avec les communes.

M. Marc Loewenstein s'étonne que Mme d'Ursel restreigne en l'espèce l'autonomie communale, alors qu'elle plaide d'autre part pour laisser plus de libertés aux communes. Ce sont les communes qui sont les plus proches du terrain.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel maintient que cet amendement privilégie la consultation des habitants. L'objectif est de leur permettre de co-construire en amont la politique de stationnement. Elle ne comprend pas en quoi il s'agirait d'une limitation à l'autonomie communale.

Votes

L'amendement n° 37 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 11

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Artikel 12

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt amendement 19 voor, dat voorbehouden plaatsen toekent aan klanten van winkels. Vervolgens verdedigt zij amendement nr. 20.

De heer Marc Loewenstein is tegen deze amendementen, omdat de regering de lijst van plaatsen in het artikel kan aanvullen. Er zijn al 12 soorten voorbehouden plaatsen.

De heer Arnaud Verstraete herinnert eraan dat de gemeentelijke parkeerplannen in overleg tussen het Gewest en de gemeenten moeten worden opgesteld. Het is niet nodig dit hier te herhalen.

Mevrouw Cielte Van Achter vindt dat amendement 19 een interessant concept invoert dat ook in andere steden bestaat.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel verduidelijkt dat het om « shop & go » plaatsen gaat. Als er 12 soorten voorbehouden plaatsen zijn, waarom dan niet een dertiende? De meest gehoorde kritiek op deze ordonnantie is het ontbreken van links tussen parkeren en het economisch leven.

De minister voert aan dat de regering de lijst van voorbehouden plaatsen zo nodig kan aanvullen en dat de vermenigvuldiging van categorieën van voorbehouden plaatsen de draagwijdte van dit voorrecht beperkt. De ruimte in Brussel is beperkt en er moeten keuzes worden gemaakt. We moeten daar aandacht aan besteden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vindt dat haar amendement een goed antwoord zou zijn geweest op alle negatieve kritiek die over dit ontwerp van ordonnantie werd geuit. Het minimumaantal voorbehouden plaatsen moet met de gemeenten worden overeengekomen. Dit geldt ook voor gewestwegen.

De minister wijst erop dat reeds vóór de aanneming van het GPBP overleg met de gemeenten is gepland. Achteraf nog meer overleg plegen kan tot vertragingen leiden.

De heer Marc Loewenstein wijst erop dat over de ontwerpbesluiten ook overleg met de gemeenten moet worden gepleegd.

Mevrouw Isabelle Pauthier voegt hieraan toe dat een modern mobiliteitsbeleid gebaseerd moet zijn op

Vote

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

Article 12

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 19, qui octroie des emplacements réservés aux clients de commerces. Elle défend ensuite l'amendement n° 20.

M. Marc Loewenstein est défavorable à ces amendements, étant donné que le gouvernement peut compléter la liste d'emplacements figurant à l'article. Il y a déjà 12 types d'emplacements réservés.

M. Arnaud Verstraete rappelle que les plans communaux de stationnement doivent être conçus en concertation entre la Région et les communes. Il est inutile de le rappeler ici.

Mme Cielte Van Achter pense que l'amendement n° 19 introduit un concept intéressant qui existe d'ailleurs dans d'autres villes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise qu'il s'agit bien de places « shop & go ». S'il y a 12 types d'emplacements réservés, pourquoi ne pas en ajouter une treizième? Le reproche le plus souvent adressé à cette ordonnance est le manque de liens entre le stationnement et la vie économique.

La ministre avance que le Gouvernement peut compléter la liste d'emplacements réservés si nécessaire et que la multiplication des catégories d'emplacements réservés atténue la portée de ce privilège. L'espace est limité à Bruxelles et il faut poser des choix. Il faut y être attentif.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que son amendement aurait été une bonne réponse à toutes les critiques négatives ayant été exprimées sur ce projet d'ordonnance. Le nombre minimal d'emplacements réservés doit être impérativement pilotés avec les communes. Cela vaut aussi pour les voiries régionales.

La ministre rappelle qu'une concertation avec les communes est déjà prévue avant l'adoption du PRPS. Y ajouter ensuite une concertation supplémentaire pourrait engendrer des lenteurs.

M. Marc Loewenstein rappelle que les projets d'arrêtés sont également soumis à la concertation avec les communes.

Mme Isabelle Pauthier ajoute qu'une politique de mobilité moderne doit se fonder sur la possibilité d'une

de mogelijkheid van een leven zonder auto's. Deze verordening weerspiegelt het plan Good Move, dat van het « STOP »-beginsel een deugd heeft gemaakt. Het ontwerp van ordonnantie moet de overheid ertoe aanzetten de openbare ruimte anders te beheren, want het gaat om een beperkt goed. We zijn niet langer in de « open bar » configuratie zoals voorheen. In tegenstelling tot de perceptie van veel detailhandelaars zijn de meeste klanten voetgangers, fietsers of gebruikers van het openbaar vervoer. We moeten het aantal vrijstellingen dus niet verhogen, maar de gewoonten van de gebruikers veranderen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel antwoordt dat de adviezen van de gemeenten over het ontwerp van ordonnantie vergezeld gaan van talrijke opmerkingen, en dat zij daarom vele amendementen heeft ingediend.

Stemmingen

Amendement nr. 19 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 20 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

Artikel 12 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

Artikel 13

De heer Arnaud Verstraete stelt amendement nr. 1 voor.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 2 bij 3 onthoudingen.

Artikel 13, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 14

De heer David Weytsman stelt amendement nr. 21 voor, dat betrekking heeft op de in § 1 genoemde parkeer-tariefschijven. De tariefverhoging in het ontwerp is buiten proportie.

De minister legt uit dat het ontwerp tariefschijven bevat, om te voorkomen dat de ordonnantie herhaaldelijk alleen op basis van tarieven wordt gewijzigd. De nieuwe tarieven werden op transparante wijze meegedeeld.

Mevrouw d'Ursel, op gevaar af zichzelf te herhalen, vindt het ondraaglijk om met een tarievenexplosie te maken te hebben. Dit is onaanvaardbaar in de huidige crisis.

vie sans voiture. Cette ordonnance traduit le plan Good Move qui a érigé en vertu le principe « STOP ». Le projet d'ordonnance doit conduire les pouvoirs publics à gérer l'espace public autrement, car c'est une denrée limitée. Nous ne sommes plus dans la configuration « open bar », comme auparavant. Contrairement à la perception qu'ont de nombreux commerçant, la plupart des clients sont piétons, cyclistes ou usagers des transports en commun. Il ne faut donc pas multiplier les dérogations, mais plutôt changer les habitudes des usagers.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel réplique que les avis des communes relatifs au projet d'ordonnance étaient assortis de nombreuses remarques, d'où le dépôt de sa part de nombreux amendements.

Votes

L'amendement n° 19 est rejeté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'amendement n° 20 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 12 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Article 13

M. Arnaud Verstraete présente l'amendement n° 1.

Votes

L'amendement n° 1 est adopté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article 13, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Article 14

Mme David Weytsman expose l'amendement n° 21, qui porte sur les fourchettes des tarifs de stationnement, visés au § 1^{er}. L'augmentation tarifaire inscrite dans le projet est hors de proportion.

La ministre précise que le projet contient des fourchettes de tarifs, afin d'éviter des modifications répétées de l'ordonnance pour ce seul motif tarifaire. Les nouveaux tarifs ont été communiqués en toute transparence.

Mme d'Ursel, au risque de se répéter, estime imbuvable d'avoir affaire à une explosion des tarifs. C'est inacceptable dans le contexte de crise actuelle.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat het om schijven gaat, waarbij bijvoorbeeld rekening moet worden gehouden met evenementenzones. Hij merkt ook op dat mevrouw d'Ursel het eens is met de lage tariefschijven.

De heer Arnaud Verstraete voegt hieraan toe dat de gemeentebesturen in staat moeten worden gesteld een aan de omstandigheden aangepast beleid te voeren. Deze ordonnantie werd aangenomen om voor een lange periode geldig te zijn. Hij presenteert amendement nr. 2, waarin de mogelijkheid van extra gratis parkeren wordt toegevoegd, alsmede de amendementen nr. 3 en nr. 4.

De heer Youssef Handichi zegt dat de boetes moeten worden bevroren, zoals ook de salarissen worden bevroren.

Mevrouw Cielte Van Achter begrijpt dat de hoge bedragen in de schijf in werkelijkheid niet zullen worden toegepast. Dit zijn echter zeer hoge bedragen, ook voor de toekomst.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel kan niet instemmen met amendement 2, dat alleen betrekking heeft op de nieuwe tariefzones. Dit is te beperkt. Het moet mogelijk zijn meer dan een kwartier gratis parkeren aan te bieden.

De heer Verstraete is het ermee eens dat dit amendement betrekking heeft op de rode en groene zones, maar vindt dat niet meer dan 15 minuten mag worden geboden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is van mening dat dit veel gemeenten in moeilijkheden zou brengen. Vervolgens dient zij amendement nr. 22 in om meer dan 15 minuten gratis parkeren toe te staan. Vervolgens dient zij amendement nr. 23 in, dat betrekking heeft op het tweede lid. Mevrouw d'Ursel dient vervolgens amendement 39 in, dat een subamendement op amendement 4 beoogt.

De heer Verstraete vindt amendement nr. 3 relevanter en samenhangender dan amendement nr. 39.

Stemmingen

Amendement nr. 21 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

De amendementen nr. 22 t/m 24 worden verworpen met 11 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Amendement 2 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Amendement 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

M. Marc Loewenstein rappelle qu'on parle de fourchettes, qui doivent notamment tenir compte des zones événements, par exemple. Il observe aussi que Mme d'Ursel est d'accord avec la fourchette basse des tarifs.

M. Arnaud Verstraete ajoute qu'il faut laisser aux autorités communales la faculté de mener une politique adaptée aux circonstances. Cette ordonnance est votée pour être valable sur une longue période. Il présente l'amendement n° 2, qui insère une possibilité de stationnement gratuit supplémentaire, ainsi que les amendements n° 3 et 4.

M. Youssef Handichi lance qu'il faut geler les amendes, puisque l'on gèle les salaires.

Mme Cielte Van Achter comprend bien que les montants hauts de la fourchette ne seront pas appliqués dans la réalité. Il s'agit cependant de montants très élevés, en ce compris pour le futur.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel ne peut souscrire à l'amendement n° 2, qui porte uniquement sur les nouvelles zones tarifaires. C'est trop restreint. Il faut pouvoir offrir plus d'un quart d'heure de stationnement gratuit.

M. Verstraete concède que cet amendement porte sur les zones rouges et vertes, mais il ne faut pas offrir plus de 15 minutes.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que cela va mettre de nombreuses communes en difficulté. Elle présente ensuite l'amendement n° 22, en vue de permettre une durée de stationnement gratuit plus longue qu'un quart d'heure. Elle expose ensuite l'amendement n° 23, portant sur le paragraphe 2. Mme d'Ursel présente ensuite l'amendement n° 39, qui sous-amende l'amendement n° 4.

M. Verstraete estime que l'amendement n° 3 est plus pertinent et plus cohérent que l'amendement n° 39.

Votes

L'amendement n° 21 est rejeté par 11 voix contre 3.

Les amendements n° 22 à n° 24 sont rejetés par 11 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 2 est adopté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 3 est adopté par 9 voix contre 5.

Amendement 39 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikel 14, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 14bis (nieuw)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel trekt amendement nr. 25, tot invoering van een nieuw artikel 14bis, in.

Artikel 14ter (nieuw)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt amendement nr. 32 voor, dat strekt tot invoeging van een nieuw artikel 14ter. We moeten op een nieuwe basis beginnen, gebaseerd op de conclusies van een audit.

De minister is van mening dat de vaststelling van de tarieven niet afhankelijk mag worden gesteld van een audit van het agentschap. Er is geen verband tussen de twee. De tarifiering is een bevoegdheid van het Gewest en niet van het agentschap. De tarifiering is een zaak van alle gemeenten, niet alleen van de gemeenten die het parkeerbeheer hebben gedelegeerd aan parking.brussels.

Mevrouw Cieltje Van Achter zal het amendement niet steunen. Het parkeeragentschap heeft echter wel een audit nodig.

Mevrouw d'Ursel is van mening dat we een clean parkeeragentschap nodig hebben voordat de tarieven zeer sterk worden verhoogd. Er zijn veel problemen geweest sinds de oprichting ervan.

Stemming

Amendement nr. 32 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 15

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 15 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 16

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

L'amendement n° 39 est rejeté par 11 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 4 est adopté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'article 14, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Article 14bis (nouveau)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel retire l'amendement n° 25, introduisant un nouvel article 14bis.

Article 14ter (nouveau)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 32, introduisant un nouvel article 14ter. Il faut partir sur des bases nouvelles, à l'appui des conclusions d'un audit.

La ministre estime qu'il ne faut pas conditionner la fixation des tarifs à un audit de l'agence. Il n'y a pas de liens entre les deux. La tarification est une compétence de la Région et non de l'agence. La tarification est un enjeu qui concerne toutes les communes, pas seulement celles qui ont délégué le contrôle du stationnement à parking.brussels.

Mme Cieltje Van Achter ne soutiendra pas l'amendement. Par contre, l'agence du stationnement a bel et bien besoin d'un audit.

Mme d'Ursel estime qu'en amont d'une augmentation très importante des tarifs, nous avons besoin d'une agence du stationnement qui soit irréprochable. De nombreux dysfonctionnements sont apparus depuis sa création.

Vote

L'amendement n° 32 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Article 15

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 15 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 16

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Stemming

Artikel 16 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 17

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Artikel 17 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 18

De heer Christophe De Beukelaer licht amendement nr. 7 toe.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel stelt amendement nr. 26 voor. In tegenstelling tot het vorige amendement handhaaft dit amendement de twee categorieën van vrijstellingskaarten, voor dringende en niet-dringende zorg, omdat daarvoor verschillende voorwaarden gelden.

De minister herinnert eraan dat enerzijds alle artsen met een RIZIV-registratienummer toegang hebben tot de vrijstellingskaart voor dringende medische zorg. Deze kaart is geldig in alle zones. Anderzijds hebben ook de verstrekkers van niet-dringende thuiszorg toegang tot een vrijstellingskaart, die geldig is in alle zones behalve de rode, indien zij behoren tot een door de FGC, de VGC of de GGC erkende organisatie of indien zij erkend worden door een beroepsfederatie in de zorg. Deze twee amendementen zijn derhalve overbodig.

Mevrouw Cieltje Van Achter is niet overtuigd door deze toelichtingen. Deze mensen, of zij nu dringende of niet-dringende zorg verlenen, moeten snel een parkeerplaats kunnen vinden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel begrijpt niet waarom een vrijstellingskaart voor deze mensen niet in de ordonnantie zelf kan worden gewaarborgd, in plaats van in een eenvoudig besluit. Dit mag niet worden teruggedraaid.

Vervolgens stelt zij amendement nr. 27 voor, dat het mogelijk maakt vrijstellingskaarten toe te kennen aan bijkomende categorieën van personen. Vervolgens stelt zij amendement 38 voor.

De minister antwoordt dat voor het wijzigen van een besluit een langere procedure nodig is dan mevrouw d'Ursel denkt. Alle in deze wijzigingen genoemde categorieën vallen onder het toepasselijke besluit, met inbegrip van dierenartsen. De regering is niet van plan deze vrijstellingen in te perken.

Vote

L'article 16 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 17

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 17 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 18

M. Christophe De Beukelaer expose l'amendement n° 7.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 26. A la différence de l'amendement précédent, celui-ci maintient les deux catégories de cartes de dérogation, pour les soins urgents et les non urgents, car elles obéissent à des conditions différentes.

La ministre rappelle que, d'une part, tous les médecins possédant un numéro d'enregistrement à l'INAMI ont accès à la carte de dérogation pour soins médicaux urgents. Cette carte est valable dans toutes les zones. D'autre part, les prestataires de soins à domicile non urgents jouissent aussi d'une carte de dérogation, valable dans toutes les zones sauf la rouge, quand ils ressortissent à une organisation reconnue par la COCOF, la VGC ou la COCOM ou qu'ils sont agréés par une fédération professionnelle de soins. Ces deux amendements apparaissent donc inutiles.

Mme Cieltje Van Achter n'est pas convaincue par ces explications. Ces personnes, qu'elles prodiguent des soins urgents ou non urgents, doivent pouvoir rapidement trouver un emplacement de stationnement.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel ne comprend pas pourquoi on ne pourrait pas, dans l'ordonnance elle-même, garantir une carte de dérogation à ces personnes, plutôt que dans un simple arrêté. Il ne faudrait pas revenir sur cet acquis.

Elle s'attache ensuite à présenter l'amendement n° 27, qui permet d'allouer des cartes de dérogation à des catégories supplémentaires de personnes. Elle expose ensuite l'amendement n° 38.

La ministre répond que la modification d'un arrêté requiert une procédure plus longue que ne le pense Mme d'Ursel. Toutes les catégories citées dans ces amendements sont couvertes par l'arrêté applicable, y compris les vétérinaires. Le gouvernement n'a nullement l'intention de restreindre ces dérogations.

Mevrouw Cieltje Van Achter antwoordt dat een besluit geacht wordt uitvoering te geven aan de ordonnantie, die de rechtsgrondslag vormt. Als het alleen betrekking heeft op dringende zorg en niets zegt over niet-dringende zorg, hoe kan worden uitgevoerd wat niet bestaat? Hoe kunnen we de gemeenten er bovendien toe aanzetten hun grondgebied in sectoren in te delen, zodat de bewonerskaarten niet voor het hele gemeentelijke grondgebied geldig zijn?

De minister antwoordt op de eerste vraag van mevrouw Van Achter dat het ontwerp van ordonnantie wel degelijk voorziet in de mogelijkheid dat de regering aanvullende vrijstellingscategorieën bepaalt. Anderzijds bevestigt zij dat het gewestelijk parkeerplan zal voorzien in de onderverdeling van de gemeenten in parkeersectoren.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat in de resolutie van het Parlement de federale regering werd verzocht dierenambulances te beschouwen als prioritaire voertuigen in het kader van het Verkeersreglement. Als dit verzoek wordt ingewilligd, zal de wens van mevrouw d'Ursel in vervulling gaan. Het is duidelijk dat deze resolutie een parkeervrijstelling voor dierenambulances inhoudt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient vervolgens amendement nr. 28 in, dat een overleg met de gemeenten oplegt.

De minister antwoordt dat de bijkomende categorieën van begunstigden van de vrijstelling zullen worden opgenomen in een besluit, dat pas na overleg met de gemeenten zal worden aangenomen.

Mevrouw Cieltje Van Achter is niet akkoord met dit amendement. De gemeenten worden over te veel aspecten van deze regeling geraadpleegd. Dit maakt het complexer en trager.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt verworpen met 11 stemmen bij 3 onthoudingen.

Amendementen nrs. 26 en 27 worden verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 28 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 38 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 3 onthoudingen.

Artikel 18 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Mme Cieltje Van Achter rétorque qu'un arrêté est censé exécuter l'ordonnance, qui constitue le socle légal. Si ce dernier ne vise que les soins urgents et ne dit rien des soins non urgents, comment exécuter ce qui n'existe pas? Par ailleurs, comment inciter les communes à subdiviser leur territoire en secteurs, afin que les cartes de riverains ne soient pas valables sur l'ensemble du territoire communal?

La ministre répond à la première question de Mme Van Achter que le projet d'ordonnance prévoit bel et bien la possibilité pour le gouvernement de déterminer des catégories supplémentaires de dérogation. D'autre part, elle confirme que le plan régional de stationnement prévoira la subdivision des communes en secteurs de stationnement.

M. Marc Loewenstein rappelle que la résolution du Parlement demandait au Gouvernement fédéral de considérer les ambulances vétérinaires comme des véhicules prioritaires, au sens du Code de la route. Si cette demande vient à être réalisée, le souhait de Mme d'Ursel sera exaucé. Il est évident que cette résolution implique une dérogation de stationnement en faveur des ambulances vétérinaires.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente ensuite l'amendement n° 28, qui impose une concertation avec les communes.

La ministre réplique que les catégories complémentaires de bénéficiaires de dérogation seront inscrites dans un arrêté, qui ne sera adopté qu'après une concertation avec les communes.

Mme Cieltje Van Achter ne souscrit pas à cet amendement. Les communes sont consultées sur de trop nombreux aspects de ce dispositif. C'est un facteur de complexification et de lenteur.

Votes

L'amendement n° 7 est rejeté par 11 voix et 3 abstentions.

Les amendements n° 26 et n° 27 sont rejetés par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'amendement n° 28 est rejeté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 38 est rejeté par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article 18 est adopté par 9 voix contre 5.

Artikel 18bis (nieuw)

De heer Christophe De Beukelaer verdedigt amendement nr. 8, dat in het bijzonder gericht is op alleenstaanden.

De minister wijst erop dat de mogelijkheid om bezoekerskaarten toe te kennen reeds bij besluit is geregeld, volgens een eenvoudigere en flexibelere regeling dan in het amendement wordt bepaald. Het huidige tarief is 2,50 euro voor een periode van 4,5 uur.

Stemming

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 10 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 19

De heer Arnaud Verstraete dient amendement nr. 9 in, dat betrekking heeft op de boetes die ten onrechte worden opgelegd aan personen met beperkte mobiliteit. Met dit amendement wordt tegemoet gekomen aan de kritiek in een recente uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg, waarin het parkeeragentschap werd veroordeeld. Het doel is ervoor te zorgen dat PBM's die zich aan de regels houden, niet langer ten onrechte worden beboet en zich niet hoeven te verantwoorden.

Het amendement bevestigt dat parkeren voor personen met een handicap overal gratis is. Bovendien moeten kaarten die specifiek zijn voor personen met een handicap in alle omstandigheden worden herkend, hetgeen problemen veroorzaakte voor de scancars. Het amendement bepaalt daarom enerzijds dat de begunstigde de vrijstellingskaart zichtbaar in het midden van de voorruit aanbrengt, zodat deze gemakkelijker door de scan-car wordt opgemerkt, en anderzijds dat de begunstigde zijn nummerplaat inschrijft via een van de digitale instrumenten.

Bovendien kunnen gemeenten die het parkeerbeheer niet aan het agentschap parking.brussels hebben overgedragen, toch gebruikmaken van scancars. Dit is vandaag het geval in de stad Brussel en Ukkel. Het is in dit geval van cruciaal belang dat deze gemeenten ervoor zorgen dat hun scancars gebruikmaken van de gewestelijke witte lijst. Personen met een handicap mogen niet worden gedwongen zich in te schrijven op verschillende gemeentelijke vrijstellingslijsten. Het spreekt dus vanzelf dat deze gemeenten toegang hebben tot de gewestelijke lijst.

Dit amendement is tot stand gekomen in overleg met Unia en het CAWaB (Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles) en houdt zoveel mogelijk rekening met hun opmerkingen. Veel Europese steden gebruiken scancars en worden met dit probleem geconfronteerd. De stad Charleroi, bijvoorbeeld, is net als Brussel veroordeeld wegens discriminatie en heeft beslist om personen met een handicap, net als iedere andere automobilist, te laten betalen. Dit is niet

Article 18bis (nouveau)

M. Christophe De Beukelaer défend l'amendement n° 8, qui vise en particulier les personnes isolées.

La ministre indique que la possibilité d'allouer des cartes pour les visiteurs est déjà prévue par arrêté, selon un dispositif plus simple et plus flexible que ce que prévoit l'amendement. Le tarif actuel est de 2,50 euros pour une période de 4 heures 30.

Vote

L'amendement n° 8 est rejeté par 10 voix et 4 abstentions.

Article 19

M. Arnaud Verstraete présente l'amendement n° 9, qui se rapporte aux amendes infligées erronément aux personnes à mobilité réduite. Cet amendement entend répondre aux critiques contenues dans un jugement récent du tribunal de première instance de Bruxelles ayant condamné l'agence de stationnement. Il s'agit que les PMR respectant les règles en vigueur ne se voient plus infliger d'amende erronément et ne soient plus contraintes de se justifier.

L'amendement confirme que le stationnement est partout gratuit pour les personnes handicapées. De plus, les cartes propres aux personnes handicapées doivent être reconnues en toutes circonstances, ce qui suscitait des difficultés pour les scan-cars. L'amendement prévoit dès lors d'une part que le bénéficiaire appose visiblement la carte de dérogation, au milieu du pare-brise, pour qu'elle soit mieux constatée par la scan-car, et d'autre part inscrive sa plaque d'immatriculation via un des outils digitaux.

Par ailleurs, les communes n'ayant pas délégué la gestion du stationnement à l'agence parking.brussels peuvent néanmoins faire usage de scan-cars. C'est le cas aujourd'hui de la ville de Bruxelles et d'Uccle. Il est crucial dans ce cas que ces communes garantissent que leurs scan-cars fassent un usage de la liste blanche régionale. On ne peut contraindre les personnes handicapées à s'enregistrer dans plusieurs listes communales d'exemption. Il va donc de soi que ces communes ont accès à la liste régionale.

Cet amendement a été élaboré en concertation avec Unia et avec le CAWaB (Collectif accessibilité Wallonie-Bruxelles) et tient compte, dans la mesure du possible, de leurs remarques. De nombreuses villes européennes font usage de scan-cars et sont confrontées à ce problème. La ville de Charleroi, par exemple, a été condamnée pour discrimination dans le même sens que Bruxelles et a décidé en conséquence de faire payer les personnes

wenselijk. Anderzijds is het amendement geïnspireerd op de mechanismen die in Luik, Parijs of Bordeaux van kracht zijn.

De heer Marc Loewenstein voegt daaraan toe dat de regeling het leven van PBM's zo gemakkelijk mogelijk moet maken. Het amendement biedt misschien niet de ideale oplossing, maar wel de beste in de huidige omstandigheden. Het legt immers een extra verplichting op, namelijk de inschrijving op een vrijstellingslijst. Het is niet helemaal bevredigend voor Unia en de CAWaB, maar er is geen andere oplossing, tenzij we afzien van de scancars, wat geen optie is.

Verschillende witte lijsten moeten koste wat het kost worden vermeden. Er kunnen er negen zijn in het Gewest, namelijk die van parking.brussels plus die van de gemeenten die het parkeren niet aan het agentschap hebben overgedragen. In dit verband dringt de heer Loewenstein er bij de minister op aan zich in te zetten voor de compatibiliteit van de in Ukkel gebruikte scancars met de gewestelijke witte lijst. Het Gewest zal overleg moeten plegen met de gemeente Ukkel om deze onverenigbaarheid te corrigeren, zo nodig ten laste van de gewestbegroting. Het opstellen van meerdere vrijstellingslijsten moet worden vermeden.

Evenzo moet de in het amendement bedoelde regeling compatibel zijn met het digitale formaat van de Europese gehandicaptenkaart. Het parkeeragentschap zal de verdeling van de hoesjes voor het plaatsen van de kaarten in het voertuig moeten financieren. Bij deze gelegenheid zal zij haar witte lijst kunnen aanvullen. Ten slotte zou het, wanneer een PBM een retributie bij het agentschap betwist, goed zijn dat het agentschap uit eigen beweging voorstelt om deze persoon op de witte lijst te plaatsen.

Mevrouw Cieltje Van Achter zegt dat een vrijstellingskaart voor personen met een handicap in principe persoonlijk is en dus niet aan een voertuig vastzit. Zijn de indieners van het amendement, gezien de complexiteit van de materie, van plan de Raad van State te raadplegen? Hoe zit het met personen met een handicap die uit het buitenland komen? Kunnen zij gewoon hun legitimatiekaart tonen? Bovendien moet het misbruik van dergelijke kaarten, dat de legitieme kaarthouders benadeelt, worden bestreden.

De heer David Weytsman betreurt het feit dat het Gewest PBM's discrimineert en dat het amendement daar niets aan verandert. De infrastructuur moet worden aangepast aan de PBM's en niet andersom. Het amendement dwingt de PBM's het aantal stappen te vermenigvuldigen, zonder te reageren op de bevelen van de uitspraak van 2 mei 2022 van de rechtbank van eerste aanleg in Brussel. Het minste wat men had kunnen doen, was het gebruik van de scancars op te schorten.

handicapées, comme n'importe quel automobiliste. Cela n'est pas souhaitable. Par contre, l'amendement s'inspire des mécanismes en vigueur à Liège, à Paris ou à Bordeaux.

M. Marc Loewenstein ajoute que le dispositif doit faciliter la vie des PMR autant que possible. L'amendement n'offre sans doute pas la solution idéale, mais c'est la meilleure dans les circonstances actuelles. Elle impose en effet une contrainte supplémentaire, celle de s'enregistrer sur une liste d'exemption. Elle n'est pas entièrement satisfaisante aux yeux d'Unia et du CAWaB, mais aucune autre solution n'apparaît, à moins d'abandonner les scan-cars, ce qui n'est pas envisageable.

Ce qu'il faut à tout prix éviter, ce sont les multiples listes blanches. Il peut potentiellement y en avoir neuf dans la Région, c'est-à-dire celle de parking.brussels plus celles des communes n'ayant pas délégué le stationnement à l'agence. A ce titre, M. Loewenstein exhorte la ministre à œuvrer à la compatibilité des scan-cars utilisées à Uccle avec la liste blanche régionale. Il s'agira que la Région entreprenne une concertation avec la commune d'Uccle, pour corriger cette incompatibilité, au besoin à charge du budget régional. Il faut éviter de devoir établir plusieurs listes d'exemption.

De même, le dispositif prévu par l'amendement devra être compatible avec le format digital de la carte européenne pour handicapés. L'agence de stationnement devra financer la distribution des pochettes destinées au placement des cartes dans le véhicule. A cette occasion, elle pourra compléter sa liste blanche. Enfin, lorsqu'une PMR conteste une redevance auprès de l'agence, il serait bon que celle-ci propose d'initiative l'inscription sur la liste blanche.

Mme Cieltje Van Achter dit qu'une carte de dérogation pour handicapé est en principe personnelle et n'est donc pas attachée à un véhicule. Vu la complexité de la matière, les auteurs de l'amendement envisagent-ils une consultation du Conseil d'État? Qu'en sera-t-il notamment des personnes handicapées provenant de l'étranger? Peuvent-ils se contenter de présenter leur carte de légitimation? Par ailleurs, il faut combattre les abus de telles cartes, qui pénalisent les titulaires légitimes de ces cartes.

M. David Weytsman déplore que la Région discrimine les PMR et que l'amendement n'y change rien. Il faut adapter l'infrastructure aux PMR, et pas l'inverse. L'amendement pousse les PMR à multiplier les démarches, sans répondre aux injonctions du jugement du 2 mai 2022 du tribunal de première instance de Bruxelles. La moindre des choses aurait été de suspendre l'usage des scan-cars.

Het amendement komt ook niet tegemoet aan de verzoeken van Unia. Die zegt dat de procedures die van personen met een handicap worden verlangd, veel te ingewikkeld zijn. In zeven haasten en zonder overleg met de sector legitimeert het ontwerp van ordonnantie de door het parkeeragentschap ingevoerde discriminerende maatregelen. Dit ontwerp, evenmin als het amendement, eerbiedigt niet het « standstill »-beginsel van het niveau van wettelijke bescherming. Voorts betreurt Unia het dat de digitale modaliteiten voor de invoering van de vrijstellingskaart van gemeente tot gemeente kunnen verschillen. Hoe kan voor harmonisatie worden gezorgd ?

De heer Arnaud Verstraete antwoordt dat het amendement nog niet werd voorgelegd aan de Raad van State, maar niets vernieuwends heeft. Het is gebaseerd op mechanismen die reeds bestaan en hun waarde hebben bewezen, bijvoorbeeld in Luik en Parijs. Het vonnis tegen het agentschap brengt dwangsommen met zich mee na vier maanden vanaf de datum van betekening, dus het is belangrijk om snel te handelen.

De bijkomende acties die PBM's zullen moeten ondernemen, zijn licht : zij zullen slechts één keer een aanvraag moeten indienen voor inschrijving op een witte lijst en voor het aanbrengen van een legitimatiekaart in het voertuig. De bedoeling is degenen die de regels volgen niet te beboeten. Deze moeten dus duidelijk zijn en elk risico van onzekerheid bij de controleur wegnemen.

De digitale modaliteiten voor de mededeling van het legitimatiebewijs zullen uiteraard door het agentschap moeten worden geïntegreerd, aangezien dit essentieel is voor het gratis parkeren voor deze personen. Eén verzoek om opneming in de gewestelijke witte lijst moet absoluut voldoende zijn. Niemand heeft een methode bedacht die minder belastend is voor de personen met een handicap dan dit amendement.

De door mevrouw Van Achter genoemde gevallen van misbruik van vrijstellingskaarten vormen inderdaad een bedreiging voor de goede toepassing van het systeem. Daarom vormt het aanvullende instrument van de witte vrijstellingslijst een extra garantie. Bovendien voorziet het amendement in sancties in geval van misbruik van de kaart te kwader trouw.

De opmerking van de heer Weytsman dat de infrastructuur zich moet aanpassen aan de PBM's, en niet andersom, is een verstandige opmerking, maar dit heeft tijd nodig. Het Gewest moet in dit geval echter binnen een kort tijdsbestek optreden, gezien zijn gerechtelijke veroordeling. De door Unia bekritiseerde bijkomende maatregelen lijken in verhouding te staan tot het voordeel van gratis parkeren, dat, zo herinnert de heer Verstraete ons, geen wettelijke verplichting is. Inschrijving op de witte lijst is ook

L'amendement n'apporte pas non plus satisfaction aux demandes d'Unia. Celui-ci affirme que les démarches exigées des personnes handicapées sont bien trop complexes. Dans l'urgence et sans concertation avec le secteur, le projet d'ordonnance légitime les mesures discriminatoires mis en place par l'agence de stationnement. Ce projet, pas plus que l'amendement, ne respectent d'ailleurs pas le principe de « standstill » du niveau de protection légale. De plus, Unia déplore que les modalités digitales d'introduction de la carte de dérogation puissent varier d'une commune à l'autre. Comment garantir une harmonisation ?

M. Arnaud Verstraete répond que l'amendement n'a certes pas été soumis au Conseil d'Etat, mais il n'a rien de novateur. Il se fonde sur des mécanismes déjà en vigueur et qui a fait ses preuves, par exemple à Liège et à Paris. Le jugement ayant condamné l'agence est assorti d'astreintes à l'issue d'un délai de quatre mois à partir de sa signification ; il convient donc d'agir rapidement.

Les démarches complémentaires que les PMR devront entreprendre sont légères : il suffira de demander, une seule fois, l'inscription sur une liste blanche et l'apposition d'une carte de légitimation dans le véhicule. L'objectif est de ne pas infliger d'amende aux personnes qui respectent les règles. Ces dernières doivent donc être claires et évacuer tout risque d'incertitude de la part du contrôleur.

Les modalités digitales de communication de son titre de légitimation devront bien entendu être intégrées par l'agence, car cela est essentiel au caractère gratuit du stationnement de ces personnes. Il est impératif qu'une seule demande d'insertion sur la liste blanche régionale soit suffisante. Personne n'a aperçu une méthode moins contraignante pour les personnes handicapées que celle de cet amendement.

Les cas d'abus de cartes de dérogation, évoqués par Mme Van Achter, constituent en effet une menace pour la bonne application du dispositif. C'est pourquoi l'instrument complémentaire de la liste blanche d'exemption est une garantie supplémentaire. En outre, l'amendement prévoit des sanctions en cas d'usage fautif de la carte, de mauvaise foi.

La remarque de M. Weytsman selon laquelle c'est l'infrastructure qui doit s'adapter aux PMR, et non l'inverse, est une remarque avisée, mais elle réclame du temps. Or, la Région doit agir en l'occurrence dans des délais courts, eu égard à sa condamnation judiciaire. Les démarches complémentaires critiquées par Unia semblent proportionnées au regard du bénéfice de la gratuité, qui, rappelle M. Verstraete, n'est pas une obligation légale. L'enregistrement sur la liste blanche est en outre nécessaire

noodzakelijk om aan de gronden van het vonnis tegemoet te komen. Men moet zich ervan vergewissen dat de persoon die gecontroleerd wordt in orde is.

Unia betreurt ook het gebrek aan harmonisatie van de vrijstellingsregels op Belgisch niveau. Dat is juist. De Brusselse wetgever kan echter alleen handelen binnen het kader van zijn bevoegdheden en het amendement verplicht de gemeenten er ook toe ervoor te zorgen dat hun eigen scan-cars compatibel zijn met de gewestelijke vrijstellingslijst. Deze eis komt tegemoet aan de verzoeken van Unia en het CAWaB.

Tot slot verzekert de heer Verstraete dat hij overleg heeft gepleegd met de betrokken verenigingen alvorens dit amendement in te dienen, maar hij geeft toe dat het vonnis tot een versnelling van het proces heeft geleid.

De minister bevestigt opnieuw dat het van essentieel belang is te zorgen voor gratis parkeergelegenheid voor personen met een handicap. Zij voegt er ten behoeve van de heer Loewenstein aan toe dat het Gewest een communicatiecampagne gericht tot personen met een handicap zal lanceren over deze witte lijst, dat het de distributie van de hoesjes op zich zal nemen en dat ervoor zal worden gezorgd dat dit zo gemakkelijk mogelijk wordt gemaakt voor de personen met een handicap. Zoals sommige sprekers al hebben gezegd, zou het beter zijn als België, en zelfs de Europese Unie, geharmoniseerde regels zou hebben voor het parkeren van personen met een handicap, aangezien overal dezelfde moeilijkheden rijzen. Het zou ook een goed idee zijn om de legitimatiekaarten in de toekomst uit te rusten met een chip die door scan-cars kan worden herkend. Het Gewest staat in contact met de federale staat, maar hier kunnen alleen de gewestelijke kwesties worden behandeld.

Het is zaak de ongerechtvaardigde retributies te vermijden. Daarom gaat het amendement niet alleen over de gewestelijke witte lijst, maar ook over de manier waarop men zijn recht op een vrijstelling moet meedelen, per SMS of op de parkeermeter. Buitenlandse personen met een handicap, waarover mevrouw Van Achter het had, kunnen dus gebruikmaken van deze communicatiemiddelen, zonder dat zij noodzakelijkerwijs op de witte lijst staan. De bestrijding van het frauduleus gebruik van deze kaarten, dat ook een federaal probleem is, is geen eenvoudige zaak.

Mevrouw Cieltje Van Achter betreurt het, ondanks de uitleg die zij heeft gehoord, dat dit amendement niet voor advies aan de Raad van State werd voorgelegd om de juridische robuustheid ervan te verzekeren. Zij vraagt ook of de bestuurder van een scan-car een eerste controle van de vastgestelde overtredingen uitvoert en zo nodig kan weten welke personen op de witte lijst staan. Als dit het geval is, is het mogelijk het aantal onjuiste retributies te verminderen.

pour répondre aux motifs du jugement. Il faut s'assurer que la personne contrôlée soit bien en ordre.

Unia déplore aussi l'absence d'harmonisation des règles de dérogation à l'échelle belge. Cela est vrai. Mais le législateur bruxellois ne peut agir que dans le périmètre de ses compétences et l'amendement impose d'ailleurs aux communes de s'assurer de la compatibilité de leurs propres scan-cars avec la liste régionale d'exemption. Cette exigence répond aux demandes d'Unia et du CAWaB.

Enfin, M. Verstraete assure qu'il a bien mené des concertations avec les associations intéressées avant de déposer cet amendement, mais il admet que le jugement a induit une accélération du processus.

La ministre réaffirme que garantir la gratuité du stationnement pour les personnes présentant un handicap est essentiel. Elle ajoute, à l'intention de M. Loewenstein, que la Région lancera une campagne de communication destinée aux personnes handicapées au sujet de cette liste blanche, qu'elle prendra à sa charge la distribution des pochettes et qu'il sera fait en sorte de faciliter au maximum les démarches pour les personnes présentant un handicap. Comme certains orateurs l'ont dit, il serait préférable que la Belgique, et même l'Union européenne, se dotent de règles harmonisées relatives au stationnement des personnes handicapées, puisque les mêmes difficultés se posent partout. De même, il serait bon à l'avenir que les cartes de légitimation soient équipées d'une puce émettrice reconnaissable par les scan-cars. La Région est en contact avec l'État fédéral, mais on ne peut ici répondre qu'aux enjeux régionaux.

Il s'agit d'éviter les redevances injustifiées. C'est pourquoi l'amendement ne porte pas seulement sur la liste blanche régionale, mais aussi sur la façon de communiquer son droit à une dérogation, par SMS ou sur l'horodateur. Les personnes handicapées étrangères, dont parlait Mme Van Achter, peuvent donc faire usage de ces moyens de communication, sans nécessairement figurer sur la liste blanche. La lutte contre l'usage frauduleux de ces cartes, qui est également un problème fédéral, n'est pas chose aisée.

Mme Cieltje Van Achter regrette, malgré les explications entendues, que cet amendement n'ait pas été soumis à l'avis du Conseil d'Etat, pour s'assurer de sa robustesse juridique. Elle demande également si le conducteur d'une scan-car procède à un premier contrôle des infractions constatées et peut, le cas échéant, avoir connaissance des personnes figurant sur la liste blanche. Si cela est le cas, cela permet de diminuer les redevances erronées.

De minister antwoordt dat de scancar inderdaad kan weten dat het voertuig door een persoon met een handicap werd geparkeerd, op voorwaarde dat de nummerplaat via een van de digitale instrumenten werd geregistreerd. Dit vormt dus een eerste filter. Vervolgens, indien toch een retributie wordt opgelegd, zal een steward een visuele controle van de door de scancar gestuurde foto's uitvoeren, om na te gaan of de kaart voor personen met een handicap op de voorruit was aangebracht.

De heer David Weytsman is van mening dat de scancar geen toegevoegde waarde heeft voor PBM's, die, laten we dat niet vergeten, recht hebben op gratis parkeren. Deze controlevoertuigen zijn inkomstenmachines. De minister kiest voor dit instrument ten koste van de PBM's. Dit amendement blijft discriminerend, zelfs nog meer dan het oorspronkelijke artikel. Het moet voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd.

De heer Arnaud Verstraete antwoordt dat de wet niet in alle omstandigheden voorziet in gratis parkeren voor PBM's, maar alleen in plaatsen die voor hen zijn voorbehouden. Dit verklaart het reglement dat in Charleroi van kracht is. Dit amendement beantwoordt dus aan een politieke keuze. Het is niet discriminerend, aangezien de begunstigde slechts één extra formaliteit hoeft te vervullen. Anderzijds spelen de scancars een essentiële rol bij de naleving van de regels. Zonder deze controle hebben de regels geen nuttig effect. Het agentschap zal alles in het werk stellen om de hier voorgestelde regeling snel ten uitvoer te leggen, ten voordele van de ongeveer 23.000 Brusselse houders van een kaart voor personen met een handicap.

Mevrouw Cielte Van Achter erkent dat de scancars doeltreffend zijn, maar dat ze een serieus verfijningswerk door het personeel vereisen. Dit is waar het probleem ligt. Ook frauduleuze aanvragen voor de witte lijst zullen moeten worden bestreden.

Stemmingen

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 19, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 20

De heer Arnaud Verstraete licht amendement nr. 5 toe.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient amendement nr. 29 in, dat betrekking heeft op het verslag dat de gemeenten aan het Gewest moeten uitbrengen, met het oog op de vereenvoudiging van de taak van de gemeenten.

La ministre répond que la scan-car est bien en mesure de savoir que le véhicule a été stationné par une personne handicapée, à condition que la plaque d'immatriculation ait été enregistrée via un des outils digitaux. Cela constitue donc un premier filtre. Ensuite, si une redevance est quand même infligée, un steward procède à un contrôle visuel des photos transmises par la scan-car, pour vérifier que la carte pour personnes handicapées était apposée sur le pare-brise.

M. David Weytsman estime que la scan-car n'apporte pas de plus-value pour les PMR, qui, ne l'oublions pas, ont un droit à la gratuité. Ces véhicules de contrôle sont des machines à faire des recettes. La ministre opte pour cet instrument au détriment des PMR. Cet amendement reste discriminatoire, plus encore que l'article initial. Il faut le soumettre à l'avis du Conseil d'État.

M. Arnaud Verstraete rétorque que la loi ne prévoit pas la gratuité pour les PMR en toutes circonstances, mais uniquement des emplacements réservés à ces personnes. C'est ce qui explique le règlement en vigueur à Charleroi. Cet amendement répond donc à un choix politique. Il n'a rien de discriminatoire, car il exige une seule formalité supplémentaire de la part du bénéficiaire. D'autre part, les scan-cars jouent un rôle essentiel dans le respect des règles. Sans cet aspect de contrôle, les règles n'ont aucun effet utile. L'agence mettra tout en œuvre pour exécuter rapidement le dispositif présenté ici, au profit des quelque 23.000 titulaires bruxellois d'une carte pour personnes handicapées.

Mme Cielte Van Achter reconnaît que les scan-cars sont efficaces, mais elles exigent un travail sérieux d'affinage de la part des agents. C'est là que le bât blesse. Il faudra aussi combattre les demandes frauduleuses de figurer sur la liste blanche.

Votes

L'amendement n° 9 est adopté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

L'article 19, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 20

M. Arnaud Verstraete expose l'amendement n° 5.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 29, qui porte sur le rapport à fournir par les communes à la Région, en vue de simplifier la tâche des communes.

De heer Marc Loewenstein dient amendement nr. 40 in, dat een subamendement is op amendement nr. 29. Het is van belang te zorgen voor een soepele relatie tussen het agentschap en de gemeenten. Daartoe zal het agentschap, in overleg met de administratie Brussel Plaatselijke Besturen, een modelverslag voorleggen aan de gemeenten.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel licht amendement nr. 30 toe, dat de sancties voor een gemeente die in gebreke blijft verlaagt om bemiddeling aan te moedigen. Amendement nr. 31 heeft betrekking op de termijn voor de toezending van de informatie over de parkeerinkomsten.

De heer Arnaud Verstraete betoogt dat de amendementen nrs. 5 en 6 al aan deze doelstellingen beantwoorden. De termijn waarbinnen het agentschap informatie over de parkeerinkomsten en de lasten die het op zich heeft genomen aan de gemeenten moet toezenden, werd vervroegd tot 15 februari.

De minister voegt eraan toe dat het verzachten van de sancties tegen in gebreke blijvende gemeenten geen goede aanpak is. Het agentschap komt elk jaar in moeilijkheden door gemeenten die de informatie over hun inkomsten niet tijdig indienen. Dit artikel, dat voorziet in een gematigde straf, is bedoeld om dit obstakel te overwinnen.

Mevrouw Cielte Van Achter vraagt welke gemeenten jaar na jaar in gebreke blijven. Na de talrijke vermaningen van het Rekenhof moet de regering allang in gesprek zijn met deze gemeenten.

De minister verzoekt de volksvertegenwoordigster een schriftelijke vraag over dit onderwerp te stellen. Sommige gemeenten sturen de vereiste informatie door zonder de verwachte betaling te doen en andere doen geen van beide.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel trekt amendement nr. 31 in in het licht van de uitleg van de heer Verstraete over de amendementen nrs. 5 en 6.

Stemmingen

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Amendement nr. 40, dat een subamendement is op amendement nr. 29, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 29, aldus gesubamendeerd, wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

M. Marc Loewenstein présente l'amendement n° 40, qui sous-amende cet amendement n° 29. Il convient d'assurer la fluidité des relations entre l'agence et les communes. Pour ce faire, l'agence soumettra aux communes un modèle de rapport, en concertation avec l'administration Bruxelles Pouvoirs locaux.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel expose l'amendement n° 30, qui allège les sanctions encourues par une commune en défaut, afin de privilégier la conciliation. L'amendement n° 31 porte sur le délai de transmission des informations relatives aux recettes de stationnement.

M. Arnaud Verstraete avance que les amendements n° 5 et n° 6 répondent déjà à ces objectifs. Le délai de transmission, par l'agence aux communes, des informations relatives aux recettes de stationnement et aux charges supportées par l'agence a été avancé au 15 février.

La ministre ajoute qu'adoucir les sanctions contre les communes en défaut n'est pas une bonne approche. L'agence est mise en difficulté chaque année par les communes qui ne transmettent pas en temps utiles les informations relatives aux recettes. Cet article, qui prévoit une sanction somme toute modérée, entend obvier à cet obstacle.

Mme Cielte Van Achter demande quelles sont les communes en défaut, d'année en année. Après les nombreuses remontrances de la Cour des comptes, le gouvernement a sûrement entrepris des pourparlers depuis longtemps avec ces communes.

La ministre invite la députée à poser une question écrite à ce sujet. Certaines communes transmettent les informations requises sans effectuer le versement attendu et d'autres ne font ni l'un ni l'autre.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel retire l'amendement n° 31, vu les explications apportées par M. Verstraete au sujet des amendements n° 5 et n° 6.

Votes

L'amendement n° 5 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

L'amendement n° 40, sous-amendant l'amendement n° 29, est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

L'amendement n° 29, tel que sous-amendé, est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Amendement nr. 30 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Artikel 20, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikel 21

De heer Arnaud Verstraete dient amendement nr. 6 in.

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 12 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 21, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikelen 22 tot 27

Deze artikelen lokken geen enkele opmerking uit.

Stemmingen

Artikelen 22 tot 27 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 28

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient amendement nr. 18 in, dat betrekking heeft op de eventuele tekortkomingen van een gemeente. De in het ontwerp voorziene sancties zijn onduidelijk.

De minister antwoordt dat het ontwerp van ordonnantie, na overleg met de gemeenten, verwijst naar de ordonnantie van 14 mei 1998 betreffende het administratief toezicht.

Mevrouw Cielte Van Achter zal dit amendement niet steunen, maar zij vraagt zich af hoe het zit met de toepassing van het gewestelijk toezicht. Het ontwerp is in dit opzicht niet erg ambitieus. Is het, gezien het huidige falen van het toezicht ten aanzien van in gebreke blijvende gemeenten, redelijk te verwachten dat het ontwerp ertoe zal leiden dat de gemeenten hun verplichtingen nakomen?

Stemmingen

Amendement nr. 18 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Artikel 28 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

L'amendement n° 30 est rejeté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article 20, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

Article 21

M. Arnaud Verstraete présente l'amendement n° 6.

Votes

L'amendement n° 6 est adopté par 12 voix et 1 abstention.

L'article 21, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

Article 22 à 27

Ces articles ne suscitent pas d'observations.

Votes

Les articles 22 à 27 sont adoptés par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 28

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 18, qui porte sur les manquements éventuels d'une commune. Les sanctions prévues par le projet sont imprécises.

La ministre répond que le projet d'ordonnance renvoie, à l'issue d'une concertation avec les communes, à l'ordonnance du 14 mai 1998 sur la tutelle administrative.

Mme Cielte Van Achter ne soutiendra pas cet amendement, mais elle s'interroge sur l'application de la tutelle régionale. Le projet est peu ambitieux sous cet aspect. Au vu des manquements actuels de la tutelle à l'encontre des communes en défaut, peut-on raisonnablement espérer que le projet amènera les communes à respecter leurs obligations?

Votes

L'amendement n° 18 est rejeté par 10 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article 28 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Artikelen 29 tot 35

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 29 tot 35 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 36

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel trekt amendement nr. 35 in, gelet op de indiening van amendement nr. 41.

De heer Marc Loewenstein licht amendement nr. 41 toe, dat beantwoordt aan de verwachtingen van amendement nr. 35, namelijk het garanderen van de aanwezigheid van de bestuurders op de algemene vergadering, maar de formulering ervan verbetert.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel verdedigt amendement nr. 36.

De minister legt uit dat in de raad van bestuur van het agentschap leden zitting hebben die de parlementaire oppositie vertegenwoordigen, zoals ook het geval is bij andere bestuursorganen van pararegionale instellingen.

De heer Arnaud Verstraete voegt hieraan toe dat het Parlement zich overigens over deze kwestie buigt, om een structureel antwoord te bieden.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel aanvaardt deze verklaringen niet. De huidige situatie biedt geen garanties aan de oppositie. Dit moet in het ontwerp van ordonnantie worden opgenomen. De voorstellen van de gemeenten aan de regering kunnen hiervan afwijken.

Stemmingen

Amendement nr. 41 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

Amendement nr. 36 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 36 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikelen 37 en 38

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Article 29 à 35

Ces articles ne suscitent pas de commentaires.

Votes

Les articles 29 à 35 sont adoptés par 9 voix contre 3 et 1 abstention

Article 36

Mme Anne-Charlotte d'Ursel retire l'amendement n° 35, vu le dépôt de l'amendement n° 41.

M. Marc Loewenstein expose l'amendement n° 41, qui répond aux attentes de l'amendement n° 35, à savoir garantir la présence des administrateurs à l'assemblée générale, tout en en améliorant la formulation.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel défend l'amendement n° 36.

La ministre explique que le conseil d'administration de l'agence comprend bien des membres représentant l'opposition parlementaire, comme c'est le cas des autres organes de gestion des pararégonaux.

M. Arnaud Verstraete ajoute que le Parlement se saisit par ailleurs de cette question, pour y apporter une réponse structurelle.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel n'accepte pas ces explications. La situation actuelle n'apporte aucune garantie à l'opposition. Il faut l'inscrire dans le projet d'ordonnance. Les propositions des communes au gouvernement peuvent s'en écarter.

Votes

L'amendement n° 41 est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

L'amendement n° 36 est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions

L'article 36 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Articles 37 et 38

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Stemmingen

Artikelen 37 en 38 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 39

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 39 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikelen 40 tot 42

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 40 tot 42 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikelen 43 tot 49

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 43 tot 49 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikelen 50 en 51

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 50 en 51 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 51bis (nieuw)

Mevrouw Isabelle Pauthier dient amendement nr. 34 in, tot invoeging van een nieuw artikel 51bis. De term « openbare weg », die onnauwkeurig is, moet worden vervangen door de term « openbare wegen », die in het BWRO en de ordonnantie over de milieuvergunningen zal worden opgenomen, zoals ook het geval is met dit ontwerp van ordonnantie.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt of de parking van een supermarkt onder het toepassingsgebied van dit amendement valt.

Mevrouw Isabelle Pauthier antwoordt van niet. Voor dit soort parking is een milieuvergunning nodig. Dit zal geen gevolgen hebben voor de uitvoering van de ordonnantie.

Votes

Les articles 37 et 38 sont adoptés par 9 voix contre 3 et 1 abstention

Article 39

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 39 est adopté par 9 voix contre 4.

Articles 40 à 42

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 40 à 42 sont adoptés par 9 voix contre 3 et 1 abstention

Articles 43 à 49

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 43 à 49 sont adoptés par 9 voix contre 4.

Articles 50 et 51

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 50 et 51 sont adoptés par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 51bis (nouveau)

Mme Isabelle Pauthier présente l'amendement n° 34, introduisant un nouvel article 51bis. Il faut supprimer les termes « voie publique », qui sont imprécis, par les termes « voiries publiques », qui figureront dans le CoBAT et dans l'ordonnance sur les permis d'environnement, à l'instar du présent projet d'ordonnance.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande si le parking d'une grande surface tombe sous le coup de cet amendement.

Mme Isabelle Pauthier répond que non. Ce type de parking requiert un permis d'environnement. La mise en œuvre de l'ordonnance en projet n'en sera pas affectée.

Stemming

Amendement nr. 34 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikel 51ter

Mevrouw Isabelle Pauthier dient amendement nr. 42 in, tot invoeging van een nieuw artikel 51ter.

Stemming

Amendement nr. 42 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Artikelen 52 tot 55

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 52 tot 55 worden aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

Artikel 56

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel dient amendement nr. 33 in.

De heer Arnaud Verstraete licht amendement nr. 10 toe.

Stemmingen

Amendement nr. 33 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 10 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 2, bij 2 onthoudingen.

Artikel 56, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 3, bij 1 onthouding.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur, De voorzitter van de vergadering,

Anne-Charlotte d'URSEL David WEYTSMAN

Vote

L'amendement n° 34 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Article 51ter

Mme Isabelle Pauthier présente l'amendement n° 42, insérant un nouvel article 51ter.

Vote

L'amendement n° 42 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Articles 52 à 55

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 52 à 55 sont adoptés par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 56

Mme Anne-Charlotte d'Ursel présente l'amendement n° 33.

M. Arnaud Verstraete expose l'amendement n° 10.

Votes

L'amendement n° 33 est rejeté par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement n° 10 est adopté par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 56, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 4.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.

La Rapporteuse, Le président de séance,

Anne-Charlotte d'URSEL David WEYTSMAN

V. Tekst aangenomen door de commissie

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1° parkeerplaats : ruimte op de openbare wegnis die bestemd is om een voertuig te parkeren ;

2° gereglementeerde zone : deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare wegnis en waarvan het gebruik geregulemeenteerd is volgens de categorie waartoe het behoort ;

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

4° openbare parking : elke parking die voor het publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de Regering krachtens artikel 4 vastgelegde voorwaarden, ongeacht of dit een parking is die toebehoort aan het Gewest of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon ;

5° dynamisch parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem betreffende de vrije parkeerplaatsen in openbare parkings ;

6° Parkeeragentschap : Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 ;

7° controle : de controle op de naleving van het gereglemeenteerd parkeren op de openbare wegnis ;

8° parkeerretributie : de financiële tegenprestatie voor de terbeschikkingstelling van een parkeerplaats zoals vastgelegd krachtens deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten alsmede de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen ;

V. Texte adopté par la comission

CHAPITRE 1^{ER} Des dispositions générales

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° emplacement de stationnement : espace situé sur la voirie publique et destiné au stationnement d'un véhicule ;

2° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée d'emplacements de stationnement situés sur la voirie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève ;

3° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs d'emplacements de stationnement ;

4° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement en application de l'article 4, qu'il s'agisse d'un parking appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public ou de droit privé ;

5° jalonement dynamique : système d'information et de guidage relatif aux emplacements de stationnement disponibles dans les parkings publics ;

6° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre 7 ;

7° contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur la voirie publique ;

8° redevance de stationnement : la contrepartie financière pour la mise à disposition d'un emplacement de stationnement établie en vertu de la présente ordonnance, de ses arrêtés d'exécution ainsi que des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement ;

9° inning : de ontvangst van parkeerretributies ;

10° deelvoertuig : het voertuig van een door de Regering erkende of toegelaten dienst.

HOOFDSTUK 2 Uitdagingen en middelen

Artikel 3

Het parkeerbeleid draagt bij tot het mobiliteitsbeleid door het parkeren aan te wenden als actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers.

Het parkeerbeleid laat toe het parkeren op de gewest- en gemeentewegen op een doeltreffende, coherente, evenwichtige en overlegde manier te organiseren.

Het parkeerbeleid richt zich in de eerste plaats op :

- 1° de coördinatie van het parkeeraanbod op en buiten de wegenis ;
- 2° de vastlegging van gereguleerde of gereserveerde zones op de openbare wegenis en de tarifiering ervan voor alle soorten voertuigen ;
- 3° de goedkeuring van een gewestelijk parkeerbeleidsplan en de evaluatie daarvan op gewestelijk en lokaal niveau ;
- 4° de coherentie van lokale acties met de gewestelijke doelstellingen ;
- 5° het operationaliseren van dit beleid door een Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK 3 Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten

Afdeling 1 – De openbare parkings

Artikel 4

Onverminderd de andere gewestelijke reglementaire normen betreffende de exploitatie van openbare parkings, bepaalt de Regering, om de beoogde verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren buiten de wegenis te bewerkstelligen, de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid,

9° perception : la réception des redevances de stationnement ;

10° véhicule partagé : le véhicule dépendant d'un service agréé ou autorisé par le Gouvernement.

CHAPITRE 2 Des enjeux et des instruments

Article 3

La politique du stationnement contribue à la politique de mobilité en utilisant le stationnement comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodales et un service rendu aux usagers.

La politique du stationnement permet d'organiser de manière efficace, cohérente, équilibrée et concertée le stationnement sur les voiries régionales et communales.

La politique du stationnement comprend prioritairement :

- 1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ;
- 2° la fixation de zones réglementées ou réservées sur la voirie publique et leur tarification pour tous les types de véhicules ;
- 3° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement et son évaluation à l'échelle régionale et locale ;
- 4° la cohérence des actions locales au regard des objectifs régionaux ;
- 5° l'opérationnalisation de cette politique par une Agence du stationnement.

CHAPITRE 3 De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^{re} – Des parkings publics

Article 4

Sans préjudice des autres normes réglementaires régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, pour atteindre l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement,

veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, bij besluit, erkend kan worden als openbare parking en in aanmerking komt voor de dynamische parkeergeleiding van het Parkeeragentschap, rekening houdend met de doelstellingen om de woonwerkverplaatsingen met de auto te verminderen, zoals nagestreefd door de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Enkel de door de Regering erkende parkings in uitvoering van het in het eerste alinea vernoemde besluit, mogen de benaming « openbare parking » gebruiken.

De Regering is gemachtigd om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de overschakeling te begeleiden van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten en met name sensibiliserings-, communicatie-, ondersteunings-, subsidiërings- en financiële acties.

Afdeling 2 – Het publieke parkeerbeleid

Artikel 5

Het parkeerbeleid is afgestemd op de parkeerbehoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen, ongeacht het gebruikte type voertuig.

Artikel 6

De instrumenten van het parkeerbeleid beogen in het bijzonder een aanbod aan parkeerplaatsen aan te reiken dat gericht is op collectief vervoer, zoals met name toeristenbussen, pendelbussen voor scholen en bedrijven en taxi's.

Artikel 7

De instrumenten van het parkeerbeleid zijn enerzijds afgestemd op de parkeerbehoeften van specifieke gebruikers, zoals personen met beperkte mobiliteit en gebruikers van deelvoertuigen, en anderzijds op de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist.

HOOFDSTUK 4 Parkeren op de wegenis

Afdeling 1 – Algemene bepaling

Artikel 8

De Regering bepaalt de regels die gelden voor :

d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du jalonnement dynamique mis en œuvre par l'Agence du stationnement, en tenant compte des objectifs de réduction des déplacements domicile-travail en voiture, tels que poursuivis par les articles 2.3.51 à 2.3.62 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ».

Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie, notamment des actions de sensibilisation, de communication, de soutien, de subsides et financières.

Section 2 – De la politique publique du stationnement

Article 5

La politique du stationnement intègre les besoins en stationnement liés au transport de marchandises et de personnes, indépendamment du type de véhicule utilisé.

Article 6

Les instruments de la politique du stationnement visent notamment à proposer une offre d'emplacements de stationnement dédiés aux transports collectifs, tels que, notamment, les autocars touristiques, les navettes scolaires, les navettes d'entreprises et les taxis.

Article 7

Les instruments de la politique du stationnement intègrent, d'une part, les besoins en stationnement des usagers spécifiques comme les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs de voitures partagées et, d'autre part, les besoins liés aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule.

CHAPITRE 4 Du stationnement en voirie

Section 1^{re} – Disposition générale

Article 8

Le Gouvernement détermine les règles applicables à :

- 1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis ;
- 2° de installatie van de uitrustingen die voor het parkeren nodig zijn ;
- 3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen ;
- 4° de erkenning van diensten voor het delen van voertuigen.

Afdeling 2 – Gereguleerde zones

Artikel 9

§ 1. Op het grondgebied van het Gewest worden drie soorten gereguleerde zones bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen ingesteld :

- 1° de rode zone, bedoeld voor kortstondig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeer-retributie ;
- 2° de groene zone, bedoeld voor langdurig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeer-retributie ;
- 3° de blauwe zone waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats zich middels een parkeerschijf moet houden aan de beperkte parkeertijd in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de in artikel 14, paragraaf 3 vermelde parkeer-retributie.

§ 2. De Regering kan bijkomende gereguleerde zones instellen waarvoor zij de maximale parkeerduur en de gebruiksvoorwaarden bepaalt en in voorkomend geval, de voorwaarden om gratis te parkeren.

Artikel 10

Het gebruik van een parkeerplaats is de daadwerkelijke bezetting van deze plaats langer dan de tijd die nodig is voor het laten in- of uitstappen van personen of het laden of lossen van goederen in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 9 bedoelde gereguleerde zones is elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de

- 1° la création de nouveaux emplacements de stationnement en voirie ;
- 2° l'installation des équipements nécessaires au stationnement ;
- 3° la réaffectation des emplacements de stationnement existants ;
- 4° l'agrégation de services de véhicules partagés.

Section 2 – Des zones réglementées

Article 9

§ 1^{er}. Il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées destinées au stationnement des véhicules à moteur :

- 1° la zone rouge, destinée au stationnement de courte durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
- 2° la zone verte, destinée au stationnement de longue durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 3.

§ 2. Le Gouvernement peut créer d'autres zones réglementées pour lesquelles il fixe la durée maximale de stationnement, les conditions d'utilisation et le cas échéant les conditions pour y stationner gratuitement.

Article 10

L'utilisation d'un emplacement de stationnement s'entend de l'occupation effective de cet emplacement au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une des zones réglementées visées à l'article 9 est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente

wettelijke feestdagen, onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Een gemeentelijk aanvullend 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 wegens of van een bijzondere wijk dit verantwoordt.

Afdeling 3 – Voorbehouden parkeerplaatsen

Artikel 11

Onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 stelt de Regering de algemene voorwaarden vast betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen.

De gemeenten blijven bevoegd voor het verlenen of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de Regering bepaalde algemene voorwaarden.

Artikel 12

De Regering legt de voorwaarden vast volgens welke een parkeerplaats kan worden voorbehouden aan specifieke categorieën van voertuigen, personen of activiteiten.

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden :

- 1° voor deelvoertuigen ;
- 2° voor het opladen van een elektrisch voertuig ;
- 3° voor de diensten van kiss & ride, bedoeld voor het laten in- en uitstappen van personen ;
- 4° voor leveringen ;
- 5° voor de voermandiensten in de Horecasector ;
- 6° voor personen met een handicap ;
- 7° voor taxi's ;
- 8° voor fietsen ;
- 9° voor gemotoriseerde tweewielers ;
- 10° voor vrachtwagens ;
- 11° voor autobussen ;
- 12° voor schoolbussen.

De Regering kan de in het tweede lid vermelde lijst vervolledigen.

ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux.

Un règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement peut déroger à la période visée à l'alinéa 2, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie.

Section 3 – Du stationnement réservé

Article 11

Sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018, le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement.

Article 12

Le Gouvernement fixe les conditions dans lesquelles un emplacement de stationnement peut être réservé à des catégories spécifiques de véhicules, de personnes ou d'activités.

Il s'agit au moins des emplacements de stationnement réservés :

- 1° aux véhicules partagés ;
- 2° aux chargement d'un véhicule électrique ;
- 3° aux services de kiss & ride, destinés à l'embarquement et au débarquement de personnes ;
- 4° à la livraison ;
- 5° aux services de voiturier dans le secteur de l'Horeca ;
- 6° aux personnes présentant un handicap ;
- 7° aux taxis ;
- 8° aux vélos ;
- 9° aux véhicules à deux roues motorisés ;
- 10° aux poids lourds ;
- 11° aux autocars ;
- 12° aux bus scolaires.

Le Gouvernement peut compléter la liste visée à l'alinéa 2.

De Regering stelt vast :

- 1° de regels voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 2° het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 3° de criteria voor de inplanting van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 4° de kenmerken van de uitrustingen die voor deze parkeerplaatsen nodig zijn ;
- 5° de voorbehouden parkeerplaatsen op de gewestwegen.

Afdeling 4 – Parkeerretributies

Onderafdeling 1 – Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Artikel 13

§ 1. Overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling wordt een parkeerretributie geheven, gebaseerd op een uurtarief, voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereguleerde zone bedoeld in artikel 9 gedurende de in overeenstemming met artikel 10 voor betrokken parkeerplaats gereguleerde periode.

§ 2. Wanneer een parkeerplaats bezet wordt door een ingeschreven motorvoertuig, is de retributie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

De Regering wijst de schuldenaars van de retributie aan voor de gevallen waarin een parkeerplaats wordt ingenomen door een niet-ingeschreven voertuig of een object waarvan de eigenaar niet onmiddellijk identificeerbaar is. Daartoe kan de Regering onder meer de eigenaar, gebruiker, medegebruiker of bestuurder als schuldenaar aanwijzen en een verplichting in solidum tot stand brengen.

§ 3. Om hun opdrachten inzake afgifte van vrijstellingskaarten, controle op het parkeren en inning van de retributies uit te voeren en het parkeerbeleid ten uitvoer te leggen, worden de gemeenten en het Parkeeragentschap, alsook, in voorkomend geval, zijn dienstverlener of concessionaris, ertoe gemachtigd de persoonsgegevens betreffende het voertuig op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen.

De in het vorige lid bedoelde gegevens hebben minstens betrekking op :

- 1° de kentekenplaten van de voertuigen ;
- 2° de identiteit van de houders van de kentekenplaten ;
- 3° de volgende technische kenmerken van de voertuigen :

Le Gouvernement fixe :

- 1° les modalités d'utilisation des emplacements de stationnement réservés ;
- 2° le nombre minimal d'emplacements réservés ;
- 3° les critères d'implantation des emplacements réservés ;
- 4° les caractéristiques des équipements nécessaires à ces emplacements ;
- 5° les emplacements réservés sur voiries régionales.

Section 4 – Des redevances de stationnement

Sous-section 1^{re} – Instauration, exigibilité et tarif des redevances

Article 13

§ 1^{er}. Conformément aux dispositions de la présente sous-section, une redevance de stationnement, fixée sur base horaire, est prélevée pour l'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une zone réglementée au sens de l'article 9 durant la période réglementée conformément à l'article 10 pour cet emplacement.

§ 2. Lorsqu'un emplacement de stationnement est occupé par un véhicule immatriculé, la redevance est mise à charge de la personne physique ou morale au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.

Le Gouvernement désigne les débiteurs de la redevance pour les cas où une place de stationnement est occupée par un véhicule non immatriculé ou un dispositif dont le propriétaire n'est pas immédiatement identifiable. À cette fin, le Gouvernement peut désigner comme débiteur, entre autres, le propriétaire, l'utilisateur, l'utilisateur conjoint ou le conducteur et introduire une obligation in solidum.

§ 3. En vue d'exercer leurs missions de délivrance des cartes de dérogation, de contrôle du stationnement et de perception des redevances, ainsi que la gestion de la politique de stationnement, les communes et l'Agence du stationnement ainsi que, le cas échéant, son prestataire de service ou son concessionnaire sont habilités à demander les données à caractère personnel relatives au véhicule à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.

Les données visées à l'alinéa précédent ont trait au minimum :

- 1° aux marques d'immatriculation des véhicules ;
- 2° à l'identité des titulaires des marques d'immatriculation ;
- 3° aux caractéristiques techniques suivantes des véhicules :

- a) het type brandstof of de energiebron ;
- b) het type voertuig ;
- c) de maximaal toegelaten massa ;
- d) het merk en model ;
- e) de afmetingen, namelijk de lengte en breedte.

De Regering stelt, in voorkomend geval, categorieën van aanvullende gegevens vast die noodzakelijk worden door de evolutie van het parkeerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het ontwerp van besluit wordt om advies voorgelegd aan de Gegevensbeschermings-autoriteit.

Artikel 14

§ 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en in voorkomend geval, het bedrag van de retributie, vastgesteld op uurbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke gereguleerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.

Het tarief bevindt zich binnen een vork van :

- 1° 0,50 euro tot 10 euro voor het eerste half uur ;
- 2° 0,50 euro tot 10 euro voor het tweede half uur ;
- 3° 2 euro tot 20 euro voor het tweede uur ;
- 4° 1,50 euro tot 20 euro per extra uur.

De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone.

De regering kan beslissen om ten hoogste 15 minuten gratis parkeren toe te staan in rode of groene zones. De Regering kan andere voorwaarden en duur voor het gratis parkeren vastleggen in de nieuwe zones die in toepassing van artikel 9 worden ingesteld.

§ 2. In geval van de in paragraaf 1 bedoelde niet-betaling van de retributie of veronachtzaming van de gratis parkeertijd of de parkeertijd waarvoor een retributie is betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 60 euro.

In geval één van de voorbehouden parkeerplaatsen bedoeld in artikel 12 wordt ingenomen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 150 euro.

- a) le type de carburant ou la source d'énergie ;
- b) le type du véhicule ;
- c) la masse maximale autorisée ;
- d) la marque et le modèle ;
- e) les mesures, à savoir la longueur et la largeur.

Le Gouvernement arrête, le cas échéant, des catégories de données complémentaires rendues nécessaires par l'évolution de la politique de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet d'arrêté est soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

Article 14

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et, le cas échéant, le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette de :

- 1° 0,50 euros à 10 euros pour la première demi-heure ;
- 2° 0,50 euros à 10 euros pour la deuxième demi-heure ;
- 3° 2 euros à 20 euros pour la deuxième heure ;
- 4° 1,50 euros à 20 euros par heure supplémentaire.

La durée de stationnement maximale est de 2 heures pour la zone rouge.

Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure maximum dans les zones rouges ou vertes. Le Gouvernement peut déterminer d'autres conditions et durée de gratuité aux nouvelles zones créées en application de l'article 9.

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance, visée au paragraphe 1^{er}, ou de méconnaissance de la durée de stationnement gratuit ou de la durée de stationnement pour laquelle une redevance a été payée, la personne visée à l'article 13, § 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 60 euros.

En cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés visés à l'article 12 par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 150 euros.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie is de parkeertijd beperkt tot de in de zone maximaal toegestane parkeertijd, met een maximum van 4 uur 30 minuten.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie in de blauwe zone, is de parkeertijd beperkt tot 4 uur 30 minuten.

In dit geval mag de gecumuleerde retributie per dag niet meer dan drie keer zo hoog zijn als de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie. De Regering bepaalt de bijkomende regels van niet-financiële aard teneinde te verzekeren dat de maximaal toegestane parkeertijd in de betrokken zone wordt nageleefd.

§ 3. In de blauwe zone is geen enkele retributie op uurbasis verschuldigd voor de duur van het toegelaten parkeren bij gebruik van een parkeerschijf in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij gebreke van gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van voormeld koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 euro, waarbij zij tussen de twee voormelde gevallen een onderscheid mag maken.

Onderafdeling 2 – Organisatie van de controle en inning

Artikel 15

§ 1. Behoudens de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en 3 oefent elke gemeente op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied de opdrachten van controle en inning uit.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 kan de gemeente de controle- en inningsopdrachten gezamenlijk aan het Parkeeragentschap overdragen.

In dit geval :

- 1° oefent het Parkeeragentschap de controle- en inningsopdrachten uit op de gewest- en de gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het er uitdrukkelijk mee belast hebben deze opdrachten in hun plaats uit te oefenen ;

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, la durée de stationnement est limitée à la durée maximale autorisée dans la zone, plafonnée à 4 heures 30.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire en zone bleue, la durée de stationnement est limitée à 4 heures 30.

Dans ces cas, la redevance cumulée par jour ne peut pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale du stationnement dans la zone concernée. Le Gouvernement détermine les modalités complémentaires de nature non financière visant à assurer le respect de la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone concernée.

§ 3. Dans la zone bleue, il n'est dû aucune redevance, fixée sur base horaire, pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de l'arrêté royal précité, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 euros en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

Sous-section 2 – De l'organisation du contrôle et de la perception

Article 15

§ 1^{er}. Sauf dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, chaque commune exerce les missions de contrôle de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, la commune peut transférer les missions de contrôle et de perception, ensemble, à l'Agence du stationnement.

Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement :

- 1° exerce les missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place ;

2° kan het Parkeeragentschap, in afwijking van het bepaalde onder 1° en overeenkomstig de door de Regering vastgestelde voorwaarden en regels, een enige dienstverlener of concessionaris belasten met de uitoefening van controle- en inningsopdrachten op de gewest- en gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het de uitoefening van deze opdrachten hebben toevertrouwd.

§ 3. Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdrachten bedoeld in paragraaf 1 niet uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, na de gemeente te hebben gehoord, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval wordt het Parkeeragentschap belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in paragraaf 2 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

Onderafdeling 3 – Invordering

Artikel 16

§ 1. In de gevallen bedoeld in artikel 14, paragraaf 2, eerste en tweede lid, en paragraaf 3, tweede lid :

1° wordt op de voorruit van het voertuig een verzoek aangebracht tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van twaalf dagen, of ;

2° wordt aan de schuldenaar een verzoek verzonden tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van vijftien dagen volgend op de verzendingsdatum.

In het verzoek wordt de schuldenaar gevraagd eventuele bezwaren in te dienen binnen een termijn van vijftien dagen vanaf de datum van het verzoek.

§ 2. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de betalingstermijn bedoeld in paragraaf 1, wordt kosteloos een eerste herinnering gestuurd.

§ 3. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de in de eerste herinnering aangegeven betalingstermijn wordt een tweede herinnering verstuurd die de forfaitaire retributie verhoogt met de ermee gepaard gaande verzendingskosten en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

§ 4. Ingeval de verschuldigde bedragen onbetaald blijven na de tweede herinnering gaat de schuldeiser over tot een minnelijke invordering, indien nodig gevolgd door een gerechtelijke invordering, of tot een invordering middels een dwangbevel.

2° par dérogation au point 1°, peut charger un prestataire de service ou concessionnaire unique, selon les conditions et modalités déterminées par le Gouvernement, de l'exercice des missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes qui lui ont transféré l'exercice de ces missions.

§ 3. S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas les missions visées au paragraphe 1^{er}, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, après avoir entendu la commune, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est chargée d'exercer les missions visées au paragraphe 2 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

Sous-section 3 – Du recouvrement

Article 16

§ 1^{er}. Dans les hypothèses visées à l'article 14, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, et paragraphe 3, alinéa 2 :

1° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de douze jours est apposée sur le pare-brise du véhicule, ou

2° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de quinze jours à compter de la date d'envoi est adressée au débiteur.

L'invitation invite le débiteur à introduire toute réclamation éventuelle dans un délai de quinze jours à compter de la date de l'invitation.

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement visé au paragraphe 1^{er}, un premier rappel gratuit est envoyé.

§ 3. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement indiqué dans le premier rappel, un deuxième rappel est envoyé, majorant la redevance forfaitaire des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

§ 4. Lorsque les montants dus restent impayés après le deuxième rappel, le créancier procède soit au recouvrement amiable suivi, si nécessaire, du recouvrement judiciaire, soit au recouvrement par voie de contrainte.

§ 5. Ingeval wordt overgegaan tot een minnelijke invordering, stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een eerste aanmaning per niet-aangetekend schrijven.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de eerste aanmaning vermelde betalingstermijn stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een ingebrekestelling per aangetekend schrijven en vermeerderd hij de schuld met de kosten die gepaard gaan met de verzending van die ingebrekestelling en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de ingebrekestelling vermelde betalingstermijn is de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gerechtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering voor de bevoegde hoven en rechtbanken.

§ 6. Als een gemeente overgaat tot invordering middels een dwangbevel, maakt zij gebruik van de procedure bedoeld in artikel 137*bis* van de Nieuwe Gemeentewet. In dit geval bedragen de administratieve kosten voor de ingebrekestelling de betrokken verzendingskosten en een bijkomende forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in de voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in artikel 137*bis* van de Nieuwe Gemeentewet onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is de gemeente, haar openbare ambtenaar of haar dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

§ 7. Met het oog op de invordering van niet-betwiste en opeisbare retributies en andere verschuldigde bedragen die na de tweede herinnering bedoeld in paragraaf 3 onbetaald blijven en waarvan het Parkeeragentschap de schuldeiser is, is het personeelslid van het Parkeeragentschap dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap gemachtigd een dwangbevel op te maken, dat door de leidend ambtenaar of adjunctleidend ambtenaar wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard.

Een dergelijk dwangbevel wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot. Dat exploot onderbreekt de verjaring.

Een dwangbevel kan alleen worden gevisieerd en uitvoerbaar verklaard als de schuld opeisbaar, vaststaand en zeker is.

§ 5. Lorsqu'il est procédé au recouvrement amiable, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie, par envoi non recommandé, une première sommation.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la première sommation, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie une mise en demeure par envoi recommandé et majore la dette des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la mise en demeure, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire devant les cours et tribunaux compétents.

§ 6. Lorsqu'une commune procède au recouvrement par voie de contrainte, elle fait usage de la procédure visée à l'article 137*bis* de la Nouvelle loi communale. Dans ce cas, les frais administratifs liés à la mise en demeure s'élèvent aux frais d'envoi y afférents et à une indemnité forfaitaire additionnelle de 15 euros.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'article 137*bis* de la Nouvelle loi communale et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, la commune, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

§ 7. En vue du recouvrement des redevances et des autres montants dus incontestés et exigibles restés impayés après le deuxième rappel visé au paragraphe 3 et dont l'Agence du stationnement est le créancier, le membre du personnel de l'Agence du stationnement désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à établir une contrainte, visée et déclarée exécutoire par le fonctionnaire dirigeant ou le fonctionnaire dirigeant adjoint.

Une telle contrainte est signifiée par exploit d'huissier de justice. Cet exploit interrompt la prescription.

Une contrainte ne peut être visée et rendue exécutoire que si la dette est exigible, définitive et certaine.

Bovendien moet de schuldenaar vooraf per aangetekende zending in gebreke gesteld worden.

Voor deze verzending vermeerderd het Parkeeragentschap de schuld opnieuw met de eraan verbonden kosten en is het gemachtigd de schuld een tweede keer te verhogen met een forfaitaire schadevergoeding van 15 euro. Deze bijkomende forfaitaire vergoeding is ten laste van de schuldenaar en kan eveneens middels het exploit worden ingevorderd.

Tegen het exploit kan bij verzoekschrift of door dagvaarding verzet worden aangetekend binnen de maand van de betekening.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in lid 4 onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is het Parkeeragentschap, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

Wat betreft de vervulling van de in deze paragraaf bedoelde opdrachten rapporteert het personeelslid dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap op zijn verantwoordelijkheid aan de leidend ambtenaar, aan de adjunct-leidend-ambtenaar en aan de raad van bestuur.

§ 8. De forfaitaire vergoedingen bedoeld in dit artikel worden elk jaar geïndexeerd op de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie op basis van de schommelingen van de consumptieprijsindex volgens deze formule: 15 euro vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de beginindex. De nieuwe index is de consumptieprijsindex die gold de maand voorafgaand aan die van de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie. De beginindex is de consumptieprijsindex die gold tijdens de maand van de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

§ 9. Voor de toepassing van dit artikel wordt iedere uitgevoerde betaling in eerste instantie aangerekend op de kosten en vergoedingen, en vervolgens op het bedrag van de verschuldigde retributie of retributies.

§ 10. Er mag geen enkele verhoging plaatsvinden, van om het even welke aard, anders dan in dit artikel bepaald.

§ 11. Bij herhaalde niet-betaling van de in deze afdeling bedoelde retributies en overeenkomstig artikel 27^{quinquies} van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg kan er gebruikgemaakt

Le débiteur doit en outre avoir été préalablement mis en demeure par envoi recommandé.

Pour cet envoi, l'Agence du stationnement majore la dette de nouveau des frais d'envoi y afférents et est habilitée à majorer une seconde fois la dette d'une indemnité forfaitaire d'un montant de 15 euros. Cette indemnité forfaitaire additionnelle est à charge du débiteur et peut également être recouvrée par l'exploit.

Un recours contre l'exploit peut être introduit dans le mois de la signification par requête ou par citation.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'alinéa 4 et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, l'Agence du stationnement, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

En ce qui concerne l'accomplissement des missions visées dans le présent paragraphe, le membre du personnel désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fait rapport, sous sa responsabilité, au fonctionnaire dirigeant et au fonctionnaire dirigeant adjoint et au conseil d'administration.

§ 8. Les indemnités forfaitaires visées dans le présent article sont indexées annuellement au jour anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sur la base des fluctuations de l'indice des prix à la consommation selon la formule suivante: 15 euros multipliés par le nouvel indice et divisé par l'indice initial. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation applicable le mois précédant celui de l'anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. L'indice initial est l'indice des prix à la consommation applicable le mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

§ 9. Pour l'application du présent article, tout paiement effectué est imputé en premier sur les frais et indemnités et ensuite sur le montant de la redevance ou des redevances.

§ 10. Il ne peut être procédé à aucune autre majoration de quelque nature que celles prévues dans le présent article.

§ 11. Dans une situation de non-paiement répété des redevances visées à la présente section, et conformément à l'article 27^{quinquies} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il peut être fait

worden van een wielklem om het voertuig te immobiliseren. Ook worden de voorwaarden bepaald waaronder het voertuig kan worden getakeld of in beslag genomen.

De Regering stelt vast :

- de voorwaarden waaronder een wielklem gebruikt kan worden ;
- de gebruiksregels voor de wielklem en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen ;
- de omstandigheden waarin het voertuig getakeld en vervolgens in beslag genomen kan worden na het aanbrengen van een wielklem ;
- de nadere regels voor het takelen en de inbeslagname van het voertuig en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen.

Artikel 17

Het Parkeeragentschap kan de procedure bedoeld in artikel 16, § 7 aanwenden met het oog op de invordering van de retributies die al opeisbaar waren vóór de inwerkingtreding van deze onderafdeling maar die onbetaald zijn gebleven, mits deze volgens de regels betreffende de verjaring nog opeisbaar zijn.

Afdeling 5 – Vrijstellingskaarten

Artikel 18

Met inachtneming van de regels bepaald bij het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart worden vrijstellingskaarten uitgereikt aan :

- 1° buurtbewoners voor de deelsector waar zij wonen ;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verlenen ;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die bestemd zijn voor een systeem van deelvoertuigen ;
- 4° personen met een handicap.

De Regering bepaalt de modaliteiten volgens dewelke de deelsectoren bedoeld onder 1° afgebakend worden. Een deelsector is een geografische zone die het deel van de openbare wegnis bepaalt waarvoor een vrijstellingskaart geldig is.

Elke vrijstellingskaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig, met uitzondering van de personen met een handicap voor wie de Europese parkeerkaart voor personen

usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule ainsi qu'être procédé à son enlèvement et à sa confiscation.

Le Gouvernement arrête :

- les circonstances dans lesquelles il peut être fait usage d'un sabot ;
- les modalités d'utilisation du sabot et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés ;
- les circonstances dans lesquelles il peut être procédé à l'enlèvement du véhicule puis à sa confiscation à la suite de la pose d'un sabot ;
- les modalités d'enlèvement et de confiscation du véhicule et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés.

Article 17

L'Agence du stationnement peut faire usage de la procédure visée à l'article 16, § 7 pour le recouvrement des redevances qui étaient déjà exigibles avant l'entrée en vigueur de la présente sous-section, mais qui sont restées impayées pour peu que celles-ci soient encore exigibles au vu des règles relatives à la prescription.

Section 5 – Des cartes de dérogation

Article 18

Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, des cartes de dérogation sont délivrées :

- 1° aux riverains en ce qui concerne le secteur de stationnement où ils résident ;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents ;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés ;
- 4° aux personnes présentant un handicap.

Le Gouvernement définit les modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement visés au 1° sont délimités. Un secteur de stationnement est la zone géographique identifiant la partie de la voirie publique sur laquelle une carte de dérogation est valable.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé, à l'exception des personnes présentant un handicap pour lesquelles la carte européenne de

met een handicap als vrijstellingskaart kan gelden overeenkomstig de door de Regering vastgelegde modaliteiten.

De Regering kan de prijs alsook de regels voor de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaarten bepalen, met inachtneming van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen deze perken kan zij aanvullende categorieën begunstigen bepalen.

De Regering kan in vrijstellingskaarten voorzien die op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelden.

De Regering kan het Parkeeragentschap de bevoegdheid verlenen de vrijstellingskaarten uit te reiken.

Artikel 19

§ 1. De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 2°, zijn zolang zij effectief medische hulp verstrekken niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14.

§ 2. De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 4°, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf, noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14, behalve indien de Regering dit uitdrukkelijk uitsluit voor een welbepaalde gereguleerde zone.

De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid gelden op voorwaarde dat een geldige parkeerkaart voor personen met een handicap is aangebracht op een zichtbare manier tegen de binnenkant en in het midden van de voorruit.

In de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig artikel 15, § 2, verzekert het Parkeeragentschap het daadwerkelijke genot van de in het eerste lid bedoelde vrijstellingen op grond van de volgende bijkomende digitale modaliteiten :

- 1° de inschrijving van de nummerplaat van het voertuig in een gedigitaliseerde lijst van vrijgestelde voertuigen die het Parkeeragentschap bijhoudt ;
- 2° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven door middel van de parkeerautomaat ;

stationnement pour les personnes présentant un handicap peut tenir lieu de carte de dérogation selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut fixer le prix ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Le Gouvernement peut prévoir des cartes de dérogation qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement peut octroyer la compétence de délivrer des cartes de dérogation à l'Agence du stationnement.

Article 19

§ 1^{er}. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 2°, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale.

§ 2. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 4°, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie.

Les exemptions visées à l'alinéa précédent sont applicables à condition qu'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap en cours de validité soit apposée visiblement, au milieu et contre la face interne du pare-brise.

Dans les communes qui ont transféré les missions de contrôle et de perception conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement assure la jouissance effective des exemptions visées à l'alinéa 1^{er} sur la base des modalités digitales complémentaires suivantes :

- 1° l'enregistrement de la plaque d'immatriculation du véhicule dans une liste digitalisée des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement ;
- 2° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule au moyen de l'horodateur ;

3° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven met de andere digitale middelen die het Parkeeragentschap ter beschikking stelt, zoals een app, een SMS of een webpagina ;

4° elke aanvullende modaliteit die door de Regering wordt aangenomen.

Het bestaan van de in het derde lid bedoelde digitale parkeerrechten kan worden gecontroleerd met behulp van digitale middelen, zoals een scanvoertuig.

De inschrijving op de lijst van vrijgestelde voertuigen geschiedt volgens de praktische modaliteiten die worden meegedeeld op de website van het Parkeeragentschap.

Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, kan, voor de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap digitale parkeerrechten invoeren door middel van haar gemeentelijk aanvullend parkeerretributiereglement. Onverminderd de bepalingen van deze ordonnantie en de besluiten tot uitvoering ervan, kan de gemeente met betrekking tot deze digitale parkeerrechten de toepasselijke procedures en modaliteiten bepalen.

De gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, en die een systeem van parkeercontrole met scan-car wil invoeren, zal moeten beschikken over een instrument voor parkeercontrole op straat dat compatibel is met de normen van het beheersplatform voor parkeerrechten dat door het Agentschap is ingevoerd.

De gemeente kan toegang krijgen tot de lijst van vrijgestelde voertuigen die door het Parkeeragentschap wordt bijgehouden.

In de gemeenten bedoeld in lid 3 en de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, geeft enkel het aanbrengen van de gehandicaptenparkeerkaart aan de binnenkant van de voorruit op zich geen recht op de vrijstellingen bedoeld in het eerste lid.

Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 100 euro :

1° degene die zich beroept op het recht op kosteloos parkeren dat voorzien wordt in het eerste lid door zich te beroepen op een ongeldige parkeerkaart voor personen met een handicap of door aanspraak te maken op het

3° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule par tout autre moyen digital mis à disposition par l'Agence du stationnement, tel qu'une application, un SMS ou une page web ;

4° toute modalité complémentaire adoptée par le Gouvernement.

L'existence des droits de stationnement digitaux visés à l'alinéa 3 peut être vérifiée à l'aide de moyens digitaux, tels qu'un véhicule scanneur.

L'inscription sur la liste des véhicules exemptés s'effectue selon les modalités pratiques indiquées sur le site internet de l'Agence du stationnement.

Chaque commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, peut introduire des droits de stationnements digitaux pour les détenteurs d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap par le biais de son règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement. Sans préjudice des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, la commune peut déterminer les procédures et modalités applicables à ce droit de stationnement digital.

La commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, et qui souhaite introduire un système de contrôle du stationnement par scan-car, devra disposer d'un outil de contrôle du stationnement en voirie qui soit compatible avec les standards de la plateforme de gestion des droits du stationnement mise en place par l'Agence du stationnement.

La commune peut avoir accès à la liste des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement.

Dans les communes visées à l'alinéa 3 et les communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, la seule apposition de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap sur la face interne du pare-brise ne confère en soi pas droit aux exemptions visées à l'alinéa 1^{er}.

Est puni d'une amende de 50 à 100 euros :

1° celui qui se prévaut du droit au stationnement gratuit prévu à l'alinéa 1^{er} en se prévalant d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap non valide ou en revendiquant le droit au stationnement

recht op gratis parkeren terwijl geen enkele houder van een parkeerkaart voor personen met een handicap de bestuurder is of vervoerd wordt ;

- 2° degene die de opsporingen en vaststellingen bedoeld in het tiende lid verhindert of belemmert, of die weigert de door de in het tiende lid bedoelde personeelsleden gevraagde inlichtingen te verstrekken of bewust onjuiste of onvolledige informatie verstrekt.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op het in het vorige lid bedoelde misdrijven.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de personeelsleden van het Parkeeragentschap en de personeelsleden van de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, die daartoe door de Regering zijn aangesteld en die voldoen aan de minimumvoorwaarden bedoeld in artikel 21, § 4, tweede lid, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bevoegd om de in het achtste lid bedoelde misdrijven op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen. De genoemde personeelsleden mogen alle inlichtingen opvragen die betrekking hebben op die opsporingen en vaststellingen en iedere persoon ondervragen over elk feit waarvan de kennis nuttig is voor de uitvoering van hun opdracht en dat in verband staat met deze opsporingen en vaststellingen. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen tien dagen na de vaststelling van het misdrijf aan de overtreder toegezonden.

§ 3. De houders van een andere vrijstellingskaart dan deze bedoeld in paragraaf 1 en 2 zijn niet onderworpen aan de retributie die geldt in de gereguleerde zones bedoeld in artikel 14, uitgezonderd de rode en de andere, door de Regering vastgelegde zones. Zij zijn niet onderworpen aan de verplichting een parkeerschijf te gebruiken of de forfaitaire retributie te betalen die geldt in de blauwe zone bedoeld in artikel 9, § 1, 3°.

Afdeling 6 – Verdeling van de ontvangsten tussen de gemeenten en het Parkeeragentschap

Artikel 20

§ 1. Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten uitvoert, wordt vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle en de inning op de gemeente- en gewestwegen evenals voor de kosten van de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt iedere gemeente bedoeld in het eerste lid, uiterlijk op 30 juni van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, een verslag mee aan het Gewest dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot

gratuit alors qu'aucun titulaire de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap n'est le conducteur ou est déplacé ;

- 2° celui qui empêche ou entrave les recherches et constatations visés à l'alinéa 10, ou qui refuse de fournir les renseignements demandés par les membres du personnel visés à l'alinéa 10 ou fournit sciemment des informations inexacts ou incomplètes.

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans l'alinéa précédent.

Sans porter atteinte aux attributions des officiers de police judiciaire, les membres du personnel de l'Agence du stationnement et les membres du personnel des communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, qui sont désignés à cette fin par le Gouvernement et qui répondent aux conditions minimales visées à l'article 21, § 4, alinéa 2, de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, sont compétents pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions visées à l'alinéa 8. Lesdits membres du personnel peuvent se faire communiquer tous les renseignements en rapport avec ces recherches et constatations et interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de leur mission et en rapport avec ces recherches et constatations. Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les dix jours de la constatation de l'infraction.

§ 3. Les détenteurs d'une autre carte de dérogation que celles visées au paragraphe 1^{er} et au paragraphe 2 ne sont pas soumis à la redevance applicable dans les zones réglementées telles que visées à l'article 14, à l'exception des zones rouges et des autres zones fixées par le Gouvernement. Ils ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue visée à l'article 9, § 1^{er}, 3°.

Section 6 – De la répartition des résultats entre les communes et l'Agence du stationnement

Article 20

§ 1^{er}. Chaque commune qui exerce les missions de contrôle et de perception est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, chacune des communes visées à l'alinéa 1^{er} transmet à la Région, au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives

de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen, beschrijft. Het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot dat uit dit verslag voortvloeit, wordt in de rekeningen van het lopende boekjaar van het Parkeeragentschap ingeschreven.

Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag. Het Agentschap stelt de gemeenten een modelverslag ter beschikking.

§ 2. In geval van een overschot, schrijft de gemeente in haar begroting het bedrag in dat overeenkomt met 15 % van het overschot, dat bij de eerste begrotingswijziging die na datum van 30 juni bedoeld in paragraaf 1 plaatsvindt, aan het Agentschap wordt overgeschreven.

In dit kader en in geval van verzuim in hoofde van een gemeente, zijn de sancties waarvan sprake in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

§ 3. Ingeval een gemeente de informatie waarvan sprake in paragraaf 1 niet meedeelt binnen de gestelde termijn, identificeert het Gewest de parkeeropbrengsten op basis van de laatste goedgekeurde jaarrekeningen en past een forfaitair bedrag toe om het eventuele overschot te bepalen. Het forfaitair bedrag wordt berekend op basis van de financiële resultaten van het Agentschap die behaald werden in de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig de modaliteiten door de Regering bepaald.

§ 4. In ieder geval deelt het Gewest de informatie met betrekking tot het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot mee aan de gemeente en aan het Parkeeragentschap.

Dat bedrag wordt ten laatste op 31 december van het jaar na het betrokken boekjaar, overgeschreven door de gemeente.

§ 5. Ten aanzien van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het bedrag bedoeld in paragraaf 2 niet binnen de vereiste termijn vereffenen, wordt de storting van de overschotten met betrekking tot de toekenning van de gewestelijke vrijstellingskaarten die op het grondgebied van meer dan een gemeente geldig zijn, opgeschort tot de effectieve storting van het bedrag bedoeld in paragraaf 2.

§ 6. De Regering bepaalt de regels voor de toepassing van dit artikel.

aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation supportés par la commune dans ce cadre. Le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire découlant de ce rapport est inscrit dans les comptes de l'exercice en cours de l'Agence du stationnement.

La Région et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport. L'Agence propose un modèle de rapport aux communes.

§ 2. Dans l'hypothèse d'un résultat excédentaire, la commune inscrit au budget le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à transférer à l'Agence du stationnement lors la première modification budgétaire qui suit la date du 30 juin visé au paragraphe 1^{er}.

Dans ce cadre, les sanctions reprises dans l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent en cas de manquements dans le chef de la commune.

§ 3. Dans l'hypothèse où une commune ne transmet pas les renseignements visés au paragraphe 1^{er} dans le délai requis, la Région identifie les revenus du stationnement sur la base des derniers comptes annuels arrêtés et applique un forfait pour déterminer le résultat excédentaire éventuel. Le forfait est calculé sur la base des résultats financiers de l'Agence obtenus dans les communes ayant procédé au transfert des missions de contrôle du stationnement en voirie et de perception des redevances selon des modalités déterminées par le Gouvernement.

§ 4. En toute hypothèse, la Région transmet les informations relatives au montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à la commune et à l'Agence du stationnement.

Ce montant est transféré par la commune au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit l'exercice comptable concerné.

§ 5. Les communes de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne s'acquittent pas du montant visé au paragraphe 2 dans le délai requis se voient suspendre le versement des résultats excédentaires liés à l'octroi des cartes de dérogation valables sur le territoire de plus d'une commune jusqu'au versement effectif du montant visé au paragraphe 2.

§ 6. Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Artikel 21

§ 1. Indien de controle- en inningsopdrachten overeenkomstig artikel 15 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, wordt dit vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle, de inning en de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan iedere gemeente die de controle- en inningsopdrachten op de gemeente- en gewestelijke wegen op haar grondgebied overgedragen heeft, ten laatste op 15 februari van het jaar na het betrokken boekjaar, een jaarverslag mee waarin de informatie betreffende de parkeeropbrengsten en de kosten hiertoe gedragen door het Agentschap op een gedetailleerde manier wordt beschreven.

§ 2. Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelt een halfjaarlijks tussentijds verslag mee aan de gemeente

§ 3. Na vergoeding van de kosten, wordt het overschot aan iedere gemeente overgeschreven. Een bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot wordt echter door het Parkeeragentschap behouden.

Indien de kosten de opbrengsten overschrijden, neemt het Parkeeragentschap zijn deel van het tekort voor zijn rekening.

HOOFDSTUK 5 Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 22

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt opgesteld overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

Article 21

§ 1^{er}. Lorsque les missions de contrôle et de perception lui ont été confiées conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, la Région Bruxelles-Capitale transmet à chaque commune ayant transféré les missions de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire, au plus tard le 15 février de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais supportés par l'Agence de stationnement dans ce cadre.

§ 2. La Région de Bruxelles-Capitale et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport.

La Région de Bruxelles-Capitale transmet à la commune un rapport intermédiaire semestriel.

§ 3. Une fois les coûts indemnisés, le résultat excédentaire est versé à chacune des communes. Un montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire est toutefois conservé par l'Agence du stationnement.

Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte sa part du déficit.

CHAPITRE 5 Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^{re} – Du contenu

Article 22

Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique du stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan régional de politique du stationnement est établi en conformité avec le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bevat ten minste een strategisch luik bestaande uit :

- 1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand ;
- 2° de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid ;
- 3° voor het volledige grondgebied van het Gewest enerzijds en voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds :
 - a) het richtcijfer van toegelaten parkeerplaatsen ;
 - b) het richtcijfer van parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 9 ;
 - c) het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of enig ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 23

§ 1. Na overleg met het Parkeeragentschap en alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de Regering het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt ze het gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het Gewest, door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende zestig dagen ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis van elke gemeente van het Gewest gelegd.

Bezwaren en opmerkingen worden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief of via elk door de Regering bepaald elektronisch middel ter kennis gebracht van de Regering.

§ 2. Tegelijkertijd met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan ter advies voor aan minstens Brulocalis,

Le plan régional de politique du stationnement comprend au moins un volet stratégique reprenant :

- 1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ;
- 2° la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique du stationnement suivie ;
- 3° pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :
 - a) l'objectif d'emplacements de stationnement admissibles ;
 - b) l'objectif d'emplacements de stationnement pour chaque zone visée à l'article 9 ;
 - c) le nombre minimal d'emplacements de stationnement réservés ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

Section 2 – De la procédure d'élaboration

Article 23

§ 1^{er}. Après s'être concerté avec l'Agence du stationnement et toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans chacune des communes de la Région, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la Région. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé pendant soixante jours aux fins de consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste ou par tout moyen électronique déterminé par le Gouvernement.

§ 2. Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis au moins à Brulocalis,

Leefmilieu Brussel en de volgende adviescommissies : de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie en de Milieuraad. De adviezen moeten binnen zestig dagen na de aanvraag aan de Regering worden overgemaakt. Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

§ 3. Na het verstrijken van het openbaar onderzoek en van de in paragraaf 2 vermelde termijn legt de Regering het ontwerpplan samen met de bezwaren, opmerkingen en adviezen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 voor advies voor aan de gemeenten.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

Minstens de helft van de in paragraaf 2 voorgeschreven termijn moet buiten schoolvakantieperiodes vallen die twee weken of meer bedragen.

Artikel 24

Binnen de acht maanden volgend op de goedkeuring van het ontwerpplan stelt de Regering het gewestelijke parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 25

De procedure bedoeld in artikelen 23 en 24 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt.

In afwijking van het eerste lid worden de wijzigingen die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt en die geen impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en de andere in artikel 23 vermelde formaliteiten.

Afdeling 3 – Evaluatie

Artikel 26

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

à Bruxelles Environnement et aux commissions d'avis suivantes : Commission régionale de la mobilité, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission régionale de développement et Conseil de l'environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été transmis ne sont plus admissibles.

§ 3. À l'expiration de l'enquête publique et du délai visé au paragraphe 2, le Gouvernement soumet aux communes pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux paragraphes 1^{er} et 2.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été transmis ne sont plus admissibles.

La moitié au moins du délai prescrit à l'alinéa 2 se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'une durée égale ou supérieure à deux semaines.

Article 24

Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 25

La procédure visée aux articles 23 et 24 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les modifications sans impact sur l'environnement apportées par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités visées à l'article 23.

Section 3 – De l'évaluation

Article 26

Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur.

Het blijft evenwel van kracht tot er een ander plan voor in de plaats komt.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van een globaal evaluatieverslag dat wordt opgemaakt door de Regering.

Dit globale evaluatieverslag, dat de graad van tenuitvoerlegging en relevantie evenals de mogelijke evolutie van het huidige gewestelijk parkeerbeleidsplan beoogt te analyseren, omvat een deskundigenverslag van het Parkeeragentschap en informatie afkomstig van de raadpleging van de gemeenten.

Het Parkeeragentschap bezorgt zijn deskundigenverslag aan de Regering, die het onderzoekt en toetst aan de doelstellingen van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en het gewestelijke mobiliteitsplan. Op basis van dit onderzoek maakt de Regering een globaal evaluatieverslag op, keurt zij dit goed en deelt zij het ter informatie mee aan het Parlement.

Artikel 27

§ 1. De Regering verricht een opvolging van en evalueert concreet de tenuitvoerlegging en de uitvoeringsgraad van het gewestelijke parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.

Deze beoordeling beoogt er mede voor te zorgen dat de gemeenten het gewestelijke beleid toepassen, daarbij rekening houdend met hun respectievelijke eigenheid.

Deze beoordeling vindt elke 24 maanden plaats en berust op een volledige en gedetailleerde diagnose van het parkeren op het gemeentelijke grondgebied, waaruit zij de belangrijkste oriëntaties en aandachtspunten afleidt, met name in het licht van de door het Gewest vastgestelde doelstellingen.

§ 2. De diagnose waarvan sprake in paragraaf 1 wordt door het Parkeeragentschap verricht. Zij wordt opgesteld op basis van een analyse van gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen en geactualiseerde en becijferde gegevens :

- 1° over het parkeeraanbod, met details per type en categorie ;
- 2° over de nood aan parkeerplaatsen per straatgedeelte, op verschillende representatieve tijdstippen van de dag ;
- 3° over rotaties gemeten in de sleutelsectoren van het gemeentelijke grondgebied.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.

Le nouveau plan est établi sur la base d'un rapport global d'évaluation établi par le Gouvernement.

Ce rapport global d'évaluation, qui vise à analyser le niveau de mise en œuvre et de pertinence ainsi que l'évolution possible du plan régional de politique du stationnement en cours, comporte un rapport d'expertise de l'Agence du stationnement et des informations issues de la consultation des communes.

L'Agence du stationnement transmet son rapport d'expertise au Gouvernement qui l'examine et l'apprécie au regard des objectifs du plan régional de politique du stationnement et des objectifs du plan régional de mobilité. Sur la base de cet examen, le Gouvernement, rédige et approuve un rapport global d'évaluation et le communique au Parlement pour information.

Article 27

§ 1^{er}. Le Gouvernement opère un suivi et évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d'exécution du plan régional de politique du stationnement à l'échelle des communes.

Cette évaluation vise également à ce que les communes appliquent le cadre régional tout en tenant compte de leurs spécificités respectives.

Cette évaluation a lieu tous les 24 mois et repose sur un diagnostic complet et détaillé du stationnement sur le territoire communal, dont elle déduit les principales orientations et enjeux, notamment en regard des objectifs fixés par la Région.

§ 2. Le diagnostic visé au paragraphe 1^{er} est réalisé par l'Agence du stationnement. Il est constitué sur la base d'une analyse des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement et de bilans chiffrés actualisés de :

- 1° l'offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;
- 2° la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;
- 3° rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.

De diagnose wordt aangevuld met alle nuttige operationele data, afkomstig van het parkeerbeleid op het gemeentelijke grondgebied die de gemeente ter beschikking stelt van het Parkeeragentschap.

§ 3. De data waarvan sprake in § 1 en 2 beperken zich tot anonieme data.

Artikel 28

De Regering brengt de gemeenten op de hoogte van de beoordeling bedoeld in artikel 27 en preciseert de eventuele tekortkomingen en de termijn om ze weg te werken.

Indien blijkt dat, na het verstrijken van deze termijn, een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, nog steeds niet op afdoende wijze uitvoert, zijn de bepalingen voorzien door de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

Bovendien, indien de door de Regering vastgestelde tekortkomingen, of een deel daarvan, blijven aanhouden, kan laatstnoemde de storting van de parkeeropbrengsten laten opschorten.

HOOFDSTUK 6 Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 29

§ 1. Elke gemeente van het Gewest kan een gemeentelijk parkeeractieplan vaststellen dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn concrete parkeeractieplannen die het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationeel maken.

De gemeentelijke parkeeractieplannen beogen eveneens te waken over de eerbiediging van het gewestelijke mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. De gemeentelijke parkeeractieplannen worden opgesteld overeenkomstig de gemeentelijke mobiliteitsplannen bedoeld in de ordonnantie van

Ce diagnostic est complété par toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur le territoire communal que la commune met à disposition de l'Agence du stationnement.

§ 3. Les données visées aux paragraphes 1^{er} et 2 se limitent à des données anonymes.

Article 28

Le Gouvernement informe les communes de l'évaluation visée à l'article 27 et précise les éventuels manquements ainsi que le délai pour y remédier.

Passé ce délai, s'il ressort qu'une commune n'exécute toujours pas de manière satisfaisante tout ou partie du plan régional de politique du stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.

En outre, en cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés par le Gouvernement, ce dernier peut faire suspendre le versement des produits du stationnement.

CHAPITRE 6 Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{re} – Du contenu

Article 29

§ 1^{er}. Chaque commune de la Région peut adopter un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan régional de politique du stationnement.

Les plans d'action communaux de stationnement veillent également à respecter le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. Les plans d'action communaux de stationnement sont établis en conformité avec les plans communaux de mobilité visés par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en

26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

§ 3. De Regering bepaalt de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen, die minstens het volgende moeten bevatten :

- 1° een volledige diagnose van de parkeertoestand op het gemeentelijke grondgebied, met inbegrip van de types gereguleerde en voorbehouden parkeerplaatsen op de wegenis voor alle voertuigen, en een overzicht van de - met name financiële - aandachtspunten die eraan verbonden zijn ;
- 2° een actieplan betreffende het parkeren op het gehele gemeentelijke grondgebied.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 30

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in de gemeente en in het gemeenteblad of, bij gebreke daarvan, in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in de gemeente worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende de gehele duur van het onderzoek in het gemeentehuis ter inzage van de bevolking gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan het college van burgemeester en schepenen toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

Zij worden bij het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek gevoegd, dat door het college wordt opgesteld binnen een termijn van vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van het onderzoek.

Artikel 31

Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan voor advies voor aan elke aangrenzende gemeente, alsook aan het Parkeeragentschap. De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht

matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

§ 3. Le Gouvernement détermine le contenu des plans d'action communaux de stationnement qui doivent comprendre au moins :

- 1° un diagnostic complet du stationnement sur le territoire communal incluant les types de stationnement réglementés et réservés en voirie pour l'ensemble des véhicules, et une identification des enjeux, notamment financiers, qui y sont associés ;
- 2° un plan d'action relatif au stationnement sur l'ensemble du territoire communal.

Section 2 – De la procédure d'élaboration

Article 30

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans les trois mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans le périodique communal ou, à défaut, dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

Article 31

Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement

en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

Artikel 32

Na afloop van de in artikel 30 en 31 vermelde procedure keurt de gemeenteraad het gemeentelijke parkeeractieplan definitief goed en maakt hij dit over aan het Parkeeragentschap.

Artikel 33

Elke gemeente neemt de wijzigingen aan die zich opdringen na goedkeuring van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit nieuwe gemeentelijke parkeeractieplan wordt onderworpen aan de procedure bedoeld in de artikelen 30 tot 32.

HOOFDSTUK 7 Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 35

§ 1. De door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen worden verwezenlijkt door een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », en belast met de opdrachten vermeld in de artikelen 40 en 41.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, aan deze ordonnantie en aan zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Elke wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het kapitaal wordt integraal onderschreven door het Gewest. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été rendus ne sont plus admissibles.

Article 32

Au terme de la procédure visée aux articles 30 et 31, le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement et le transmet à l'Agence du stationnement.

Article 33

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement. Ce nouveau plan d'action communal de stationnement est soumis à la procédure visée aux articles 30 à 32.

CHAPITRE 7 De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Section 1^{re} – Des dispositions générales

Article 35

§ 1^{er}. Les objectifs visés par la présente ordonnance sont réalisés par une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », et chargée des missions énumérées aux articles 40 et 41.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés et des associations, à la présente ordonnance et à ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Toute modification des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital est intégralement souscrit par la Région. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De regeringscommissarissen behoren tot twee verschillende taalgroepen. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de regeringscommissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur, het bureau en van algemene vergadering van het Parkeeragentschap bij maar nemen niet deel aan de stemming.

§ 4. De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, omvatten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen, met name op het vlak van de regels inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden vastgesteld door de Regering.

Afdeling 2 – Samenstelling van de beheersorganen

Artikel 36

§ 1. De algemene vergadering bestaat uit de enige aandeelhouder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bestuurders worden uitgenodigd maar hebben geen stemrecht.

§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur die bestaat uit 15 leden die zijn gedomicilieerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tien leden behoren tot de meest talrijke taalgroep en vijf anderen tot de andere taalgroep.

Vijf leden zijn van het andere geslacht.

De leden worden op de volgende wijze aangeduid :

- 1° tien leden worden aangeduid door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit ;
- 2° vijf leden worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is medegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om de Regering toe te laten om de leden aan te duiden met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, stellen de gemeenten een lijst van tien leden voor, met aanduiding van de voorkeursvolgorde.

§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires du Gouvernement appartiennent à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires du Gouvernement conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration, du bureau et de l'assemblée générale de l'Agence du stationnement mais ne prennent pas part aux votes.

§ 4. Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intègrent des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2 – De la composition des organes de gestion

Article 36

§ 1^{er}. L'assemblée générale se compose de l'actionnaire unique, la Région de Bruxelles-Capitale.

Les administrateurs sont invités mais ils n'ont pas droit au vote.

§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de quinze membres qui sont domiciliés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Dix membres appartiennent au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Cinq membres appartiennent au sexe opposé.

Les membres sont désignés de la manière suivante :

- 1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité ;
- 2° cinq membres sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de permettre au Gouvernement de désigner les membres en respectant les règles de répartition linguistique et de genre, les communes proposent une liste de dix membres en précisant l'ordre de préférence.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de door de gemeenten voorgedragen en door de Regering tijdens de vorige legislatuur benoemde bestuurders in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. De raad van bestuur kiest onder de leden van de raad een voorzitter en een ondervoorzitter. Zij behoren tot een verschillende taalgroep.

§ 4. Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar.

Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden ;
- 2° lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement ;
- 3° bestuurder, zaakvoerder of personeelslid van een vereniging of bedrijf actief in het parkeerwezen, het vervoer of de uitbating van openbare parkings evenals elke andere persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent ;
- 4° lid van het personeel van het Parkeeragentschap.

§ 6. De raad van bestuur kan een deel van zijn bevoegdheden en handtekenbevoegdheid delegeren aan het bureau, bestaande uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de regeringscommissarissen evenals twee andere bestuurders die de raad aanduidt.

§ 7. Onverminderd artikel 37 kunnen de raad van bestuur en het bureau beslissen bevoegdheden en handtekenbevoegdheid te delegeren aan de directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal, onder de voorwaarden en binnen het kader bepaald in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs proposés par les communes et nommés par le Gouvernement pendant la législature précédente restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci appartiennent à des groupes linguistiques différents.

§ 4. Les mandats des administrateurs sont renouvelables.

Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'État adjoint à l'un de ses membres ;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une association ou entreprise active dans le domaine du stationnement, du transport ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre ;
- 4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

§ 6. Le conseil d'administration peut déléguer au bureau, composé du président, du vice-président, des commissaires au Gouvernement ainsi que de deux autres administrateurs qu'il détermine, une partie de ses pouvoirs et de sa signature.

§ 7. Sans préjudice de l'article 37, le conseil d'administration et le bureau peuvent procéder à une délégation de pouvoirs et de signature au directeur général et au directeur général adjoint aux conditions et dans les limites prévues par le Code des sociétés et des associations.

Afdeling 3 – Dagelijks bestuur**Artikel 37**

Het dagelijkse bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die de titel van directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal dragen, ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangeduid en ontslagen. De regels betreffende hun administratief en geldelijk statuut worden vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering stelt vast in welke gevallen hun beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijkse bestuur, rechtsgeldig in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap op.

Afdeling 4 – Personeel**Artikel 38**

De raad van bestuur van het Parkeeragentschap stelt het personeelsplan en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast. Met inachtneming van de dwingende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de raad van bestuur van het Parkeeragentschap bevoegd om de administratieve en geldelijke positie van de contractuele werknemers te regelen.

In het kader van de overdracht door een gemeente van de controle- en inningsopdrachten aan het Parkeeragentschap overeenkomstig artikel 15, § 2, zal worden voorzien in een mobiliteit voor de ambtenaren van de gemeentelijke overheidsinstellingen naar het Parkeeragentschap en de andere diensten die van de Regering afhangen.

Artikel 39

De algemeen directeur of de adjunct-algemeen directeur van het Parkeeragentschap duidt de personeelsleden aan die met het oog op de controle en de inning feitelijke vaststellingen mogen doen.

Daartoe mogen zij onder meer :

1° de in artikel 16, § 1, 1° bedoelde verzoeken aanbrenge;

Section 3 – De la gestion journalière**Article 37**

La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, portant respectivement les titres de directeur général et directeur général adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement. Les modalités relatives à leur régime administratif et pécuniaire sont prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

Section 4 – Du personnel**Article 38**

Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans le respect des dispositions impératives de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à régler la situation administrative et pécuniaire des membres du personnel contractuel.

Dans le cadre du transfert des missions de contrôle et de perception par une commune vers l'Agence du stationnement conformément à l'article de 15, § 2, il sera prévu une mobilité pour les fonctionnaires des administrations publiques communales vers l'Agence du stationnement et les autres services qui dépendent du Gouvernement.

Article 39

Le directeur général ou le directeur général adjoint de l'Agence du stationnement désigne les membres du personnel qui sont autorisés à procéder à des constatations factuelles en vue du contrôle et de la perception.

À cette fin, ils sont autorisés, entre autres, à :

1° apposer les invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 1° ;

2° vaststellingen doen met het oog op de verzending van de in artikel 16, § 1, 2° bedoelde verzoeken ;

3° mobiele bewakingscamera's gebruiken als bedoeld in artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Afdeling 5 – Opdrachten

Artikel 40

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan. Hiertoe is het Parkeeragentschap belast met de volgende opdrachten :

1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren. De databank bevat enkel anonieme gegevens.

De terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

In het kader van deze opdracht maakt het Observatorium meer bepaald gebruik van verwerkingen van persoonsgegevens. Het Agentschap is gemachtigd om persoonsgegevens te verwerken :

- a) met als doel :
 - de uitwerking, uitvoering, opvolging en evaluatie van het gewestelijke en gemeentelijke parkeerbeleid ;
 - de realisatie van studies inzake parkeren ;
- b) afkomstig van gegevens verwerkt door :
 - de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
 - het Parkeeragentschap en zijn dienstverleners of concessiehouders ;
 - de FOD Financiën ;
 - elke bestuursoverheid of operator die optreedt in het kader van de doestellingen van het door deze ordonnantie uitgevoerde gewestelijke beleid ;

2° faire des constatations en vue de l'envoi des invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 2° ;

3° utiliser des caméras de surveillance mobiles telles que visées à l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Section 5 – Des missions

Article 40

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. À cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions suivantes :

1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement, contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement. Celui-ci ne contient que des données anonymes.

La mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public, étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

Dans le cadre de la présente mission, l'Observatoire est notamment alimenté sur la base de traitements de données à caractère personnel. L'Agence est habilitée à traiter des données à caractère personnel :

- a) ayant pour finalités :
 - l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation de la politique régionale et communale en matière de stationnement ;
 - la production d'études relatives au stationnement ;
- b) provenant de données traitées par :
 - les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - l'Agence du stationnement, ses prestataires de services ou ses concessionnaires ;
 - le SPF Finances ;
 - toute autorité administrative ou opérateur intervenant dans le cadre des objectifs de la politique régionale mise en œuvre par la présente ordonnance ;

- c) deze gegevensverwerking betreft volgende persoonscategorieën :
- natuurlijke personen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden en parkeren ;
 - rechtspersonen en bestuursoverheden die actief zijn op het vlak van mobiliteit, parkeren, ruimtelijke ordening en milieubescherming ;
 - natuurlijke of rechtspersonen die eigenaar of beheerder zijn van voor het publiek toegankelijke parkings ;
 - rechtspersonen die over een parking beschikken aan hun zetel of in een van hun vestigingsseenheden.

De Regering kan deze lijst van categorieën personen en gegevens aanvullen, evenals de bronnen waarvan de gegevens afkomstig zijn. Indien nodig zal het ontwerpbesluit ter advies voorgelegd worden aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

De bewaringstermijn van deze persoonsgegevens mag niet meer dan vijf jaar bedragen.

Het Parkeeragentschap is hiervoor de verwerkingsverantwoordelijke ;

2° het bijstaan van de minister van de plaatselijke besturen bij de beoordeling van de conformiteit van de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen in het kader van het administratief toezicht ;

3° het bijstaan van de Regering in het kader van de opmaak en de evaluatie door deze laatste van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de tenuitvoerlegging daarvan op gemeentelijk niveau ;

4° het bijstaan van de Regering bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen in de gevallen bedoeld in artikel 28 ;

5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegenis waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies ;

6° de bouw, de verwerving of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle openbare parkings, in overeenstemming met de doelstellingen van het Gewest, waarvan het Gewest, in voorkomend geval in het kader van een samenwerkingsakkoord dat is gesloten met een of meerdere andere Gewesten, of een gemeente de ontwikkeling of de exploitatie aan het Agentschap toevertrouwt ;

7° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling

- c) les catégories de personnes concernées par ce traitement de données sont :
- les personnes physiques circulant et stationnant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
 - les personnes morales et autorités administratives actives dans le secteur de la mobilité, du stationnement, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ;
 - les personnes physiques ou morales propriétaires ou gestionnaires de parkings accessibles au public ;
 - les personnes morales disposant de parkings à leur siège ou dans l'une de leurs unités d'établissement.

Le Gouvernement peut compléter cette liste des catégories de personnes et de données ainsi que les sources dont elles proviennent. Le cas échéant, le projet d'arrêté sera soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

La durée de conservation de ces données à caractère personnel ne peut excéder cinq ans.

L'Agence du stationnement est le responsable de ce traitement ;

2° d'assister le Ministre des Pouvoirs locaux dans son examen de la conformité des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement dans le cadre de l'exercice de la tutelle administrative ;

3° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la rédaction et de l'évaluation par ce dernier du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau communal ;

4° d'assister le Gouvernement pour la mise en œuvre des mesures à prendre dans les cas visés à l'article 28 ;

5° la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement ;

6° la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics, en conformité avec les objectifs de la Région, dont la Région, le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions, ou une commune lui confie le développement ou l'exploitation ;

7° la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements

van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, inclusief het proactief zoeken naar en beheren van parkeerplaatsen buiten de wegenis ;

8° de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmen- en takeldienst, voor zover deze opdracht berust op de gewestelijke bevoegdheden ;

9° de ontwikkeling van een aanbod aan vrij toegankelijke parkings of parkings met toegangsbeheer, al dan niet overdekt, voor voertuigen als omschreven in artikel 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 en 2.19 van de Wegcode, op de wegenis en daarbuiten ;

10° de harmonisatie van de bewegwijzering en de ontwikkeling van dynamische parkeergeleiding voor openbare parkings ;

11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod buiten de wegenis voor deelvoertuigen alsook een herlaadaanbod voor elektrische voertuigen ;

12° op het grondgebied van de gemeenten die de opdrachten van controle en inning toevertrouwd hebben aan het Agentschap overeenkomstig artikel 15, §§ 2 en 3, de controle op parkeerinbreuken die kunnen leiden tot een gemeentelijke administratieve sanctie, op voorwaarde dat de controle op deze inbreuken door de gemeenteraad is toevertrouwd aan het Parkeeragentschap in overeenstemming met de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties ;

13° de organisatie, opvolging en beoordeling van proef- of innovatieprojecten op het vlak van het parkeren, in samenwerking met de gewestelijke overheden en de betrokken instellingen van openbaar nut evenals, desgevallend, in het kader van een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een of meerdere andere Gewesten of met de federale overheid ;

14° het bijstaan van de Regering bij de uitvoering van artikel 4 van deze ordonnantie.

Artikel 41

De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 42

De Regering bepaalt de gevallen waarin de gemeenteraden om het advies van het Parkeeragentschap verzoeken, alsook de regels voor deze adviesprocedures.

de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en ce compris la recherche proactive, et la gestion des emplacements de stationnement hors voirie ;

8° l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots et d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où cette mission découle des compétences régionales ;

9° le développement d'une offre de parkings libres d'accès ou avec gestion d'accès, couverts ou non couverts, pour les véhicules tels que définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 et 2.19 du Code de la route, en voirie et hors voirie ;

10° l'harmonisation de la signalétique et le développement du jalonnement dynamique des parkings publics ;

11° le développement d'une offre de stationnement hors voirie pour véhicules partagés ainsi qu'une offre de recharge pour véhicules électriques ;

12° sur le territoire des communes dont les missions de contrôle et de perception ont été confiées à l'Agence conformément à l'article 15, §§ 2 et 3, le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant aboutir à une sanction administrative communale, à condition que le contrôle de ces infractions ait été confié à l'Agence du stationnement par le conseil communal conformément à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;

13° l'organisation, le suivi et l'évaluation de projets pilotes ou innovants en lien avec le stationnement en collaboration avec les administrations régionales et les organismes d'intérêt public concernés, ainsi que le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions ou avec l'autorité fédérale ;

14° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 de la présente ordonnance.

Article 41

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique du stationnement.

Article 42

Le Gouvernement détermine les cas dans lesquels les conseils communaux sollicitent l'avis de l'Agence du stationnement ainsi que les modalités de ces procédures d'avis.

Artikel 43

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de eraan opgedragen opdrachten, voor zover zij aan deze opdrachten bijkomstig zijn.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Afdeling 6 – Beheerscontract*Artikel 44*

De Regering en het Parkeeragentschap sluiten een beheerscontract dat de regels en voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 45

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar.

Het blijft van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.

Het wordt ter informatie aan de leden van het Parlement bezorgd zodra het door de Regering en het Parkeeragentschap is goedgekeurd.

Artikel 46

Het beheerscontract bestaat met name uit een financieel plan, stelt de te behalen doelstellingen vast en voorziet in de opmaak van een jaarlijks evaluatierapport dat de verwezenlijkingen van het Parkeeragentschap omvat.

De Regering verzekert de controle van het bereiken van de doelstellingen aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren.

Afdeling 7 – Middelen*Artikel 47*

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

- 1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele bijzondere dotaties ;

Article 43

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

Section 6 – Du contrat de gestion*Article 44*

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 45

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans.

Il demeure en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Article 46

Le contrat de gestion comprend notamment un plan financier, fixe les objectifs à atteindre et prévoit la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel reprenant les réalisations de l'Agence du stationnement.

Le Gouvernement assure le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise.

Section 7 – Des moyens*Article 47*

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales ;

- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties ;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in artikel 14 ;
- 4° schenkingen en legaten ;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten ;
- 6° leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma aanvaard door de Regering.

Artikel 48

In overeenstemming met artikel 47 kent het Gewest het Parkeeragentschap middelen toe om het parkeerbeleid dat het vastlegt uit te voeren.

Het Parkeeragentschap besteedt zijn eigen inkomsten volledig aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten.

Afdeling 8 – Boekhouding en controle

Artikel 49

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 2°, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid aan de bepalingen van die ordonnantie onderworpen.

HOOFDSTUK 8 Slotbepalingen

Afdeling 1 – Wijzigingsbepalingen

Artikel 50

In artikel 2.3.51 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het 7° vervangen door hetgeen volgt :

« 7° Openbare parking: elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden op basis van artikel 4 van de ordonnantie van [...] houdende de organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ; ».

- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations ;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 14 ;
- 4° des dons et legs ;
- 5° des subsides et revenus occasionnels ;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 48

Conformément à l'article 47, la Région octroie des moyens à l'Agence du stationnement pour réaliser les politiques de stationnement qu'elle détermine.

L'Agence dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8 – De la comptabilité et du contrôle

Article 49

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 2°, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE 8 Des dispositions finales

Section 1^{re} – Des dispositions modificatives

Article 50

Dans l'article 2.3.51 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, le 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° Parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement sur la base de l'article 4 de l'ordonnance du [...] portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ; ».

Artikel 51

Artikel 2.3.52, § 3, leden 2 en 3 van diezelfde ordonnantie wordt vervangen door hetgeen volgt :

« De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen.

Om de vergunningsaanvrager te waarborgen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraag-procedure van de milieuvergunning, zal Leefmilieu Brussel optreden als contactinstantie voor de aanvrager voor alles wat die milieuvergunning betreft, van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan. ».

Artikel 52

§ 1. In de Franse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

Artikel 53

§ 1. In de Franse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

§ 3. In de Franse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 4. In de Nederlandse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

Article 51

L'article 2.3.52, § 3, alinéas 2 et 3, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement peut désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement ou à d'autres affectations que celle de parcage de véhicules.

Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance. ».

Article 52

§ 1^{er}. Dans la version française de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 2. Dans la version néerlandaise de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

Article 53

§ 1^{er}. Dans la version française de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 2. Dans la version néerlandaise de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

§ 3. Dans la version française de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 4. Dans la version néerlandaise de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

Afdeling 2 – Opheffingsbepalingen*Artikel 54*

De ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt opgeheven.

Artikel 55

Worden opgeheven :

- 1° 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 ;
- 2° 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 ;
- 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 teneinde de voorwaarden te bepalen waaronder de mandatarissen bij de instellingen van openbaar nut worden aangewezen, ter uitvoering van artikel 35 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Artikel 56

In de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekken worden de volgende artikelen opgeheven :

- 1° artikel 15, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 april 2016 ;
- 2° artikel 16, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 20 juli 2016 ;
- 3° artikel 17.

Afdeling 3 – Overgangsbepalingen*Artikel 57*

Het reglementaire luik van het gewestelijke parkeerbeleidsplan blijft van toepassing totdat er een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt aangenomen.

Section 2 – Des dispositions abrogatoires*Article 54*

L'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est abrogée.

Article 55

Sont abrogés :

- 1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant le statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant les modalités de désignation de mandataires dans les organismes d'intérêt public, en exécution de l'article 35 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 56

Dans l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, les articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 15, modifié par l'ordonnance du 14 avril 2016 ;
- 2° l'article 16, modifié par l'ordonnance du 20 juillet 2016 ;
- 3° l'article 17.

Section 3 – Des dispositions transitoires*Article 57*

Le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement reste d'application jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan régional de politique de stationnement.

Afdeling 4 – Inwerkingtreding*Artikel 58*

Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag die volgt op de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, met uitzondering van :

- 1° de artikelen 16, § 7 en 17, die in werking treden op de door de Regering bepaalde datum ;
- 2° artikel 19, § 2, leden 2 tot 10, dat in werking treedt drie maanden na de bekendmaking van deze ordonnantie in het *Belgisch Staatsblad*.
- 3° de artikelen 50 en 51, die in werking treden op de dag van inwerkingtreding van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende openbare parkings bedoeld in artikel 4.
- 4° artikel 55, 1° en 2°, dat in werking treedt na de goedkeuring door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het administratief en geldelijk statuut van het personeel, op een door de Regering vastgestelde datum ;

Section 4 – De l'entrée en vigueur*Article 58*

La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jour qui suit la publication au *Moniteur belge*, à l'exception de :

- 1° l'article 16, § 7 et l'article 17, qui entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement ;
- 2° l'article 19, § 2, alinéas 2 à 10, qui entre en vigueur trois mois après la publication de la présente ordonnance au *Moniteur belge*.
- 3° l'article 50 et l'article 51, qui entrent en vigueur le jour où entre en vigueur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visé à l'article 4.
- 4° l'article 55, 1° et 2°, qui entre en vigueur après l'adoption par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement du statut administratif et pécuniaire du personnel, à une date fixée par le Gouvernement ;

VI. Amendementen

NR. 1 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevr. Isabelle PAUTHIER, de heren Julien UYTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevr. Carla DEJONGHE en mevr. Els ROCHETTE)

Artikel 13

Paragraaf 3 als volgt te vervangen :

« § 3. Om hun opdrachten inzake afgifte van vrijstellingskaarten, controle op het parkeren en inning van de retributies uit te voeren en het parkeerbeleid ten uitvoer te leggen, worden de gemeenten en het Parkeeragentschap, alsook, in voorkomend geval, zijn dienstverlener of concessionaris, ertoe gemachtigd de persoonsgegevens betreffende het voertuig op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen.

De in het vorige lid bedoelde gegevens hebben minstens betrekking op :

- 1° de kentekenplaten van de voertuigen ;
- 2° de identiteit van de houders van de kentekenplaten ;
- 3° de volgende technische kenmerken van de voertuigen :
 - a) het type brandstof of de energiebron ;
 - b) het type voertuig ;
 - c) de maximaal toegelaten massa ;
 - d) het merk en model ;
 - e) de afmetingen, namelijk de lengte en breedte.

De Regering stelt, in voorkomend geval, categorieën van aanvullende gegevens vast die noodzakelijk worden door de evolutie van het parkeerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het ontwerp van besluit wordt om advies voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit. ».

VERANTWOORDING

Artikel 13, § 3, van het ontwerp van ordonnantie neemt de inhoud over van artikel 16 van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

Het staat de gemeenten en het parkeeragentschap toe om de identiteit van de houder van de kentekenplaat op te

VI. Amendements

N° 1 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 13

Remplacer le paragraphe 3 par la disposition suivante :

« § 3. En vue d'exercer leurs missions de délivrance des cartes de dérogation, de contrôle du stationnement et de perception des redevances, ainsi que la gestion de la politique de stationnement, les communes et l'Agence du Stationnement ainsi que, le cas échéant, son prestataire de service ou son concessionnaire sont habilités à demander les données à caractère personnel relatives au véhicule à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.

Les données visées à l'alinéa précédent ont trait au minimum :

- 1° aux marques d'immatriculation des véhicules ;
- 2° à l'identité des titulaires des marques d'immatriculation ;
- 3° aux caractéristiques techniques suivantes des véhicules :
 - a) le type de carburant ou la source d'énergie ;
 - b) le type du véhicule ;
 - c) la masse maximale autorisée ;
 - d) la marque et le modèle ;
 - e) les mesures, à savoir la longueur et la largeur.

Le Gouvernement arrête, le cas échéant, des catégories de données complémentaires rendues nécessaires par l'évolution de la politique de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet d'arrêté sera soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données. ».

JUSTIFICATION

L'article 13, § 3, du projet d'ordonnance reprend le contenu de l'article 16 de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière.

Il permet aux communes et à l'Agence du stationnement de solliciter l'identité du titulaire de la plaque

vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (de DIV). Vandaag is dat het enige gegeven waartoe ze toegang hebben. Dat doet problemen rijzen, want het Agentschap en de gemeenten moeten over meer gegevens beschikken om hun opdrachten correct te kunnen uitvoeren.

Om hun opdrachten inzake afgifte van vrijstellingskaarten, controle op het parkeren en inning van de retributies te kunnen uitvoeren, moeten het Agentschap en de gemeenten immers beschikken over de technische specificaties van het betrokken voertuig, zoals het type brandstof of de maximaal toegelaten massa.

De meest voorkomende behoefte heeft betrekking op elektrische voertuigen die aan het opladen zijn op een plaats die gereserveerd is voor elektrisch opladen. Thans hebben die voertuigen het recht om er gratis te parkeren. Zonder informatie over het brandstoftype van het voertuig is het echter niet mogelijk te bepalen of het aldaar geparkeerde voertuig al dan niet elektrisch is. Het Agentschap en de gemeenten kunnen derhalve geen controle uitoefenen op de voertuigen die op die plaatsen geparkeerd staan.

Het zou interessant zijn om het voertuigtype te kennen : bepaalde voertuigtypes mogen niet geparkeerd worden op bepaalde plaatsen op de weg en de controle daarop valt onder de Wegcode. Aangezien die voertuigen dan in overtreding zijn, kunnen ze geen forfaitaire retributie « genieten ». Het verkrijgen van informatie over het voertuigtype zal het versturen van nutteloze retributies voorkomen.

Daarom zal de kennis van het merk en model van het voertuig een eventuele extra controle mogelijk maken in geval van gebruik van valse kentekenplaten. Deze controle zal dan voorkomen dat de echte houders van de kentekenplaten ten onrechte een retributie moeten betalen.

Door de toegang tot de gegevens van de DIV uit te breiden, komt de ordonnantie tegemoet aan die behoeften.

Om de klantervaring van de gebruikers van het Agentschap te verbeteren (onder meer door een administratieve vereenvoudiging en een performant CRM), is het voorts noodzakelijk dat het Agentschap de gegevens kan raadplegen die nodig zijn voor het beheer van de vrijstellingskaarten. Artikel 13, § 3, wordt eveneens in die zin geamendeerd.

Om voorbereid te zijn op de toekomstige technologische evoluties stellen we, ten slotte, eveneens voor de Regering ertoe te machtigen de lijst van de persoonsgegevens die opgevraagd kunnen worden bij de overheid belast met de inschrijving van de voertuigen, aan te vullen.

d'immatriculation auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules (la DIV). C'est actuellement la seule donnée à laquelle elles ont accès. Cela pose problème car l'Agence et les communes doivent disposer de davantage de données pour pouvoir correctement exécuter leurs missions.

En effet, afin de pouvoir exercer leurs missions de délivrance des cartes de dérogation, de contrôle du stationnement et de perception des redevances, l'Agence et les communes doivent disposer des spécifications techniques du véhicule concerné, comme le type de carburant ou sa masse maximale autorisée.

Le besoin le plus fréquent est celui des véhicules électriques en charge sur une place réservée pour le chargement électrique. Pour l'instant, ces véhicules ont le droit d'y stationner gratuitement. Mais, à défaut de disposer d'information sur le type de carburant du véhicule, il n'est pas possible de déterminer si ce véhicule stationné à cet emplacement est électrique ou non. L'Agence et les communes ne peuvent donc pas contrôler les véhicules stationnés sur ces emplacements.

Le type du véhicule est notamment une caractéristique qui serait intéressant de pouvoir connaître : le stationnement de certains types de véhicules n'est pas autorisé à certains endroits de la voirie et leur contrôle relève du Code de la route. Ces véhicules étant alors en infraction, ne peuvent pas « bénéficier » d'une redevance forfaitaire. L'obtention de l'information relative au type évitera l'envoi de redevances inutiles.

Aussi, la prise de connaissance de la marque et du modèle du véhicule va permettre un éventuel contrôle supplémentaire en cas d'utilisation de fausses plaques d'immatriculation. Ce contrôle permettra alors d'éviter que les véritables titulaires des plaques reçoivent une redevance injustifiée.

En étendant l'accès aux données de la DIV, l'ordonnance permet de répondre à ces besoins.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'expérience client des usagers de l'Agence (notamment par une simplification administrative et un CRM performant), il est indispensable que l'Agence puisse consulter les données nécessaires à la gestion des cartes de dérogation. C'est également en ce sens que l'article 13, § 3, est amendé.

Enfin, afin de faire face aux évolutions technologiques futures, nous proposons également d'habiliter le Gouvernement à compléter la liste des données à caractère personnel pouvant être sollicitées auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.

NR. 2 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevr. Isabelle PAUTHIER, de heren Julien UYTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevr. Carla DEJONGHE en mevr. Els ROCHETTE)

Artikel 14

In paragraaf 1, het vierde lid als volgt vervangen :

« De regering kan beslissen om ten hoogste 15 minuten gratis parkeren toe te staan in rode of groene zones. De Regering kan andere voorwaarden en duur voor het gratis parkeren vastleggen in de nieuwe zones die in toepassing van artikel 9 worden ingesteld. ».

VERANTWOORDING

Artikel 9, § 2, bepaalt dat de Regering bijkomende gereguleerde zones kan instellen, waarvoor zij de maximale parkeerduur, de gebruiksvoorwaarden en, in voorkomend geval, de voorwaarden voor gratis parkeren vaststelt.

In artikel 14 worden de parkeerduren en de retributievorken voor alle gereguleerde zones vastgesteld. Deze voorwaarden gelden ook voor nieuwe zones die de Regering in toepassing van artikel 9 kan instellen.

In het bijzonder in artikel 14 wordt een gratis parkeerduur van ten hoogste 15 minuten vastgesteld die de Regering aan een gereguleerde zone kan toekennen. Gratis parkeren gedurende meer dan 15 minuten is dus momenteel niet toegestaan, behalve in het geval van blauwe zones (waarvan het stelsel bepaald wordt door de Wegcode).

Het dient echter mogelijk te zijn een nieuwe zone te creëren, waar men gratis gedurende 2 uur (zoals de blauwe zone) kan parkeren, echter controleerbaar met een scancar (wat niet het geval is voor de blauwe zone), door een verplichting in te voeren om zich te registreren bij een parkeermeter of via een applicatie (in de plaats van de schijf).

Om de instelling van een dergelijke zone mogelijk te maken moet men dus de mogelijkheid toestaan om langer dan 15 minuten gratis te parkeren (in dit geval gedurende 2 uur).

Artikel 14 wordt dienovereenkomstig aangevuld.

N° 2 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 14

Au paragraphe 1^{er}, remplacer l'alinéa 4 par la disposition suivante :

« Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure maximum dans les zones rouges ou vertes. Le Gouvernement peut déterminer d'autres conditions et durée de gratuité aux nouvelles zones créées en application de l'article 9. ».

JUSTIFICATION

L'article 9, § 2, prévoit que le Gouvernement peut créer des zones réglementées supplémentaires pour lesquelles il fixe la durée maximale de stationnement, les conditions d'utilisation et le cas échéant les conditions pour y stationner gratuitement.

L'article 14 fixe les durées de stationnement et les fourchettes de redevances de toutes les zones réglementées. Ces conditions sont également applicables pour les nouvelles zones que le Gouvernement peut créer en vertu de l'article 9 précité.

L'article 14 fixe notamment une durée maximale de stationnement gratuit de 15 minutes que le Gouvernement peut octroyer à une zone réglementée. Un stationnement gratuit de plus de 15 minutes n'est donc actuellement pas possible, sauf pour les zones bleues (dont le régime est fixé par le Code de la route).

Or, il convient de prévoir la possibilité de créer une nouvelle zone, gratuite pendant 2 heures (comme la zone bleue) mais contrôlable par scancar (ce qui n'est pas le cas de la zone bleue) et ce, via l'instauration d'une obligation de s'enregistrer à un horodateur ou une application (à la place du disque).

Pour permettre la création d'une telle zone, il faut donc autoriser la possibilité d'octroyer une durée de stationnement gratuit supérieure à 15 minutes (en l'occurrence pendant 2 heures).

L'article 14 est donc complété en conséquence.

NR. 3 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevrouw Isabelle PAUTHIER, de heren Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE en mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 14

In paragraaf 2, tweede lid, het cijfer « 100 » te vervangen door « 150 ».

VERANTWOORDING

De vork van de forfaitaire retributie voor de voorbehouden parkeerplaatsen werd niet aangepast sinds de ordonnantie van 2009.

Vandaag zit de retributie voor een voorbehouden parkeerplaats in een leveringszone al aan het maximumtarief van 100 euro.

Om de Regering meer marge te geven voor een aanpassing van de tarieven in de komende jaren, wordt voorgesteld om de vork van deze forfaitaire retributie te verhogen.

NR. 4 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevrouw Isabelle PAUTHIER, de heren Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE en mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 14

In paragraaf 2 het derde lid te vervangen door de volgende bepaling :

« Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie is de parkeertijd beperkt tot de in de zone maximaal toegestane parkeertijd, met een maximum van 4 uur 30 minuten.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie in de blauwe zone, is de parkeertijd beperkt tot 4 uur 30 minuten.

In dit geval mag de gecumuleerde retributie per dag niet meer dan drie keer zo hoog zijn als de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie. De Regering bepaalt de bijkomende regels van niet-financiële aard teneinde te verzekeren dat de maximaal toegestane parkeertijd in de betrokken zone wordt nageleefd. ».

N° 3 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 14

Au paragraphe 2, alinéa 2, remplacer le mot « 100 » par le mot « 150 ».

JUSTIFICATION

La fourchette de redevance forfaitaire des zones de stationnement réservées n'a pas été adaptée par rapport à l'ordonnance de 2009.

Actuellement, la redevance en zone livraison est déjà au tarif maximal de 100 euros.

Afin de permettre au Gouvernement de disposer de plus de marge pour permettre une évolution des tarifs dans les prochaines années, il est proposé d'augmenter cette fourchette de tarif.

N° 4 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 14

Au paragraphe 2, remplacer l'alinéa 3 par la disposition suivante :

« Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, la durée de stationnement est limitée à la durée maximale autorisée dans la zone, plafonnée à 4 heures 30.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire en zone bleue, la durée de stationnement est limitée à 4 heures 30.

Dans ces cas, la redevance cumulée par jour ne peut pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale du stationnement dans la zone concernée. Le Gouvernement détermine les modalités complémentaires de nature non financière visant à assurer le respect de la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone concernée. ».

VERANTWOORDING

Dit artikel regelt de toegestane parkeertijd bij een forfaitaire retributie.

Met de huidige formulering van het ontwerp van ordonnantie zal de duur van de afwijking variëren naargelang de maximale rotatietijd. Dit vereist een perfecte beheersing van de toegestane tijd, afhankelijk van de zone.

Zoals geïllustreerd in de onderstaande voorbeelden :

- Rode zone : beperkt tot 2 uur : forfaitaire retributie elke 2 uur (met een maximum van 3 forfaitaire retributies per dag) ;
- Grijs zone : beperkt tot 4 uur 30 minuten : forfaitaire retributie elke 4 uur 30 minuten (maximaal 3 forfaitaire retributies per dag indien uitgebreide uren)
- Groene zone : niet beperkt in de tijd : Hoe zit het met de duur van de forfaitaire retributie ?
- Blauwe zone ; beperkt tot 2 uur ; forfaitaire retributie elke 2 uur (altijd max 3 retributies per dag)

Omwille van vereenvoudiging en duidelijkheid wordt voorgesteld het parkeren tegen een forfaitaire retributie te beperken tot «4 uur 30 minuten» in alle zones, met uitzondering van de zones en parkeerplaatsen met een hoge rotatiegraad, waar de maximumduur al minder dan 4 uur 30 minuten bedraagt (rode zone, oranje zone, Kiss & Ride-zone).

NR. 5 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevrouw Isabelle PAUTHIER, de heer Julien UYTENDAELE, de heer Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Carla DEJONGHE en mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 20

In paragraaf 1 de woorden « 31 mei » te vervangen door de woorden « 30 juni ».

VERANTWOORDING

In de huidige versie van het ontwerp van ordonnantie moet het jaarverslag dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot de parkeeropbrengsten en de operationele kosten beschrijft uiterlijk op 31 mei van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar worden ingediend.

JUSTIFICATION

Cet article précise la durée de stationnement autorisée lors de redevance forfaitaire.

Avec la formulation actuelle du projet d'ordonnance, la durée de la dérogation est amenée à varier en fonction de la durée maximale rotative. Cela nécessite une parfaite maîtrise de la durée autorisée, en fonction de la zone.

Comme illustré dans les exemples ci-dessous :

- Zone rouge : limitée à 2 heures : redevance forfaitaire toutes les 2 heures (avec un maximum de 3 redevances forfaitaires par jour) ;
- Zone grise : limitée à 4 heures 30 : redevance forfaitaire toutes les 4 heures 30 (maximum 3 redevances forfaitaires par jour si horaires étendus)
- Zone verte : non limité dans le temps : *Quid* de la durée de redevance forfaitaire ?
- Zone bleue ; limité à 2 heures ; redevance forfaitaire toutes les 2 heures (avec toujours max 3 redevances par jour)

Par souhait de simplification et lisibilité, il est proposé que le stationnement par redevance forfaitaire soit limité à «4 heures 30» dans toutes les zones, sauf pour les zones et emplacements très rotatifs, dont la durée maximale est déjà inférieure à 4 heures 30 (zones rouge, orange, Kiss & Ride).

N° 5 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 20

Au paragraphe 1^{er}, remplacer les mots « 31 mai » par les mots « 30 juin ».

JUSTIFICATION

Dans la version actuelle du projet d'ordonnance, il est prévu que le rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation soit déposé le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné.

Met het oog op administratieve vereenvoudiging leek het doeltreffender de datum van indiening van dit verslag te laten samenvallen met de datum van indiening van het verslag van afsluiting van de rekeningen, namelijk 30 juni.

NR. 6 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Artikel 21

In paragraaf 1, de woorden « 31 mei » vervangen door de woorden « 15 februari ».

VERANTWOORDING

In de huidige versie van het ontwerp van ordonnantie moet het Gewest ten laatste op 31 mei van het jaar volgend op het betrokken boekjaar een gedetailleerd jaarverslag indienen met de gegevens over de parkeerinkomsten en de kosten.

Aangezien de rekeningen van de gemeenten van het vorige boekjaar op 31 mei worden afgesloten, is het efficiënter om hun de informatie over de parkeerinkomsten evenals de kosten ruim van tevoren toe te zenden. Voorgesteld wordt deze datum vast te stellen op 15 februari.

NR. 7 (van de heer Christophe DE BEUKELAER)

Artikel 18

Het woord « dringende » in het eerste lid, 2° verwijderen.

VERANTWOORDING

Verplegend personeel dat aan huis komt, huisartsen die huisbezoeken brengen, of zelfs kinesitherapeuten die op reis gaan voor revalidatie, zullen niet noodzakelijk onder de definitie van dringende medische zorg vallen. Toch is het voor hun beroep van essentieel belang dat ze zich naar hun patiënten kunnen verplaatsen. Daarom vragen wij dat alle medische zorgverleners in aanmerking komen voor vrijstellingen.

Dans un souci de simplification administrative, il est apparu plus efficace de faire coïncider la date du dépôt dudit rapport avec celle du dépôt du rapport de clôture des comptes, à savoir le 30 juin.

N° 6 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 21

Au paragraphe 1^{er}, remplacer les mots « 31 mai » par les mots « 15 février ».

JUSTIFICATION

Dans la version actuelle du projet d'ordonnance, il est prévu que la Région transmette, au plus tard le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais.

Dans la mesure où la clôture des comptes de l'exercice antérieur des communes s'opère le 31 mai, il s'avère plus efficace de leur transmettre en suffisamment amont les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais. Il est proposé de fixer cette date au 15 février.

N° 7 (de M. Christophe DE BEUKELAER)

Article 18

A l'alinéa 1^{er}, 2°, supprimer le mot « urgents ».

JUSTIFICATION

Des infirmières à domicile, des médecins généralistes en visites domiciliaires, voire des kinésithérapeutes se déplaçant pour des rééducations ne rentreront pas forcément dans la définition de soins médicaux urgents. Pourtant, pour leur profession, pouvoir se déplacer auprès de sa patientèle est essentiel. Nous demandons donc que tous les prestataires de soins médicaux soient considérés pour des dérogations.

NR. 8 (van de heer Christophe DE BEUKELAER)

*Artikel 18bis (nieuw)***Een artikel 18bis (nieuw) invoeren luidend als volgt :**

« Voor de in artikel 18, eerste lid, 1°, bedoelde categorieën van personen kan door de gemeente een bezoekersvrijstellingskaart worden afgegeven. Met deze kaart wordt een voertuig naar keuze vrijgesteld voor een periode van één dag. Aan elke in artikel 18, eerste lid, 1°, bedoelde persoon worden jaarlijks ten hoogste 52 vrijstellingskaarten uitgereikt. ».

VERANTWOORDING

Om de bewoners in staat te stellen af en toe naasten of vrienden bij hen thuis uit te nodigen zonder dat zij een vergoeding moeten betalen, stellen wij voor een kaart voor de bewoners beschikbaar te stellen aan de hand van welke ze jaarlijks maximaal een bezoek per week kunnen ontvangen. Dit zal het ook voor geïsoleerde mensen gemakkelijker maken om mensen bij hen thuis uit te nodigen zonder dat zij een financiële bijdrage moeten leveren voor het gebied waarin zij wonen.

NR. 9 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevr. Isabelle PAUTHIER, de heer Julien UYTENDAELE, mevr. Carla DEJONGHE en mevr. Els ROCHETTE)

*Artikel 19***De paragraaf 2 met de volgende leden aanvullen :**

« De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid gelden op voorwaarde dat een geldige parkeerkaart voor personen met een handicap is aangebracht op een zichtbare manier tegen de binnenkant en in het midden van de voorruit.

In de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig artikel 15, § 2, verzekert het Parkeeragentschap het daadwerkelijke genot van de in het eerste lid bedoelde vrijstellingen op grond van de volgende bijkomende digitale modaliteiten :

- 1° de inschrijving van de nummerplaat van het voertuig in een gedigitaliseerde lijst van vrijgestelde voertuigen die het Parkeeragentschap bijhoudt ;
- 2° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven door middel van de parkeerautomaat ;

N° 8 (de M. Christophe DE BEUKELAER)

*Article 18bis (nouveau)***Insérer un article 18bis (nouveau), libellé comme suit :**

« Pour les catégories de personnes visées à l'article 18, alinéa 1^{er}, 1°, une carte de dérogation d'invité peut être décernée par la commune. Cette carte exempte un véhicule au choix de ces personnes pendant une durée d'un jour. Toute personne visée à l'article 18, alinéa 1^{er}, 1°, se voit décerner un maximum de 52 cartes de dérogations annuellement. ».

JUSTIFICATION

Dans le but de permettre aux riverains d'inviter des proches ou occasionnellement des amis, sans que ceux-ci n'aient à s'acquitter d'une redevance, nous proposons une carte permettant une invitation par semaine de l'année maximum décernée aux riverains. Cela permettra également aux personnes isolées de plus facilement inviter des gens chez eux sans leur faire subir une charge financière liée à la zone où ceux-ci habitent.

N° 9 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, M. Julien UYTENDAELE, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

*Article 19***Compléter le paragraphe 2 par les alinéas suivants :**

« Les exemptions visées à l'alinéa précédent sont applicables à condition qu'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap en cours de validité soit apposée visiblement, au milieu et contre la face interne du pare-brise.

Dans les communes qui ont transféré les missions de contrôle et de perception conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement assure la jouissance effective des exemptions visées à l'alinéa 1^{er} sur la base des modalités digitales complémentaires suivantes :

- 1° l'enregistrement de la plaque d'immatriculation du véhicule dans une liste digitalisée des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement ;
- 2° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule au moyen de l'horodateur ;

3° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven met de andere digitale middelen die het Parkeeragentschap ter beschikking stelt, zoals een app, een SMS of een webpagina ;

4° elke aanvullende modaliteit die door de Regering wordt aangenomen.

Het bestaan van de in het derde lid bedoelde digitale parkeerrechten kan worden gecontroleerd met behulp van digitale middelen, zoals een scanvoertuig.

De inschrijving op de lijst van vrijgestelde voertuigen geschiedt volgens de praktische modaliteiten die worden meegedeeld op de website van het Parkeeragentschap.

Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, kan, voor de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap digitale parkeerrechten invoeren door middel van haar gemeentelijk aanvullend parkeerretributiereglement. Onverminderd de bepalingen van deze ordonnantie en de besluiten tot uitvoering ervan, kan de gemeente met betrekking tot deze digitale parkeerrechten de toepasselijke procedures en modaliteiten bepalen.

De gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, en die een systeem van parkeercontrole met scancar wil invoeren, zal moeten beschikken over een instrument voor parkeercontrole op straat dat compatibel is met de normen van het beheersplatform voor parkeerrechten dat door het Agentschap is ingevoerd.

De gemeente kan toegang krijgen tot de lijst van vrijgestelde voertuigen die door het Parkeeragentschap wordt bijgehouden.

In de gemeenten bedoeld in lid 3 en de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, geeft enkel het aanbrengen van de gehandicaptenparkeerkaart aan de binnenkant van de voorruit op zich geen recht op de vrijstellingen bedoeld in het eerste lid.

Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 100 euro :

1° degene die zich beroept op het recht op kosteloos parkeren dat voorzien wordt in het eerste lid door zich te beroepen op een ongeldige parkeerkaart voor personen met een handicap of door aanspraak te maken op het

3° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule par tout autre moyen digital mis à disposition par l'Agence du stationnement, tel qu'une application, un SMS ou une page web ;

4° toute modalité complémentaire adoptée par le Gouvernement.

L'existence des droits de stationnement digitaux visés à l'alinéa 3 peut être vérifiée à l'aide de moyens digitaux, tels qu'un véhicule scanneur.

L'inscription sur la liste des véhicules exemptés s'effectue selon les modalités pratiques indiquées sur le site internet de l'Agence du stationnement.

Chaque commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, peut introduire des droits de stationnements digitaux pour les détenteurs d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap par le biais de son règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement. Sans préjudice des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, la commune peut déterminer les procédures et modalités applicables à ce droit de stationnement digital.

La commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, et qui souhaite introduire un système de contrôle du stationnement par scan-car, devra disposer d'un outil de contrôle du stationnement en voirie qui soit compatible avec les standards de la plateforme de gestion des droits du stationnement mise en place par l'Agence du stationnement.

La commune peut avoir accès à la liste des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement.

Dans les communes visées à l'alinéa 3 et les communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, la seule apposition de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap sur la face interne du pare-brise ne confère en soi pas droit aux exemptions visées à l'alinéa 1^{er}.

Est puni d'une amende de 50 à 100 euros :

1° celui qui se prévaut du droit au stationnement gratuit prévu à l'alinéa 1^{er} en se prévalant d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap non valide ou en revendiquant le droit au stationnement

recht op gratis parkeren terwijl geen enkele houder van een parkeerkaart voor personen met een handicap de bestuurder is of vervoerd wordt ;

2° degene die de opsporingen en vaststellingen bedoeld in het tiende lid verhindert of belemmert, of die weigert de door de in het tiende lid bedoelde personeelsleden gevraagde inlichtingen te verstrekken of bewust onjuiste of onvolledige informatie verstrekt.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op het in het vorige lid bedoelde misdrijven.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de personeelsleden van het Parkeeragentschap en de personeelsleden van de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, die daartoe door de Regering zijn aangesteld en die voldoen aan de minimumvoorwaarden bedoeld in artikel 21, § 4, tweede lid, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bevoegd om de in het achtste lid bedoelde misdrijven op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen. De genoemde personeelsleden mogen alle inlichtingen opvragen die betrekking hebben op die opsporingen en vaststellingen en iedere persoon ondervragen over elk feit waarvan de kennis nuttig is voor de uitvoering van hun opdracht en dat in verband staat met deze opsporingen en vaststellingen. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen tien dagen na de vaststelling van het misdrijf aan de overtreder toegezonden. ».

VERANTWOORDING

In het Brussels Gewest genieten de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap een recht op kosteloos parkeren, en dit in vrijwel alle zones. Dit recht blijft gewaarborgd door het ontwerp van ordonnantie. Het geldt dientengevolge in alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit amendement beoogt de kosteloosheid van het parkeren door de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap te verzoenen met de hedendaagse technologie, en zo de uitoefening van het recht op kosteloos parkeren te vergemakkelijken.

Dit gebeurt concreet door het Parkeeragentschap en de gemeenten een wettelijke basis te verschaffen voor de invoering van digitale kosteloze parkeerrechten.

Voor de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten niet aan het Parkeeragentschap hebben overgedragen en die een systeem van parkeercontrole met scancar willen invoeren, zal dit systeem compatibel moeten zijn met de

gratuit alors qu'aucun titulaire de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap n'est le conducteur ou est déplacé ;

2° celui qui empêche ou entrave les recherches et constatations visés à l'alinéa 10, ou qui refuse de fournir les renseignements demandés par les membres du personnel visés à l'alinéa 10 ou fournit sciemment des informations inexactes ou incomplètes.

Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans l'alinéa précédent.

Sans porter atteinte aux attributions des officiers de police judiciaire, les membres du personnel de l'Agence du stationnement et les membres du personnel des communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, qui sont désignés à cette fin par le Gouvernement et qui répondent aux conditions minimales visées à l'article 21, § 4, alinéa 2, de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, sont compétents pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions visées à l'alinéa 8. Lesdits membres du personnel peuvent se faire communiquer tous les renseignements en rapport avec ces recherches et constatations et interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de leur mission et en rapport avec ces recherches et constatations. Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les dix jours de la constatation de l'infraction. ».

JUSTIFICATION

En Région bruxelloise, les titulaires d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap ont le droit de stationner gratuitement dans presque toutes les zones. Ce droit reste garanti par le projet d'ordonnance. Par conséquent, il est applicable dans toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet amendement vise à concilier la jouissance de ce droit avec les technologies modernes actuelles et futures, par exemple le contrôle du stationnement via le système de scan cars, et à ainsi faciliter l'exercice du droit au stationnement gratuit.

Cela se fait concrètement en fournissant à l'Agence du stationnement et aux communes une base légale pour l'introduction de droits de stationnement gratuit digitaux.

Pour les communes n'ayant pas transféré leurs missions de contrôle et de perception en voirie à l'Agence du stationnement et qui décident d'utiliser un système de contrôle via scancar, ce système devra être compatible avec les standards

normen van het beheersplatform voor parkeerrechten van het Parkeeragentschap. Het doel is om één enkel platform te hebben voor het beheer van parkeerrechten op gewestelijk niveau om het aantal stappen dat mensen met een handicap moeten zetten, te verminderen.

Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen kan ook, op grond van een door beide partijen ondertekende overeenkomst, toegang krijgen tot de lijst van vrijgestelde voertuigen die door het Agentschap wordt bijgehouden. Indien de IT-hulpmiddelen van de gemeente het toelaten, wordt deze toegang rechtstreeks verleend. Zo niet, dan zal het Agentschap de lijst in een ander formaat verstrekken.

De invoering van strafbepalingen gericht tegen misbruik van de parkeerkaart voor personen met een handicap is noodzakelijk. Het misbruik van de gehandicaptenkaarten is nadelig voor deze personen zelf en een probleem dat eveneens aan de orde werd gesteld door de organisaties die de rechten van de personen met een handicap verdedigen. Eventueel kan later worden overgeschakeld naar een stelsel van administratieve sancties. ».

NR. 10 (van de heer Arnaud VERSTRAETE, mevr. Isabelle PAUTHIER, de heren Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, mevr. Carla DEJONGHE en mevr. Els ROCHETTE)

Artikel 56

Het artikel met een punt 4° aan te vullen, luidend :

« 4° Artikel 19, § 2, leden 2 tot 10, die in werking treden drie maanden na de bekendmaking van deze ordonnantie in het Belgisch Staatsblad. ».

VERANTWOORDING

De gemeenten en het Agentschap krijgen drie maanden de tijd om de voorgestelde maatregelen uit te voeren.

NR. 11 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 4

In het eerste lid het woord « parkeergeleidingssysteem » te vervangen door de woorden « dynamische parkeergeleiding ».

de la plateforme de l'Agence du stationnement, ceci afin de tendre vers une plateforme unique de gestion des droits du stationnement au niveau régional afin de limiter les démarches des personnes présentant un handicap.

Chaque commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement peut par ailleurs, sous réserve d'une convention signée entre les deux parties, avoir accès à la liste des véhicules exemptés tenue par l'Agence. Si les outils informatiques de la commune le permettent cet accès se fait directement. Dans le cas contraire, l'Agence la lui communique sous un autre format.

L'introduction de sanctions pénales pour l'utilisation abusive des cartes de stationnement pour personnes en situation de handicap est nécessaire. L'utilisation abusive de ces cartes est préjudiciable pour ces personnes elles-mêmes et est un problème qui a été également soulevé par des organisations défendant les droits des personnes présentant un handicap. Il peut être envisagé ultérieurement, si nécessaire, de passer à un système de sanctions administratives. ».

N° 10 (de M. Arnaud VERSTRAETE, Mme Isabelle PAUTHIER, MM. Julien UYTTENDAELE, Marc LOEWENSTEIN, Mmes Carla DEJONGHE et Els ROCHETTE)

Article 56

Compléter l'article par un point 4°, libellé comme suit :

« 4° L'article 19, § 2, alinéas 2 à 10, qui entrent en vigueur trois mois après la publication de la présente ordonnance au Moniteur belge. ».

JUSTIFICATION

Il est laissé trois mois aux communes et à l'Agence pour mettre en place les dispositifs proposés.

N° 11 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 4

A l'alinéa 1^{er}, remplacer le mot « téléjalonnement » par le mot « jalonnement dynamique ».

VERANTWOORDING

Om de in artikel 2 van het ontwerp van ordonnantie voorgestelde definitie over te nemen, verdient het de voorkeur dezelfde nomenclatuur aan te houden en het door het parkeeragentschap toegepaste systeem van parkeergeleiding « dynamische parkeergeleiding » te noemen.

NR. 12 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 4bis (nieuw)

Een artikel 4bis (nieuw), in te voegen luidend als volgt :

« Naast de instrumenten die gericht zijn op de openbare parkings, ziet de regering toe op de ontwikkeling van parkeren buiten de wegnis. Om het aantal parkeerplaatsen dat op de wegnis wordt weggehaald op een intelligente en gerichte manier te compenseren met een relevant aantal aan te leggen of te delen parkeerplaatsen in het betrokken gebied, stelt de regering een compensatiesleutel vast. Bij deze compensatiesleutel wordt ten minste rekening gehouden met de volgende objectieve criteria :

- De commerciële of residentiële aard van de wijk,
- Het aantal parkeerplaatsen op de wegnis in de omgeving,
- Het aantal openbare parkeerplaatsen in de omgeving,
- Het aantal huishoudens in de betrokken wijk,
- Het aantal in de gemeente afgegeven vrijstellingskaarten,
- Het aantal plaatsen gereserveerd voor personen met beperkte mobiliteit.

Alle andere eventuele criteria worden vastgesteld door de regering, in overleg met de sociale partners, de gemeenten en Brussel Mobiliteit. Deze compensatiesleutel wordt door de regering na overleg met de voornoemde actoren vastgesteld in het jaar van de inwerkingtreding van de ordonnantie en treedt het jaar daarop in werking, op basis van een geactualiseerd kadaster van het aanbod aan openbare en private parkeerplaatsen op en buiten de wegnis in het hele Gewest. ».

VERANTWOORDING

Het is belangrijk dat het verdwijnen van parkeerplaatsen op de wegnis wordt gecompenseerd met parkeergelegenheid buiten de wegnis. Ondergrondse parkeergarages, kantoorparkings en openbare parkeergarages zijn allemaal mogelijke manieren om verloren parkeerplaatsen te

JUSTIFICATION

Afin de reprendre la définition proposée à l'article 2 du projet d'ordonnance, il est préférable de garder la même nomenclature et d'appeler « jalonnement dynamique » le téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

N° 12 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 4bis (nouveau)

Insérer un article 4bis (nouveau), libellé comme suit :

« En complément des instruments visant à opérer les parkings publics, le Gouvernement assure le développement de l'offre de stationnement hors voirie. Afin de compenser de manière intelligente et ciblée le nombre d'emplacements supprimés en voirie par un nombre pertinent d'emplacements à créer ou mutualiser dans la zone concernée, le Gouvernement détermine une clef de compensation. Cette clef de compensation prend a minima en compte les critères objectifs suivants :

- La nature commerciale ou résidentielle du quartier,
- Le nombre d'emplacements de stationnement en voirie à proximité,
- Le nombre d'emplacements parkings publics à proximité,
- Le nombre de ménages dans le quartier concerné,
- Le nombre de cartes de dérogations délivrées dans la commune,
- Le nombre d'emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite.

Les autres critères éventuels sont fixés par le Gouvernement, en concertation avec les partenaires sociaux, les communes et Bruxelles Mobilité. Cette clef de compensation est déterminée par le Gouvernement après consultation des acteurs précités dans l'année de l'entrée en vigueur de l'ordonnance et entre en application l'année suivante, sur la base d'un cadastre actualisé de l'offre de stationnement en et hors voirie, public ou privé sur l'ensemble de la Région ».

JUSTIFICATION

Il est important de compenser les emplacements de stationnement supprimés en voirie par des emplacements situés en dehors de l'espace public. Les parkings souterrains, les parkings de bureaux, les parkings publics sont autant de possibilité pour compenser les emplacements supprimés. Il

compenseren. Het is echter van essentieel belang om op een flexibele manier te compenseren, rekening houdend met de verschillende realiteiten van elke wijk, de dichtheid ervan, de verzadiging van het aanbod of de specifieke behoeften van de gebruikers.

De hier voorgestelde compensatiesleutel moet samen met de sociale partners en de gemeenten worden opgesteld, zodat een sleutel kan worden vastgesteld die werkelijk flexibel is en het mogelijk maakt de compensatie zo nauwkeurig mogelijk te regelen, met inachtneming van de economische en sociale behoeften in het betrokken gebied.

NR. 13 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL en de heer David WEYTSMAN)

Artikel 7

De woorden « enerzijds » en de woorden « en gebruikers van deelvoertuigen, en anderzijds op de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist » te schrappen.

VERANTWOORDING

Er moet meer nadruk worden gelegd op de specifieke parkeerbehoeften van mensen met beperkte mobiliteit. Daarom verdient het de voorkeur om in artikel 7 alleen de vermelding van parkeerbeleidsinstrumenten voor deze specifieke behoeften te laten staan. Aangezien PBM's bijna een derde van de Brusselse bevolking vertegenwoordigen, zou het verkeerd zijn hun specifieke parkeerbehoeften niet in de ordonnantie aan de orde te stellen.

NR. 14 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL en de heer David WEYTSMAN)

Artikel 7

Het artikel met de volgende woorden aan te vullen : « Dit beleid moet voldoende parkeermogelijkheden garanderen bij de woonplaats en op de bestemming, door het aanbod van niet voorbehouden parkeerplaatsen niet te sterk te beperken. »

VERANTWOORDING

Mensen met beperkte mobiliteit, die bijna een derde van de Brusselse bevolking uitmaken, hebben behoefte aan voldoende toegankelijke parkeerplaatsen, zowel thuis als op hun bestemming. Het is mogelijk dat zij een gereserveerde

est cependant primordial de compenser de manière flexible en respectant la réalité différente d'un quartier à l'autre, de sa densité, de la saturation de l'offre ou des besoins spécifiques des usagers.

La clef de compensation ici proposée devrait être co-construite avec les partenaires sociaux et les communes afin de permettre une clef qui serait réellement flexible et qui permettrait de compenser de la manière la plus précise tout en respectant les besoins économiques et sociaux dans la zone concernée.

N° 13 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. David WEYTSMAN)

Article 7

Supprimer les mots « d'une part » et les mots « et les utilisateurs de voitures partagées et, d'autre part, les besoins liés aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule ».

JUSTIFICATION

Il convient d'insister plus clairement entre les besoins spécifiques liés au stationnement des personnes à mobilité réduite. Il est dès lors préférable de ne laisser à l'article 7 que la mention des instruments de la politique de stationnement à destination de ces besoins spécifiques. Les PMR représentent près d'un tiers de la population bruxelloise, il serait anormal de ne pas adresser de manière spécifique dans l'ordonnance les besoins particuliers qui sont les leurs en matière de stationnement.

N° 14 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. David WEYTSMAN)

Article 7

Compléter l'article par les mots suivants : « Cette politique vise à assurer un niveau de stationnement suffisant, à domicile comme à destination, en ne contraignant pas trop l'offre d'emplacements non réservés ».

JUSTIFICATION

Les personnes à mobilité réduite, qui composent près d'un tiers de la population bruxelloise, doivent pouvoir bénéficier à domicile comme à destination, d'un niveau satisfaisant d'emplacements de stationnement accessibles.

plaats hebben wanneer zij hun voertuig hebben ingeschreven, maar vaak is het nodig dat zij van voertuig kunnen veranderen, door iemand worden gereden en vooral de hulp van een naaste nodig hebben. Op de plaats van bestemming is het ook belangrijk te kunnen profiteren van een locatie, op of buiten de wegenis, dicht bij culturele, winkel- en medische voorzieningen. Dit verbetert rechtstreeks de levenskwaliteit van mensen die geen andere keuze hebben dan hun auto te gebruiken, alsook van de mensen die hen vergezellen.

NR. 15 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL en de heer David WEYTSMAN)

Artikel 7bis (nieuw)

Een artikel 7bis (nieuw), in te voegen luidend als volgt :

« De instrumenten van het parkeerbeleid zijn gericht op de integratie van de specifieke behoeften van gebruikers van deelauto's, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor bezoldigd personenvervoer en aan de noodzakelijke elektrificatie van de sector door te voorzien in voorbehouden parkeerplaatsen die zijn aangepast aan het snel opladen van deze voertuigen, bij voorrang in de nabijheid van intermodale knooppunten. ».

VERANTWOORDING

De sector bezoldigd personenvervoer heeft specifieke parkeerbehoeften. Deze sector zal binnenkort te maken krijgen met een steeds snellere overgang naar de elektrificatie van zijn wagenpark. De regering moet deze behoeften analyseren en de ontwikkeling van deze transformatie doeltreffend ondersteunen door te zorgen voor een voldoende aanbod van voorbehouden parkeerplaatsen en snelle oplaadcapaciteit voor chauffeurs, met name in de buurt van intermodale knooppunten, maar ook in de buurt van culturele, sport- en winkelcentra.

NR. 16 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 10

In het tweede lid, de woorden « de zaterdagen » in te voegen tussen het woord « uitgezonderd » en de woorden « de zondagen en de wettelijke feestdagen ».

Il leur est possible de bénéficier d'un emplacement réservé lorsqu'ils ont enregistré leur véhicule, mais il est souvent nécessaire de pouvoir changer de véhicule, d'être conduit par quelqu'un et, surtout d'avoir besoin de l'aide d'un aidant proche. A destination, il est également important de pouvoir bénéficier d'un emplacement, en voirie ou en hors-voirie, à proximité des lieux culturels, commerçants et médicaux. Cela améliore directement la qualité de vie des personnes qui n'ont pas le choix d'utiliser leur voiture comme des personnes qui les accompagnent.

Nº 15 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. David WEYTSMAN)

Article 7bis (nouveau)

Insérer un article 7bis (nouveau), libellé comme suit :

« Les instruments de la politique du stationnement visent à intégrer les besoins spécifiques des utilisateurs de voitures partagées, en accordant notamment une attention particulière au stationnement réservé au transport rémunéré de personnes et à la nécessaire électrification du secteur en prévoyant une offre de stationnement réservé adaptée au rechargement rapide de ces véhicules, prioritairement aux abords des nœuds intermodaux. ».

JUSTIFICATION

Le secteur du transport rémunéré de personnes connaît des besoins spécifiques en termes de stationnement. Celui-ci fera prochainement face à une transition de plus en plus rapide vers l'électrification de sa flotte. Le Gouvernement doit analyser ces besoins et accompagner efficacement l'essor de cette transformation en assurant une offre suffisante en termes d'emplacements réservés et de capacité de recharge rapide pour les chauffeurs, notamment à proximité des nœuds intermodaux, mais également des centres culturels, sportifs et commerçants.

Nº 16 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 10

A l'alinéa 2, insérer les mots « des samedis, » entre les mots « à l'exception » et les mots « des dimanches et des jours fériés légaux ».

VERANTWOORDING

Na de talrijke opmerkingen van Brupartners over het gebrek aan reflectie over het verband tussen parkeren en economische activiteit, lijkt het belangrijk om de gewestelijke doelstellingen van modal shift te verzoenen met de noodzaak voor Brussel om een zekere economische aantrekkingskracht te behouden. Een van de bepalingen die in dit verband in de ordonnantie zou kunnen worden opgenomen om zowel de aantrekkelijkheid als de toegankelijkheid van de hoofdstad te beschermen, is de gemeenten de mogelijkheid te geven om het parkeren op zaterdag gratis te maken, met name in winkelgebieden, of met een voorkeurstarif, zoals aanbevolen door Brupartners.

Deze bepaling zou de inwoners van Brussel ook in staat stellen in het weekend familie en bezoekers te ontvangen, maar zou Brussel ook aantrekkelijker en toegankelijker maken op een weekenddag waarop veel mensen willen winkelen en de winkels open zijn.

NR. 17 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 10

In het tweede lid de woorden « uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen » aan te vullen met de woorden « en andere specifieke periodes ».

VERANTWOORDING

Voorgesteld wordt om in de vrijstellingsperiodes specifieke periodes op te nemen, zoals de eindejaarsfeesten, de koopjesperiode en Valentijnsdag. Het is interessant om gemeenten de mogelijkheid te bieden gratis parkeren af te stemmen op tijden die belangrijk zijn voor de burgers en voor de economische activiteit.

NR. 18 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL en de heer Vincent DE WOLF)

Artikel 28

Het artikel door de volgende bepaling te vervangen :

« De Regering brengt de gemeenten op de hoogte van de beoordeling bedoeld in artikel 27 en preciseert de eventuele tekortkomingen en de termijn voor de gemeenten om ze weg te werken.

De Regering preciseert ook de procedure die de gemeenten moeten volgen om hun opmerkingen te formuleren over de in artikel 27 bedoelde beoordeling, de

JUSTIFICATION

A la suite des nombreuses remarques de Brupartners sur le manque de réflexion sur le lien entre stationnement et activité économique, il apparaît important de concilier les objectifs régionaux de report modal avec la nécessité pour Bruxelles de conserver une certaine attractivité économique. A ce titre, l'une des dispositions qui peut être insérée dans l'ordonnance afin de protéger tant l'attractivité que l'accessibilité de la capitale est de donner la possibilité aux communes de rendre le stationnement gratuit le samedi, notamment dans les zones commerçantes, ou avec un tarif préférentiel, comme le recommandait Brupartners.

Cette disposition permettrait également aux Bruxellois d'accueillir le week-end de la famille, des visiteurs, mais permet aussi de renforcer l'attractivité et l'accessibilité de Bruxelles un jour de week-end où de nombreuses personnes sont disposées à faire du shopping et où les magasins sont ouverts.

N° 17 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 10

Compléter l'alinéa 2 par les mots « et autres périodes spécifiques ».

JUSTIFICATION

Il est proposé ici d'inclure dans les périodes d'exemption des moments spécifiques, tels que les fêtes de fin d'année, les soldes ou encore la Saint-Valentin. Il est intéressant de pouvoir laisser aux communes la possibilité d'adapter la gratuité du stationnement à des moments importants pour les citoyens et pour l'activité économique.

N° 18 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. Vincent DE WOLF)

Article 28

Remplacer l'article par la disposition suivante :

« Le Gouvernement informe les communes de l'évaluation visée à l'article 27 et précise les éventuels manquements ainsi que le délai accordé aux communes pour y remédier.

Le Gouvernement précise également la procédure permettant aux communes de fournir leurs remarques sur l'évaluation visée à l'article 27, les raisons qui

redenen voor eventuele tekortkomingen en de tekortkomingen die zij bij het Gewest vaststellen. Zij maken gebruik van de door de Regering vastgestelde termijn om hun opmerkingen mee te delen en op de vastgestelde tekortkomingen te reageren.

Indien blijkt dat, na het verstrijken van deze termijn, een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, nog steeds niet op afdoende wijze uitvoert, of indien omgekeerd, een gemeente meent dat het Gewest zijn verplichtingen niet afdoende nakomt, wordt een verzoeningsprocedure georganiseerd door het Parkeeragentschap. ».

VERANTWOORDING

Het is niet duidelijk om welk soort toezicht het gaat (nietigverklaring/goedkeuring), of hoe toezicht hier van toepassing zou zijn. Het toezicht maakt het immers in beginsel mogelijk een administratieve handeling van het plaatselijke bestuur te vernietigen, te schorsen of goed te keuren. In dit geval is het niet duidelijk om welke handeling het precies zou gaan, aangezien het kan gaan om de gemeentereglementen inzake parkeren, de jaarrekening of de toepassing van de sancties waarin de artikelen 15 en 17 van de wet voorzien.

Als de gemeente het gewestelijk Parkeeractieplan niet uitvoert, kan het Gewest bovendien eisen dat de gemeente maatregelen neemt om een einde te maken aan de tekortkomingen, maar de omgekeerde procedure bestaat niet. Als het Gewest zijn verplichtingen niet nakomt, bestaat er momenteel geen procedure voor de gemeenten om het Gewest daarvan in kennis te stellen. Als er sancties bestaan voor de gemeenten, moet het volgens Brulocalis ook mogelijk zijn om na te gaan of het Gewest zijn verplichtingen nakomt en om in de ordonnantie een procedure op te nemen die de gemeenten de mogelijkheid biedt om hun opmerkingen te maken.

Indien de gemeente weigert de tekortkomingen te verhelpen, zal een bemiddelingsprocedure tussen de gemeente en het parkeeragentschap worden ingeleid.

De mogelijkheid die aan de regering wordt gelaten om « de inkomsten uit parkeergelden op te schorten » wordt ook hier geschrapt. Dit is een gemeentelijke bevoegdheid die het Gewest niet op deze manier kan beperken.

justifient d'éventuels manquements ainsi que les éventuels manquements qu'elles identifient dans le chef de la Région. Elles utilisent le délai fixé par le Gouvernement pour communiquer leurs observations et pour réagir aux manquements identifiés.

Passé ce délai, s'il ressort qu'une commune n'exécute toujours pas de manière satisfaisante tout ou partie du plan régional de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire ou si, à l'inverse, une commune estime que la Région ne remplit pas ses obligations de manière satisfaisante, un processus de conciliation est mis en place par l'Agence du stationnement. ».

JUSTIFICATION

Il ne ressort pas clairement le type de tutelle dont il s'agit (annulation/approbation), ni en quoi la tutelle viendrait ici s'appliquer. En effet, la tutelle permet en principe d'annuler, de suspendre ou d'approuver un acte administratif de l'autorité locale. En l'occurrence, il n'apparaît pas ici de quel acte il s'agirait exactement car il pourrait s'agir des règlements communaux relatif au stationnement, es comptes annuels ou encore d'appliquer les sanctions prévues aux articles 15 et 17 de la loi.

Par ailleurs, si la commune fait défaut à l'exécution du Plan Régional de Politique du Stationnement, la Région peut exiger de la commune de prendre des mesures pour mettre fin à ses manquements mais la procédure inverse n'existe pas. Si la Région ne remplit pas ses obligations, il n'est pas prévu actuellement de procédure permettant aux communes de l'en informer. Comme le réclame Brulocalis, si des sanctions existent pour les communes, il faut également pouvoir évaluer l'accomplissement par la Région de ses obligations et fixer dans l'ordonnance une procédure qui permette aux communes de faire valoir leurs observations.

Si la commune refuse de mettre fin aux manquements, un processus de conciliation est engagé entre celle-ci et l'Agence du stationnement.

Il est également supprimé ici la possibilité laissée au Gouvernement de « suspendre le revenu des redevances de stationnement ». Il s'agit d'une compétence communale que la Région ne peut limiter de la sorte.

NR. 19 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 12

Het tweede lid aan te vullen met een punt 13°, luidend als volgt :

« 13° voor personen die winkelen in de buurt van een handelskern ».

VERANTWOORDING

In gratis « shop and go »-parkeerplaatsen voor een beperkte duur van maximum 30 of 45 minuten was niet voorzien in de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het BHP, noch in het besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten.

De ordonnantie van 22 januari 2009 machtigde de regering niet om nieuwe dergelijke parkeerplaatsen aan te leggen. Bij gebrek aan een rechtsgrondslag is een dergelijke inrichting derhalve onwettig. Een controle van deze parkeerplaatsen zou ook onwettig zijn. Toch hebben gemeenten zoals Jette, Sint-Lambrechts-Woluwe en de Stad Brussel dergelijke parkeerplaatsen, die nuttig zijn voor de plaatselijke handel, ingevoerd met enig succes.

In het kader van dit ontwerp van ordonnantie zou een dergelijke « zone » kunnen voortvloeien uit artikel 12, dat gewijd is aan « voorbehouden parkeerplaatsen » en dat de Regering machtigt om nieuwe soorten voorbehouden parkeerplaatsen in te stellen en de voorwaarden voor het gebruik daarvan vast te stellen.

Met dit amendement wordt beoogd deze mogelijkheid in het ontwerp van ordonnantie op te nemen, zodat andere gemeenten die dat wensen dit type parkeerplaats snel op wettige wijze in hun parkeerbeleid kunnen opnemen.

Dit type parkeerplaats voldoet aan de verwachtingen van vele Brusselse handelaars en ambachtslui.

NR. 20 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 12

In het vierde lid, de woorden « , in overleg met de betrokken gemeente » in te voegen tussen de woorden « De regering » en « stelt vast ».

N° 19 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 12

Compléter l'alinéa 2 par un point 13°, libellé comme suit :

« 13° aux personnes faisant leur course en liseré d'un noyau commercial ».

JUSTIFICATION

Des emplacements « shop and go » gratuits limités de 30 ou 45 minutes maximum n'étaient prévus ni dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'ARS, ni dans l'arrêté du 18 juillet 2013 de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementée et aux cartes de dérogation.

L'ordonnance du 22 janvier 2009 n'habilitait pas le Gouvernement à créer de nouveaux emplacements de ce type. Faute de fondement réglementaire, une telle mise en place est dès lors illégale. Un contrôle de ces emplacements s'avèrera lui aussi illégal. Or, des communes comme Jette, Woluwe-Saint-Lambert ou la Ville de Bruxelles ont introduit ce type d'emplacements utiles pour le commerce de proximité et ces derniers rencontrent un certain succès.

Dans le cadre du présent projet d'ordonnance une telle « zone » pourrait ressortir de l'article 12 dédié aux « emplacements réservés » lequel habilite le Gouvernement à créer de nouveaux types d'emplacements réservés et à en fixer les modalités d'utilisation.

Le présent amendement entend intégrer cette possibilité dans le projet d'ordonnance afin que d'autres communes désireuses puissent intégrer légalement ce type d'emplacement rapidement dans le cadre de leur politique de stationnement.

Ce type d'emplacement répond à une attente de nombreux commerçants et artisans bruxellois.

N° 20 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 12

À l'alinéa 4, insérer les mots « en concertation avec la commune concernée » après les mots « Le Gouvernement fixe ».

VERANTWOORDING

Het is van belang de band met de gemeenten in stand te houden wat betreft de types voorbehouden parkeerplaatsen, het passende aantal dat moet worden ingesteld en de voorwaarden voor het gebruik van dergelijke parkeerplaatsen. Daarom wordt hier voorgesteld toe te voegen dat de Regering verplicht is deze categorieën en voorwaarden in nauwe samenwerking met de gemeenten vast te leggen.

NR. 21 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14

In paragraaf 1, de drie eerste leden te vervangen door de volgende bepaling :

« § 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en het bedrag van de retributie, vastgesteld op uurbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke gereglementeerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.

Het tarief bevindt zich binnen een vork van :

- 1° 0,50 euro tot 3 euro voor het eerste half uur ;
- 2° 0,5 euro tot 5 euro voor het tweede half uur ;
- 3° 2 euro tot 10 euro voor het tweede uur ;
- 4° 1,50 euro tot 15 euro per extra uur.

De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone. ».

VERANTWOORDING

Met dit amendement wordt beoogd terug te keren naar de tarieven die werden voorgesteld in de ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid van 2009, zoals gewijzigd in 2016. De verhoging waarin artikel 14 van het ontwerp van ordonnantie voorziet, komt overeen met een onevenredige verhoging van de huidige tarieven. Deze verhoging zou, in de huidige context van economische crisis en inflatie, ernstige gevolgen hebben voor de meeste Brusselse gezinnen en voor de economische activiteit in het gewest. Deze verhoging werd ook negatief onthaald door de meeste Brusselse gemeenten. Daarom wordt hier voorgesteld de thans gehanteerde tarieven te handhaven.

NR. 22 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14

In paragraaf 1, vierde lid, de woorden « voor ten hoogste een kwartier » te schrappen.

JUSTIFICATION

Il est important de conserver le lien avec les communes au sujet des types d'emplacements réservés, du nombre adéquat à déployer et des conditions d'utilisation de ces types d'emplacements. Il est dès lors proposé d'ajouter l'obligation pour le Gouvernement de fixer ces catégories et conditions en étroite collaboration avec les communes.

N° 21 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14

Au paragraphe 1^{er}, remplacer les trois premiers alinéas par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette de :

- 1° 0,5 à 3 euros pour la première demi-heure ;
- 2° 0,5 euro à 5 euros pour la deuxième demi-heure ;
- 3° 2 à 10 euros pour la deuxième heure ;
- 4° 1,5 à 15 euros par heure supplémentaire.

La durée de stationnement maximale est de 2 heures pour la zone rouge. ».

JUSTIFICATION

L'amendement vise à reprendre les tarifs proposés par l'ordonnance de 2009 portant organisation de la politique de stationnement, telle que modifiée en 2016. L'augmentation prévue à l'article 14 du projet d'ordonnance correspond à une augmentation disproportionnée des tarifs actuels. Cette augmentation, dans le contexte actuel de crise économique et d'inflation, entraînerait des conséquences lourdes pour une majorité de ménages bruxellois ainsi que pour l'activité économique régionale. Cette augmentation a par ailleurs été accueillie négativement par une majorité des communes bruxelloises. Il est dès lors proposé ici de conserver les tarifs pratiqués actuellement.

N° 22 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, supprimer les mots « pendant un quart d'heure maximum ».

VERANTWOORDING

Het is niet aangewezen dat het gratis parkeren in het Brussels Gewest beperkt wordt tot 15 minuten. In een aantal situaties kan het nodig zijn gratis parkeren aan te bieden aan inwoners of buurtbewoners, bijvoorbeeld om winkelgebieden tijdelijk aantrekkelijker te maken tijdens de solden of om voorbehouden parkeerplaatsen te creëren die voor korte duur gratis zijn, zoals shop'N'Go-plaatsen. Het is niet aangewezen de mogelijkheid voor gemeenten om bij wijze van uitzondering en/of op gerichte basis gratis parkeren aan te bieden, te beperken. Daarom wordt voorgesteld de vermelding te schrappen dat de regering kan beslissen gratis parkeren toe te staan voor maximaal 15 minuten.

NR. 23 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14

In paragraaf 2, de woorden « 60 euro » te vervangen door de woorden « 50 euro ».

VERANTWOORDING

Wegens de economische en sociale omstandigheden als gevolg van de inflatie van de huurprijzen, van de prijzen van boodschappen en van brandstof, en de moeilijkheden waartoe dit leidt voor een groot deel van de Brusselse bevolking, is het thans niet zinvol om de parkeertarieven of het bedrag van de retributies te verhogen. De hier voorgestelde orde van grootte is een verhoging van het plafond met 50 tot 60 euro ten opzichte van de ordonnantie van 2009. Voorgesteld wordt het vorige plafond te handhaven om de inwoners van Brussel niet meer moeilijkheden te geven.

NR. 24 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14

In paragraaf 3, de woorden « 50 euro » te vervangen door de woorden « 40 euro ».

VERANTWOORDING

Gezien de moeilijke economische en sociale omstandigheden en de opmerkingen van de gemeenten over de sociale gevolgen van een verhoging van de tarieven of retributies, is het niet aangewezen om de in de blauwe zones verschuldigde forfaitaire retributies te verhogen.

JUSTIFICATION

Il n'est pas opportun que le stationnement gratuit soit seulement limité à 15 minutes en Région bruxelloise. Une série de situations peuvent nécessiter d'offrir un stationnement gratuit aux habitants ou aux riverains, notamment afin de renforcer l'attractivité de manière temporaire dans les quartiers commerçants durant les soldes ou pour créer des places de stationnement réservées au shopping qui sont gratuites pendant une courte durée, comme les places shop'N'Go. Il n'est pas opportun de limiter la possibilité pour les communes d'offrir un stationnement gratuit de manière exceptionnelle et/ou ciblée. Il est dès lors proposé de supprimer la mention que le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant 15 minutes maximum.

N° 23 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14

Au paragraphe 2, remplacer les mots « 60 euros » par les mots « 50 euros ».

JUSTIFICATION

En raison des circonstances économiques et sociales dues à l'inflation du prix des loyers, des courses, du carburant, et des conséquences difficiles que cela signifie pour une grande partie de la population bruxelloise, il n'est utile aujourd'hui d'augmenter ni les tarifs de stationnement, ni le montant des redevances. La fourchette ici proposée prévoit une augmentation du plafond de 50 à 60 euros par rapport à l'ordonnance de 2009. Il est proposé de conserver le plafond fixé précédemment, pour ne pas accabler plus les Bruxellois.

N° 24 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14

Au paragraphe 3, remplacer les mots « 50 euros » par les mots « 40 euros ».

JUSTIFICATION

Au regard des conditions économiques et sociales difficiles et des remarques formulées par les communes quant aux conséquences sociales que représenterait une augmentation des tarifs ou des redevances, il n'est pas opportun d'augmenter la fourchette relative aux redevances.

Daarom wordt hier voorgesteld het thans in de ordonnantie van 2009 vastgestelde bedrag te handhaven.

NR. 25 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14bis (nieuw)

Een nieuw artikel 14bis (nieuw) in te voeren, luidend als volgt :

« Elke verhoging van de in artikel 14 bedoelde tarieven wordt voorafgegaan door een audit van het Parkeeragentschap en een positief advies van de meeste Brusselse gemeenten, die worden ondervraagd na de voorlegging van deze audit aan het Parlement. ».

VERANTWOORDING

Teneinde rekening te houden met de mening van de burgers en de gemeenten, wordt met deze wijziging beoogd een verdere verhoging van de in artikel 14 bedoelde tarieven afhankelijk te stellen van een audit door het Parkeeragentschap. Uit het overleg met de gemeenten blijkt duidelijk dat zij allen gebruik wensen te maken van de voorbeeldige dienstverlening van het Agentschap. Dit agentschap heeft in het verleden veel moeilijkheden gekend en het is van essentieel belang ervan te verwachten dat het de bevolking een onberispelijke dienst verleent, zeker in het geval van een nieuwe tariefverhoging.

De verrichte audit moet worden voorgelegd aan het Parlement, de gemeenten en de sociale partners en kan leiden tot een positief advies van Brulocalis en de gemeenten.

NR. 26 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 18

In het eerste lid, punt 2° aan te vullen met de woorden « en niet-dringende medische zorg ».

VERANTWOORDING

Voorgesteld wordt een aanvullende categorie van begunstigden van vrijstellingskaarten rechtstreeks in de ordonnantie op te nemen. Het lijkt van belang om in de ordonnantie de specifieke behoeften vast te leggen van de zorgverleners die niet-dringende medische zorg verlenen, zoals de verpleegkundigen, kinesisten en huisartsen.

forfaitaires dues dans les zones bleues. Il est dès lors proposé de garder le montant fixé actuellement par l'ordonnance de 2009.

N° 25 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14bis (nouveau)

Insérer un article 14bis (nouveau), libellé comme suit :

« Toute augmentation des tarifs visés à l'article 14 est précédée d'un audit de l'Agence du stationnement et d'un avis positif de la majorité des communes bruxelloises, interrogées à la suite de la présentation de cet audit au Parlement. ».

JUSTIFICATION

Afin de respecter l'avis des citoyens, des communes, le présent amendement vise à conditionner une nouvelle augmentation des tarifs visés à l'article 14 à la réalisation d'un audit de l'Agence du stationnement. Il ressort en effet de la consultation opérée avec les communes que celles-ci souhaitent toutes bénéficier du service exemplaire de l'Agence. Celle-ci a connu de nombreuses difficultés par le passé il est indispensable d'attendre de celle-ci un service irréprochable à l'égard de la population, *a fortiori* en cas de nouvelle augmentation tarifaire.

L'audit réalisé devra être présenté au Parlement, aux communes et aux partenaires sociaux et pourra alors entraîner, le cas échéant, un avis positif de Brulocalis et des communes.

N° 26 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 18

A l'alinéa 1^{er}, compléter le point 2° par les mots « et non urgents. ».

JUSTIFICATION

Il est proposé d'intégrer directement dans l'ordonnance une catégorie complémentaire de bénéficiaires de cartes de dérogation. Il apparaît important de fixer dans l'ordonnance les besoins spécifiques des prestataires de soins médicaux non urgents comme les infirmières, les kinés, les médecins traitant.

NR. 27 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

*Artikel 18***Het eerste lid aan te vullen met de volgende punten :***« 5° personen die in ploegendienst werken ;**6° beroepsbeoefenaars die voor hun activiteit een voertuig moeten gebruiken ;**7° bezoekers. ».***VERANTWOORDING**

Hier wordt voorgesteld om een reeks bijkomende categorieën van begunstigden van de vrijstellingskaarten rechtstreeks in de ordonnantie op te nemen.

Het is immers onbegrijpelijk, in het licht van de opmerkingen van de sociale partners over het ontbreken van een verband tussen de ordonnantie en de economische activiteit, dat beroepsbeoefenaars die een auto nodig hebben om te werken, worden uitgesloten van de hoofdcategorieën die in aanmerking komen voor een vrijstellingskaart. Voorgesteld wordt de vermelding van beroepsbeoefenaar toe te voegen, uiteraard gericht op technische beroepen die het vervoer van zwaar technisch materieel vereisen (loodgieters, verwarmingstechnici, depanneurs enz.).

Ook personen die in ploegendienst werken vormen een categorie van werkrachten met specifieke parkeerbehoeften. Het kan gaan om medisch personeel, chauffeurs van het openbaar vervoer, bakkers, schoonmaakpersoneel. Hun werkuren vereisen het gebruik van een auto en toegankelijke parkeergelegenheid, zowel qua aanbod als qua tarief. Daarom wordt voorgesteld de regering de mogelijkheid te bieden om een specifieke vrijstellingskaart in te voeren.

Ten slotte is het van belang ervoor te zorgen dat bezoekerskaarten worden afgegeven onder specifieke, door de gemeenten vastgestelde voorwaarden.

NR. 28 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 18

In het vierde lid de woorden « en in overleg met de gemeenten, » in te voegen tussen de woorden « Binnen deze perken » en de woorden « kan zij aanvullende categorieën begunstigden bepalen ».

N° 27 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

*Article 18***Compléter l'alinéa 1^{er} par les points suivants :***« 5° aux travailleurs à horaire décalé ;**6° aux professionnels dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule ;**7° aux visiteurs. ».***JUSTIFICATION**

Il est proposé d'intégrer directement dans l'ordonnance une série de catégories complémentaires de bénéficiaires de cartes de dérogation.

Il est en effet incompréhensible, au regard des remarques pointées par les partenaires sociaux sur l'absence de lien entre l'ordonnance et l'activité économique, que des professionnels qui ont besoin d'une voiture pour travailler soient exclus des principales catégories pouvant bénéficier d'une carte de dérogation. Il est ici proposé d'ajouter la mention de professionnel en ciblant naturellement les métiers techniques nécessitant le transport de matériel technique lourd (plombiers, chauffagistes, dépanneurs,...).

Les travailleurs à horaire décalé sont également une catégorie de travailleurs qui ont des besoins spécifiques en matière de stationnement. Il s'agit parfois de personnel médical, de chauffeurs de transports en commun, de boulangers, de personnel de nettoyage. Leurs horaires de travail nécessitent de bénéficier d'une voiture et de stationnement accessible, en termes d'offre ou de tarif. Il est dès lors proposé de laisser au Gouvernement la faculté de créer une carte de dérogation spécifique.

Enfin, il est important de garantir la délivrance des cartes de visiteurs dans des conditions spécifiques déterminées par les communes.

N° 28 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 18

A l'alinéa 4, insérer les mots « et en concertation avec les communes, » entre les mots « dans cette limite » et les mots « il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires ».

VERANTWOORDING

Voorgesteld wordt om de verplichting toe te voegen voor de regering om samen met de gemeenten de aanvullende categorieën van begunstigen van vrijstellingskaarten vorm te geven en vast te stellen. Of het nu gaat om kaarten voor bewoners, beroepsbeoefenaars of bezoekers, de gemeenten zijn het best geplaatst om de regering te informeren en bij te staan bij het vaststellen van de voorwaarden die van toepassing zijn. Het is ook belangrijk dat de gemeenten de mogelijkheid behouden om deze kaarten af te geven, aangezien zij het eerste aanspreekpunt voor de burgers zijn.

NR. 29 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 20

In paragraaf 1, het derde lid aan te vullen met de volgende bepaling :

« Het Agentschap stelt de gemeenten een modelverslag ter beschikking om hun werklast te verminderen, de verslagen die aan het Agentschap worden toegezonden te standaardiseren en de analyse van de verstrekte verslagen door het Agentschap te vereenvoudigen. ».

VERANTWOORDING

Er moet voor worden gezorgd dat de werklast voor de gemeenten niet veel groter wordt door de verplichting in artikel 20 om informatie te verstrekken over de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen. Daartoe wordt het Parkeeragentschap hier verzocht de gemeenten een modelverslag ter beschikking te stellen. Hierdoor zullen zowel de gemeenten als het Agentschap efficiënter kunnen werken, aangezien alle verslagen reeds gestandaardiseerd zullen zijn.

NR. 30 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL en de heer Vincent DE WOLF)

Artikel 20

In het artikel de volgende wijzigingen aan te brengen :

1° In paragraaf 2, het tweede lid te schrappen ;

2° Paragraaf 5 te vervangen door de volgende bepaling : « Indien de in § 1 bedoelde gegevens niet worden verstrekt of de 15 % van het overschot niet wordt overgeschreven, zet het Agentschap een

JUSTIFICATION

Il est proposé d'ajouter l'obligation pour le Gouvernement de concevoir et d'établir les catégories complémentaires de bénéficiaires de cartes de dérogation avec les communes. Qu'il s'agisse des cartes destinées aux riverains, aux professionnels, aux visiteurs, les communes sont les plus aptes à informer et accompagner le Gouvernement pour déterminer les conditions qui s'y appliquent. Il est également important que les communes puissent conserver la possibilité de délivrer ces cartes, car elles sont les premiers interlocuteurs des citoyens.

N° 29 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 20

Au paragraphe 1^{er}, compléter l'alinéa 3 par la disposition suivante :

« L'Agence propose un modèle de rapport aux communes afin d'alléger leur charge de travail, d'uniformiser les rapports qui seront transmis à l'Agence et de simplifier pour cette dernière l'analyse des rapports fournis. ».

JUSTIFICATION

Il convient de veiller à ce que la charge de travail pour les communes ne soit pas décuplée en raison de l'obligation créée à l'article 20 de transmission des informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation supportés par la commune. Pour ce faire, il est ici demandé à l'Agence de stationnement de fournir aux communes un modèle de rapport. Celui-ci permet aux communes comme à l'Agence de travailler de manière plus efficace car l'ensemble des rapports sera déjà uniformisé.

N° 30 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL et M. Vincent DE WOLF)

Article 20

Apporter à l'article les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, supprimer l'alinéa 2 ;

2° Remplacer le paragraphe 5 par la disposition suivante : « En cas de non communication des données visées au § 1^{er} ou de non transfert des 15 % du résultat excédentaire, l'Agence entame un processus de

bemiddelingsprocedure in gang met de gemeente en verleent het haar een door de regering vastgestelde termijn om aan haar verplichtingen te voldoen. ».

VERANTWOORDING

De reikwijdte van de in het ontwerp van ordonnantie opgenomen sancties staat niet in verhouding tot de fout die wordt begaan door een gemeente die de in § 1 bedoelde informatie niet heeft meegedeeld of die de 15 % van het overschot niet tijdig heeft overgeschreven. De genoemde tekortkomingen worden niet gedetailleerd en er wordt niet voldoende duidelijk gemaakt hoe het administratief toezicht zou worden toegepast. Bovendien vormt de opschorting van de betaling van de overschotten die voortvloeien uit de toekenning van de vrijstellingskaarten die geldig zijn op het grondgebied van meer dan één gemeente, een aanzienlijk risico voor de autonomie van de gemeenten, en met name voor hun financiële autonomie.

Daarom wordt voorgesteld vooraf een bemiddelingsprocedure in te stellen die wordt geleid door het Agentschap, dat tegelijkertijd de gemeenten die dat nodig hebben, in dit geval de gemeenten die het parkeerbeheer niet aan het Agentschap hebben overgedragen, de nodige steun moet verlenen om aan hun verplichtingen te voldoen.

NR. 31 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 20

Paragraaf 4 te vervangen door de volgende bepaling : « *In ieder geval deelt het Gewest zes maanden vóór 31 december van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, de informatie met betrekking tot het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot mee aan de gemeente en aan het Parkeeragentschap. ».*

VERANTWOORDING

Het is van belang in dit artikel de termijn te preciseren waarbinnen het Gewest de gemeenten in kennis moet stellen van het forfaitaire bedrag dat op hen zal worden toegepast wanneer zij de parkeeropbrengsten niet meedelen. In de eerste plaats gaat het erom dat de gemeenten de relevante informatie tijdig kunnen ontvangen, zodat zij het meegedeelde forfait kunnen analyseren, het eventueel kunnen aanvechten en ten slotte een zekere voorspelbaarheid kunnen hebben ten aanzien van het bedrag dat zij aan het Agentschap zullen moeten betalen. Het gaat er ook om dat het Gewest over een strikt werkkader beschikt, zoals dat aan de gemeenten wordt opgelegd.

conciliation avec la commune et lui accorde un délai fixé par le Gouvernement pour remplir ses obligations. ».

JUSTIFICATION

La portée des sanctions contenues dans le projet d'ordonnance est disproportionnée par rapport à la faute commise par une commune qui n'aurait pas communiqué les renseignements visés au § 1^{er} ou qui n'aurait pas effectué dans les temps le transfert des 15 % du résultat excédentaire. Les manquements évoqués ne sont pas détaillés et il n'est pas précisé de manière suffisamment claire de quelle manière la tutelle administrative s'appliquerait. De plus, suspendre le versement des résultats excédentaires liés à l'octroi des cartes de dérogation valables sur le territoire de plus d'une commune représente un risque important pour l'autonomie des communes, notamment leur autonomie financière.

Il est dès lors proposé de mettre en place au préalable une procédure de conciliation menée par l'Agence, qui devra concomitamment accorder l'accompagnement nécessaire aux communes qui en auraient besoin, ici les communes qui ne lui ont pas délégué la gestion du stationnement, pour se mettre en conformité avec leurs obligations.

N° 31 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 20

Remplacer le paragraphe 4 par la disposition suivante : « *En toute hypothèse, la Région transmet, six mois avant le 31 décembre de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, les informations relatives au montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à la commune et à l'Agence du stationnement. ».*

JUSTIFICATION

Il est important de préciser à cet article le délai dans lequel la Région communique aux communes le forfait qui lui serait appliqué en cas de non-communication par cette dernière des recettes de stationnement. Il s'agit premièrement d'assurer aux communes qu'elles puissent recevoir l'information pertinente suffisamment à l'avance pour qu'elle puisse analyser le forfait communiqué, qu'elles puissent éventuellement le contester et enfin qu'elles puissent avoir une certaine prévisibilité à l'égard du montant qu'elles devront payer à l'Agence. Il s'agit également d'assurer que la Région ait également un cadre de travail rigoureux, comme celui qui est imposé aux communes.

NR. 32 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14ter (nieuw)

Een (nieuw) artikel 14ter in te voegen, luidend als volgt :

« Artikel 14 wordt pas van kracht nadat een audit van het Parkeeragentschap is uitgevoerd. Die wordt op onafhankelijke wijze uitgevoerd zodra de ordonnantie in werking treedt en wordt voorgelegd aan het Brussels Parlement. Na de voorlegging worden de in artikel 14 bedoelde tarieven van kracht. ».

VERANTWOORDING

Het is van belang dat de in artikel 14 bedoelde tariefverhoging afhankelijk wordt gesteld van een onberispelijke uitvoering van de taken van het Parkeeragentschap. De staat van dienst van het Agentschap is in het verleden ontsierd door vele disfuncties, met name op het gebied van zijn boekhouding, zijn klantendienst en de scanvoertuigen. Het is belangrijk dat de burger achter de doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid staat en dat draagvlak kan alleen worden bereikt als parking.brussels een onberispelijke dienstverlening aanbiedt.

Evenzo hebben de al dan niet overdragende gemeenten het recht een onberispelijke dienstverlening van het Agentschap te verwachten. Of het nu gaat om de ondersteuning die het biedt of de betaling van de bedragen die aan de gemeenten verschuldigd zijn, het Agentschap moet het goede voorbeeld geven.

Om deze redenen, en gezien de huidige moeilijke sociale context, wordt hier voorgesteld de nieuwe tariefverhoging pas toe te passen na een audit die het mogelijk maakt de disfuncties van het Agentschap op te sporen en de mogelijkheden om deze te corrigeren aan te geven. Dit voorstel komt ook van veel gemeenten die hun steun voor de huidige ordonnantie en het gewestelijke kader afhankelijk hebben gesteld van een onafhankelijke en strenge evaluatie van het Agentschap.

NR. 33 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 56

Een (nieuw) punt 1° in te voegen, luidend als volgt :

« 1° Artikel 14, dat in werking treedt na de uitvoering van de in artikel 14ter bedoelde audit van het Parkeeragentschap en de voorlegging ervan aan het Parlement ».

N° 32 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14ter (nouveau)

Insérer un article 14ter (nouveau), libellé comme suit :

« L'article 14 n'entre en application qu'à la suite de la réalisation d'un audit de l'Agence du stationnement. Celui-ci est réalisé de manière indépendante dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance et est présenté au Parlement bruxellois. A la suite de la présentation, les tarifs visés à l'article 14 deviennent effectifs. ».

JUSTIFICATION

Il est important de conditionner l'augmentation des tarifs visée à l'article 14 à un exercice irréprochable de ses missions par l'Agence du stationnement. De nombreux dysfonctionnements ont entachés le bilan de l'Agence par le passé, notamment au niveau de sa comptabilité, de son service client ou encore des véhicules scanneurs. Il est important que le citoyen adhère aux objectifs de la politique régionale de stationnement et cette adhésion ne peut être rencontrée qu'en cas de service irréprochable par parking.brussels.

De la même manière, les communes délégantes ou non sont en droit d'attendre de l'Agence un service irréprochable. Qu'il s'agisse de l'accompagnement offert ou du versement des montants qui sont dus aux communes, l'Agence doit faire montre d'exemplarité.

Pour ces raisons, et au regard du contexte social actuel difficile, il est proposé de ne pratiquer la nouvelle augmentation des tarifs qu'à la suite d'un audit qui permettrait d'identifier les dysfonctionnements de l'Agence et des pistes pour les corriger. Cette proposition émane également de nombreuses communes, qui conditionnaient leur soutien à la présente ordonnance et au cadre régional à une évaluation indépendante et rigoureuse de l'Agence.

N° 33 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 56

Insérer un point 1° (nouveau), libellé comme suit :

« 1° L'article 14, qui entre en vigueur à la suite de la réalisation de l'audit de l'Agence du stationnement prévu à l'article 14ter et de sa présentation devant le Parlement ».

VERANTWOORDING

Het Rekenhof heeft drie opeenvolgende jaren een negatief advies gegeven over de rekeningen van het Parkeeragentschap. Sinds de oprichting van het Agentschap hebben zich tal van disfuncties voorgedaan, met name als gevolg van de zeer snelle ontwikkeling ervan. Er moet echter voor worden gezorgd dat elke verhoging van de tarieven in de ordonnantie afhankelijk wordt gesteld van een onafhankelijke audit van het Agentschap. Dit is het onderwerp van amendement nr. 32, waarbij een nieuw artikel 14^{ter} wordt ingevoerd. Zodra de audit is uitgevoerd en aan het Parlement is voorgelegd, zal artikel 14 in werking treden.

NR. 34 (van mevr. Isabelle PAUTHIER)

Artikel 51bis (nieuw)

In hoofdstuk 8, afdeling 1, een nieuw artikel 51bis in te voegen, luidend als volgt :

« § 2. In de Franse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse 1A als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse 1A als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ». ».

VERANTWOORDING

Zoals gepreciseerd wordt in de memorie van toelichting, kunnen de termen « openbare weg » en « openbare wegenis » tot verwarring leiden, omdat ze door elkaar gebruikt worden om naar eenzelfde situatie te verwijzen. Het is opportuun om die begrippen te verduidelijken. Deze ordonnantie is enkel van toepassing op de openbare wegenis, namelijk de gemeente- en gewestwegen die uitdrukkelijk beheerd worden door de overheden. Enkel op die wegen kan het Gewest immers het parkeren tarifieren. Het zijn de parkeerplaatsen op diezelfde wegen die een vrijstelling van milieuvergunning en van effectenbeoordeling krijgen.

De ambivalente term « openbare weg » wordt evenwel nog steeds gebruikt in de aanverwante wetgeving zoals de lijst van de inrichtingen van klasse 1A en de bijlagen A

JUSTIFICATION

La Cour des comptes a rendu durant 3 années consécutives un avis négatif sur les comptes de l'Agence du stationnement. Les dysfonctionnements sont nombreux depuis la création de l'Agence, notamment en raison de son développement très rapide. Il convient cependant de veiller à ce que toute augmentation des tarifs dans l'ordonnance soit conditionnée à la réalisation préalable d'un audit indépendant de l'Agence. Celui-ci fait l'objet de l'amendement n° 32, créant un nouvel article 14^{ter}. Une fois l'audit effectué et présenté au Parlement, l'article 14 entrera en vigueur.

N° 34 (de Mme Isabelle PAUTHIER)

Article 51bis (nouveau)

Dans le chapitre 8, section 1^{re}, insérer un nouvel article 51bis, rédigé comme suit :

« § 1^{er} Dans la version française de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « voie publique » sont remplacés par « voirie publique ».

§ 2. Dans la version néerlandaise de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe 1A visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « openbare weg » sont remplacés par « openbare wegenis ». ».

JUSTIFICATION

Comme précisé par l'exposé des motifs, les termes « voies » et « voiries » publiques peuvent prêter à confusion parce qu'ils sont utilisés tour à tour pour désigner une même situation. Il est opportun de clarifier ces notions. La présente ordonnance ne vise à s'appliquer qu'aux voiries publiques, c'est-à-dire les voiries communales et régionales, explicitement gérées par les pouvoirs publics. C'est en effet uniquement sur ces voiries que la Région peut organiser une tarification du stationnement. Ce sont les emplacements de stationnement situés sur ces mêmes voiries qui bénéficient d'une exemption de permis d'environnement et d'une exemption d'évaluation des incidences.

Or, le terme ambivalent « voie publique » est toujours utilisé dans ces législations connexes que sont la liste des installations de classe 1A et les annexes A et B du CoBAT.

en B van het BWRO. Het amendement strekt er bijgevolg toe die wetgeving op dat punt te wijzigen. De wijzigingen zullen het mogelijk maken om het gebruik van de termen « openbare weg » en « openbare wegenis » eenvormig te maken in de twee ordonnanties van het Gewest waarin die termen gebruikt worden.

Er zij gepreciseerd dat, aangezien de parkings worden ingedeeld bij een ordonnantie (lijst van de inrichtingen van klasse 1A) enerzijds en bij een besluit van de regering (lijst van de inrichtingen van klasse 1B, 1C, 1D, 2 en 3) anderzijds, rubriek 68 (parkings van klasse 1B en 2) diens tengevolge dient te worden gewijzigd om de formulering ervan te harmoniseren met die van rubriek 224

NR. 35 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 36

Paragraaf 1 te vervangen door de volgende bepaling :

« De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de bestuurders. Enkel de aandeelhouders nemen deel aan de stemming. ».

VERANTWOORDING

Het ontworpen artikel bepaalt niet langer dat de bestuurders die geen aandeelhouder zijn, ook deel uitmaken van de algemene vergadering, hoewel ze geen stemrecht hebben, want dat is voorbehouden aan de aandeelhouders. Deze uitsluiting van bestuurders die geen aandeelhouder zijn, brengt de transparantie van de beslissingen die door de toekomstige organen van het Agentschap zullen worden genomen, in het gedrang en zal niet bevorderlijk zijn voor de symbiose die tussen de bestuurders tot stand gebracht moet worden. Aangezien de beslissingen van de AV vaak gevolgen hebben voor de punten die aan de RvB worden voorgelegd en vice versa, wordt daarom voorgesteld om terug te keren naar de huidige situatie, waarbij de bestuurders zonder stemrecht deelnemen aan de AV om een beter bestuur te bevorderen.

NR. 36 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 36

In paragraaf 2, vierde lid, punt 1° te vervangen door de volgende bepaling :

« 1° tien leden worden aangewezen door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit, waarbij voor al die tien leden rekening wordt gehouden met de evenredige

Le présent amendement propose donc de modifier ces législations sur ce point. Ces modifications permettront d'uniformiser l'utilisation des termes de « voies » et « voiries » publiques dans ces deux ordonnances régionales qui utilisent ces notions.

Précisons que le classement des parkings étant prévu, d'une part, par une ordonnance (liste des installations de classe 1A) et, d'autre part, par un arrêté du Gouvernement (liste des installations de classe 1B, 1C, 1D, 2 et 3), une modification de la rubrique 68 (parkings de classe 1B et 2) devra se faire dans la foulée pour harmoniser son libellé avec celui de la rubrique 224.

N° 35 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 36

Remplacer le paragraphe 1^{er} par la disposition suivante :

« L'assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires prennent part aux votes. ».

JUSTIFICATION

L'article tel que rédigé dans le projet d'ordonnance ne prévoit plus que les administrateurs non-actionnaires fassent aussi partie de l'assemblée générale, bien qu'ils n'aient pas le droit de vote, réservé aux actionnaires. Cette mise à l'écart des administrateurs non actionnaires met à mal la transparence des décisions qui seront prises par les futurs organes de l'Agence et ne favorisera pas la symbiose qui doit s'installer entre les administrateurs. Les décisions prises par l'AG entraînant souvent des conséquences sur les points soumis au CA et vice versa, il est donc proposé de revenir à la situation actuelle, c'est-à-dire une participation des administrateurs à l'AG, sans droit de vote, dans le but de favoriser une meilleure gouvernance.

N° 36 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 36

Au paragraphe 2, alinéa 4, remplacer le point 1° par la disposition suivante :

« 1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition de la Ministre de la Mobilité, en tenant compte, pour l'ensemble de ces dix membres, de la représentation

vertegenwoordiging van de erkende politieke fracties in het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, met toepassing van de regeling bepaald in de artikelen 167 en 168 van het Kieswetboek, zonder rekening te houden met de politieke fractie of fracties die de democratische beginselen niet zouden respecteren die met name vervat zijn in het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, in de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden en in de wet van 23 maart 1995 tot bestraffing van het ontkennen, minimaliseren, rechtvaardigen of goedkeuren van de genocide die tijdens de Tweede Wereldoorlog door het Duitse nationaal socialistische regime is gepleegd of van elke andere vorm van genocide. ».

VERANTWOORDING

Vandaag staan de organen van de Brusselse instellingen van openbaar nut, zoals het Agentschap, in tegenstelling tot de andere gezagsniveaus, niet open voor oppositie en houden ze bijgevolg geen rekening met het politieke pluralisme dat voortvloeit uit de uitslag van de democratische verkiezingen. Deze niet-erkenning van het pluralisme bevordert in ieder geval een vorm van ondoorzichtigheid die tot ernstige disfuncties kan leiden en indruist tegen de meest elementaire beginselen van goed bestuur. Om dat te verhelpen, wordt voorgesteld om de vertegenwoordigers aan te wijzen naar gelang van hun politiek gewicht, zowel van de meerderheid als de oppositie, zonder afbreuk te doen aan het bij artikel 36 bedoelde taalkundige evenwicht.

NR. 37 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 10

Het derde lid aan te vullen met de woorden « in overleg met de bewoners en de actoren van het economische leven ».

VERANTWOORDING

Gelet op het gebrek aan overleg over het parkeren en het ontbreken van een link tussen het parkeren en de economische activiteit, zoals Brupartners aan de kaak stelt, alsook op de moeilijke sociaaleconomische situatie van vele Brusselaars, wordt voorgesteld de gemeenten de mogelijkheid te laten om af te wijken van de in het tweede lid bedoelde periode, maar enkel in overleg met de bewoners van de wijk via een openbaar onderzoek.

proportionnelle des groupes politiques reconnus au sein du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, par application du mécanisme défini aux articles 167 et 168 du Code électoral, sans prise en compte du ou des groupes politiques qui ne respecteraient pas les principes démocratiques énoncés notamment par la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, par la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme et la xénophobie et par la loi du 23 mars 1995 tendant à réprimer la négation, la minimisation, la justification ou l'approbation du génocide commis par le régime national-socialiste pendant la Seconde Guerre mondiale ou toute autre forme de génocide. ».

JUSTIFICATION

Actuellement, contrairement aux autres niveaux de pouvoir, les organes des organismes d'intérêt public bruxellois comme l'Agence ne sont pas ouverts à l'opposition et ne tiennent dès lors pas compte du pluralisme politique découlant du résultat des élections démocratiques. Cette non-reconnaissance du pluralisme favorise, dans tous les cas, une forme d'opacité pouvant entraîner de graves dysfonctionnements et va à l'encontre des principes les plus élémentaires de bonne gouvernance. Pour remédier à cette situation, il est proposé d'inscrire que les représentants doivent être désignés selon leur poids politique, majorité comme opposition, sans toucher à l'équilibre linguistique prévu à l'article 36.

N° 37 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 10

Compléter l'alinéa 3 par les mots « en concertation avec les habitants et les acteurs de la vie économique ».

JUSTIFICATION

Constatant le manque de concertation en matière de stationnement et l'absence de lien entre le stationnement et l'activité économique dénoncée par Brupartners ainsi que la situation socio-économique difficile que connaissent de nombreux Bruxellois, il est proposé de laisser aux communes la possibilité de déroger à la période visée à l'alinéa 2, seulement en concertation avec les habitants du quartier via une enquête publique.

NR. 38 (van mevr. Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 18

Het eerste lid aan te vullen met een punt 5°, luidend als volgt :

« 5° dierenartsen. ».

VERANTWOORDING

Op dezelfde wijze als de verleners van niet-dringende medische zorg moeten worden opgenomen in de categorieën van personen die in aanmerking komen voor een vrijstellingskaart, moeten personen die werkzaam zijn als dierenarts worden toegevoegd aan artikel 18. Voor dit beroep zijn immers veelvuldige en soms dringende verplaatsingen naar verschillende parkeerzones vereist. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat dierenartsen een vrijstellingskaart krijgen om hun werk uit te voeren. Dit amendement ligt ook in de lijn van de resolutie die het Brussels Parlement op 21 januari 2022 heeft aangenomen om dierenambulances het recht te geven sirenes te gebruiken. Het doel is hier hetzelfde : de verplaatsing en het parkeren vergemakkelijken voor personen die in de veterinaire sector werken.

NR. 39 (van mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

Artikel 14

In paragraaf 2, derde lid, de woorden « drie keer » te vervangen door het woord « dubbel ».

VERANTWOORDING

Voorgesteld wordt de mogelijkheid om een automobilist die geacht wordt te hebben gekozen voor de forfaitaire retributie, driemaal het forfaitaire tarief aan te rekenen voor de maximale parkeertijd in de betrokken zone, te vervangen. Het verdrievoudigen van een bedrag dat tussen 35 en 45 euro zou liggen (of zelfs 50 voor evenementenzones), komt neer op het vragen van een gecumuleerd bedrag dat te hoog is in verhouding tot de begane fout (in dit geval, het uitblijven van betaling). Een maximumbedrag van tussen de 100 en 150 euro is een aanzienlijk bedrag voor een gemiddeld Brussels gezin. Dit bedrag komt overeen met 10 tot 15 uur werk voor een gemiddelde Brusselaar en kan moeilijke gevolgen hebben voor de meest kansarme gezinnen, die overigens vaak niet over een garage beschikken.

Gezien de moeilijke tijden die veel burgers door de hoge inflatie doormaken, stellen wij voor de mogelijkheid om het bedrag te « verdrievoudigen » te vervangen door

N° 38 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 18

Compléter l'alinéa 1^{er} par un point 5°, libellé comme suit :

« 5° aux vétérinaires. ».

JUSTIFICATION

De la même manière que les prestataires de soins médicaux non urgents doivent figurer dans les catégories de personnes pouvant bénéficier d'une carte de dérogation, il convient d'ajouter à l'article 18 les personnes exerçant le métier de vétérinaire. Ce métier nécessite en effet des déplacements fréquents, parfois urgents, dans des zones de stationnement différentes. Il est important de garantir aux vétérinaires l'obtention d'une carte de dérogation dans le cadre de l'exercice de leur fonction. Cet amendement rejoint également la résolution adoptée le 21 janvier 2022 par le Parlement bruxellois et visant à accorder aux ambulances vétérinaires le droit d'utiliser des sirènes. La volonté est ici la même : faciliter le déplacement et le stationnement des personnes qui travaillent dans le secteur vétérinaire.

N° 39 (de Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

Article 14

Au paragraphe 2, alinéa 3, remplacer le mot « triple » par le mot « double ».

JUSTIFICATION

Il est proposé de remplacer la possibilité d'infliger, à un automobiliste réputé avoir opté pour la redevance forfaitaire, le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale de stationnement dans la zone concernée. Tripler un montant qui se situerait entre 35 et 45 euros (voire 50 pour les zones événements) revient à demander un montant cumulé trop important par rapport à la faute commise (ici l'absence de paiement). Un montant maximal situé entre 100 et 150 euros est un montant conséquent pour un ménage bruxellois moyen. Ce montant représente entre 10 et 15 h de travail pour un Bruxellois moyen et pourrait signifier des conséquences difficiles pour les ménages les plus défavorisés, qui ne possèdent d'ailleurs souvent pas de garage.

Au regard de la période difficile que connaissent de nombreux concitoyens en raison de la sur-inflation, nous proposons de remplacer la possibilité de « tripler » le

de mogelijkheid om het te « verdubbelen ». Een gecumuleerde forfaitaire retributie van 80 euro is al ontmoedigend genoeg voor een automobilist die vergeten is voor een dag te betalen voor het parkeren.

NR. 40 (van de heer Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL, de heer Arnaud VERSTRAETE, de heer Julien UYTENDAELE, mevrouw Carla DEJONGHE, mevrouw Isabelle PAUTHIER en mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 20

Subamendement op amendement nr. 29

In amendement nr. 29 de woorden « om hun werklust te verminderen, de verslagen die aan het Agentschap worden toegezonden te standaardiseren en de analyse van de verstrekte verslagen door het Agentschap te vereenvoudigen » te schrappen.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

NR. 41 (van de heer Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL, de heer Arnaud VERSTRAETE, de heer Julien UYTENDAELE, mevrouw Carla DEJONGHE, mevrouw Isabelle PAUTHIER en mevrouw Els ROCHETTE)

Artikel 36

In paragraaf 1, tweede lid, de woorden « kunnen worden » te vervangen door het woord « worden ».

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.

NR. 42 (van mevr. Isabelle PAUTHIER)

Artikel 51ter

In hoofdstuk 8, afdeling 1, een nieuw artikel 51ter in te voegen, luidendals volgt :

« § 1. In de Franse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

montant par la possibilité de le « doubler ». Une redevance forfaitaire cumulée de 80 euros est déjà suffisamment décourageante pour un automobiliste qui aurait oublié de payer son stationnement durant une journée.

N° 40 (de M. Marc LOEWENSTEIN, Mme Anne-Charlotte d'URSEL, MM. Arnaud VERSTRAETE, Julien UYTENDAELE, Mmes Carla DEJONGHE, Isabelle PAUTHIER et Els ROCHETTE)

Article 20

Sous-amendement à l'amendement n° 29

A l'amendement n° 29, supprimer les mots « afin d'alléger leur charge de travail, d'uniformiser les rapports qui seront transmis à l'Agence et de simplifier pour cette dernière l'analyse des rapports fournis. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 41 (de M. Marc LOEWENSTEIN, Mme Anne-Charlotte d'URSEL, MM. Arnaud VERSTRAETE, Julien UYTENDAELE, Mmes Carla DEJONGHE, Isabelle PAUTHIER et Els ROCHETTE)

Article 36

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, remplacer les mots « peuvent être » par le mot « sont ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 42 (de Mme Isabelle PAUTHIER)

Article 51ter

Dans le chapitre 8, section 1^{re}, insérer un nouvel article 51ter, rédigé comme suit :

« § 1^{er} Dans la version française de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

« § 3. In de Franse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 4. In de Nederlandse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ». ».

VERANTWOORDING

Dit amendement zorgt voor coherentie tussen de termen die gebruikt worden door de politie op het leefmilieu en die op de stedenbouw.

§ 2. Dans la version néerlandaise de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

§ 3. Dans la version française de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 4. Dans la version néerlandaise de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ». ».

JUSTIFICATION

Cet amendement assure la cohérence entre les termes utilisés par la police de l'environnement et celle de l'urbanisme.