

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2003-2004

21 APRIL 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het parkeerbeleid

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare werken
en Verkeerswezen

door de heren Denis GRIMBERGHS
en Michel MOOCK (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Françoise Bertieaux, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heer Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heer Michel Van Roye, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Mook, Mahfouh Romdhani, Denis Grimberghs, Jan Béghin.

Plaatsvervangers : de heren Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, mevr. Marie-Rose Geuten, de heren Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Benoît Cerexhe, Joël Riguelle, mevr. Yamila Idrissi.

Andere leden : de heren Bernard Clerfayt, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Robert Delathouwer, Vincent De Wolf, mevr. Dominique Dufourny, de heer Sven Gatz, mevr. Marion Lemesre, de heren Dominiek Lootens-Stael, Walter Vandenbossche, Jean-Luc Vanraes.

**CONSEIL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2003-2004

21 AVRIL 2004

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à la politique du stationnement

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics
et des Communications

par MM. Denis GRIMBERGHS
et Michel MOOCK (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Françoise Bertieaux, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Serge de Patoul, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, M. Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, M. Michel Van Roye, Mme Isabelle Emmery, MM. Michel Mook, Mahfouh Romdhani, Denis Grimberghs, Jan Béghin.

Membres suppléants : MM. Alain Adriaens, Christos Doulkeridis, Mme Marie-Rose Geuten, MM. Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Benoît Cerexhe, Joël Riguelle, Mme Yamila Idrissi.

Autres membres : MM. Bernard Clerfayt, Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Robert Delathouwer, Vincent De Wolf, Mme Dominique Dufourny, M. Sven Gatz, Mme Marion Lemesre, MM. Dominiek Lootens-Stael, Walter Vandenbossche, Jean-Luc Vanraes.

0. Inleiding

De commissie is de bespreking begonnen op basis van het voorstel van ordonnantie tot oprichting van een gewestelijk agentschap voor het parkeren (nr. A-420/1).

De commissie heeft vervolgens beslist terug te vallen op artikel 28.2 van het Reglement en te opteren voor het opstellen van een voorstel van resolutie. Het Bureau in uitgebreide samenstelling stemde daarin toe, waarna de werkzaamheden op 5 november 2003 van start gingen en op 21 april 2004 afgesloten werden met de goedkeuring van een voorstel van resolutie. Dit gebeurde na vele vergaderingen, die vooral gewijd waren aan hoorzittingen van verschillende actoren.

I. Uiteenzetting van de heer Michel Van Roye, mede-indiener van het voorstel van ordonnantie tot oprichting van een gewestelijk agentschap voor het parkeren (nr. A-420/1)

De heer Michel Van Roye brengt in herinnering dat de parkeerproblematiek in het Brusselse Gewest volop in de belangstelling staat, alhoewel die al veel langer een voortdurende bekommernis is die met name tot uiting komt in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan en in de aanbevelingen van het Brussels Parlement betreffende de mobiliteit in en rond Brussel. In die documenten wilde men al maatregelen nemen om het aantal parkeerplaatsen op en buiten de weg te beperken.

De indieners van het voorstel hebben er onlangs op gewezen dat er een grote behoefte is aan een geharmoniseerd parkeerbeleid voor het hele grondgebied. De Conferentie van Burgemeesters had de Vereniging van de Stad en de Gemeenten al opgedragen een « Dialoog over het parkeren » te organiseren. Die dialoog is nu afgerond. Het zou nuttig zijn een van de vertegenwoordigers hierover te horen.

Op regeringsniveau hebben staatssecretaris Robert Delathouwer en vervolgens Pascal Smet nu de fakkel overgenomen.

De heer Michel Van Roye erkent dat hun voorstel aansluit op die besprekingen. De indieners stellen voor om een gewestelijk agentschap voor het parkeren op te richten, zonder zich echter uit te spreken over de specifieke juridische vorm ervan. Voor de indieners mag het een gewestelijk agentschap, een agglomeratieregime of een intercommunale zijn.

Als gewestelijke parlementsleden, hebben de indieners in eerste instantie gedacht aan de oprichting van een gewestelijk agentschap. Zij zijn echter niet vooringenomen; een intercommunale is evenzeer aanvaardbaar.

0. Introduction

La commission a entamé la discussion sur base de la proposition d'ordonnance portant création d'une agence régionale du stationnement (n° A-420/1).

La commission a décidé par la suite d'avoir recours à l'article 28.2 du Règlement en vue d'opter pour la rédaction d'une proposition de résolution. Le Bureau élargi ayant marqué son accord, les travaux entamés le 5 novembre 2003 aboutirent le 21 avril 2004 à l'adoption d'une proposition de résolution et ce après moult réunions, consacrées notamment à des auditions de différents acteurs.

I. Exposé de M. Michel Van Roye, co-auteur de la proposition d'ordonnance portant création d'une agence régionale du stationnement (n° A-420/1)

M. Michel Van Roye rappelle que la problématique du stationnement est en pleine évolution en Région bruxelloise, bien qu'historiquement on puisse rappeler qu'il s'agit d'une préoccupation constante qu'on retrouve notamment dans le Plan régional de développement et dans les recommandations du Parlement bruxellois concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles. Il y était déjà question d'inciter à prendre des mesures de restriction de la capacité de stationnement tant en voirie que hors voirie.

Comme l'ont rappelé les auteurs de la proposition récemment, il y a un besoin urgent d'une gestion du stationnement harmonisée sur l'ensemble du territoire. La Conférence des bourgmestres avait chargé l'Association de la Ville et des Communes de réaliser un « Dialogue stationnement ». Celui-ci est terminé. Il serait utile d'entendre un de ses représentants à ce sujet.

Actuellement, au niveau du gouvernement, le secrétaire d'Etat Robert Delathouwer et, ensuite, Pascal Smet, ont repris le flambeau.

M. Michel Van Roye reconnaît que leur proposition s'inscrit dans la foulée de ces discussions. Les auteurs suggèrent de créer une agence régionale de stationnement sans toutefois se prononcer sur la forme juridique spécifique. Pour les auteurs, cela peut être une agence régionale, une régie d'agglomération ou une intercommunale.

En tant que parlementaires régionaux, les auteurs ont pensé de prime abord à la création d'une agence régionale. Ils n'ont cependant pas de parti pris; la formule d'une intercommunale est tout aussi acceptable.

De indieners hebben zich, voor de werking van dat gewestelijke agentschap voor het parkeren, gebaseerd op het Gewestelijk Agentschap voor de Netheid, dat een goed functionerende semi-gewestelijke overheidsinstelling is. Zij hebben de werkingsregels ervan grotendeels overgenomen.

De indieners nemen het wettelijke kader in acht, aangezien zij voorstellen het gewestelijk agentschap voor het parkeren alleen een bevoegdheid te verlenen voor de gewestwegen. De gemeenten kunnen, op verzoek, het beheer van hun gemeentewegen aan het gewestelijk niveau overdragen. Het gewestelijk agentschap voor het parkeren is bevoegd voor de planning van het parkeerbeleid voor alle betrokken wegen op het grondgebied van de negentien gemeenten.

Wanneer een gemeente een weg in gewestelijk beheer geeft, stellen de indieners voor een overeenkomst tussen de gemeente en het Gewest op te stellen voor het parkeerbeleid voor de omwonenden.

De hoofdiener preciseert verder in verband met de middelen dat een deel van de ontvangsten afkomstig zijn van het beheer van de openbare parkeerruimten.

II. Algemene bespreking

De heer Vincent De Wolf merkt op dat hij de voorzitter van de commissie aangeschreven heeft om hem erop te wijzen dat de gemeente Etterbeek een nieuwe regeling voor het betalend parkeren heeft ingevoerd in november 2001. Dat plan is zeer succesvol : de rendabiliteit overtreft de stoutste verwachtingen en afgezien van enkele problemen met de invoering, is er geen enkele klacht van bewoners binnengekomen.

De heer Vincent De Wolf vraagt of hij, samen met de gemeenteontvanger die verantwoordelijk is voor dit dossier, gehoord kan worden, om de balans van dit gemeentelijke experiment op te maken, zowel voor de algemene strekking van dit plan als voor de aspecten in verband met de mobiliteit als zodanig, de financiële resultaten en het aantal geschapen banen.

De heer Denis Grimberghs is van mening dat het interessant is om een reeks gegevens te vergelijken. In deze fase dacht de heer Denis Grimberghs de staatssecretaris te kunnen horen. Het verheugt de volksvertegenwoordiger in de commissie voor de infrastructuur eindelijk te kunnen discussiëren over het parkeerbeleid, hoewel de kans klein is dat er vóór 13 juni 2004 een definitieve tekst zal komen.

Hij wijst erop dat het Parlement er meer dan eens op geattendeerd heeft dat het parkeerbeleid op het grondgebied van de negentien gemeenten geharmoniseerd moet worden. Hierover zijn de meerderheid en de oppositie het volledig eens.

En ce qui concerne le fonctionnement de cette agence régionale de stationnement, les auteurs se sont inspirés de l'Agence Bruxelles-Propreté, qui est un pararégional qui fonctionne bien. Ils en ont largement repris les modalités de fonctionnement.

Les auteurs respectent le cadre légal dans la mesure où ils proposent cette agence régionale de stationnement uniquement pour les voiries régionales. Les communes peuvent octroyer la gestion de leur voiries communales au niveau régional sur simple demande. L'agence régionale est chargée de planifier le stationnement pour l'ensemble des voiries concernées sur le territoire des dix-neuf communes.

Lorsqu'une commune abandonne une voirie pour qu'elle soit gérée au niveau régional, les auteurs proposent une convention entre la commune et la Région pour la gestion du stationnement des riverains.

L'auteur principal précise encore qu'au niveau des moyens, une partie des recettes provient de la gestion des parkings publics.

II. Discussion générale

M. Vincent De Wolf signale qu'il a écrit au président de la commission pour rappeler que la commune d'Etterbeek a instauré un nouveau système de gestion du stationnement payant depuis novembre 2001. Ce plan rencontre un franc succès, la rentabilité dépasse toutes les espérances et, hormis quelques difficultés de mise en place, aucune plainte des habitants n'est à enregistrer.

M. Vincent De Wolf demande de pouvoir être auditionné accompagné du receveur communal en charge du dossier pour faire le bilan de cette expérience communale, tant sur le plan de la philosophie générale du plan que sur les aspects liés à la mobilité en tant que tels, les résultats financiers, ainsi que sur le nombre d'emplois créé.

M. Denis Grimberghs estime qu'il est intéressant de collationner une série d'informations. A ce stade-ci, M. Denis Grimberghs s'attendait à pouvoir entendre le secrétaire d'Etat. Le député se réjouit de pouvoir enfin discuter du stationnement au sein de la commission de l'infrastructuur, même s'il n'y a pas beaucoup de chances d'aboutir à un texte finalisé d'ici le 13 juin 2004.

Et de rappeler que le Parlement s'est plus d'une fois exprimé sur la nécessité d'harmoniser la politique de stationnement sur le territoire des dix-neuf communes. Il y a sur ce point un consensus entre la majorité et l'opposition.

De volksvertegenwoordiger citeert uit het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, dat nogal duidelijk is op dit punt :

« In samenwerking met de gemeenten werkt het Gewest een doeltreffend en gecoördineerd parkeerbeleid uit. Daartoe richt het Gewest een supra-gemeentelijk orgaan op om het parkeren op de openbare weg te beheren en te controleren. Het Gewest kan ook middelen voor de opleiding van het gemeentepersoneel ter beschikking stellen, of gewestelijke middelen toewijzen op voorwaarde dat de gemeenten meewerken aan de doelstellingen van het Gewest inzake het parkeren (betrekken van de parkeerproblematiek in de mobiliteitsovereenkomsten).

Om het bovengronds langparkeren te ontmoedigen, wat veel openbare ruimte inneemt, wordt een beleid van progressieve en geïntegreerde tarifiering ingevoerd, met de bedoeling om het kortstondig parkeren op de openbare weg aan te moedigen en het aanbod voor langdurig parkeren te verminderen en het langparkeren te verschuiven naar openbare parkings buiten de openbare weg. De vrijgekomen parkeerplaatsen worden bestemd voor andere aspecten van het mobiliteits- en vervoersbeleid : verbetering van de openbare ruimte (verbreden van de voetpaden, planten van bomen, ...), parkeerplaatsen voorbehouden voor inwoners, of de aanleg van eigen beddingen voor het openbaar vervoer. »

Er zijn veel juridische studies uitgevoerd over het parkeren op de wegen van het Brusselse Gewest en de controle ervan. Iedereen vindt dat er een geharmoniseerd beleid moet komen, maar dat is bedrieglijke schijn.

De heer Denis Grimberghs brengt enkele punten van overeenstemming naar voren tussen de tekst van de persconferentie van de staatssecretaris en het voorstel van ordonnantie van zijn collega's. Het voorstel van ordonnantie is minder progressief dan men in de media heeft doen uitschijnen.

De heer Denis Grimberghs wenst eveneens een verantwoordelijke van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten te horen om samen met de Vereniging de balans op te maken over de Dialoog parkeren. De volksvertegenwoordiger stemt in met een hoorzitting van de gemeente Etterbeek. Hij vraagt ook om de studies waarop de eerste tekst van de staatssecretaris was gestoeld aan de parlementsleden te bezorgen, alsook een oude tekst uit de eerste zittingsperiode. Volgens hem is er voldoende materiaal beschikbaar om deze problematiek te kunnen afronden.

De heer Christos Doulkeridis benadrukt terecht dat het belangrijk is duidelijk het voorwerp van het voorstel van ordonnantie te preciseren, dat niet van tevoren vastgelegd is. Toch merkt de volksvertegenwoordiger op dat er verschillende gevoeligheden aan de oppervlakte komen als men over gedeelde bevoegdheden begint te spreken.

Het is zeker niet de bedoeling te beweren dat een gemeente geen goed parkeerbeleid kan voeren; het geval

Le député cite le Plan régional de développement qui est relativement précis sur ce point :

« La Région élabore, avec les communes, une politique efficace et coordonnée de gestion du stationnement. Pour ce faire, elle mettra sur pied un instrument supracommunal de gestion et de contrôle du stationnement en voirie. Elle peut fournir aux communes des ressources en formation du personnel communal, ou conditionner l'attribution de moyens régionaux à la participation des communes aux objectifs de la Région en matière de stationnement (incorporation de la problématique du stationnement dans les conventions de mobilité).

Afin de dissuader le stationnement ventouse en surface, grand consommateur d'espace public, une politique tarifaire progressive et intégrée est instaurée. Voilà qui favorise le stationnement de courte durée en voirie et limite le nombre d'emplacements longue durée pour le reporter dans les parkings publics hors voirie. Les emplacements ainsi libérés sont affectés à d'autres volets de la politique de mobilité et de transport : amélioration de l'espace public (élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, ...), emplacements réservés aux riverains ou aménagement de sites propres pour les transports en commun. »

Beaucoup d'études juridiques ont été menées sur la gestion et le contrôle du stationnement en voirie en Région bruxelloise. Apparemment, il existe une unanimité de façade pour prôner une harmonisation des politiques.

M. Denis Grimberghs note certains points de convergence entre le texte de la conférence de presse du secrétaire d'Etat et la proposition d'ordonnance de ses collègues. Cette dernière est plus prudente que l'image qu'on en a donné dans les médias.

M. Denis Grimberghs souhaite qu'on auditionne également un responsable de l'Union de la Ville et des communes pour pouvoir faire le point avec eux sur le Dialogue stationnement. Le député marque son accord pour auditionner la commune d'Etterbeek. Il demande également que soient transmises aux parlementaires les études qui ont abouti à un premier texte du secrétaire d'Etat, ainsi qu'un ancien texte datant de la première législature. Selon lui, il y a suffisamment de matériaux pour pouvoir conclure sur le sujet.

M. Christos Doulkeridis a raison de souligner qu'il est important de préciser clairement l'objet de la proposition d'ordonnance, qui n'est pas prédéterminé. Cependant, note le député, dès qu'on parle de compétences croisées, des susceptibilités diverses voient le jour.

Il ne s'agit certes pas de prétendre qu'une commune ne peut mener une bonne politique de stationnement; le cas

van Etterbeek illustreert dat. Toch is het voor de bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte nuttig en zelfs noodzakelijk een gewestelijk gecoördineerd beleid te hebben. Bijgevolg moet deze problematiek op het niveau van de negentien gemeenten aangepakt worden, met als doel het gevoerde beleid te harmoniseren.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat zijn fractie niet dweept met het middel om dat doel te bereiken. Wat telt, is dat het doel bereikt wordt.

Hij laat nu al weten dat, als er na afloop van de algemene bespreking en de verschillende hoorzittingen blijkt dat er een consensus bereikt wordt over een ander voorstel dan dat van hen, zijn fractie dat voorstel zal steunen.

De heer Christos Doulkeridis wijst erop dat de indianers van het voorstel zich gebaseerd hebben op het GewOP en de eensluidende aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel. Hij wenst dat het debat over de middelen om het parkeerbeleid te harmoniseren, snel wordt aangevat en dat men tot een consensus komt.

Hij wijst er ten slotte op dat zijn fractie het doel absoluut wil bereiken, maar volledig openstaat voor de middelen die te dien einde moeten worden aangewend.

Hij geeft zijn fiat voor de hoorzittingen van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten en de gemeentelijke verantwoordelijken die verslag zullen uitbrengen over de concrete ervaringen op gemeenteniveau.

De heer Mahfoudh Romdhani herinnert eraan dat de Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel de problematiek van het parkeerbeleid en de noodzaak van draconische maatregelen terzake unaniem aan de kaak stelden.

Hij is van mening dat de commissie hoorzittingen kan organiseren in afwachting dat de regering een signaal geeft.

Hij denkt ook dat zolang het beoogde doel behaald wordt, de werkzaamheden in de goede richting gaan.

De heer Willy Decourty kan als gemeenteraadslid zijn dagelijkse praktijkervaringen niet terzijde schuiven.

De volksvertegenwoordiger is ervan overtuigd dat men de harmonisering van het parkeerbeleid moet nastreven zonder daarom in een bevoegdheidsconflict verwickeld te raken.

Hij vindt de wet duidelijk. Het parkeerbeleid valt onder de bevoegdheid van de politie, die op haar beurt onder toezicht van de burgemeesters staat.

De negentien gemeenten maken echter deel uit van een groter geheel : het Gewest. Men moet een samenhangende visie hebben.

d'Etterbeek en est une illustration. Cependant, pour les habitants et autres utilisateurs de l'espace public, il est intéressant et même nécessaire de mener une politique de coordination à l'échelle régionale. C'est la raison pour laquelle il faut travailler la problématique à l'échelle des dix-neuf communes avec pour objectif l'harmonisation des politiques menées.

M. Christos Doulkeridis signale que son groupe ne fait aucun fétichisme sur le moyen pour y parvenir, ce qui importe c'est d'atteindre l'objectif.

Il signale d'ores et déjà que si après la discussion générale et les différentes auditions, il apparaît qu'une autre proposition que la leur peut recueillir un consensus, son groupe la soutiendra.

M. Christos Doulkeridis rappelle que les auteurs de la proposition se sont inspirés tant du PRD que des Recommandations unanimes relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles. Il souhaite que soit rapidement entamé le débat sur les moyens à utiliser pour arriver à harmoniser la politique de stationnement et trouver un consensus.

En résumé, M. Christos Doulkeridis rappelle que son groupe est obstiné sur l'objectif à atteindre mais totalement ouvert sur les moyens à utiliser.

Il marque son accord pour les auditions de l'Union de la Ville et des Communes et de responsables communaux qui feront état d'expériences concrètes au niveau communal.

M. Mahfoudh Romdhani rappelle que les Recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles, dénonçaient de manière unanime la problématique du stationnement et la nécessité de prendre des mesures draconiennes en la matière.

Il est d'avis que la commission peut organiser des auditions en attendant le signal du gouvernement.

Lui aussi pense que tant qu'on aboutit à l'objectif visé, les travaux iront dans le bon sens.

M. Willy Decourty, en tant que municipaliste, ne peut se départir de son vécu quotidien sur le terrain.

Le député est convaincu qu'il faut œuvrer dans une logique d'harmonisation des politiques de stationnement sans pour autant entrer dans un conflit de compétences.

Pour lui, la loi est claire. La politique de stationnement relève des pouvoirs de police qui sont sous la tutelle des bourgmestres.

Les dix-neuf communes étant cependant intégrées dans un territoire plus vaste : la Région, il convient d'avoir une approche cohérente.

Zonder zich in dit stadium van de bespreking uit te spreken vóór of tegen een supra-gemeentelijke orgaan voor het parkeerbeleid, herinnert de heer Willy Decourty eraan dat de problematiek eerst moet worden verduidelijkt op het niveau van de wijken, zodat men mogelijke valkuilen ontloopt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is van mening dat hoorzittingen over zo'n ingewikkelde problematiek zeker zinvol zijn.

Hoewel er bepaalde overeenstemmingen zijn tussen het voorstel van ordonnantie en de nota's van de staatssecretaris, mag men niet vergeten dat er over dit punt sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een conflict tussen het Gewest en de gemeenten bestaat.

De heer Jean-Pierre Cornelissen merkt op dat sommige gemeenten minder enthousiast zijn dan andere om een samenhangend parkeerbeleid te voeren dat overeenstemt met dat van de aangrenzende gemeenten. Hij erkent dat men de parkeerproblemen in sommige gemeenten ernstig heeft aangepakt.

Dat maakt het daarom niet gemakkelijker om het juridische statuut te bepalen; er moet een evenwicht gevonden worden zodat het Gewest en de gemeenten hun rol kunnen spelen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen verdedigt persoonlijk het idee dat men beter het ontwerp van de regering afwacht en het voorstel van ordonnantie niet bespreekt.

Bijgevolg zou hij willen weten het behandelingsoverzicht van de nota van de staatssecretaris eruitziet.

De heer Vincent De Wolf wil in dit stadium niets ondernemen voor zover hij de bevestiging krijgt dat zijn gemeententovanger en hijzelf gehoord zullen worden tijdens de volgende vergadering over het parkeerbeleid.

De Voorzitter stelt vast dat men het erover eens is om de hoorzittingen te houden, onder meer met de burgemeester van Etterbeek.

De heer Michel Van Roye is van mening dat, om hieromtrent vooruitgang te boeken, de nota van de staatssecretaris door de Conferentie van burgemeesters moet worden onderzocht en dat de parlementaire werkzaamheden over het voorstel van ordonnantie moeten worden voortgezet om terzake tot een consensus te komen.

De Voorzitter herinnert eraan dat er een voorbehoud is gemaakt bij het voorstel van ordonnantie; sommigen zouden liever een voorstel van resolutie willen opstellen. Hij wijst erop dat hij een brief aan de voorzitter heeft gestuurd om eventueel een voorstel van resolutie op te stellen. Als

Sans se prononcer à ce stade de la discussion pour ou contre un organe supracommunal de gestion de la politique de stationnement, M. Willy Decourty rappelle que la problématique doit être d'abord clarifiée au niveau des quartiers pour qu'on ne verse pas dans des écueils potentiels.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime, quant à lui, qu'organiser des auditions sur une problématique aussi complexe n'est certainement pas futile.

Même si on peut noter certaines convergences entre la proposition d'ordonnance et les notes remises par le secrétaire d'Etat, il faut bien se rappeler qu'on se heurte depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale à un conflit entre la Région et le secteur communal sur ce point.

M. Jean-Pierre Cornelissen note que certaines communes sont moins motivées que d'autres pour mener une politique de stationnement cohérente et en harmonie avec les communes voisines. Il reconnaît que dans certaines communes, on s'est réellement attaqué aux problèmes de stationnement.

Le statut juridique n'en demeure pas moins difficile à établir; il faut trouver le juste milieu pour permettre à la Région et aux communes de jouer leur rôle.

M. Jean-Pierre Cornelissen défend personnellement l'idée qu'il faut attendre le projet du gouvernement lorsque celui-ci est annoncé plutôt que de discuter la proposition d'ordonnance.

C'est la raison pour laquelle il souhaiterait connaître l'état du cheminement de la note du secrétaire d'Etat.

M. Vincent De Wolf, quant à lui, ne souhaite pas intervenir à ce stade-ci pour autant qu'il reçoive confirmation que son receveur communal et lui seront auditionnés lors de la prochaine réunion consacrée au stationnement.

Le président constate qu'il y a un consensus pour organiser les auditions et notamment entendre le bourgmestre d'Etterbeek.

M. Michel Van Roye estime que pour avancer sur le thème, il faut laisser cheminer la note du secrétaire d'Etat au niveau de la Conférence des bourgmestres et poursuivre les travaux parlementaires dans le cadre de la proposition d'ordonnance pour aboutir à un consensus en la matière.

Le président rappelle que des réserves ont été émises quant à la proposition d'ordonnance; d'aucuns souhaiteraient plutôt élaborer une proposition de résolution. Il signale qu'il a écrit une lettre à la présidente en vue de rédiger éventuellement une proposition de résolution; s'il

hij de handtekeningen van twee derden van de commissieleden kan inzamelen, zal hij om de toepassing van artikel 28.2 van het Reglement verzoeken.

Voor het overige, is hij het ermeê eens dat het doel erin bestaat om de grootste gemeenschappelijke deler te vinden. In dit stadium kan hij echter alleen maar vaststellen dat de standpunten nogal ver uiteen liggen.

De heren Denis Grimberghs en Michel Van Roye spreken dat tegen, aangezien het GewOP en de Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel het uitgangsvormen.

De Voorzitter wijst erop dat een burgemeester al heeft gezegd dat hij wil dat het parkeren een gemeentebevoegdheid blijft.

De heer Jean-Pierre Cornelissen maakt ook voorbehoud bij het nut van het oprichten van een gewestelijk agentschap voor het parkeren.

Persoonlijk is hij van mening dat de regering over het standpunt van het parlement moet worden ingelicht via een voorstel van resolutie, omdat de regering het probleem blijkbaar nog onderzoekt.

De heer Denis Grimberghs herhaalt dat de parlementsleden over een basistekst beschikken om de problematiek aan te snijden; er moet gediscussieerd worden op grond van het voorstel van ordonnantie, zelfs als dat voorstel op een gegeven moment terzijde wordt geschoven en voorrang gegeven wordt aan een ontwerp van de regering.

De heer Christos Doulkeridis zou zich daarover alleen maar kunnen verheugen, omdat dat zou betekenen dat men zeer concreet het beoogde doel stilaan bereikt.

De heer Denis Grimberghs wil erop wijzen dat de commissieleden zich vandaag met het parkeerbeleid bezighouden omdat het de Gordiaanse knoop van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel is. Het is een fundamenteel middel voor een verschuiving in de vervoermodi. Bijgevolg voegt hij « Focus » van de UITP, gewijd aan het parkeerbeleid (september 2000), toe aan het dossier van de commissie.

De heer Denis Grimberghs wijst erop dat de hoofdstedelijke regering hetzelfde zegt als de UITP en hij citeert punt 8 van hoofdstuk VIII van het GewOP met de titel « Een gecoördineerd en dynamisch beleid ter beperking van het parkeren. Het Gewest heeft zich tot doel gesteld om het levenskader van zijn inwoners te verbeteren en de pendelaars ertoe aanzetten om gebruik te maken van het openbaar vervoer ».

Het is wel degelijk de bedoeling de Gordiaanse knoop van de mobiliteit te ontwarren door, voor de verplaatsingen, een verschuiving naar het openbaar vervoer te bewerk-

recueille deux tiers des signatures des commissaires, il fera la demande de l'application de l'article 28.2 du Règlement.

Pour le reste, il est bien d'accord que l'objectif est d'arriver au plus grand dénominateur commun. Néanmoins à ce stade-ci, il constate que les chemins sont fort éloignés.

MM. Denis Grimberghs et Michel Van Roye contestent ce fait car le socle de départ est le PRD et les Recommandations relatives à la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Le président rappelle qu'un bourgmestre s'est déjà prononcé pour que le stationnement reste communal.

M. Jean-Pierre Cornelissen exprime également ses réserves quant à l'opportunité de créer une agence régionale de stationnement.

Il estime personnellement qu'il convient d'éclairer le gouvernement du point de vue du Parlement à travers une proposition de résolution car le gouvernement semble encore étudier le problème.

M. Denis Grimberghs réitère que les parlementaires disposent d'un texte de base pour aborder la problématique; il convient de discuter dans le cadre de la proposition d'ordonnance, même si celle-ci devait être un moment donné télescopée par un projet du gouvernement.

M. Christos Doulkeridis ne pourrait que s'en réjouir car cela signifierait qu'on chemine très concrètement vers l'objectif poursuivi.

M. Denis Grimberghs tient à rappeler que si les commissaires s'occupent aujourd'hui de stationnement, c'est bien parce que c'est le nœud gordien du problème de la mobilité à Bruxelles. C'est un levier fondamental à utiliser pour assurer un transfert modal. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il verse au dossier de la commission le Focus de l'UITP consacré à la politique de stationnement (septembre 2000).

Le gouvernement régional ne fait que dire la même chose que l'UITP, rappelle M. Denis Grimberghs, en citant le point 8 du chapitre VIII du PRD intitulé « Appliquer une politique coordonnée et dynamique de réduction de stationnement. Dans le double but d'améliorer le cadre de vie des résidents de la Région et d'inciter les navetteurs un report modal vers les transports en commun ».

Il s'agit bien de tenter de résoudre le nœud gordien de la mobilité en assurant un transfert modal vers le transport public grâce notamment à une politique de stationnement

stelligen dankzij onder meer een verstandig parkeerbeleid. Een ander middel is het invoeren van stedelijke tolheffing. Dat zal overwogen moeten worden als het parkeerprobleem niet opgelost kan worden omdat sommigen willen dat het parkeerbeleid een persoonlijke bevoegdheid van de burgemeesters blijft.

De heer Denis Grimberghs wijst de heer Decourty erop dat het niet de bedoeling is de gemeentelijke bevoegdheden te beperken, maar een coherente regeling te vinden voor het parkeerbeleid op het grondgebied van de negentien gemeenten.

Hij herinnert degenen die menen dat het om een persoonlijke bevoegdheid van de burgemeesters gaat eraan dat wijzigingen inzake parkeren goedgekeurd worden door de gemeenteraad. Dat gebeurt inderdaad wel op voorstel van het College, waardoor de burgemeester beslissingsbevoegdheid heeft, maar de beslissing blijft democratisch.

Het ingediende voorstel van ordonnantie gaat uit van de basisveronderstelling dat het Gewest bevoegd zou zijn voor het parkeren op de gewestwegen. De volksvertegenwoordiger verzoekt de relevantie van deze veronderstelling juridisch te controleren.

Voor hem is het een uitstekende veronderstelling, die vaak betwist wordt door de gemeenten. De volksvertegenwoordiger wil de staatssecretaris graag hieromtrent horen.

De vraag stelt zich eveneens voor de ontvangsten.

De indieners van het voorstel stellen daarentegen een vereniging van gemeenten op vrijwillige basis voor.

De Voorzitter vindt dat die vraag gesteld moet worden aan de vertegenwoordiger van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten.

De heer Alain Adriaens is zich terdege bewust van de complexiteit van de problematiek, te meer daar hij het schrijnend falen van de instanties die werden opgericht en die zich op het bevoegdheidssterrein van de gemeenten begaven, te weten COBRU en FINCOM, niet kan vergeten.

Hij beaamt dat de commissie voor de infrastructuur de ideale plaats is om de parkeerproblematiek te bespreken aangezien de gemeenteraadsleden dat probleem dagelijks ondervinden als gemeentelijke bestuurders en zij het beheer van het dossier op gewestelijk niveau kunnen evalueren.

De heer Alain Adriaens wil vooral dat er juridische hoorzittingen gehouden worden om het vraagstuk van de bevoegdheden te kunnen oplossen.

De Voorzitter vat de reeds voorgestelde hoorzittingen samen :

judicieuse. Un autre moyen serait d'introduire le péage urbain. La question sera posée si la problématique du stationnement ne peut être résolue parce que d'aucuns souhaitent que la politique de stationnement demeure une compétence personnelle des mayeurs.

A l'attention de M. Decourty, M. Denis Grimberghs rappelle que le but n'est pas d'empiéter sur les compétences communales mais de trouver un système cohérent de politique de stationnement sur le territoire des dix-neuf communes.

Et de rappeler à ceux qui estiment qu'il s'agit d'une compétence personnelle des mayeurs que les modifications en matière de stationnement sont approuvées par le conseil communal. Certes, sur proposition du Collège, et dès lors du pouvoir de décision du bourgmestre; la décision n'en demeure pas moins démocratique.

La proposition d'ordonnance déposée part de l'hypothèse de base que la Région aurait la compétence de stationnement sur les voiries régionales. Le député demande que soit vérifiée la pertinence de cette hypothèse au niveau juridique.

Pour lui, il s'agit d'une excellente hypothèse, souvent contestée par les communes. Le député souhaite entendre le secrétaire d'Etat sur ce point.

La question est posée également pour les recettes de perception.

Les auteurs de la proposition proposent, quant à eux, une association des communes sur base volontaire.

Le président estime que cette question doit être posée au représentant de l'Union de la Ville et des Communes.

M. Alain Adriaens est bien conscient de la complexité de la problématique. Et ce, d'autant plus qu'il ne peut oublier l'échec cuisant des instances mises sur pied qui empiétaient sur les compétences communales : la COBRU et la FINCOM.

Il reconnaît que la commission de l'Infrastructuur est le lieu idéal pour discuter de la problématique du stationnement dans la mesure où les municipalistes l'expérimentent quotidiennement en tant que responsables communaux et qu'ils peuvent évaluer la gestion du dossier au niveau régional.

M. Alain Adriaens est particulièrement demandeur d'auditions juridiques qui permettraient de clarifier le problème de compétences.

Le président récapitule les auditions qui ont été déjà proposées :

- hoorzitting met de burgemeester en de gemeenteontvanger van Etterbeek;
- hoorzitting met de heer Ruquois, afgevaardigd bestuurder van Interparking;
- hoorzitting met de heer Marc Thoulen van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten.

De heer Christos Doulkeridis begrijpt de moeilijkheden waarmee de heer Decourty geconfronteerd kan worden : de fusie van de politiezones heeft het er niet makkelijker op gemaakt.

De volksvertegenwoordiger constateert dat de nota van de staatssecretaris op het voorstel van ordonnantie lijkt.

Hij is het volledig eens met het feit dat de commissie hoorzittingen houdt. Hij suggereert om met de moeilijkste klant te beginnen : volgens hem, de vertegenwoordiger van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten. Daarna de burgemeester van Etterbeek en tot slot een beheerder van openbare parkeerruimten.

De Voorzitter is van mening dat het nuttig is dat de Conferentie van Burgemeesters haar standpunt kan verkondigen aan de parlementsleden.

De heer Vincent De Wolf denkt dat hij het terughoudendst is tegenover de oprichting van een gewestelijke instantie. Hij verdedigt de keuze die zijn gemeente heeft gemaakt en wijst erop dat andere gemeenten vervolgens haar voorbeeld gevolgd hebben.

De heer Michel Van Roye wijst erop dat het feit dat de gemeenten een goed parkeerbeleid voeren op hun grondgebied niet betekent dat men het gewestelijk beleid mag verwaarlozen. Hij verwijst naar het geval van Stockholm, Amsterdam en Londen.

De heer Vincent De Wolf wil zijn mening geven over de regeling in Etterbeek met de administratieve, financiële en juridische beperkingen.

De staatssecretaris is het er volmondig mee eens dat het om de sluitsteen van het mobiliteitsbeleid gaat; hij neemt als bewijs het beleid van Amsterdam.

Hij vermeldt in zijn nota niet dat alle bevoegdheden aan het Gewest moeten worden overgedragen.

Hij erkent dat er verschillende gevoeligheden zijn.

Er moet een samenhangend parkeerplan voor het hele gewestelijke grondgebied komen. Het voorstel van ordonnantie spreekt zijn plan niet tegen. Het voorstel is echter ambitieuzer en verstrekkender.

Wat de juridische aspecten betreft, zegt de staatssecretaris dat hij een advocatenkantoor de opdracht heeft gege-

– audition du bourgmestre et de son receveur communal d'Etterbeek;

– audition de M. Ruquois, administrateur délégué d'Interparking;

– audition de M. Marc Thoulen de l'Association de l'Union de la Ville et des Communes.

M. Christos Doulkeridis comprend les difficultés que peut rencontrer M. Decourty : les choses ne sont pas faciles à gérer avec la fusion des zones de police.

Le député constate que la note du secrétaire d'Etat est proche de la proposition d'ordonnance.

Il est tout à fait d'accord que la commission organise des auditions. Il suggère de commencer par le pire qu'il suppose être le représentant de l'Association de l'Union de la Ville et des Communes. Ensuite, le bourgmestre d'Etterbeek et enfin un gestionnaire des parkings publics.

Le président estime qu'il serait utile que la Conférence des bourgmestres puisse faire parvenir son avis aux parlementaires.

M. Vincent De Wolf pense être le plus réticent à la création d'une instance régionale. Tout en revendiquant son choix communal, il rappelle que son expérience a été reprise par d'autres communes par la suite.

M. Michel Van Roye rappelle que ce n'est pas parce que les communes ont une bonne gestion du stationnement sur leur territoire qu'il faut négliger la gestion au niveau régional pour autant. Et de rappeler les cas de Stockholm, d'Amsterdam et de Londres.

M. Vincent De Wolf souhaite donner son avis à la lumière de l'expérience d'Etterbeek avec ses contraintes administratives, financières et juridiques.

Le secrétaire d'Etat est bien d'accord qu'il s'agit de la clé de voûte de toute politique de mobilité; il en veut pour preuve la gestion faite à Amsterdam.

Il ne stipule pas dans sa note de reprendre toutes les compétences au niveau de la Région.

Il reconnaît que des sensibilités différentes existent.

Il faut un plan de stationnement cohérent sur tout le territoire de la Région. La proposition d'ordonnance ne contredit pas son plan à lui. Cependant, ce dernier est plus ambitieux et va plus loin.

Pour ce qui est des questions juridiques, le secrétaire d'Etat rappelle qu'il a engagé un cabinet d'avocats pour

ven dit dossier uit te pluizen. Hij onderstreept echter wel dat, op basis van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 1980 en de wet op de agglomeraties, men een gewestelijke bevoegdheid terzake ruimschoots kan aanbevelen. Hij laat die zeer technische juridische aspecten over aan het gespecialiseerde advocatenkantoor. Hij wil tijdens de bespreking best gehoord te worden door de commissie.

Als hij zo vrij mag zijn een hoorzitting voor te stellen, dan zou hij het nuttig vinden om de verantwoordelijken van de stad Gent te horen, die ondanks sterke weerstand van sommige bewoners en handelaars erin geslaagd zijn een agentschap voor het parkeren op te richten. Vanmorgen was hij in het gezelschap van de federale minister van mobiliteit in Gent en daar heeft hij ter plaatse kunnen vaststellen dat dat agentschap goed werkt. Nu staat iedereen achter het parkeerbeleid van de plaatselijke overheid.

De staatssecretaris is van mening dat men soms tegen de aanvankelijke wil van de bewoners moet durven in te gaan. Hoewel dat parkeerplan in zekere zin aan de bewoners werd opgelegd, wordt het nu door iedereen verdedigd. Door de goede voorlichtingscampagnes over de resultaten van het gevoerde beleid, staat iedereen er achter.

De heer Vincent De Wolf stelt vast dat veel parlementsleden een andere mening zijn toegedaan over de inspraak van burgers dan de staatssecretaris.

De staatssecretaris nodigt de heer De Wolf uit ter plaatse te gaan kijken.

De heer Christos Doulkeridis vraagt de staatssecretaris zich iets terughoudender op te stellen. De indieners van het voorstel van ordonnantie willen de problematiek in alle openheid behandelen en willen niet dat deze of gene zich verschanst achter karikatuurale standpunten.

De staatssecretaris mag de consensuele houding van deze commissie niet langer in vraag stellen.

De Voorzitter stelt vast dat het incident gesloten is.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is altijd bereid mensen te horen die relatief positieve praktijkervaring hebben. Hij oppert dus dat de commissie de verantwoordelijken van de stad Gent hoort of dat ze zich ter plaatse begeeft.

Voor de inspraak van de burgers is het volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen belangrijk dat de voorlichtings- en de inspraakfase nauwgezet gerespecteerd worden. Hij geeft als voorbeeld de proefprojecten in Kortrijk, Bergen en zelfs op de Grote Markt waar de handelaars zich ooit niet hadden kunnen inbeelden dat er geen auto's meer zou-

décortiquer ce dossier, tout en soulignant que sur base de la loi spéciale des réformes institutionnelles de 1980, ainsi que la loi sur l'agglomération, on peut largement préconiser une compétence régionale en la matière. Cependant, il laisse ces questions juridiques très pointues au cabinet d'avocats spécialisé. Il n'est pas opposé au fait que la commission l'auditionne à un moment donné de la discussion.

S'il ose suggérer une audition, il serait utile d'entendre les responsables de la ville de Gand, qui malgré la forte opposition de certains habitants et commerçants, ont réussi à instaurer une agence de stationnement. Ce matin, il était sur le terrain à Gand en compagnie du ministre fédéral de la mobilité et il a pu se rendre compte que cette agence fonctionne correctement. Aujourd'hui tout le monde est favorable à la politique de stationnement menée par le pouvoir public local.

Le secrétaire d'Etat estime qu'il faut parfois oser aller à contre-courant de la volonté première des habitants. Si ce plan de stationnement a en quelque sorte été imposé aux riverains, il est désormais défendu bec et ongles par tous. Par le biais de bonnes campagnes de communication divulguant les résultats de la politique menée, tout le monde s'y est rallié.

M. Vincent De Wolf constate que les parlementaires sont nombreux à avoir une autre opinion relative à la participation des citoyens que celle préconisée par le secrétaire d'Etat.

Le secrétaire d'Etat invite M. De Wolf à aller sur le terrain.

M. Christos Doulkeridis lance un appel à la réserve du secrétaire d'Etat. Les auteurs de la proposition d'ordonnance veulent aborder la problématique avec un grand esprit d'ouverture et ne souhaitent pas que les uns et les autres soient cantonnés dans des positions caricaturales.

Il ne faudrait pas que le secrétaire d'Etat continue à mettre en cause l'attitude consensuelle de cette commission.

Le président constate que l'incident est clos.

M. Jean-Pierre Cornelissen est toujours prêt à auditionner des gens qui peuvent témoigner d'une expérience relativement réussie sur le terrain. Il suggère donc que la commission auditionne les responsables de la ville de Gand ou qu'ils se rendent sur place.

En ce qui concerne la participation des habitants, pour M. Jean-Pierre Cornelissen il s'agit de bien respecter les phases d'information et de participation. Ce n'est jamais chose aisée. Il en veut pour preuve les expériences menées à Courtrai, à Mons, et même à la Grand-Place où il fut un temps où les commerçants ne pouvaient imaginer la Grand-

den rijden. Men heeft de autovrije zone op de Grote Markt moeten opleggen. Men moet goed beseffen dat het NIMBY-syndroom alom aanwezig is...

De heer Willy Decourty stelt voor om de personen tijdens de hoorzittingen te horen en vervolgens de problematiek ten gronde te behandelen.

De heer Bernard Ide wil weten of de staatssecretaris al een voorontwerp heeft opgesteld.

De staatssecretaris deelt mee dat dat niet het geval is. Hij zegt echter dat het contract dat hij getekend heeft met het advocatenkantoor, dat de inleidende nota heeft opgesteld, zo geformuleerd is dat het advocatenkantoor het voorontwerp kan opstellen zodra de staatssecretaris de verschillende gevraagde standpunten heeft ontvangen.

De heer Michel Van Roye beveelt aan om een aantal burgemeesters deel te laten nemen aan de werkzaamheden van de commissie. Hij is namelijk bang dat er achteraf indirect sterke weerstand zal zijn tegen de handelingen die in de parlementaire commissie zijn gesteld. Hij wijst erop dat het Gewest sinds 1989 niets aan de gemeenten heeft opgelegd.

De heer Vincent De Wolf verwijst naar de naleving van de vormvoorschriften; de Conferentie van Burgemeesters is verzocht haar standpunt mee te delen. Men moet de burgemeesters niet in dit stadium vragen om zich uit te spreken.

De heer Denis Grimberghs vraagt om de juridisch meest relevante nota's aan de commissieleden te bezorgen. De heer Vincent De Wolf onderschrijft dat verzoek.

III. Hoorzittingen

1. Hoorzitting met de heer Vincent De Wolf, burgemeester van Etterbeek, en met de heer Michel Van Pevenage, gemeenteontvanger van Etterbeek

a. Uiteenzetting over het plan voor het parkeren tegen betaling op het grondgebied van de gemeente Etterbeek

Eerst dankt de heer Vincent De Wolf de commissie omdat ze bereid is een hoorzitting te houden met de bestuurders van een gemeente over hun parkeerplan. De heer Vincent De Wolf betreurt de afwezigheid van staatssecretaris Pascal Smet. De hoorzittingen dienen om het Parlement en de Regering één en ander te verduidelijken. De volksvertegenwoordiger ziet in die afwezigheid het bewijs van de minachting voor het Parlement die de staatssecretaris regelmatig aan de dag legt.

Minister Jean-Louis Thys had al in 1994 de herinrichting van bepaalde straten, waarvan sommige in Etterbeek,

Place qui ne soit jonchée de voitures. A la Grand-Place aussi on a dû imposer l'absence de voitures. Il faut être conscient que souvent le syndrome Nimby règne en maître ...

M. Willy Decourty suggère d'entendre les personnes lors des auditions et d'aborder le fond de la problématique par la suite.

M. Bernard Ide souhaite savoir si le secrétaire d'Etat a déjà rédigé un réel avant-projet.

Le secrétaire d'Etat informe que ce n'est pas le cas, mais que le contrat qu'il a signé avec le bureau d'avocats, qui a déjà rédigé la note liminaire, est tel que le cabinet d'avocats peut à tout moment rédiger l'avant-projet lorsque le secrétaire d'Etat aura récolté les différents avis demandés.

M. Michel Van Roye préconise, quant à lui, la participation d'un certain nombre de bourgmestres aux travaux de la commission. Sa crainte est en effet qu'a posteriori, par ricochet, il n'y ait de fortes oppositions aux démarches suivies en commission parlementaire. Et de rappeler que depuis 1989 la Région n'a encore rien imposé aux communes.

M. Vincent De Wolf en appelle au respect des formes; la Conférence des bourgmestres est saisie d'une demande d'avis. Ce n'est pas à ce stade-ci qu'il faut demander aux bourgmestres de s'exprimer.

M. Denis Grimberghs demande qu'on transmette les notes les plus pertinentes au niveau juridique aux différents commissaires. Cette demande est appuyée par M. Vincent De Wolf.

III. Auditions

1. Audition de M. Vincent De Wolf, bourgmestre d'Etterbeek et de M. Michel Van Pevenage, receveur communal d'Etterbeek

a. Exposé relatif au plan de stationnement payant sur le territoire communal d'Etterbeek

En liminaire, M. Vincent De Wolf remercie la commission d'avoir accepté d'auditionner les responsables d'une commune au sujet de leur plan de stationnement. M. Vincent De Wolf ne peut que regretter l'absence du secrétaire d'Etat Pascal Smet. Les auditions visent à éclairer le parlement et le gouvernement; le député n'y voit là qu'une confirmation du mépris pour le parlement que manifeste régulièrement le secrétaire d'Etat.

Déjà en 1994, feu le ministre Jean-Louis Thys avait entrepris l'aménagement de plusieurs rues, dont certaines à

aangevangen door ze te versmallen. Deze herinrichting leidde tot een eerste verkeersplan voor de gemeente Etterbeek, dat de gemeenteraad van Etterbeek op 9 juni 1994 heeft aangenomen.

Het is niet verwonderlijk dat de gemeente Etterbeek met haar parkeerplan een voortrekkersrol speelt, aangezien er al tien jaar een verkeersplan bestaat. De versmalling van de Oudergemlaan, de Jachtlaan, de Waversesteenweg en de Belliardstraat hebben de gemeentelijke overheden ertoe gebracht in 1994 een verkeersplan goed te keuren. De versmalling van die wegen leidde tot meer sluipverkeer in de woonwijken. Het gemeentebestuur moest reageren. Deze beslissing viel aanvankelijk niet in goede aarde bij het Gewest. Vervolgens werd een overeenkomst ondertekend met een gewestelijke subsidie van zes miljoen oude Belgische frank in het vooruitzicht.

Etterbeek is een volledig verstedelijkte gemeente met een vrij klein grondgebied, maar met een hoge bevolkingsdichtheid (41.000 inwoners). Bovendien ligt Etterbeek dicht bij de autosnelweg vanuit Namen en de Tervurenlaan, in feite, de verlenging van de ring. De gemeente heeft eveneens andere brede gewestwegen. Daarom heeft het verkeersplan een hiërarchie tussen de verschillende wegen ingevoerd : de zones 30, wegen met de maximumsnelheid van 50 km/uur en de grote gewestwegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur.

Het parkeerplan werd op 7 mei 2001 aangenomen bij eenparigheid van de gemeenteraad. Er is een commissie opgericht om toezicht te houden op het parkeerbeleid. Alle fracties zijn erin vertegenwoordigd (aangezien er in Etterbeek geen gemeenteraadslid van extreem rechts is, was er geen enkel probleem om de gemeenteraadsliden van de meerderheid en de oppositie op dezelfde lijn te krijgen).

Het plan voor betalend parkeren moet een essentieel onderdeel vormen van het dossier dat van eminent belang is in de gemeentelijke zittingsperiode : het mobiliteitsbeleid.

Voordat dit parkeerplan aangenomen werd, had Etterbeek zeshonderd plaatsen voor betalend parkeren op de weg in zes wijken. Voor die parkeerplaatsen waren negentien parkeerautomaten en tweehonderd zeventig parkeermeters. In Etterbeek waren er ook drie blauwe zones met bewonerskaarten, die duizend oude Belgische frank per jaar kostten.

De burgemeester van Etterbeek had destijds een toespraak gehouden voor de Vereniging van de Stad en de Gemeenten over de bewonerskaarten en had daarin verduidelijkt dat het ministerieel besluit van 18 december 1991 betreffende de bewonerskaarten herzien moest worden, om verschillende redenen. Voor huurwagens kunnen geen bewonerskaarten afgegeven worden. Er is slechts één bewonerskaart per gezin. Bovendien heeft de bewoner van een huis met een garage of een parkeerplaats binnen een

Etterbeek, en les rétrécissant. Cette opération a donné lieu sur le territoire de la commune d'Etterbeek à un premier plan de circulation, adopté au conseil communal d'Etterbeek le 9 juin 1994.

Que la commune d'Etterbeek soit à la pointe au niveau d'un plan de stationnement n'est pas étonnant étant donné l'existence d'un plan de circulation depuis dix ans. Le rétrécissement de l'avenue d'Auderghem, de l'avenue de la Chasse, de la chaussée de Wavre et de la rue Belliard ont amené les autorités communales à adopter un plan de circulation en 1994. Ce rétrécissement entraînait un trafic de transit parasite plus important dans des quartiers résidentiels; le pouvoir public communal se devait de réagir. Cette décision fut dans un premier temps mal acceptée par la Région, un accord fut ensuite signé avec une aide régionale à la clé de six millions d'anciens francs belges.

Etterbeek est une commune entièrement urbanisée avec un territoire plutôt exigu mais avec une haute densité de population (41.000 habitants). De plus, Etterbeek est une commune où aboutit presque l'autoroute de Namur, l'avenue de Tervueren, qui prolonge le ring; la commune a également d'autres voiries régionales à grand gabarit. C'est bien la raison pour laquelle le plan de circulation a établi une hiérarchie entre les différentes voiries : les zones 30, des voiries à 50 km/h et les voiries régionales à grand gabarit où le 70 km/h est autorisé.

Le plan de stationnement a été adopté à l'unanimité par le conseil communal du 7 mai 2001. Une commission de suivi de la politique de stationnement a été mise sur pied dans laquelle tous les groupes sont représentés (Etterbeek n'ayant pas de représentant d'extrême droite, il n'y a eu aucune difficulté à regrouper les conseillers communaux de la majorité et de l'opposition).

La philosophie du plan de stationnement payant est de faire partie intégrante du dossier phare de la législature communale : celui de la gestion de la mobilité.

Avant ce plan stationnement, Etterbeek avait six cents emplacements de stationnement payants en voirie dans six quartiers. Ceux-ci étaient munis de dix-neuf horodateurs et deux cent soixante-sept parcètres. A Etterbeek il y avait aussi trois zones bleues avec des cartes riverain à mille anciens francs belges par an.

A l'époque, le bourgmestre d'Etterbeek avait fait une allocution devant l'association de l'Union de la Ville et des Communes au sujet des cartes riverain pour préciser que l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 relatif aux cartes riverain devait être revu. Et ce pour différentes raisons. Des voitures en location ne peuvent bénéficier d'une carte riverain. Il n'y a qu'une carte riverain par ménage. En outre, une personne habitant un logement qui bénéficie d'un garage ou d'un emplacement de stationnement dans un

straal van minder dan 400 meter van zijn woning, evenmin recht op een bewonerskaart.

In Etterbeek heeft de gemeentesecretaris het begrip « bewonerskaart » verruimd. Deze kaart kan ook afgegeven worden voor geleasde of verhuurde voertuigen als de automobilist het bewijs kan leveren dat hij als enige dit voertuig gebruikt.

Om het plan voor betalend parkeren op te stellen, werd eerst een diagnose gesteld in de belangrijkste handelszones, werd een hiërarchie ervan opgesteld en werden in het belang van de klanten en de handelaars parkeerplaatsen voorzien voor kortparkeren, wat betekent dat iedereen, ook de buurtbewoners, betaalt. Om te voorkomen dat de voertuigen in de aangrenzende wijken geparkeerd worden, zijn er groene zones ingevoerd. Langparkeren in een groene zone kost een euro en is gratis voor de bewoners. Het begrip « bewoner » moet trouwens in ruime zin worden verstaan : het wordt door de gemeente omschreven.

Vóór september 2001 werden de parkeerautomaten gecontroleerd door hulpagenten en brachten ze slechts enkele miljoenen op : drie miljoen oude Belgische frank in 1999 en minder dan twee miljoen oude Belgische frank in 2001. Na september 2001 heeft men de controle door de politie vervangen door een nieuw team van elf gemeentepersoneelsleden : een hoofd, twee niveaus C voor het administratief beheer en acht stewards die permanent op straat zijn en gemakkelijk herkend kunnen worden (speciale kleidij en fiets).

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat de gemeententovantvanger ertoe gemachtigd is om niet-betalers te vervolgen. De gemeente kan de exacte rendabiliteit van de regeling frank per frank volgen. In 2002 had men een nettoontvangst ten belope van dertig miljoen oude Belgische frank na de afbetaling van de aankoop van de parkeerautomaten. Bovendien wordt de regeling beheerd door het bestuur, waardoor achttien jongeren in de gemeentebestuur konden worden aangeworven. Tot nu toe bedragen de gecumuleerde netto-ontvangsten zeventig miljoen oude Belgische frank.

Het plan voor betalend parkeren wordt eveneens gecontroleerd door een werkgroep die binnen de gemeenteraad is opgericht, om de drie maanden bijeenkomt en beslist over de wijzigingen die in het plan moeten worden aangebracht en om het aldus verkregen geld opnieuw te investeren in een mobiliteitsprogramma. Bovendien wordt het parkeerplan jaarlijks geëvalueerd tijdens een voorstelling van de statistieken en de resultaten aan de gemeenteraad.

Het had heel wat voeten in de aarde om dit parkeerplan op te stellen. De groene zones zijn pas in december 2001 ingevoerd. Voordat het huidig plan ingevoerd werd, hebben de projectleiders veel tijd gestoken in informatie- en

rayon de moins 400 m de son domicile n'a pas droit non plus à une carte riverain.

A Etterbeek, le secrétaire communal a élargi la notion de carte de riverain. Cela concernait les véhicules en « renting » dès le moment où l'automobiliste pouvait apporter une attestation comme quoi il était la seule personne à utiliser ce véhicule.

Le plan de stationnement payant a été élaboré en commençant par établir un diagnostic des principaux quartiers commerçants, en les hiérarchisant et, dans l'intérêt des clients et des commerçants, en assurant des places de stationnement en rotation rapide, ce qui signifie que tout le monde paie, y compris les riverains. Pour contrer les phénomènes naturels de déplacement et éviter que les quartiers avoisinants ne soient parasités, des zones vertes ont été instaurées. Les tarifs des zones vertes sont d'un euro pour un temps de stationnement important et une gratuité pour les résidents. La notion de résident est d'ailleurs à entendre au sens large; c'est l'autorité communale qui la définit.

Si avant septembre 2001, les horodateurs étaient surveillés pas les auxiliaires de police et que ceux-ci ne rapportaient qu'une recette de quelques millions : trois millions d'anciens francs belges en 1999 et moins de deux millions d'anciens francs belges en 2000; après septembre 2001, on a remplacé le contrôle par la police, par la création d'un nouveau cadre de personnel communal composé de onze personnes : un responsable, deux niveau C pour la gestion administrative et huit stewards affectés en permanence sur le terrain et aisément repérables (tenue distincte et vélo).

M. Vincent De Wolf signale que le receveur communal est habilité à poursuivre le non paiement de la taxe. Les autorités communales peuvent suivre franc par franc la rentabilité exacte du système. On est passé en 2002 à une recette de trente millions d'anciens francs belges nette, après amortissement de l'achat des horodateurs. De plus, c'est l'administration qui gère le système et qui a permis l'engagement de dix-huit jeunes au sein de l'administration communale. Jusqu'à présent, les recettes cumulées nettes sont de septante millions d'anciens francs belges.

Le plan de stationnement payant est contrôlé également par un groupe de travail mis sur pied au sein du conseil communal qui se réunit tous les trois mois et qui décide des modifications à apporter au plan et de réinvestir l'argent ainsi obtenu dans un programme de mobilité. De plus, le plan stationnement est évalué annuellement lors d'une présentation des statistiques et des résultats au conseil communal.

L'élaboration de ce plan de stationnement payant a été longue; les zones vertes n'ont été instaurées qu'en décembre 2001. Avant l'introduction du plan tel qu'il est aujourd'hui, les responsables du projet ont passé beaucoup de temps

brainstormingvergaderingen met de inwoners van elke wijk en elke straat. Naast verschillende ontmoetingen met de bewoners van elke wijk, zijn er eveneens drie huis-aan-huis-folders uitgedeeld in de hele gemeente en reed een bestelwagen rond in de verschillende wijken met een inspecteur die de buurtbewoners de noodzakelijke inlichtingen kon verschaffen. Thans zijn de buurtbewoners voor negentig procent tevreden over het plan voor betalend parkeren in hun gemeente.

De operatie wordt gecentraliseerd in de financiële dienst van de gemeente. De gemeenteontvanger is ertoe gemachtigd niet-betalers te vervolgen.

Het in Etterbeek ingevoerde systeem is allesbehalve abstract. Door in de handelszones rode zones in te voeren, bevordert men het kortparkeren : maximum twee uur met een stijgend tarief (1 euro voor het eerste uur en 1,50 euro voor het tweede uur).

Iedereen betaalt en er wordt zoveel mogelijk controle uitgeoefend. Dit kort parkeren is in het belang van de handelaars en de klanten.

De groene zones zijn ingevoerd rond de rode zones en in de voormalige blauwe zones zijn bewonerskaarten ingevoerd, teneinde het aantal langdurig geparkeerde voertuigen te verminderen en de buurtbewoners te bevoordelen.

Dit systeem kon met de tijd aangepast worden en wordt voorts constant bijgestuurd. Een voorbeeld : Etterbeek telt veel scholen en heeft bijgevolg duizenden leerlingen. Voor de leerkrachten en voor de medische beroepen (artsen, verpleegkundigen, kinesitherapeuten) zijn er specifieke regelingen opgezet na een vergadering van de bijzondere commissie, waar de beslissingen bij eenparigheid worden genomen. De leerkrachten krijgen bijvoorbeeld een abonnement tegen verlaagd tarief in de groene zones. De personen die een medisch beroep uitoefenen, mogen gratis parkeren.

Men heeft vastgesteld dat de groene zones in de woonwijken voor problemen zorgen op zaterdag en zondag, omdat familieleden dan op bezoek komen en moeten betalen om te kunnen parkeren voor de woning van de wijkbewoners. Bijgevolg is in de meeste groene zones, met uitzondering van de groene zones die naast rode zones, de zoneregeling afgeschaft, doch alleen op zaterdag, aangezien er die dag weinig pendelaars of andere automobilisten zijn.

Het systeem werd stap voor stap aangepast naar gelang van de vaststellingen, de behoeften, de wijzigingen die aangebracht moesten worden ten gevolge van de verhuizing van bepaalde winkels, enz. De heer Vincent De Wolf vermeldt eveneens het geval van de Kazernelaan, een brede laan, waarvan de ene kant zich in een rode zone bevond en de andere in een groene zone. Deze indeling heeft in de praktijk voor heel wat problemen gezorgd en is bijgevolg afgeschaft.

quartier par quartier, rue par rue pour inviter les habitants à des réunions d'information et de brainstorming. Outre plusieurs rencontres avec les riverains par quartier, il y a eu également distribution de trois toute boîtes sur toute la commune et une camionnette a circulé dans les différents quartiers avec un inspecteur habilité à fournir les informations nécessaires aux riverains. Aujourd'hui, ces derniers sont satisfaits à nonante pour cent du plan de stationnement payant dans leur commune.

L'opération est centralisée au sein du service financier de la commune. Le receveur communal est habilité à poursuivre en matière de taxes non payées.

Le système mis en pratique à Etterbeek est tout sauf abstrait. En créant des zones rouges dans les centres commerciaux, on fait prévaloir la rotation : maximum deux heures avec un prix progressif (1 euro la première heure et 1,50 euro pour la seconde).

Tout le monde paie et le contrôle est maximisé; cette rotation est faite dans l'intérêt des commerçants et des clients.

Les zones vertes, quant à elles, sont créées tout autour des zones rouges, en remplacement des anciennes zones bleues à cartes de riverain, dans le but de diminuer le nombre de voitures ventouses et de privilégier les résidents.

Ce système a pu être adapté au fur et à mesure et est par ailleurs encore constamment révisé. Pour ne citer qu'un exemple, Etterbeek a beaucoup d'établissements scolaires et a dès lors plusieurs milliers d'élèves. Pour les enseignants, ainsi que les professions médicales (médecins, infirmiers, kinés) des systèmes spécifiques ont été mis sur pied en réunissant la commission spéciale où les décisions sont prises à l'unanimité. Les enseignants par exemple bénéficient d'un abonnement à prix réduit dans les zones vertes. Les personnes exerçant des fonctions médicales bénéficient, quant à elles, de la gratuité.

Par expérience, il a été constaté que les zones vertes dans les quartiers résidentiels posaient des problèmes le samedi et le dimanche dans la mesure où des membres de la famille viennent rendre visite et doivent s'acquitter d'un paiement pour stationner devant le domicile des résidents. Dès lors, dans la plupart des zones vertes, à l'exception des zones vertes jouxtant des zones rouges, le système de zonage est supprimé le samedi uniquement étant donné qu'il n'y a pas grand encombrement de navetteurs ou autres ce jour-là.

Le système est adapté petit à petit en fonction des constats, des nécessités, des modifications à apporter suite au déménagement de certains commerces, etc. M. Vincent De Wolf cite également le cas de l'avenue des Casernes, avenue à large gabarit, qui d'un côté était en zone rouge et de l'autre en zone verte. Dans la pratique, ce fonctionnement s'est révélé tout à fait impraticable et a été dès lors supprimé.

De stewards zijn soepel in hun vaststellingen. Als een steward vaststelt dat een automobilist voor een uur parkeertijd betaald heeft, wacht hij minstens twintig tot dertig minuten alvorens een belasting op te leggen. Deze soepele aanpak is onmogelijk met een privé-firma.

De aanpasbaarheid is werkelijk een cruciaal element van het gemeentelijk beheer en maakt het mogelijk ermee rekening te houden dat een stad leeft, dat er winkels verdwijnen en bijkomen. Dat geldt ook voor de andere vrije beroepen.

Volgens de burgemeester van Etterbeek, kan alleen een gemeente een flexibel parkeerbeleid voeren, dicht bij de mensen staan, 's avonds beschikbaar zijn en de nodige souplesse aan de dag leggen bij de aanpassing van het parkeerplan. Alleen op plaatselijk niveau kan een parkeerbeleid gevoerd worden dat dicht bij de mensen staat en kunnen de opbrengsten opnieuw in mobiliteitsprogramma's geïnvesteerd worden.

Op 16 november 2001 heeft de heer Vincent De Wolf staatssecretaris Robert Delathouwer geïnterpelleerd over het parkeerbeleid, « een grote uitdaging voor het Gewest ».

De volksvertegenwoordiger en burgemeester heeft het parkeerplan dat in Etterbeek van kracht is, uiteengezet en de staatssecretaris twee vragen gesteld :

- kan de regering overwegen om, uitgaand van het gemeentelijk niveau, het parkeerbeleid op gewestelijk niveau te coördineren ?
- zou de bevoegde staatssecretaris kunnen doen wat de minister van leefmilieu voor de reinheid heeft gedaan, namelijk in zekere zin het werk voorkauwen voor de gemeenten : een ontwerp van standaardverordening opstellen, een modus operandi ontwerpen, het wetgevend kader vaststellen en het aan de gemeente sturen als een aanbeveling, waardoor degenen die ze willen volgen dat moeten of kunnen doen ?

In verband met deze coördinatie op gewestelijk niveau, vroeg de heer Vincent De Wolf eveneens of de staatssecretaris het opportuun achtte een werkgroep op te richten.

De gemeenten die zo een parkeerverordening zouden aannemen, zouden een subsidie krijgen. De gemeenten die ze niet zouden aannemen, zouden gestraft worden op het vlak van het gemeentefonds. De heer Vincent De Wolf vindt dat een zeer efficiënte regeling.

Het staat aan het Gewest om de regelingen die de gemeenten invoeren, te harmoniseren om te grote verschillen tussen aangrenzende gemeenten te vermijden. Het Gewest moet tegelijkertijd overstapparkeringsplaatsen bouwen om de pendelaars werkelijk aan te moedigen om op het openbaar vervoer over te stappen.

En ce qui concerne les constats faits par les stewards, ceux-ci sont opérés avec souplesse. Si un steward constate qu'un automobiliste a alimenté l'appareil pour une heure, il respecte au moins un battement de vingt à trente minutes avant d'imposer une taxe. Cette souplesse est impossible avec une firme privée.

L'adaptabilité du plan est réellement un élément crucial de la gestion communale qui permet de tenir compte du fait qu'une ville bouge, que les commerces se créent et puis se ferment; il en va de même des autres fonctions libérales.

Pour le bourgmestre d'Etterbeek, seule une commune peut gérer de façon flexible le stationnement, réunir les gens dont le pouvoir local est proche le soir et avoir la souplesse requise dans l'adaptation du plan de stationnement. Une gestion de proximité de la politique de stationnement peut être menée seulement au niveau local, tout en réinjectant l'argent récolté dans des programmes de mobilité.

Le 16 novembre 2001, M. Vincent De Wolf interpellait le secrétaire d'Etat M. Robert Delathouwer au sujet du stationnement, « un enjeu régional majeur ».

Tout en explicitant le plan de stationnement en vigueur à Etterbeek, le député bourgmestre posait deux questions au secrétaire d'Etat :

- le gouvernement peut-il imaginer coordonner en partant du communal les politiques de stationnement au niveau régional ?
- le secrétaire d'Etat compétent pourrait-il faire ce que le ministre de l'environnement a réalisé en matière de propreté, c'est-à-dire mâcher en quelque sorte la besogne pour les communes : rédiger un projet de règlement type, un modus operandi, définir le cadre normatif et l'adresser aux communes comme recommandation, ce qui permettrait à ceux et celles qui veulent l'adopter de devoir ou de pouvoir le faire ?

Sur le mode à opérer pour que cette coordination au niveau régional se fasse, M. Vincent De Wolf demandait également si le secrétaire d'Etat estimait opportun de mettre sur pied un groupe de travail.

Les communes qui adopteraient ce règlement type en matière de stationnement bénéficieraient d'une subvention, celles qui ne l'adopteraient pas seraient pénalisées au niveau du fonds des communes. C'est un système très efficace, estime M. Vincent De Wolf.

A la Région d'harmoniser les systèmes mis en place par les communes pour qu'il n'y ait pas de symbolisme divergent principalement entre communes limitrophes. La Région doit également, de manière concomitante, construire des parkings de dissuasion pour que les navetteurs puissent opter réellement pour le transport public.

De heer Michel Van Pevenage licht de ontvangsten toe.

In 2002, werd van de honderdvijftig parkeerautomaten die in een rode en een groene zone geplaatst waren (met heel wat minder parkeerautomaten in een rode zone dan in een groene zone) 60 % van de parkeerautomaten in een rode zone gebruikt en 13 tot 15 % in een groene zone. De parkeerautomaten in een rode zone brengen veel op, wegens het kortparkeren. In de groene zones liggen de ontvangsten lager, aangezien de bewoners gratis parkeren.

Voor het laatste kwartaal van 2001, toen er alleen rode zones waren, bedroegen de ontvangsten 124.000 euro.

In 2002 bedroegen de bruto-ontvangsten 50 miljoen oude Belgische frank. Na aftrek van de afbetaling en andere kosten, levert dit een netto bedrag van 30 miljoen oude Belgische frank op.

De heer Van Pevenage wijst erop dat 30 % van de ontvangsten in 2002 afkomstig zijn van muntstukken in de parkeerautomaten en 62 % is afkomstig van de belastingen. Deze tendensen zijn gewijzigd in 2003, wat logisch is, want de automobilisten wennen aan de regeling.

De gemeenteontvanger wijst erop dat het gebruik van Proton slechts goed is voor twee procent en dat abonnementen ook maar twee procent opleveren.

De heer Van Pevenage wijst erop dat de regeling heel soepel toegepast wordt wanneer dat mogelijk is en streng als dat noodzakelijk is.

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat de verantwoordelijken een moment overwogen hebben het parkeerbeleid voor een deel in handen van de privé-sector te geven, maar de gemeenteontvanger vond het beter om de ambtenaren te motiveren, die sindsdien hun functie op zeer bevredigende wijze uitoefenen.

b. Gedachtewisseling

De voorzitter stelt vast dat de gemeente Etterbeek veel tijd gestoken heeft in het concipiëren van de regeling en ook veel tijd steekt in de geleidelijke aanpassing van het project.

De heer Claude Michel spreekt over zijn ervaring met openbare parkeerplaatsen : als u enkele minuten te laat bent, moet u een tweede uur betalen. Hij stelt vast dat het in Etterbeek mogelijk is om het uur op te delen. Hij heeft de heer Vincent De Wolf duidelijk horen spreken van de souplesse waarmee de parkeerautomaten beheerd worden.

De heer Bernard Ide vindt dat de heer Vincent De Wolf een vrij indrukwekkend overzicht heeft gegeven. Vooral de

M. Michel Van Pevenage donne des précisions au niveau des recettes.

Pour 2002, sur les cent cinquante horodateurs placés en zone rouge et en zone verte avec une proportion bien moindre d'horodateurs en zone rouge qu'en zone verte, il y a 60 % d'occupation des horodateurs en zone rouge et 13 à 15 % en zone verte. Les horodateurs en zone rouge, du fait de la rotation importante rapportent beaucoup; dans les zones vertes, la gratuité étant octroyée aux habitants, les recettes sont moindres.

Au niveau des recettes en tant que telles, pour le dernier trimestre 2001 où il n'y avait que des zones rouges, la recette a été de 124.000 euros.

En 2002, la recette était de 50 millions d'anciens francs belges au niveau des recettes brutes, ce qui fait, après déduction du montant correspondant à l'amortissement et autres frais, 30 millions d'anciens francs belges net.

M. Van Pevenage signale que dans les recettes récoltées en 2002, trente pour cent provenaient de la récolte des monnaies dans les horodateurs; tandis que soixante-deux pour cent venaient des taxes imposées. Ces tendances ont changé en 2003, ce qui est logique car les automobilistes s'habituent au système.

Le receveur communal signale que l'utilisation du proton ne représente que deux pour cent et les abonnements sont également limités à deux pour cent.

M. Van Pevenage signale que tout le système est basé sur une grande souplesse lorsque c'est possible et sur la sévérité si nécessaire.

M. Vincent De Wolf rappelle que les responsables ont pensé à un moment faire gérer en partie le stationnement par le secteur privé, mais le receveur communal a préféré motiver les fonctionnaires, qui depuis lors exécutent de manière très satisfaisante ces fonctions.

b. Echange de vues

Le président constate que la commune d'Etterbeek a mis beaucoup de temps à concevoir le projet et en consacre également beaucoup à adapter le projet au fur et à mesure.

M. Claude Michel fait part de son expérience dans les parkings publics : si vous dépassez de quelques minutes l'heure, vous devez payer une deuxième heure. Il constate qu'à Etterbeek, il y a possibilité de fractionner l'heure; il a bien entendu M. Vincent De Wolf évoquer la souplesse avec laquelle la gestion des horodateurs était assurée.

M. Bernard Ide estime que le tableau dressé par M. Vincent De Wolf est assez impressionnant; en particulier

netto-ontvangsten van 30 miljoen oude Belgische frank, een opmerkelijk bedrag, blijven hem bij, vooral als ze opnieuw geïnvesteerd worden in een mobiliteits- en parkeerprogramma voor de gemeente.

De gemeente Etterbeek is een sterk verstedelijkte gemeente met een schrijnend parkeerprobleem. Volgens hem is dat de reden waarom ze zulke grote netto-ontvangsten heeft kunnen verkrijgen. Zou een dergelijk systeem even efficiënt zijn in minder verstedelijkte gemeenten ?

Hij wil weten op hoeveel straten het parkeerplan werkelijk van toepassing is en op welke straten van Etterbeek het niet van toepassing is.

De heer Vincent De Wolf toont op de kaart van Etterbeek het aantal wegen dat zich in een rode zone bevindt en waarop ongeveer dertig parkeerautomaten geïnstalleerd zijn. Deze zones nemen een zeer beperkte oppervlakte van de gemeente in beslag. De rode zones zijn strikt beperkt tot de grote handelszones (op de kaart ziet men een grote rode vlek die het Jourdanplein voorstelt).

Op het plan ziet men de groene zones die doorgaans grenzen aan de rode zones en de gele zones, die de toekomstige groene zones volgens de planning van de gemeente voorstellen.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat het systeem ingevoerd werd na vergaderingen wijk per wijk, zelfs in de wijken waarvoor de invoering van het nieuwe parkeerplan geen rechtstreekse gevolgen had. Als voorbeeld haalt hij de Nieuwe Laan aan, waar de inwoners om de invoering van een groene zone gevraagd hebben, omdat hun laan zich op de grens van Elsene bevindt en er zich parkeerproblemen voordoen ten gevolge van het grote aantal voertuigen van de VUB-studenten maar ook van andere langdurig geparkeerde wagens.

Men moet er zich bewust van zijn dat er zich veel kantoren langs de spoorlijn bevinden en dat Etterbeek zeer goede metro- en premetroverbindingen heeft. De pendelaars parkeren hun wagen de hele dag in de straten van Etterbeek en nemen vervolgens de metro naar het stadscentrum.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat toen Agora in 1994 een verkeersplan had opgesteld voor twee derden van de gemeente Etterbeek, dit studiebureau vastgesteld heeft dat er voor honderd parkeerplaatsen honderdvijftig voertuigen waren, wat betekent dat vijftig procent in overtrekking was!

Aangezien het aantal voertuigen sinds een tiental jaren almaar stijgt, is het duidelijk dat er in de gemeente Etterbeek veel te veel voertuigen zijn ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen op de weg. Bovendien zijn er in Etterbeek veel eengezinswoningen zonder garage.

les recettes de 30 millions d'anciens francs belges nets, somme remarquable surtout si elle est réinvestie dans un programme de mobilité et de stationnement dans la commune.

La commune d'Etterbeek est une commune fortement urbanisée, qui a un problème de stationnement criant. Selon lui, c'est la raison pour laquelle elle a pu obtenir des recettes nettes tellement importantes. Un tel système serait-il aussi efficace dans des communes moins urbanisées ?

Il souhaite connaître le nombre de rues qui sont réellement concernées par le plan de stationnement et les rues d'Etterbeek qui n'ont pas bénéficié de ce plan de stationnement.

M. Vincent De Wolf montre à l'aide de la carte d'Etterbeek, le nombre de voiries qui sont en rouge et dans lesquelles il y a environ trente horodateurs; ces zones sont très limitées au niveau du territoire de la commune. Les zones rouges sont strictement limitées aux zones commerciales importantes (sur la carte, on observe une grosse tache rouge qui représente la place Jourdan).

Sur le plan, on distingue les zones vertes en tant que telles qui sont en général limitrophes aux zones rouges et les zones en jaune, représentent les futures zones vertes déjà planifiées par la commune.

M. Vincent De Wolf rappelle que le système a été instauré après l'organisation de réunions quartier par quartier et ce, même dans les quartiers qui n'étaient pas directement concernés par l'instauration du nouveau plan de stationnement. Et de citer l'exemple de l'avenue Nouvelle où les habitants ont demandé l'instauration d'une zone verte parce que leur voirie se situe à la limite d'Ixelles et qu'il y a des problèmes de stationnement dus aux nombreux véhicules des étudiants de la VUB notamment mais également d'autres voitures ventouses.

Il faut être conscient de l'importance des bureaux le long du chemin de fer et du fait que Etterbeek est très bien desservie en métro et en pré-métro, les navetteurs abandonnent leur voiture-ventouse dans les rues d'Etterbeek et prennent ensuite le métro pour se rendre au centre de la ville.

M. Vincent De Wolf rappelle que lorsque Agora a fait un plan de circulation pour Etterbeek en 1994 sur deux tiers de la commune, ce bureau d'étude a pu constater que le stationnement avait un taux d'occupation de cent cinquante pour cent, ce qui signifie cinquante pour cent de stationnement illégal !

Le nombre de voitures n'ayant fait qu'augmenter depuis une décennie, il est clair que dans la commune d'Etterbeek, il y a beaucoup trop de véhicules par rapport aux places de stationnement offertes en voirie. De plus, l'habitat comprend beaucoup de maisons unifamiliales sans garage.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat niet de groene zones, die voornamelijk een dienst aan de bewoners zijn, die opbrengen, maar wel de rode zones, waar veel wagens kort parkeren en het tarief hoog ligt. In gemeenten met handelscentra zonder ondergrondse parkeerruimte, is het duidelijk dat het systeem correct zou functioneren.

De heer Bernard Ide vraagt de heer Vincent De Wolf of de marge van twintig minuten slechts geldt als de automobilist geld in de parkeerautomaat heeft gestoken.

De heer Vincent De Wolf antwoordt bevestigend, maar wijst erop dat deze marge, deze soepelheid niet in de verordening staan. De gemeente vraagt stewards om regelmatig te patrouilleren en de vaststellingen met grote soepelheid te doen.

De heer Bernard Ide wijst erop dat de heer Vincent De Wolf burgemeester is van een van de gemeente van politiezone 6. In de twee aangrenzende gemeenten, Sint-Pieters-Woluwe en Sint-Lambrechts-Woluwe, zijn er eveneens parkeerplannen ingevoerd, een beetje in navolging van het plan van Etterbeek. In Sint-Lambrechts-Woluwe is er echter veel onrust, want een privé-bedrijf beheert de parkeerautomaten. Twee jaar geleden heeft de heer Vincent De Wolf in zijn interpellatie van 16 november 2001 gevraagd dat het Gewest de parkeersystemen zou harmoniseren. Men kan vaststellen dat er sindsdien niet veel vooruitgang is geboekt op dit vlak.

Ook de heer Vincent De Wolf kan alleen maar vaststellen dat het Gewest sindsdien niets heeft gedaan.

Volgens de heer Bernard Ide is dat de reden waarom de heer Michel Van Roye een initiatief heeft genomen met een voorstel van ordonnantie tot oprichting van een gewestelijk agentschap voor het parkeren, in navolging van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid. De heer Pascal Smet heeft erop ingespeeld met een eerste nota die echter op weinig enthousiasme lijkt te kunnen rekenen.

Twee jaar geleden heeft de heer Vincent De Wolf de staatssecretaris voorgesteld om het parkeerbeleid te harmoniseren op basis van bepaalde gemeentelijke experimenten. Heeft de volksvertegenwoordiger-burgemeester vandaag duidelijker afgebakende suggesties ?

De heer Vincent De Wolf kan alleen maar vaststellen dat het Gewest op dit vlak van weinig slagkracht heeft getuigd. Het had al deskundigen kunnen raadplegen en een standaardverordening opstellen. Het verbaast hem dat zijn parkeerplan aanslaat bij andere gemeenten, maar dat het Gewest daar niet op inspeelt.

De gemeenteontvanger van Etterbeek wijst erop dat het parkeerplan van Etterbeek ook overgenomen is door Anderlecht, een niet-aangrenzende gemeente. Schaarbeek heeft een soortgelijke regeling ingevoerd, waarvan een deel

M. Vincent De Wolf rappelle que ce qui rapporte ce ne sont pas les zones vertes qui sont essentiellement un service aux habitants, mais bien les zones rouges qui ont un haut taux de rotation et où l'occupation est chère. Dans des communes où il y a des centres commerciaux sans parking souterrain, il est clair que le système fonctionnerait correctement.

M. Bernard Ide demande à M. Vincent De Wolf si la tolérance des vingt minutes ne vaut que si l'automobiliste a mis de la monnaie dans l'horodateur.

M. Vincent De Wolf répond par l'affirmative tout en rappelant que ce battement, cette souplesse ne sont pas inscrits dans le règlement; la commune demande aux stewards de se balader régulièrement et de faire les constats avec une grande souplesse.

M. Bernard Ide rappelle que M. Vincent De Wolf est bourgmestre d'une des communes de la zone 6 de police. Dans les deux communes limitrophes, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, des plans de stationnement ont également été instaurés un peu à l'instar du plan d'Etterbeek. Cependant, à Woluwe-Saint-Lambert, il y a beaucoup de remous car c'est une entreprise privée qui gère les horodateurs. Il y a deux ans, M. Vincent De Wolf demandait dans son interpellation du 16 novembre 2001 que la Région harmonise les systèmes de stationnement. On peut constater qu'il n'y a pas eu beaucoup de progrès en la matière depuis lors.

M. Vincent De Wolf ne peut que constater également que la Région n'a rien fait depuis lors.

C'est la raison pour laquelle, signale M. Bernard Ide, M. Michel Van Roye a pris une initiative en élaborant une proposition d'ordonnance visant à créer une agence régionale de stationnement à l'instar de l'agence régionale de propreté; dans la foulée, M. Pascal Smet a enchaîné avec une première note qui ne semble pas recueillir l'enthousiasme.

Il y a deux ans, M. Vincent De Wolf suggérait au secrétaire d'Etat d'harmoniser la politique du stationnement à partir de certaines expériences communales. Le député bourgmestre a-t-il des suggestions plus précises aujourd'hui ?

M. Vincent De Wolf ne peut que constater que la Région n'a eu aucun dynamisme en la matière; depuis ce temps-là, elle aurait pu réunir les experts nécessaires et élaborer un règlement-type. Il s'étonne que son plan de stationnement ait fait tache dans d'autres communes sans que la Région ne saisisse la balle au bond.

Le receveur communal d'Etterbeek signale que le plan de stationnement d'Etterbeek a également été repris à Anderlecht, commune non limitrophe. Schaarbeek a instauré un système analogue avec une partie gérée par une

beheerd wordt door een privé-bedrijf. Sint-Lambrechts-Woluwe heeft inderdaad het parkeerbeleid in handen gegeven van een privé-bedrijf, dat geen enkele soepelheid aan de dag legt.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat het wel-slagen van een parkeerplan afhangt van de tijd die wordt uitgetrokken voor het ontwerp en de aanpassingen en van het overleg met de bewoners. Dat is wel degelijk de reden waarom volgens hem het Gewest niet in staat is om een gewestelijk parkeerplan te ontwerpen, maar het moet de gemeenten daartoe aanmoedigen en de coördinatie en harmonisatie van de verschillende regelingen op zich nemen.

De heer Michel Van Roye betreurt dat de bespreking van de strekking van het ontwerp aangevat wordt met de heer Vincent De Wolf, terwijl er nog andere personen gehoord zullen worden.

Hij bevestigt dat men het experiment van Etterbeek uit technisch oogpunt alleen maar kan bijvallen. Persoonlijk is hij er niet van overtuigd dat er geen soortgelijk beleid kan worden gevoerd op het gewestelijk niveau. Het Gewest telt niet meer dan een miljoen inwoners. In Amsterdam en in Antwerpen is een soortgelijke regeling ingevoerd, waarom zou dat niet mogelijk zijn in de hoofdstad van Europa ?

De heer Michel Van Roye wijst erop dat het ontwerp ertoe strekt regels op papier te zetten nadat de noodzakelijke aanpassingen werden doorgevoerd na overleg met de bevolking. Hij vindt dat de gewestelijke overheid voldoende gedecentraliseerd is om op die manier te werk te kunnen gaan. Hij stelt voor op het niveau van de politiezones te werken.

Een beheer op gewestelijk niveau zou het mogelijk maken om rekening te houden met het vraagstuk van de leveringen, dat dringend en op coherente wijze aangepakt moet worden door het Gewest. Men kan niet zeggen dat de leveringen in een gemeente voor 9 uur moeten gebeuren en dat ze in andere gemeenten tussen 9 en 11 uur mogen gebeuren. Aldus creëert men een grote janboel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de Vijfhoek, bijvoorbeeld, gebeuren de leveringen vóór 9 uur, wat niet het geval is in andere gemeenten, maar dit is wel het geval in andere Europese steden zoals Barcelona.

De heer Denis Grimberghs vraagt de heer Vincent De Wolf of het wel degelijk zijn voorstel is om een parkeerbeleid zoals dat van Etterbeek door te trekken op gewestelijk niveau en de uitvoering over te laten aan de plaatselijke overheden.

Na het experiment in Etterbeek, zou men de regeling aanpassen en algemene regels opstellen. Het is inderdaad zo dat de parkeerproblemen ten gevolge van het grote aantal scholen in Etterbeek ook rijzen in andere gemeenten, zoals in Elsene bijvoorbeeld.

entreprise privée et Woluwe-Saint-Lambert a, en effet, fait gérer le parc de stationnement par le privé, sans aucune souplesse.

M. Vincent De Wolf rappelle que la réussite d'un plan de stationnement dépend du temps mis à le concevoir; du temps mis à l'adapter et ce, dans la proximité. C'est bien la raison pour laquelle, il pense que la Région est incapable de le faire mais elle doit jouer un rôle d'incitant et un rôle de coordinateur et d'harmonisation.

M. Michel Van Roye regrette qu'on entame la discussion sur la philosophie du projet avec M. Vincent De Wolf alors que d'autres personnes vont être auditionnées par la suite.

Il affirme qu'au niveau technique on ne peut qu'être conquis par l'expérience d'Etterbeek. Personnellement, il n'est pas convaincu qu'une politique analogue ne peut être menée au niveau régional; la Région ne représente jamais qu'un million d'habitants. Un système analogue a été adopté à Amsterdam et à Anvers, pourquoi ne serait-ce pas possible dans la capitale européenne ?

M. Michel Van Roye rappelle que la philosophie du projet est de couler sur papier des règles après avoir fait les accommodations nécessaires suite à une écoute attentive et proche de la population. Il estime que le pouvoir régional est suffisamment décentralisé que pour pouvoir opérer de la sorte. Il suggère de travailler au niveau des zones de police.

Une gestion faite au niveau régional permettrait d'inclure la problématique des livraisons, qui doit impérativement être organisée de manière cohérente au niveau régional. On ne peut dire que dans une commune les livraisons doivent se faire avant 9 heures, dans d'autres communes que celles-ci peuvent se faire de 9 à 11 heures, créant ainsi un grand capharnaüm dans la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le Pentagone par exemple, les livraisons se font avant 9 heures, ce qui n'est pas suivi dans d'autres communes, mais qui est un système qui est en vigueur dans d'autres villes européennes, telles que Barcelone.

M. Denis Grimberghs demande à M. Vincent De Wolf si sa proposition est bien de généraliser, au niveau régional, une politique de stationnement équivalente à celle d'Etterbeek mais en laissant les pouvoirs publics locaux à la manœuvre.

On en serait, après une expérimentation à Etterbeek, à une adaptation en établissant des règles générales. Il est vrai que la problématique posée par les nombreux établissements d'enseignement à Etterbeek, est la même dans d'autres communes, à Ixelles, par exemple.

Betaalt iedereen in een rode zone dezelfde prijs ? Heeft de gemeente Etterbeek er niet aan gedacht voordelen in te voeren voor de inwoners ?

De heer Vincent De Wolf antwoordt dat de gemeente er inderdaad voor gekozen heeft iedereen dezelfde prijs te laten betalen.

De heer Denis Grimberghs wil weten of de bewoners die zich buiten een groene zone bevinden ook om een bewonerskaart vragen ? Hoeveel kaarten zijn er afgegeven door de gemeenten ? Heeft de gemeente een overzicht van de afgegeven kaarten volgens de plaatsen (in de groene zone en daarbuiten) ?

Hebben de Etterbeekse bewindslieden geen klachten gekregen van buurtbewoners van Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe die regelmatig gaan winkelen in de Tongerenstraat ? Het gaat immers om personen die ook winkelen in de Etterbeekse winkelcentra en geen recht hebben op het abonnement voor de inwoners van Etterbeek.

Mevrouw Geneviève Meunier vraagt of dit project uitgevoerd kan worden in grotere gemeenten. In Etterbeek houden 15 stewards zich bezig met de controle van de parkeerautomaten. In een gemeente zoals Schaarbeek zouden er minstens twee of drie keer zoveel moeten zijn.

Wat de steward betreft, herinnert Mevrouw Geneviève Meunier eraan dat hij een weinig benijdenswaardig statuut heeft : stelt de gemeente Etterbeek geen groot verloop van de stewards vast ?

Heeft de Etterbeekse overheid, naast de vrij grote netto-ontvangsten, andere gunstige gevolgen kunnen vaststellen, zoals afname van het sluipverkeer, vermindering van het aantal langdurig geparkeerde wagens en afname van de geluidshinder en de luchtverontreiniging ?

De bewindslieden van Etterbeek bevestigen dat het geld bestemd wordt voor projecten inzake mobiliteit en parkeerbeleid in de gemeente. Mevrouw Geneviève Meunier wil weten of ze de overstap maken naar het openbaar vervoer.

De volksvertegenwoordigster wenst ook dat de parlementsleden de rol van het Gewest uitdiepen. Volgens haar is er meer nodig dan louter een harmonisatie van het beleid dat in de negentien gemeenten wordt gevoerd. Men heeft kunnen vaststellen dat het overleg dat voormalig staatssecretaris Robert Delathouwer met de gemeenten heeft gepleegd, weinig resultaten heeft opgeleverd.

Gelet op de terughoudendheid van heel wat gemeenten – van de negentien gemeenten zijn er zes bereid een innoverend parkeerplan goed te keuren – leggen de andere

En zone rouge, tout le monde paie-t-il le même prix ? La commune d'Etterbeek n'a-t-elle pas souhaité introduire d'avantages pour les habitants ?

M. Vincent De Wolf répond qu'un même prix pour tous est en effet l'option prise par la commune.

M. Denis Grimberghs souhaite savoir si les habitants hors zone verte demandent également une carte de riverain ? Combien de cartes ont-elles été délivrées par la commune ? La commune a-t-elle évalué l'octroi de cartes selon les lieux (en zone verte et en dehors) ?

Les responsables etterbeekois n'ont-ils pas de réclamations en provenance de riverains de Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre qui fréquentent assidûment les commerces de la rue des Tongres ? En effet, il s'agit là de personnes qui fréquentent également les centres commerciaux etterbeekois et qui n'ont pas droit à l'abonnement en vigueur pour les Etterbeekois.

Mme Geneviève Meunier s'interroge quant à elle sur la faisabilité de la transposition de ce projet dans des communes plus importantes. Pour ne citer qu'un exemple, à Etterbeek, quinze stewards s'occupent du contrôle des horodateurs; dans une commune comme Schaarbeek, il en faudrait au moins deux à trois fois plus.

Au sujet du steward, Mme Geneviève Meunier rappelle que son statut n'est pas très enviable : la commune d'Etterbeek ne constate-t-elle pas un grand turn-over au niveau des stewards ?

Enfin, le pouvoir politique etterbeekois a-t-il, outre des recettes nettes assez importantes, pu constater d'autres bienfaits, du type : réduction du trafic de transit, diminution des voitures ventouses et diminution des nuisances à la fois sonores et de pollution de l'air ?

Lorsque les responsables politiques etterbeekois affirment que l'argent est réaffecté dans des projets de mobilité et de stationnement au niveau de la commune, Mme Geneviève Meunier souhaite savoir s'ils favorisent de quelque mode que ce soit le transfert modal vers les transports en commun.

La députée souhaiterait également que les parlementaires approfondissent la question du rôle de la Région. Selon elle, il faut plus qu'une simple harmonisation des dix-neuf politiques menées; on a pu constater que le tour des communes effectué par l'ancien secrétaire d'Etat M. Robert Delathouwer n'a pas grandement porté ses fruits.

Etant donné la réticence de pas mal de communes – sur les dix-neuf communes, seules six sont prêtes à adopter un plan de stationnement innovateur – les autres n'ont aucune

weinig politieke wil aan de dag om de zaken te verbeteren. Het Gewest moet krachtdadig ingrijpen.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt deze vraag aan staatssecretaris Pascal Smet, die afwezig is.

De heer Alain Adriaens zal het houden bij technische vragen in strikte zin. Het inhoudelijke debat zal later gevoerd worden.

Van het parkeerbeleid van Etterbeek heeft hij goed onthouden dat alle inwoners de bewonerskaarten in alle groene zones kunnen gebruiken. Daardoor begrijpt hij beter de heer De Wolf als die zegt dat zijn plan niet zonder meer kan uitgevoerd worden in de negentien gemeenten, want dat zou betekenen dat honderdduizenden Brusselse automobilisten met hun bewonerskaart zouden kunnen parkeren in alle groene zones van het Gewest.

Heeft het gemeentebestuur van Etterbeek er een moment aan gedacht om het gebruik van de bewonerskaart in bepaalde groene zones te beperken en het gebruik ervan in andere groene zones te verbieden ?

De volksvertegenwoordiger stelt vast dat de regeling in Etterbeek, waarbij de bewoners bevoorrecht worden, niet veralgemeend kan worden.

De heer Denis Grimberghs heeft een aanvullende vraag : bestaat er in Etterbeek een overzicht van het aantal kantoren ? Dit gegeven zou het mogelijk maken om een raming te maken van het aantal gebruikers van parkeerplaatsen op de weg in het kader van de woon-werkverplaatsingen.

De volksvertegenwoordiger vraagt bovendien of men het aantal parkeerplaatsen verminderd heeft dan wel gewoonweg een soort vergoeding voor het gebruik van openbare ruimte heeft ingevoerd ?

Hij wijst erop dat in bepaalde gemeenten, het college de KMO's toestaat parkeerabonnementen te kopen.

Het verheugt de volksvertegenwoordiger ten slotte dat de heer Vincent De Wolf de openbare dienstverlening in die mate verdedigt.

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat het niet de eerste keer is dat hij liever een openbaar systeem dan een privé-regeling heeft.

Het parkeerbeleid houdt wel degelijk rekening met de personen die in Etterbeek komen werken. De heer Vincent De Wolf haalt de zogenaamde « Bermuda Driehoek » aan, het deel van de wijk tussen de Tervurenlaan en de Pater de Dekenstraat (ING en andere grote kantoren). In die wijk waren de inwoners het slachtoffer van de grote kantoren. Tussen 7.15 uur en 8.00 uur 's morgens kon men zien hoe de pendelaars die vanuit Waals en Vlaams Brabant komen,

volonté politique d'améliorer les choses. Il faut une intervention régionale forte.

Mme Geneviève Meunier pose cette question à l'attention du secrétaire d'Etat Pascal Smet, absent.

M. Alain Adriaens s'en tiendra à des questions techniques stricto sensu; le débat de fond aura lieu ultérieurement.

S'il a bien saisi la politique menée à Etterbeek : tous les Etterbeekois peuvent utiliser les cartes de riverains dans toutes les zones vertes. Il comprend de ce fait mieux que M. Vincent De Wolf affirme que son plan n'est en tant que tel pas transposable aux dix-neuf communes car cela signifierait que les centaines de milliers d'automobilistes bruxellois peuvent aller avec leur carte riverain dans toutes les zones vertes de la Région.

L'autorité locale etterbeekoise a-t-elle imaginé un moment limiter l'utilisation de la carte riverain dans certaines zones vertes et de ne pas permettre son utilisation dans d'autres ?

Le député constate que la préférence communale pour laquelle a opté la commune d'Etterbeek a une portée limitée, le système n'est pas généralisable.

M. Denis Grimberghs a une question complémentaire : existe-t-il un relevé à Etterbeek du nombre de bureaux, donnée qui permettrait d'estimer le nombre d'utilisateurs de places de stationnement en voirie pour des déplacements domicile-travail.

Le député demande en outre si on a diminué le nombre de places de stationnement ou si on a simplement introduit un mode de rémunération pour l'utilisation de l'espace public ?

Et de signaler que dans certaines communes, le collège permet à des PME d'acheter des abonnements de stationnement.

Enfin le député se réjouit que M. Vincent De Wolf fasse une telle défense du service public.

M. Vincent De Wolf signale que ce n'est pas la première fois qu'il opte pour un système public plutôt que privé.

Le stationnement de personnes qui viennent travailler à Etterbeek est bien pris en compte dans la politique de stationnement. M. Vincent De Wolf cite le cas dudit « triangle des Bermudes », la portion de quartier entre l'avenue de Tervueren et la rue Père de Deken (ING et autres grands bureaux). Dans ce quartier, les habitants étaient réellement pris en otage vu l'importance des bureaux. Entre 7h15 du matin et 8h00, on pouvait y observer les navetteurs en pro-

wachtten tot de buurtbewoners hun woning verlaten hadden om hun parkeerplaats in te nemen.

Wanneer het erom ging flatgebouwen te bouwen in de wijk, was er een vrij felle discussie in de gemeenteraad over de bouw van extra-ondergrondse parkeerplaatsen. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad gekozen voor duizend ondergrondse parkeerplaatsen. Waar de gemeenteraad niet aan dacht, was dat ING en de andere bedrijven zulke hoge tarieven aanrekenen dat zelfs hun eigen personeel geen gebruik maakt van de ondergrondse parkeerplaatsen. Deze parkeerplaats staat bijna leeg.

Rond deze ondergrondse parkeerruimte is een volledige groene zone ingesteld om de pendelaars die in de kantoren van ING en andere kantoren werken, alsook andere pendelaars die de metro of de trein in Merode nemen om op een andere bestemming te geraken, te verplichten deze parkeerplaats te gebruiken. Pendelaars hebben dan geen alternatief meer. Deze maatregel is zeer recent en de plaatselijke overheid heeft de gunstige gevolgen ervan nog niet kunnen meten.

De heer Alain Adriaens heeft volledig gelijk als hij beweert dat het onmogelijk is om immense groene zones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te creëren; dat zou het parkeerprobleem geenszins oplossen.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat het invoeren van groene zones ertoe strekt bufferzones aan te leggen rond de rode zones. Er bestaat een besmettingsgevaar waardoor de omvang van groene zones herzien moet worden.

De volksvertegenwoordiger-burgemeester haalt het geval aan van het Jourdanplein, waar de groene zone oorspronkelijk uit drie kleine straatjes bestond. De automobilisten die op het Jourdanplein en in de omgeving winkelden, parkeerden hun wagen in de naburige straten. Daarom werd de groene zone er uitgebreid. Dat was een succes omdat de automobilist lui is en zich niet al te ver van zijn bestemming wenst te parkeren.

Zelfs in één enkele gemeente zou men niet overal groene zones kunnen invoeren. Op de vraag van de heer Alain Adriaens of het voordeel dat toegekend wordt aan de bewoners van de groene zones, per zone en per wijk beperkt moet worden, antwoordt de heer Vincent De Wolf bevestigend.

De heer Alain Adriaens wil weten of het mogelijk zou zijn om tussengemeentelijke groene zones af te bakenen.

De heer Vincent De Wolf antwoordt bevestigend. Met chipkaarten is dat volkomen mogelijk. Hij toont de chipkaarten van Etterbeek waarop de nummerplaat van de wagen staat. Groene zones in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn onmogelijk, maar ze kunnen opgesplitst worden.

venance du Brabant wallon et du Brabant flamand qui attendaient que les riverains quittent leur domicile pour occuper les places de stationnement.

Lorsqu'il s'est agi de construire des tours de logement dans le quartier, il y a eu une discussion assez vive au sein du conseil communal sur la construction de places de stationnement souterraines supplémentaires. Finalement, le conseil a opté pour mille places de stationnement en souterrain. Ce que le conseil communal n'avait pas imaginé, c'était que ING et les autres sociétés appliquent des tarifs tellement dissuasifs que même leur personnel ne stationne pas en sous-sol. Ce parking est quasi entièrement vide.

C'est pour obliger les navetteurs d'ING et d'autres bureaux, ainsi que d'autres navetteurs qui prennent le métro ou le train à Mérode pour se rendre ailleurs, à emprunter ce parking, qu'autour de ce stationnement souterrain a été instaurée une zone verte totale. Les navetteurs n'ont dès lors plus d'échappatoire possible; cette mesure est très récente et le pouvoir local ne peut pas encore mesurer tous les bienfaits.

M. Alain Adriaens a totalement raison d'affirmer qu'il est impossible de créer une immense zone verte dans la Région de Bruxelles-Capitale; cela n'apporterait aucune régulation du stationnement.

M. Vincent De Wolf rappelle que l'idée d'établir des zones vertes est de construire des pare-chocs autour des zones rouges. Il existe un phénomène de contagion qui amène à revoir l'importance des zones vertes.

Le député bourgmestre cite le cas de la place Jourdan où initialement la zone verte se limitait à trois petites rues. Les automobilistes qui fréquentaient les commerces de la place Jourdan et alentours venaient occuper les rues adjacentes. C'est la raison pour laquelle la zone verte y a été étendue. Cela fonctionne parce que l'automobiliste est paresseux et ne va pas se stationner trop loin.

Même dans une seule commune, on ne pourrait généraliser les zones vertes. A la question de M. Alain Adriaens s'il faut en venir à une limitation de l'avantage octroyé aux habitants dans les zones vertes par zone et par quartier, M. Vincent De Wolf répond par l'affirmative.

M. Alain Adriaens souhaite savoir s'il serait possible de délimiter des zones vertes intercommunales.

M. Vincent De Wolf répond par l'affirmative; à l'aide de cartes à puce, cela est tout à fait envisageable et de montrer les cartes à puce d'Etterbeek où apparaît l'immatriculation du véhicule. Des zones vertes sur la totalité de la Région de Bruxelles-Capitale ne sont pas envisageables mais il y a moyen de les segmenter.

Hij herhaalt dat het parkeerbeleid in Etterbeek een op maat gesneden systeem is dat rekening houdt met de lokale behoeften. In een straat zijn er zowel bedrijven als woningen. Volgens de heer Vincent De Wolf kan alleen de plaatselijke overheid daarmee rekening houden. Hij geeft toe dat de regeling omslachtig is, maar het is nodig om het doel te bereiken.

Het abonnement dat kan worden toegekend aan de KMO's moet beperkt blijven tot een aantal voertuigen in de onderneming om een gedragswijziging te bewerkstelligen. Dat was de wens van de ECOLO-vertegenwoordigers in Etterbeek, die op dit punt voldoening hebben gekregen. Het aantal werknemers van een bedrijf dat een maandabonnement voor 25 euro krijgt, is beperkt tot vijftwintig procent.

Dankzij de ontvangsten uit het parkeerbeleid heeft de gemeente Etterbeek een grondige studie van de vervoersplannen van de bedrijven kunnen aanvatten. Er is een nieuw personeelslid voor de mobiliteit in dienst genomen (afkomstig van de gemeente Elsene). Het bedrijvenvervoersplan strekt ertoe werknemers van verschillende bedrijven te doen carpoolen in privé-voertuigen of te doen overstappen naar het openbaar vervoer, gelet op de uitstekende metro-, premetro- en treinverbindingen in de gemeente Etterbeek.

In verband met de mogelijke klachten van automobilisten van de aangrenzende gemeenten of van elders, deelt de burgemeester mee dat hij eigenlijk geen enkele klacht ontvangen heeft over de rode zones, aangezien iedereen er op voet van gelijkheid wordt behandeld, of het nu gaat over inwoners van Etterbeek of van andere gemeenten binnen of buiten het Gewest. De gemeente heeft daarentegen kunnen vaststellen dat sommige personen niet weten wat een groene zone is (voornamelijk mensen van buiten het Gewest). Met de tijd zullen ze eraan wennen...

De heer Vincent De Wolf deelt de heer Michel Van Roye mee dat precies de omslachtigheid van het plan van Etterbeek, waarop Mevrouw Geneviève Meunier geweest heeft, verhindert dat het op gewestelijk niveau wordt beheerd. Volgens de heer Vincent De Wolf, zou de reactie van het Gewest veel te lang op zich laten wachten. Er wordt aan herinnerd dat, in Etterbeek, een werkgroep om de drie maanden bijeenkomt om de verschillende problemen te onderzoeken en dat er een jaarlijkse balans wordt opge maakt voor de gemeenteraad. Op gewestelijk vlak verloopt er te veel tijd tussen de analyse van het probleem en de aanpassing van het parkeerbeleid.

Wat de leveringen betreft, zou de heer Vincent De Wolf niet gekant zijn tegen een systeem voor de 19 gemeenten opdat er overeenstemming zou zijn en opdat men iets zou kunnen doen aan de huidige wanorde.

De heer Vincent De Wolf weerlegt het feit dat de staatssecretaris de gemeenten zou hebben bezocht om over het

Et de réitérer que la politique de stationnement à Etterbeek est un système sur mesure qui tient compte des nécessités locales. Une partie d'une rue qui est remplie d'entreprises et l'autre partie qui est essentiellement résidentielle; pour M. Vincent De Wolf seul le pouvoir local peut en tenir compte. Il reconnaît que le système est lourd mais qu'il faut le faire de cette façon pour que l'objectif soit atteint.

En ce qui concerne l'abonnement qui peut être octroyé à des PME, il faut le limiter à un certain nombre de véhicules dans l'entreprise pour induire un changement de comportement. Tel fut le souhait des représentants Ecolo à Etterbeek qui ont obtenu satisfaction sur ce point. Le nombre a été limité à vingt-cinq pour cent des travailleurs d'une entreprise pouvant bénéficier d'un abonnement par mois à raison de 25 euros mensuels.

Grâce aux recettes collectées par la politique de stationnement, la commune d'Etterbeek a pu entreprendre l'étude approfondie des plans de déplacement des entreprises. Un nouvel agent de mobilité a été engagé (en provenance de la commune d'Ixelles). L'objectif poursuivi à travers ce plan de déplacement des entreprises est d'arriver au regroupement d'employés de différentes entreprises dans des véhicules privés ou qu'ils changent de mode de transport étant donné l'excellente desserte en métro, pré-métro et train de la commune d'Etterbeek.

En ce qui concerne les plaintes potentielles provenant d'automobilistes de communes voisines ou d'ailleurs, le bourgmestre informe qu'il n'a eu aucune plainte en ce qui concerne les zones rouges étant donné que tout le monde y est sur un pied d'égalité, qu'il s'agisse d'Etterbeekois ou d'habitants d'autres communes de la Région ou hors Région. Ce que la commune a pu constater par contre, c'est que certaines personnes ne savaient pas ce qu'était une zone verte (principalement des gens hors Région). Avec le temps, ils s'y habituent

M. Vincent De Wolf informe M. Michel Van Roye que c'est justement la lourdeur du plan etterbeekois, évoquée par Mme Geneviève Meunier, qui empêche qu'elle puisse être gérée au niveau régional. Pour M. Vincent De Wolf le temps de réaction régional serait beaucoup trop lent. Et de rappeler qu'à Etterbeek un groupe de travail se réunit tous les trois mois pour analyser les différents problèmes et qu'un bilan annuel est fait devant le conseil communal. Au niveau régional entre la prise de temps nécessaire pour connaître le problème, le temps de l'analyse du problème et le temps de l'adaptation de la politique de stationnement serait beaucoup trop élevé.

Au sujet des livraisons, M. Vincent De Wolf ne s'opposerait pas à un système imposé aux dix-neuf communes pour qu'il y ait une concordance et qu'on puisse combattre le capharnaüm actuel.

M. Vincent De Wolf tient à corriger l'affirmation selon laquelle le secrétaire d'Etat aurait fait le tour des communes

parkeerbeleid overleg te plegen. Dat is niet gebeurd. Hij heeft echter goede hoop dat men in de Conferentie van de Burgemeesters tot een resultaat komt en dat men met de wortel (subsidies) en de stok (de sanctie) binnen zes maanden tot een jaar tot een systeem komt dat erin bestaat een bepaald beleid op te leggen aan gemeenten die zich terughoudend opstellen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat het Observatorium voor de Huisvesting voor de Etterbeekse gezagsdragers een nuttig instrument is geweest om hun parkeerbeleid vast te leggen.

Hij stelt echter vast dat de groene zones voor de buurtbewoners een gedeelte van de problemen afwentelen op de buurgemeenten Sint-Lambrechts-Woluwe en Schaarbeek.

De heer Vincent De Wolf antwoordt nog op de vraag van mevrouw Meunier die wou weten of er minder langparkerende voertuigen waren overdag. Hij antwoordt bevestigend. Overdag wordt een plaats op twee niet gebruikt. De burgemeester van Etterbeek geeft toe dat er geen oplossing is voor 's nachts, want het is niet mogelijk om stewards 's nachts te betalen.

De groene zones kunnen gevolgen hebben voor de wijken van de buurgemeenten. De burgemeester is zich hiervan bewust. Etterbeek had ook de gevolgen ondervonden van het parkeerbeleid dat indertijd werd gevoerd in Oudergem en dat gevolgen had voor de wegen die voor de helft in Oudergem en voor de helft in Etterbeek liggen. Men moet nadenken over de gevolgen voor alle buurtbewoners, die te maken hebben met een groene zone bijvoorbeeld, en niet alleen rekening houden met het grondgebied van de gemeente.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat dit inhoudt dat buurgemeenten soortgelijke systemen moeten invoeren en constant overleg moeten plegen over het parkeerbeleid.

De heer Vincent De Wolf zegt dat dit het geval geweest is met politiekezone 6. Er is overleg gepleegd met de twee overige gemeenten. Dit overleg is echter niet optimaal wegens de verschillende persoonlijkheden van de burgemeesters. De heer Vincent De Wolf zal voorstellen dat de gemeenteontvangers en de gemeentesecretarissen elkaar ontmoeten om een dialoog tot stand te brengen zonder de politieke verantwoordelijken. Deze procedure is aan de gang.

De heer Michel Van Pevenage zegt nu reeds dat de prijs van een parkeermeter 250.000 oude Belgische frank bedraagt en dat de parkeermeter wordt afgeschreven op tien jaar.

Heeft de heer Vincent De Wolf niet beweerd dat de parkeermeters worden afgeschreven na twee jaar? vraagt de heer Bernard Ide.

pour dialoguer sur le stationnement; cela n'a pas été fait. Il a cependant bon espoir qu'au niveau de la Conférence des Bourgmestres, on aboutisse à un résultat et qu'avec la carotte (les subsides) et le bâton (la sanction), dans six mois à un an, on aboutisse au système qui consiste à imposer une certaine politique aux communes réticentes

M. Jean-Pierre Cornelissen, quant à lui, pense que l'Observatoire du Logement réalisé à Etterbeek a dû être utile aux responsables etterbeekois pour déterminer leur politique de stationnement.

Il note cependant que les zones vertes pour les riverains reportent une partie des difficultés sur les communes voisines de Woluwe-Saint-Lambert et Schaarbeek.

M. Vincent De Wolf répond encore à la question de Mme Meunier qui souhaitait savoir s'il y avait moins de véhicules-ventouses en journée. Il répond par l'affirmative; en journée, une place sur deux n'est pas utilisée. Le bourgmestre d'Etterbeek reconnaît qu'il n'a pas de solution pour la nuit car payer des stewards de nuit n'est pas envisageable.

Les zones vertes peuvent avoir eu un impact sur des quartiers de communes avoisinantes. Le bourgmestre en est bien conscient. Etterbeek avait également subi les conséquences de la politique de stationnement, menée à l'époque à Auderghem qui avait eu des répercussions sur la voirie qui est à moitié sur Auderghem et à moitié sur Etterbeek. Il faut réfléchir en dehors du cadre du territoire communal en faveur de tous les riverains concernés par une zone verte par exemple.

M. Jean-Pierre Cornelissen constate que cela implique que des communes voisines doivent adopter des systèmes similaires et maintenir une concertation constante en matière de politique de stationnement.

M. Vincent De Wolf informe que cela a été le cas pour la zone de police 6, il y a eu une concertation avec les deux autres communes. Cette concertation n'est cependant pas optimale étant donné les personnalités différentes des bourgmestres. M. Vincent De Wolf va proposer que les receveurs communaux et les secrétaires communaux se voient pour établir un dialogue en dehors des responsables politiques. Cette procédure est en cours.

M. Michel Van Pevenage signale d'ores et déjà que le prix d'un horodateur est de 250.000 anciens francs belges, ce qui fait que l'horodateur est amorti en dix ans.

M. Vincent De Wolf n'a-t-il pas affirmé que les horodateurs étaient amortis après deux ans? demande M. Bernard Ide.

De heer Vincent De Wolf zegt dat de verwarring te wijten is aan het feit dat de boekhouding gebeurt met een exploitatierekening en dat men het bedrag voor de afschrijving van de parkeermeter aftrekt over een periode van tien jaar.

Er is een zeer grote vraag naar parkeerkaarten voor bewoners : tussen 12.000 en 13.000 kaarten (dit bedrag zal worden gepreciseerd in het verslag). Deze kaarten gelden voor de bewoners die wonen in de zones waarop het parkeerplan van toepassing is en buiten de zones in kwestie. Deze kaarten zijn gratis, met uitzondering van de heffing die 5 euro per kaart bedraagt.

2. Hoorzitting met de heer Marc Thoulen, directeur van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en met de heer Erik Caelen, verantwoordelijke van de cel Mobiliteit van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

a. Uiteenzetting van de heren Marc Thoulen en Erik Caelen

De activiteit van de cel Mobiliteit van de Vereniging van de Stad en van de Gemeenten is begonnen met het programma « Dialoog parkeren », in het verlengde van het GewOP en het mobiliteitshoofdstuk ervan, het Irisplan. Op initiatief van de toenmalige Minister-Voorzitter, de heer Hervé Hasquin, hebben verschillende vergaderingen plaatsgehad met de conferentie van de burgemeesters.

Die vergaderingen, die in de vroege morgen plaatshadden in het CCN, hebben verschillende thema's aangesneden. Het Bestuur werd belast met de technische follow-up. Snel werd echter vastgesteld dat het niet de nodige contacten had met de lokale overheden. Daarom is een beroep gedaan op de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er werden vijf werkgroepen opgericht, te weten een werkgroep met de buurtbewoners, een werkgroep in verband met de economische bedrijvigheid, een werkgroep met betrekking tot de financiën, een vierde die zich gebogen heeft over de controle en de repressie en ten slotte een werkgroep gewijd aan het Observatorium van het Parkeerbeleid.

De heer Erik Caelen geeft uitleg bij de eerste werkgroep in verband met de bewonerskaarten. De deelnemers aan deze werkgroep vonden dat het principe van de bewonerskaart positief is, maar dat de toepassing op het terrein moeilijk blijkt.

Het koninklijk besluit is niet voldoende soepel : er is slechts één kaart per gezin. Deze kaart is voorbehouden voor personen die hun hoofdverblijfplaats hebben in de gemeente in kwestie. Er is niets geregeld voor de medische en gelijkgestelde beroepen.

M. Vincent De Wolf signaleert dat de confusie voortvloeit uit het feit dat de boekhouding wordt gemaakt op de exploitatierekening en dat men het bedrag voor de afschrijving van de parkeermeter aftrekt over een periode van tien jaar.

Le nombre de demandes de cartes de stationnement pour résidents est très important : de 12.000 à 13.000 cartes (ce chiffre sera précisé au rapport). Ces cartes concernent des riverains habitant dans les zones concernées par le plan de stationnement et hors zones concernées. Ces cartes sont gratuites à l'exception de la consignation qui s'élève à 5 euros par carte.

2. Audition de M. Marc Thoulen, directeur de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, et de M. Erik Caelen, responsable de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

a. Exposé de MM. Marc Thoulen et Erik Caelen

L'activité de la cellule mobilité de l'Association de l'Union de la Ville et des Communes a été entamée par le programme « Dialogue stationnement », dans la foulée du PRD et de son volet mobilité, le plan Iris. À l'initiative du ministre-président de l'époque, M. Hervé Hasquin, différentes réunions ont eu lieu avec la Conférence des bourgmestres.

Ces réunions, qui avaient lieu le matin très tôt au CCN, ont abordé différents thèmes. L'administration était chargée du suivi technique. Il fut cependant rapidement constaté que l'administration ne disposait pas des relations nécessaires avec les pouvoirs locaux. C'est pourquoi il a été fait appel à l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cinq groupes de travail ont été mis sur pied : un groupe de travail riverains, un relatif à la vie économique, un relatif aux finances, un quatrième qui s'est penché sur le contrôle et la répression et, enfin, un groupe de travail consacré à l'Observatoire du stationnement.

M. Erik Caelen évoque le premier groupe de travail relatif aux cartes de riverain. Les participants à ce groupe de travail ont estimé que le principe de la carte de riverain est positif mais que son application sur le terrain se révèle délicate.

L'arrêté royal manque de souplesse : on n'envisage qu'une carte par ménage. Cette carte est réservée aux personnes ayant leur résidence principale dans la commune visée. Rien n'est prévu pour les professions médicales et assimilées.

De werkgroep heeft eveneens vastgesteld dat de prijs van de kaart in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in vergelijking met andere Europese grootsteden zeer gering is. De prijs van de bewonerskaart moet echter een stimulans zijn om een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren.

Tot besluit heeft de werkgroep voorgesteld om de bewonerskaart om te zetten in een kaart voor rechthebbende. Het wordt aan de gemeenten overgelaten om te bepalen wie recht heeft op een kaart en hoe de kaarten worden toegelaten. De federale minister bevoegd voor mobiliteit, de heer Bert Anciaux, heeft onlangs weliswaar vrij beperkte wijzigingen voorgesteld. Het koninklijk besluit van de heer Bert Anciaux dat weldra wordt bekendgemaakt, voorziet in feite in de toekenning van een tweede bewonerskaart per gezin en in de afschaffing van het verbod op de toekenning van een bewonerskaart aan de inwoners die een garage hebben op minder dan 400 meter van hun woonplaats.

Zodra het koninklijk besluit van de federale minister bevoegd voor mobiliteit wordt bekendgemaakt, zal de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een handboek voor het bewonersparkeren publiceren. De Vereniging denkt dat de mogelijkheden van de bewonerskaart onderbenut worden.

De tweede werkgroep boog zich over de leveringen (economische bedrijvigheid). Over de leveringen als dusdanig is geen sprake in verkeersreglement. Ze worden aangemerkt als haltes. Door de ondertekening van het Verdrag van Wenen door België, kan men het begrip « halte » in het verkeersreglement niet wijzigen.

Gelet op de vele problemen op het terrein, te weten de niet-naleving van leveringszones, het dubbelparkeren, enz. moet hiervoor een oplossing worden gezocht op lokaal vlak door middel van uurregelingen voor leveringen, speciale afmetingen voor de voertuigen, enz.

De voorstellen van de werkgroep zijn aan de federale overheid bezorgd. Het was een totale mislukking. De federale overheid wou alleen de signalisatie wijzigen.

Ook op dat vlak zal de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een handboek voor goede praktijken opstellen.

De heer Marc Thoulen zegt dat de problematiek van de leveringen zeer ingewikkeld is. Een beperking van de uren voor leveringen kan oplossingen bieden, maar ook andere problemen meebrengen. Hetzelfde geldt voor de beperking inzake afmetingen, wat ertoe kan leiden dat er meer gebruikt wordt gemaakt van kleinere voertuigen om te leveren.

De heer Marc Thoulen bespreekt de werkzaamheden van de derde werkgroep, die zich gebogen heeft over de financiën en de tarieven. De eerste vaststelling was dat het

Le groupe de travail a également constaté que le prix de la carte était très faible en Région de Bruxelles-Capitale en comparaison avec d'autres métropoles européennes. Or, le prix de la carte de riverain doit être un incitant pour pouvoir mener une politique de mobilité.

En conclusion, le groupe de travail a proposé de transformer la carte de riverain en carte d'ayant droit. Aux communes à gérer qui a droit à une carte et comment les cartes sont octroyées. Le ministre fédéral de la mobilité, M. Bert Anciaux, a proposé récemment des modifications, cependant assez limitées. En fait, l'arrêté royal de M. Bert Anciaux, qui sera publié dans un proche avenir, prévoit l'octroi d'une deuxième carte riverain par ménage, ainsi que l'abolition de l'interdiction de l'octroi d'une carte riverain aux habitants qui possèdent un garage à moins de 400 mètres de leur domicile.

Dès que l'arrêté royal du ministre fédéral de la mobilité sera publié, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale publiera un manuel de bonnes pratiques relatif au stationnement riverain. L'Association pense que les possibilités de la carte riverain sont sous-exploitées.

Le deuxième groupe de travail était consacré aux livraisons (vie économique). Les livraisons en tant que telles ne sont pas prévues dans le Code de la route. Elles sont quantifiées en terme d'arrêts. En vertu de la signature par la Belgique de la Convention de Vienne, on ne peut pas modifier la notion d'arrêt dans le Code de la route.

Vu le constat de nombreux problèmes sur le terrain : non-respect des zones de livraisons, stationnement en double file, ..., il faudra y remédier au niveau local en prévoyant des horaires de livraisons, les gabarits ad hoc pour les véhicules,

Les propositions du groupe de travail ont été relayées au Fédéral; ce fut un échec total. Le Fédéral a seulement accepté de modifier la signalisation.

Là aussi l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale va élaborer un manuel de bonne pratique.

M. Marc Thoulen signale que la problématique des livraisons est très complexe dans la mesure où une limitation des plages horaires pour les livraisons peut apporter certaines solutions mais engendrer d'autres problèmes. Il en va de même pour la restriction en matière de gabarits, qui pourrait mener à une multiplication de véhicules de livraison de plus petite taille.

M. Marc Thoulen évoque le troisième groupe de travail, consacré aux finances et à la tarification. La première constatation fut d'estimer que la chose n'est pas aisée à

niet gemakkelijk is in Brussel. Brussel is een stad met vele centra en vele handelskernen. De openbare parkeerplaatsen zijn, op drie uitzonderingen na, allemaal klein, geen eigendom van de overheid, maar parkeerplaatsen die in concessie zijn gegeven. Het zijn bijgevolg de vennootschappen voor het beheer van de parkeerplaatsen die de tarieven en de toegangsuren bepalen.

De werkgroep komt tot het besluit dat de zones duidelijk moeten worden afgebakend (in tegenstelling tot de grof afgebakende zones, zoals aanvankelijk werd beslist). Bovendien stelt de werkgroep voor om de kernen te beschermen door middel van een systematische bufferzone. De gemeente Etterbeek heeft dit idee opgenomen in haar parkeerbeleid. Etterbeek heeft in zekere zin als laboratorium terzake geïnd.

De werkgroep kwam eveneens tot de slotsom dat de hoogte van de tarieven minder belangrijk was dan het aantal controles.

De werkgroep heeft bovendien vastgesteld dat het systeem met twee tarieven een tweesnijdend mes is. Indien het wordt aangenomen, kan het de parkeertijden verlengen.

Een belangrijk element in de discussie van de werkgroep was het verschil in tarieven tussen het parkeren op de weg en in de parkeergarages. Men moet ertoe komen dat het parkeren op de weg beperkt blijft in de tijd en dat het ondergronds parkeren voor langere duur geldt. De uurtarieven moeten een stimulans terzake zijn.

Dit kan betrekking hebben op verschillen in verband met de duur, of in de tarieven, of betrekking hebben op de twee tegelijk.

Rekening houdend met deze min of meer precieze parameters, rijst de vraag hoe zo'n beleid kan worden toegepast. Het Gewest zou een parkeerplan willen opnemen in zijn Irisvervoerplan. De gemeenten wensen hun bevoegdheid, onder meer inzake parkeren, te behouden. Tot slot is er sinds enige tijd een nieuwe actor opgedoken, te weten de politiezones.

Uit het experiment in Etterbeek is duidelijk gebleken dat er reeds op lokaal vlak partnerschappen tot stand moeten worden gebracht om de coördinatie vorm te geven en om de problematiek van het parkeren te beheren. Deze problemen worden zeker ingewikkelder wanneer ze op het niveau van het Gewest worden bekeken.

Ten slotte zijn de werkzaamheden van de werkgroep die zich boog over het Observatorium van het Parkeren en over het opstellen van een gegevensbank terzake geschorst. Het dossier in verband met het beheersorgaan voor het parkeren ligt thans op de tafel van de Conferentie van de Burgemeesters.

Bruxelles. Il s'agit d'une ville polycentrique avec moult noyaux commerciaux. En outre, les parkings publics, à trois exceptions près, sont systématiquement petits, ne sont pas propriété du pouvoir public, mais sont des parkings concédés. Ce sont dès lors des sociétés de gestion de parking qui imposent les tarifs et les horaires d'accès.

Le groupe de travail conclut à la nécessité d'établir un zonage fin (en antithèse au zonage assez grossier, simpliste qui avait été envisagé au départ). En outre, le groupe de travail propose de protéger les noyaux par une zone-tampon systématique. Cette idée a été reprise par la commune d'Etterbeek dans sa politique de stationnement. Etterbeek a en quelque sorte servi de laboratoire en la matière.

Le groupe de travail concluait également que la hauteur des tarifs était moins importante que l'intensité du contrôle effectué.

Le groupe de travail a en outre constaté que le système bi-tarif était une arme à double tranchant dans la mesure où ce système, s'il est adopté, a tendance à allonger les temps de stationnement.

Un gros élément de la discussion du groupe de travail fut la tarification différentielle du stationnement en voirie et hors voirie. Il faut en venir à un stationnement en surface de courte durée et à un stationnement sous-terrain de plus longue durée; les tarifs horaires doivent être un incitant en la matière.

Cela peut porter sur un différentiel instauré en matière de durée, soit en matière de tarifs, soit porter sur les deux tableaux à la fois.

Devant ces paramètres plus ou moins fins, se pose la question de la mise en œuvre d'une telle politique. La Région souhaiterait intégrer à son plan de déplacements Iris un plan de stationnement, les communes souhaitent préserver leur compétence notamment en matière de stationnement, et enfin est apparu depuis quelques temps un nouvel acteur, les zones de police.

L'expérience d'Etterbeek a clairement démontré que déjà au niveau local il faut établir des partenariats pour structurer la coordination et gérer la problématique du stationnement; à tout le moins, ces problèmes sont rendus bien plus complexes encore quand il s'agit de l'entière du territoire de la Région.

Enfin, le groupe de travail relatif à l'Observatoire du stationnement et à l'établissement d'une base de données en la matière a été suspendu : il est en effet lié à l'organe de gestion du stationnement, dossier actuellement soumis à la Conférence des bourgmestres.

De heer Erik Caelen maakt gewag van de werkzaamheden van de werkgroep belast met de controle en de repressie. Deze werkgroep heeft moeten vaststellen dat er in het Brussels Gewest weinig politiecontroles worden gehouden en dat de vervolgingen die het Parket overweegt, problemen opleveren. De werkgroep heeft tevens vastgesteld dat er te weinig verkeersboeten worden geïnd. Er dient te worden opgemerkt dat het Parket niet vertegenwoordigd was in de werkgroep in kwestie.

Daarom werd de werkgroep controle/repressie, die tot het parket werd uitgebreid, opgesplitst in drie kleinere subgroepen in het kader van de Dialoog met het Parket. Een eerste subgroep bestudeerde de overdreven snelheid. Deze werkgroep neemt de nieuwe technologieën inzake radars, de analyse van onaangepaste snelheid in de wijken, enz. in ogenschouw.

De tweede subgroep besteedde aandacht aan de kruispunten en aan het voorrangconflict tussen tram en voetganger. Het is duidelijk dat de voetganger geen voorrang heeft op de tram. Dit zal voortaan beter worden gepreciseerd in het verkeersreglement.

De tweede subgroep heeft zich ook gebogen over een nieuwe wegmarkering voor een oversteekplaats voor voetgangers op een tramspoor.

Een derde subgroep heeft gefocust op het parkeren en op de leveringszones. De conclusies van deze subgroep zijn aan de federale overheid bezorgd. Het resultaat hiervan is dat er een nieuwe reglementering komt op de blauwe zones en dat de universele parkeerschijf wordt ingevoerd (Europese parkeerschijf).

Op aanraden van deze subgroep is een proefproject gevoerd in de gemeenten Brussel, Elsene, Sint-Gillis, in de flessenhals Louiza, dat betrekking had op de leveringen en op de blauwe zones. Dit experiment resulteerde in een aantal denkpijsten.

De heer Erik Caelen zegt dat er een evolutie valt waar te nemen op het vlak van het aantal processen-verbaal die worden geseponneerd. Dit aantal is gedaald van 60 %, twee jaar geleden, naar 17 %. De voorbereidende werkzaamheden van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werden gecoördineerd door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten. Het secretariaat van de Staten-Generaal is weliswaar eveneens waargenomen door de Vereniging. De Staten-Generaal heeft in drie werkgroepen gewerkt : een over de repressie, een tweede over de infrastructuur en de ruimtelijke ordening en een derde over de informatie en de sensibilisering. Thans gaat het werk door in het Forum « Mobiliteit en verkeersveiligheid ».

De heer Marc Thoulen wijst erop dat het de bedoeling is dat het werk dat geleverd is in deze Staten-Generaal, objectief kan bijdragen tot een vermindering, met 50 %, van de zwaargewonden en de verkeersdoden tegen 2010.

M. Erik Caelen fait état des travaux du groupe de travail contrôle/répression. Ce groupe de travail a bien dû constater qu'en Région bruxelloise il y avait un très faible contrôle de la police et que les poursuites envisagées par le Parquet posaient problème. Le groupe de travail a aussi constaté que la perception des montants des pro justitia était beaucoup trop faible. Il est à noter qu'un acteur manquait à l'appel au sein du groupe de travail en question, c'est le Parquet.

Etant donné ce constat, le groupe de travail contrôle/répression, élargi au Parquet, a été éclaté en trois sous-groupes sous la bannière du Dialogue Parquet. Un premier sous-groupe est consacré aux vitesses excessives. Ce groupe de travail passe en revue les nouvelles technologies en matière de radars, analyse les vitesses inadaptées selon les quartiers, ...

Le deuxième sous-groupe est consacré à la gestion des carrefours, ainsi qu'à la problématique du conflit de priorité entre le tram et le piéton. Il est clairement établi que le piéton n'est pas prioritaire par rapport au tram. Ce sera dorénavant mieux précisé dans le Code de la route.

Le deuxième sous-groupe s'est également penché sur un nouveau marquage au sol, matérialisant une traversée piétonne sur une voie de tram.

Un troisième sous-groupe de travail s'est focalisé sur le stationnement et les zones de livraison. Les conclusions de ce sous-groupe ont été relayées au Fédéral avec pour résultat : une nouvelle réglementation des zones bleues et l'introduction du disque de stationnement universel (européen).

Une opération-pilote a été menée à l'instigation de ce sous-groupe de travail sur les communes de Bruxelles, Ixelles et Saint-Gilles dans le goulet Louise, qui portait sur les livraisons et sur les zones bleues. Cette expérience de terrain a permis de dégager des pistes de réflexion.

M. Erik Caelen signale qu'il y a une évolution au niveau du nombre de PV classés sans suite, qui est passé de 60 % il y a encore deux ans à 17 %. Les travaux préparatoires des Etats généraux de la sécurité routière ont été coordonnés par l'Association de l'Union de la Ville et des Communes. Le secrétariat des Etats généraux a également été assuré par l'Association. Les Etats généraux ont développé leurs travaux au sein de trois groupes de travail : un sur la répression, un second sur les infrastructures et l'aménagement du territoire et un dernier sur l'information et la sensibilisation. Aujourd'hui, le travail se poursuit à travers le Forum « Mobilité et sécurité routière ».

M. Marc Thoulen souligne que l'idée est que l'action menée à travers ces Etats généraux puisse contribuer objectivement à diminuer de 50 % les blessés graves et les décès d'ici 2010.

In verband met de beheersstructuur voor het parkeren in het Brussels Gewest zegt de heer Marc Thoulen dat dit op verschillende manieren kan gebeuren.

Deze beheersstructuur kan onder meer voor een gemeente worden opgezet en in dit geval in een eigen dienst bestaan, het kan een autonome gemeenteregie zijn of met een concessieregeling of een privatiseringsregeling werken.

De beheersstructuur kan eveneens in de vorm van een intercommunale worden opgezet, dit is een zuivere intercommunale, een gemengde communale of een koepelstructuur. Deze laatste vorm is in de Stratec-studie van 1992 vastgesteld als een zuivere intercommunale op het vlak van de beslissingen en met een overeenkomst met een derde instelling waarin het Gewest zou participeren op het vlak van het beheer en de uitvoering van de beslissingen.

Ten slotte zou deze beheersstructuur ook kunnen worden opgezet op gewestelijk vlak, in de vorm van een agglomeratieregie, een agentschap of enige andere vorm.

Al deze vormen zijn door de Vereniging getoetst aan een aantal criteria. Voor de parlementsleden is het, volgens de heer Marc Thoulen, interessanter om na te denken over de criteria en niet over de eigenlijke structuurvormen.

Het eerste criterium is dat de politieke besluitvorming moet kunnen worden uitgeoefend. De overheid moet dus controle hebben over de structuur. Alle structuurvormen bieden evenwel niet dezelfde beslissingsmogelijkheid aan de politieke verantwoordelijken.

De politieke verantwoordelijken moeten over de middelen beschikken om het beheer van deze structuur uit te oefenen.

De structuur moet tegelijk efficiënt zijn en op een professionele manier worden opgericht en beheerd.

Voor de ingaande financiering moet tegelijk een beroep kunnen worden gedaan op kapitaal van buitenaf en voor de uitgaande financiering moeten de ontvangsten worden aangewend voor mobiliteits- en parkeerprojecten.

In verband met de controle en de bestraffing, rijst de vraag of de hele keten wordt gecontroleerd. Kan men gaan tot aan het Parket? Anderzijds rijst de vraag of men in deze structuur een goed evenwicht kan vinden tussen het betaald parkeren en het niet-betaald parkeren. De heer Marc Thoulen legt de nadruk op dit punt. De afwenteling op de buurwijken en buurgemeenten is niet het voornaamste obstakel voor een (monogemeentelijk) parkeerbeleid, maar het verschuiven van het parkeren naar de trottoiruitstulpingen, de zebra's en andere vormen van foutparkeren wanneer het betaald parkeren te streng en het foutparkeren onvoldoende gecontroleerd wordt.

En ce qui concerne la structure de gestion du stationnement en Région bruxelloise, M. Marc Thoulen signale que celui-ci peut se faire sous différentes formes.

Cette structure de gestion peut être notamment mono-communale et relever dans ce cas d'un service propre, être une régie communale autonome, fonctionner sous un régime de concession ou encore sous un régime de privatisation.

La structure de gestion peut être également une intercommunale, qui est soit une intercommunale pure, mixte ou de coupole. Cette dernière a été déterminée ainsi dans l'étude Stratec de 1992 comme étant une intercommunale pure au niveau de la décision et ayant une convention avec un organisme tiers où la Région participerait au niveau de la gestion et de l'exécution des décisions.

Enfin, cette structure de gestion pourrait être de forme régionale sous forme de régie d'agglomération, d'agence ou d'autre forme alternative.

Toutes ces formes ont été soumises par l'Association au crible d'un certain nombre de critères. Au stade de la réflexion des parlementaires, M. Marc Thoulen estime qu'il est plus intéressant de se pencher sur les critères plutôt que sur les formes de structure strictu sensu.

Le premier critère est : la décision politique doit pouvoir s'exercer. Le pouvoir responsable doit avoir le contrôle de la structure. Toutes les formes de structure n'offrent cependant pas le même pouvoir de décision aux responsables politiques.

Il faut que les responsables politiques aient les moyens de la cohérence pour faire assurer la gestion de cette structure.

La structure doit être à la fois efficace et être mise sur pied et gérée de manière professionnelle.

Au niveau du financement, il faut à la fois, à l'entrée, pouvoir faire appel à des capitaux extérieurs et, à la sortie, pouvoir canaliser les recettes obtenues vers des projets de mobilité et de stationnement.

En ce qui concerne le contrôle/répression, la question à se poser est la suivante : contrôle-t-on l'intégralité de la chaîne, c'est-à-dire peut-on aller jusqu'au Parquet? D'autre part, peut-on dans cette structure trouver le bon équilibre entre le stationnement payant et le stationnement non payant? M. Marc Thoulen met l'accent sur ce point. Le report sur les quartiers et communes avoisinantes n'est pas le principal obstacle à une politique (mono-communale) de stationnement, c'est le report du stationnement sur les oreilles de trottoir, sur les passages-piétons, sur d'autres formes de stationnement illégales lorsqu'il y a un contrôle trop strict du stationnement payant et un contrôle trop faible du stationnement « illégal ».

Een even belangrijk criterium is een onafhankelijk dagelijks beleid ten opzichte van de bewoners; de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt het niet goed om te dicht bij de burger te staan maar ook niet om te ver van de praktijkervaring af te staan.

Een laatste criterium is, tot slot, de oprichting van/aansluiting bij de structuur. De heer Marc Thoulen wijst erop dat er voor het oprichten van een intercommunale twee handtekeningen nodig zijn, terwijl voor een agglomeratieregie twee derde van de gemeenten akkoord moet gaan en 50 % van de bevolking zijn instemming moet verlenen. Voor een agentschap zijn de zaken nog ingewikkelder.

Toen de Vereniging haar conclusies op 17 december 2001 heeft gepresenteerd in het gewestelijke herenhuis aan de Brugmannlaan, leken twee formules de aandacht van de deelnemers te trekken, zowel van de gemeenten als andere verantwoordelijken binnen het Gewest.

De eerste formule is een verbeterde monogemeentelijke structuur met een zekere voorkeur voor de regie, die echter niet alle problemen oplost, niet het minst de relaties met de politiezones. De tweede formule die aan leek te slaan, is een intercommunale, niet zozeer een oplossing op gewestelijk niveau, want een intercommunale kan immers gemakkelijk opgericht worden. De deelnemers hadden ook de indruk dat het contact met de politiezones beter zou kunnen worden gelegd vanuit een intercommunale. Toch blijft het probleem van de coherentie ten opzichte van het gewestbeleid, aangezien het Gewest volgens de wet geen aandeel in een intercommunale mag hebben. Er zou een verband moeten worden gevonden in de vorm van een of andere overeenkomst, zodat het Gewest de ontwikkeling van het beleid binnen die intercommunale nauwgezet kan volgen.

Sommigen meenden dat in de tweede formule het verband met het Gewest niet duidelijk genoeg werd gelegd. Dat verklaart waarom er aanvullende onderzoeken zijn gevraagd.

Het advocatenkantoor Liedekerke heeft een aanvullend onderzoek gedaan, dat grotendeels tot dezelfde conclusies komt als de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er zijn echter verschillen. De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van mening dat het Gewest niet door middel van een ordonnantie gemachtigd kan worden voor het parkeerbeleid krachtens de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 en de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Een ordonnantie zou derhalve niet volstaan om de Hoofdstedelijke Regering te machtigen voor het parkeerbeleid.

Het advocatenkantoor Liedekerke is daarentegen van mening dat er nog altijd mogelijkheden zijn, maar dringt die niet op.

Enfin, un critère également important est l'indépendance de la gestion journalière par rapport aux habitants; l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale estime qu'il n'est pas bon d'être trop près du citoyen pas plus que d'être trop loin des réalités du terrain.

Enfin, un dernier critère est la création/l'adhésion à la structure. M. Marc Thoulen rappelle que pour créer une intercommunale, il faut deux signatures, tandis que pour une régie d'agglomération, il faut l'accord de deux tiers des communes avec approbation de 50 % de la population. Pour une agence, les choses sont encore plus compliquées.

Le 17 décembre 2001, lorsque l'Association a présenté ses conclusions à l'hôtel régional avenue Brugmann, deux formules semblaient retenir l'attention des participants, tant des communes qu'autres responsables au sein de la Région.

La première formule est la structure mono-communale améliorée avec une certaine préférence pour la régie, laquelle ne résout cependant pas tous les problèmes, dont un des moindres n'est pas celui des relations avec les zones de police. La deuxième formule qui semblait retenir l'attention est celle de l'intercommunale : en effet, plus qu'une solution au niveau régional, c'est une structure facile à créer. Les participants avaient aussi l'impression que les contacts avec les zones de police seraient plus faciles à établir à partir d'une intercommunale. Cependant, le problème de la cohérence par rapport à la politique régionale reste posé, car la loi ne permet pas à la Région de participer à une intercommunale. Il faudrait trouver un lien sous forme de convention ou autre qui permettrait à la Région de suivre de près l'évolution de la gestion au sein de cette intercommunale.

D'aucuns ont estimé que dans cette deuxième formule, le lien avec la Région n'était pas suffisamment établi. C'est la raison pour laquelle des études complémentaires ont été demandées.

Le bureau d'avocats de Liedekerke a réalisé une étude complémentaire qui arrive largement aux mêmes conclusions que l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Il y a cependant des divergences. L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale estime que la Région ne peut être habilitée par une ordonnance à gérer le stationnement en vertu de la loi spéciale des réformes institutionnelles du 8 août 1980 et de la loi sur la police de la circulation. Une ordonnance ne suffirait dès lors pas à habilitier le gouvernement régional à gérer le stationnement.

Le cabinet de Liedekerke estime, au contraire, que des pistes restent ouvertes, sans pour autant être impératif.

Bij wijze van afsluiting wil de Vereniging een technische boodschap meegeven. Ze wil erop wijzen dat het parkeren niet alleen verband houdt met het verkeer. De opvattingen waarbij parkeerruimten als « stofzuigers » van auto's worden beschouwd, zijn vaak simplistisch. Men moet verder kijken en verbanden leggen tussen het economisch en sociaal leven en de stedenbouw en het milieu. Vanuit die standpunten verdient een oplossing op plaatselijk niveau, met bruggen naar het gewestelijk niveau, de voorkeur, waarvan de reikwijdte moet worden bepaald.

Op financieel vlak kunnen er meer of minder geldstromen zijn, maar het beheer ervan staat voorop. Het is belangrijk dat het overschot aan ontvangsten opnieuw geïnvesteerd kan worden in de inrichting van de openbare ruimte en dat er een evenwichtige controle is op het betaald parkeren en het foutparkeren.

b. Gedachtewisseling

Mevrouw Geneviève Meunier wil graag weten welke personen in die werkgroepen zaten.

De heer Marc Thoulen merkt op dat iedere gemeente een vertegenwoordiger heeft gestuurd. De directeur van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft kunnen vaststellen dat er niet veel politici waren, maar dat de werkgroepen in het algemeen goed gevolgd werden.

De gemeenteontvanger van Etterbeek merkt op dat zijn gemeente in iedere werkgroep vertegenwoordigd was.

De heer Thoulen benadrukt dat het voorzitterschap van de werkgroepen werd verzorgd door de vertegenwoordigers van de conferentie van burgemeesters.

De heer Denis Grimberghs vraagt wanneer die werkgroepen opgericht zijn en sinds wanneer ze vergaderen.

De heer Marc Thoulen antwoordt dat de eerste werd opgericht in het kader van de Dialoog Parkeren in december 2000 en na de conclusies in december 2001 werd opgeheven. De andere werkgroepen zetten hun werkzaamheden voort.

De heer Bernard Ide wenst terug te komen op de laatste opmerking van de heer Marc Thoulen in verband met het nadelige effect dat optreedt als men alles op de controle en de beperking van het betaald parkeren door medewerkers van een privé-bedrijf en stewards zet. Als men niet betaald heeft, krijgt men een boete. Als men op trottoiruitstulpingen of zebrapaden parkeert, is er geen enkele sanctie omdat dat niet onder de bevoegdheden van de werknemers van een privé-bedrijf of de stewards valt, de politieagenten voor andere taken worden ingeschakeld en nog minder optreden in de gevallen waar stewards zich al mee bezighouden.

En guise de conclusion, l'Association a un message technique. Elle souhaite rappeler que le stationnement n'a pas trait seulement à la circulation. Les discours considérant les parkings comme des aspirateurs de voitures sont souvent simplistes. Il convient de transcender cela et d'établir les liens avec la vie économique et sociale, avec l'urbanisme et l'environnement. Ces angles de vue plaident plutôt pour une solution gérée au niveau local avec des ponts au niveau régional, dont la force est à définir.

Au niveau financier, les flux peuvent être plus ou moins importants, mais ce qui compte c'est leur gestion. Il est important que le surplus de recettes puisse être réinvesti dans l'aménagement de l'espace public et que le stationnement soit contrôlé de façon équilibrée entre stationnement payant et stationnement « illicite ».

b. Echange de vues

Mme Geneviève Meunier souhaite savoir quelles étaient les personnes qui se retrouvaient dans ces groupes de travail.

M. Marc Thoulen signale que chaque commune a pris la responsabilité d'envoyer qui de droit. Le directeur de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale a pu constater qu'il n'y avait pas beaucoup de politiques mais que dans l'ensemble les différents groupes de travail étaient bien suivis.

Le receveur communal d'Etterbeek signale que sa commune était représentée dans chaque groupe de travail.

La présidence des groupes de travail était assurée par des représentants de la Conférence des bourgmestres, souligne M. Thoulen.

M. Denis Grimberghs demande quand ces groupes de travail ont été mis sur pied, depuis quand ils se réunissent.

M. Marc Thoulen signale que le premier a été créé dans le cadre du Dialogue stationnement en décembre 2000 jusqu'aux conclusions en décembre 2001. Les autres groupes de travail poursuivent leurs travaux.

M. Bernard Ide souhaite mettre en exergue la dernière observation de M. Marc Thoulen quant à l'effet pervers auquel on aboutit si on met tout le paquet sur le contrôle et la répression du stationnement payant et ce, tant par des agents privés que des stewards. Lorsqu'on n'a pas payé, on se voit imposer une redevance. Lorsqu'on se stationne sur les oreilles de trottoir ou sur les passages-piétons, il n'y a aucune sanction, car cela ne relève pas des prérogatives des agents privés ou des stewards, les policiers étant affectés à d'autres tâches et intervenant encore moins là où ils savent qu'il y a déjà des stewards.

De heer Denis Grimberghs heeft de stewards in Etterbeek aan het werk gezien; ze hebben fototoestellen. Hij vindt daarom dat ze de overtreding kunnen vaststellen en door een bevoegde dienst kunnen laten behandelen.

De heer Denis Grimberghs wenst over de conclusies van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het rapport-Liedekerke te kunnen beschikken om de twee standpunten met elkaar te kunnen vergelijken en te zien of de juristen die het rapport Liedekerke hebben opgesteld, gehoord moeten worden.

Het verbaast hem dat de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet de twee punten uitwerkt waarover zij drie jaar geleden toch een artikel had gepubliceerd : het toezicht op en het beheer van de gewestwegen. Dat is sinds de publicatie van het artikel alsmear meer in de belangstelling gekomen.

Het Gewest is verantwoordelijk voor het parkeerbeleid voor de gewestwegen en het gemeentereglement is daar altijd slechts een aanvulling op geweest. In de praktijk gaat het er heel anders aan toe : het beheer wordt aan de gemeenten overgelaten. Als het Gewest echter zijn verantwoordelijkheid terzake zou nemen, dan zou er al een structuur zijn voor een gewestelijk parkeerbeleid voor een groot deel van de wegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De heer Denis Grimberghs zou graag de Vereniging van Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest horen over zijn redenering in verband met de betrokken partijen van het parkeren op supragemeentelijke niveau zoals die in het GewOP vermeld worden (het plan spreekt zich immers niet uit over de structuur die opgezet moet worden, maar spreekt van een supragemeentelijke orgaan om het parkeren op de openbare weg te beheren en te controleren).

Wat betreft het toezicht, herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat het gebruikelijke toezicht al uitgeoefend wordt en dat er een bijzonder toezicht is voor de mobiliteit en het parkeren. Waar wacht men op gewestelijk niveau op om via die weg te proberen het parkeerbeleid van de negentien gemeenten te harmoniseren ?

Mevrouw Geneviève Meunier wijst erop dat het voorstel van ordonnantie van haar fractie ertoe strekt de bevoegdheid inzake parkeren op de openbare wegen door het Gewest te laten uitoefenen; de gemeenten kunnen zich er op vrijwillige basis bij aansluiten.

De volksvertegenwoordigster is enigszins verbaasd over de conclusie van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met de structuur; zij vindt dat de intercommunale het interessantst is, terwijl de Vereniging zegt dat het niet om een gewestbevoegdheid gaat.

M. Denis Grimberghs a eu l'occasion de voir les stewards d'Etterbeek à l'œuvre; ils sont équipés d'appareils photos. Il estime dès lors qu'ils peuvent faire le constat de l'infraction et faire suivre.

M. Denis Grimberghs souhaiterait pouvoir disposer des conclusions de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que du rapport de Liedekerke pour pouvoir confronter les deux points de vue et voir s'il convient d'auditionner les juristes qui ont élaboré le rapport de Liedekerke.

Personnellement, il est étonné de ne pas voir l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale développer deux points sur lesquels l'Association avait pourtant publié un article il y a trois ans : la tutelle et la gestion des voiries régionales. Ces dernières n'ont fait que prendre de l'ampleur depuis la publication de cet article.

La gestion du stationnement sur les voiries régionales revient à la Région, le règlement communal n'étant jamais que supplétif. Ce qui se passe dans la réalité est autre : la gestion est laissée aux communes. Cependant, si la Région de Bruxelles-Capitale assumait ses responsabilités en la matière, il y aurait déjà une ossature d'une gestion régionale de stationnement pour une bonne partie des voiries sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

M. Denis Grimberghs aimerait entendre l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale sur sa réflexion relative aux parties prenantes du stationnement au niveau supra-communal telles qu'elles sont mentionnées au PRD (en effet le Plan ne se prononce pas sur la structure à adopter mais évoque une structure supra-communale de stationnement).

En ce qui concerne la tutelle, le député rappelle qu'il y a déjà la tutelle ordinaire et la tutelle spécifique en matière de mobilité et de stationnement. Qu'attend-on au niveau de la Région pour tenter par ce biais-là d'harmoniser les politiques de stationnement au niveau des dix-neuf communes ?

Mme Geneviève Meunier, quant à elle, rappelle que la proposition d'ordonnance de son groupe vise à faire exercer la compétence en matière de stationnement par la Région sur les voiries régionales; les communes peuvent y adhérer sur base volontaire.

La députée est un peu étonnée de la conclusion de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale sur la structure; pour elle, la plus intéressante semble l'intercommunale alors que l'Association affirme par ailleurs qu'il ne s'agit pas d'une compétence régionale.

Tot slot heeft mevrouw Geneviève Meunier de indruk dat de besprekingen binnen de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te veel intern plaatsvinden. Om haar uitspraak te ondersteunen, verwijst ze naar de opmerkingen van de volksvertegenwoordiger-burgemeester Vincent De Wolf, die zegt dat de Dialoog Parkeren met de gemeenten nooit heeft plaatsgevonden.

De heer Vincent De Wolf bevestigt vanuit zijn praktijkervaring dat het nadelige effect op het foutparkeren zich steeds verder verspreidt. Daarom heeft de plaatselijke overheid in Etterbeek de politie verzocht op te treden om grootske situaties waarin de automobilisten eerder op trottoiruitstulpingen, zebrapaden of helemaal op de trottoirs parkeren om maar geen geld in de parkeermeter te hoeven te gooien.

Hij wil erop wijzen dat de stewards beëdigde contractuele gemeenteambtenaren zijn die geen enkele juridische bevoegdheid hebben, hoewel ze inderdaad de politie kunnen opbellen. Die methoden zijn nogal aan toeval onderhevig, de ene keer werkt het, de andere keer niet. Hij herinnert eraan dat er nu in politiezones gewerkt wordt en niet meer met een buurtpolitie die duidelijker aanwezig is.

De heer Marc Thoulen zegt dat er overleg is gepleegd tussen de staatssecretaris en de gemeenten, maar de heer Vincent De Wolf wil die opmerking bijsturen : er is contact opgenomen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar niet met de gemeentebestuurders.

De heer Vincent De Wolf heeft persoonlijk enkele vergaderingen van de Dialoog Parkeren bijgewoond, maar hij heeft zich snel gerealiseerd dat die vergaderingen geen concrete resultaten opleverden.

De heer Michel Van Roye is van mening dat om de verhouding tussen het parkeren op de openbare weg en het parkeren buiten de openbare weg in evenwicht te brengen, er een gunstige tariefverhouding moet zijn zodat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen het kortstondig parkeren op de openbare weg en het langdurig parkeren in de openbare parkeerruimten. Hij hoopt dat de heer Ruquois dienaangaande nadere toelichting kan geven.

Wat het foutparkeren betreft, heeft de heer Michel Van Roye, met zijn aanzienlijke ervaring als schepen, slechts één oplossing gevonden : zichtbare obstakels en het plaatsen van duizenden paaltjes om die overtredingen van de verkeersreglement tegen te gaan.

De heer Michel Van Roye hoopt dat de heer Ruquois zal kunnen bevestigen dat er meer gebruik wordt gemaakt van de parkeerplaatsen van Interparking ten gevolge van de controle op het parkeren in een gemeente als Etterbeek.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat zijn voorstel van ordonnantie stoelt op het juridische evenwicht

Enfin, Mme Geneviève Meunier a l'impression que les discussions au sein de l'Association de l'Union de la Ville et des Communes se font trop en vase clos. Elle en veut pour preuve les affirmations du député-bourgmestre Vincent De Wolf qui affirme que le Dialogue stationnement avec les communes n'a jamais existé.

M. Vincent De Wolf confirme par sa pratique de terrain que l'effet pervers sur le stationnement illicite est une gangrène. C'est pour cette raison que le pouvoir local à Etterbeek a invité la police à intervenir pour éviter ces situations ubuesques où les automobilistes stationnent plutôt sur les oreilles de trottoir, sur les passages-piétons ou carrément entièrement sur les trottoirs plutôt que d'alimenter les horodateurs.

Il tient à rappeler que les stewards sont des fonctionnaires communaux contractuels assermentés qui n'ont aucune compétence judiciaire, même s'ils peuvent, en effet, contacter téléphoniquement la police. Mais ces méthodes sont assez aléatoires, parfois cela fonctionne, parfois pas. Et de rappeler qu'on travaille en zones de police et non plus avec une police de proximité plus présente.

Lorsque M. Marc Thoulen affirme qu'il y a eu concertation du secrétaire d'Etat avec les communes, M. Vincent De Wolf souhaite corriger cette affirmation : c'est l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale qui a été contactée, mais non les responsables communaux.

M. Vincent De Wolf s'est rendu personnellement à quelques réunions du Dialogue stationnement; il s'est cependant rapidement rendu compte que ces réunions n'aboutissaient à rien de concret.

M. Michel Van Roye est d'avis que pour équilibrer le rapport entre le stationnement en voirie et le stationnement hors voirie, il faut avoir un rapport tarifaire opportun qui permet de distinguer le stationnement à courte durée en voirie et le stationnement à longue durée dans les parkings publics. Il espère que M. Ruquois fournira de plus amples informations à ce sujet.

Quant au stationnement illicite, M. Michel Van Roye, fort de son expérience antérieure en tant qu'échevin, n'a jamais trouvé qu'une solution pour le combattre, ce sont les obstacles physiques et le placement de milliers de potelets qui interdisent ces infractions au Code de la route.

M. Michel Van Roye espère que M. Ruquois pourra confirmer qu'il a vu l'utilisation des places de stationnement d'Interparking augmenter suite à un contrôle du stationnement dans une commune telle qu'Etterbeek.

Le député rappelle que sa proposition d'ordonnance est basée sur l'équilibre juridique qui permet d'affirmer que la

op basis waarvan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is voor het parkeren op de openbare weg. De gemeenten sluiten zich al dan niet aan op vrijwillige basis. De heer Marc Thoulen heeft hieromtrent niet geantwoord : de heer Michel Van Roye heeft echter geen aspecten in zijn uiteenzetting kunnen vinden om het tegendeel te kunnen beweren.

De volksvertegenwoordiger legt de nadruk op een bepaald nadelig effect waardoor sommige gemeenten nu de ontvangsten uit het parkeren op de openbare weg kunnen beheren en innen. Volgens hem zouden die ontvangsten logischerwijze naar het Gewest moeten gaan omdat het Gewest bevoegd is voor het beheer ervan, maar het Gewest moet die verantwoordelijkheid aan de gemeenten kunnen overdragen. De heer Michel Van Roye heeft de indruk dat de gemeenten nu profiteren van een juridische leemte.

De heer Jean-Pierre Cornelissen beoordeelt het werk dat de Vereniging van de Stad en de Gemeenten heeft verricht minder streng dan de heer Vincent De Wolf. Hij vindt dat de Vereniging heeft gefunctioneerd als denktank.

De volksvertegenwoordiger heeft een precieze vraag : op basis waarvan beweert de heer Marc Thoulen zo stellig dat het Gewest niet door middel van een ordonnantie gemachtigd kan worden om de bevoegdheid voor het parkeerbeleid op het grondgebied van de negentien gemeenten uit te oefenen ?

De heer Alain Adriaens wil weten of de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nagedacht heeft over het uit de strafwet halen van de parkeerovertradingen. Zijn er mogelijkheden uitgewerkt door de werkgroep Dialoog Parkeren ? Zo ja, is dat dan parallel gegaan met de stappen die op federaal niveau gedaan zijn ? Is men bevoegd om dit met de federale overheid te bespreken ? De volksvertegenwoordiger hoopt dat het Gewest niet in de richting gaat van het volkomen absurde voorstel van de federale minister van Financiën, de heer Didier Reynders, die voorstelt om de heffingen voor parkeerovertradingen aftrekbaar te maken als beroepskosten.

De heer Vincent De Wolf wijst erop dat het Gewest de gemeenten op de achtergrond als kleine feodaliteiten of baronieën beschouwt waar iedereen zijn voorrechten wil behouden. De volksvertegenwoordiger-burgemeester is daarentegen de mening toegedaan dat het interessant is om tegelijkertijd deel uit te maken van de twee kampen om te kunnen bevestigen dat de harmonisatie en coördinatie van het parkeerbeleid op het grondgebied van de negentien gemeenten echt noodzakelijk is.

Toen de heer Eric André staatssecretaris was, heeft hij met de verschillende gemeenten contact opgenomen over de gewestwegen, met de bedoeling zowel het stadsmeubilair en de wegbedekking (een uniforme mineraallaag) als de bewegwijzering te harmoniseren.

Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour le stationnement sur les voiries régionales. Sur base volontaire, les communes se rallient ou non. M. Marc Thoulen n'a pas répondu sur ce point; M. Michel Van Roye n'a cependant pas trouvé d'éléments dans son exposé qui permettent d'affirmer le contraire.

Le député met l'accent sur un certain effet pervers qui permet actuellement à certaines communes de contrôler et de percevoir les recettes du stationnement en voiries régionales. Selon lui, en toute logique, ces recettes devraient revenir à la Région étant donné que c'est la Région qui est compétente pour leur gestion, sans que cela empêche la Région de pouvoir octroyer cette concession aux communes. M. Michel Van Roye a l'impression que les communes bénéficient actuellement d'un certain vide juridique.

M. Jean-Pierre Cornelissen est moins sévère que M. Vincent De Wolf quant au travail effectué par l'Union de la ville et des communes. Pour lui, l'Association a joué un rôle de laboratoire de réflexion.

Le député a une question précise : sur quelle base M. Marc Thoulen affirme-t-il de manière aussi péremptoire que la Région ne peut être habilitée par voie d'ordonnance à exercer la compétence du stationnement sur le territoire des dix-neuf communes ?

M. Alain Adriaens, quant à lui, souhaite savoir si l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale a réfléchi à la dépenalisation des infractions liées au stationnement. Des pistes ont-elles été élaborées par le groupe de travail Dialogue stationnement ? Si oui, cela s'est-il fait de manière parallèle aux démarches entreprises au niveau fédéral ? Y a-t-il une capacité de dialogue avec le Fédéral ? Le député espère que la Région ne va pas dans le sens de la proposition totalement absurde du ministre des finances fédéral, M. Didier Reynders, qui suggère que les redevances dues pour infraction de stationnement puissent être déduites comme frais professionnels.

M. Vincent De Wolf rappelle qu'en toile de fond, la Région considère les communes comme de petites féodalités ou baronnies où chacun campe sur ses privilèges. A l'inverse, le député bourgmestre estime qu'il est intéressant d'être à la fois des deux côtés pour pouvoir affirmer qu'il faut réellement une harmonisation et une coordination du stationnement sur le territoire des dix-neuf communes.

Lorsque M. Eric André était secrétaire d'Etat, il a contacté les différentes communes au sujet des voiries régionales dans le but d'y harmoniser à la fois le mobilier urbain, le revêtement au sol (un tissu minéral uniforme), ainsi que la signalétique.

Sommige gemeenten stemden ermee in de interregionale wegen vrijwillig over te dragen aan het Gewest (bijvoorbeeld de Waversesteenweg). Etterbeek heeft dat ook gedaan voor de Jachtlaan en de Eudore Pirmezlaan. De volksvertegenwoordiger-burgemeester zegt dat de uitkomst onmiddellijk rampzalig was en dat de omwonenden al snel lieten merken dat ze boos waren omdat de weg er niet langer schoon en onderhouden bij lag.

De heer Vincent De Wolf is van mening dat het Gewest, voordat het nieuwe taken op zich neemt, eerst de reeds toegekende taken naar behoren moet uitvoeren.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat men hetzelfde heeft willen doen voor de ondergrond. De gemeenten hebben zich daartegen verzet. Gelukkig stond er in het besluit voor die overdracht dat de gemeenten de bovengrond en niet de ondergrond overdroegen, omdat er daarbij andere belangen in verband met de concessie van een openbare dienst betrokken waren.

Het zou kwetsend zijn om te moeten horen dat het Gewest het parkeerbeleid voor de overgedragen wegen moet kunnen voeren, terwijl het nog niet eens in staat is om het onderhoud van de wegen te harmoniseren en het GAN zijn werk op die wegen niet doet. En dan te weten dat sommigen een agentschap willen oprichten naar het voorbeeld van het Gewestelijk Agentschap voor de Netheid.

Hij wijst er nog op dat men maar beter met een jeep over de Waversesteenweg kon rijden voordat het Gewest bestond, omdat die weg in staatsbeheer niet onderhouden werd.

De heer Marc Thoulen komt terug op de nadelige effecten van een te strenge controle op het betaald parkeren. Volgens hem is de samenwerking met de politiezones in theorie haalbaar; in de praktijk is het echter niet gemakkelijk tenzij men ambtshalve bij de wijkagent terechtkomt. Om dit te verhelpen, zou men kunnen overwegen protocolakkoorden te sluiten.

Wat betreft de administratieve boetes, is de heer Marc Thoulen van mening dat wat er op federaal niveau overblijft niet erg belangrijk is. De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft op federaal niveau helaas weinig gewicht.

In dit dossier moet men ook rekening houden met de werklast voor de gemeenten en de verdediging van de beschuldigde persoon. Dat maakte deel uit van de studie over alternatieven, maar er bestond geen unanimité over.

De conclusies van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan men inzien op de website van de Vereniging.

De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet de ontbijtvergade-

Certaines communes ont accepté de transférer volontairement les voiries qui ont une vocation interrégionale à la Région (par exemple la chaussée de Wavre). Etterbeek l'a également fait pour l'avenue de la Chasse et la rue Eudore Permez. Le député bourgmestre affirme que le résultat fut immédiatement désastreux, les riverains exprimèrent très rapidement leur colère de ne plus voir la voirie nettoyée ou entretenue.

M. Vincent De Wolf estime qu'avant de vouloir gérer de nouvelles missions, il faudrait que la Région gère correctement les missions qu'elle s'est vue octroyées.

Le député rappelle qu'on a voulu faire la même chose pour le sous-sol. Les communes s'y sont opposées. Heureusement que l'arrêté qui prévoit ce transfert a précisé que les communes apportaient le sol et non pas le sous-sol car là il y a d'autres enjeux de concession de service public.

Il serait piquant de se voir entendre dire que la Région doit pouvoir gérer le stationnement sur les voiries qui lui ont été transférées alors qu'elle n'est même pas encore apte à harmoniser l'entretien des voiries et que l'ABP ne fait pas son travail sur ces voiries. Et dire que d'aucuns voudraient créer une agence à l'instar de l'Agence Bruxelles-Propreté.

Et de rappeler qu'avant que la Région n'existe, chaussée de Wavre il vallait mieux passer avec un 4 x 4 car il y avait danger sur cette route d'Etat non entretenue.

M. Marc Thoulen revient aux effets pervers d'un contrôle trop strict du parking payant. Selon lui, la collaboration avec les zones de police est théoriquement faisable; dans la pratique, elle n'est cependant pas aisée, sauf si on tombe d'office sur l'agent divisionnaire. Pour y remédier, on pourrait envisager des protocoles d'accords.

En ce qui concerne les amendes administratives, M. Marc Thoulen est d'avis que ce qui en subsiste au niveau fédéral n'est pas tellement important. L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale n'a hélas que peu de poids au niveau fédéral.

Dans ce dossier, il faut également tenir compte de la charge de travail pour les communes et du volet défense de la personne incriminée. Sans faire l'unanimité, cela a fait partie de l'étude des pistes alternatives.

En ce qui concerne les conclusions de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, elles sont disponibles sur le site de l'Association.

Quant aux petits déjeuners au CCN organisés à l'initiative du ministre Hervé Hasquin, l'Association de la Ville

ringen die door minister Hervé Hasquin in het CCN werden georganiseerd, op technisch vlak voortzetten. De Vereniging heeft nooit een politieke rol gespeeld.

De conclusies die tijdens de vergadering van 17 december 2001 in de Brugmannlaan ter sprake kwamen, spitsten zich niet toe op de formules voor de structuur voor het parkeerbeleid, maar veeleer op de verschillende criteria voor het bepalen van de geschikteste structuur. De Vereniging is daar gestopt waar de politiek het over moest nemen.

Het experiment dat nu in Etterbeek loopt, is overigens grotendeels gebaseerd op een bepaald aantal technische conclusies, die tijdens die vergadering meegedeeld zijn.

De heer Marc Thoulen erkent, net als de heer Denis Grimberghs, dat er bepaalde belangrijke instrumenten zijn voor het toezicht waarmee er nu op welbepaalde tijdstippen controle zou kunnen worden uitgeoefend, naast het algemene mobiliteitsbeleid. Het Gewest zou derhalve vaker kunnen optreden, op basis van de hulpmiddelen die het tot zijn beschikking heeft.

Als het Gewest ooit op een of andere wijze het parkeerbeleid voert, dan moet het Gewest de middelen krijgen om die taak uit te voeren.

Het spreekt vanzelf dat het parkeren op korte en op lange termijn gecoördineerd moet worden en dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de openbare parkeerruimten voor het langdurig parkeren.

Wat betreft de opmerking dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is voor het parkeerbeleid, preciseert de heer Thoulen dat zijn opmerking uiteraard alleen voor de gemeentewegen geldt; hij geeft het woord aan de heer Erik Caelen om de uitspraken die sommigen als elliptisch bestempelen, te verduidelijken.

Laatstgenoemde herinnert eraan dat de federale regering de aanvullende reglementen met betrekking tot het parkeren goedgekeurd heeft (gecoördineerde wetten). Voor de tenuitvoerlegging ervan zijn de gemeenten bevoegd voor hun wegen en het Gewest voor zijn wegen. Alleen de gemeenten hebben het recht van initiatief op de gewestwegen en niet andersom. De heer Erik Caelens geeft het voorbeeld van de invoering van een blauwe zone met parkeermeters : die blauwe zone moet goedgekeurd worden door de federale overheidsdienst mobiliteit en infrastructuur.

Zoals de heer Marc Thoulen eerder zei, verduidelijkt de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de overdracht van parkeerbevoegdheden aan het Gewest niet echt. Toch erkent ook de heer Erik Caelens dat het advocatenkantoor Liedekerke niet hetzelfde zegt.

et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale a été chargée de les poursuivre sur le plan technique. Le rôle de l'Association n'a jamais été politique.

Les conclusions évoquées lors de la réunion le 17 décembre 2001 avenue Brugmann ne se focalisaient pas sur des formules de structure de gestion de stationnement mais plutôt sur les différents critères à utiliser pour définir la structure la plus adéquate. L'Association s'est arrêtée là où le politique devait prendre le relais.

L'expérience en cours à Etterbeek s'est d'ailleurs largement inspirée d'un certain nombre de conclusions techniques, communiquées lors de cette réunion.

M. Marc Thoulen reconnaît comme M. Denis Grimberghs que la tutelle possède actuellement certains instruments et non des moindres qui lui permettraient d'exercer un contrôle d'opportunité par rapport à la politique générale de mobilité. La Région pourrait dès lors être plus interventionniste, sur base des outils dont elle dispose.

Si un jour la Région exerce la gestion du stationnement d'une manière ou d'une autre, il faudrait lui donner les moyens pour exercer cette mission.

Il va de soi qu'il faut coordonner le stationnement à court et moyen terme et assurer le report sur les parkings publics du stationnement de plus longue durée.

Quant à son affirmation selon laquelle la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour exercer la gestion du stationnement, M. Thoulen précise que son propos ne porte évidemment que sur les voiries communales; il passe la parole à M. Erik Caelen pour éclaircir ces dires jugés elliptiques par d'aucuns.

Celui-ci rappelle que les règlements complémentaires de stationnement sont approuvés par le Fédéral (lois coordonnées). Pour ce faire, les communes sont compétentes sur leur voiries et la Région sur ses voiries. Seules les communes ont le pouvoir d'initiative sur les voiries régionales et non l'inverse. M. Erik Caelen cite l'exemple de l'instauration d'une zone bleue avec des horodateurs : cette zone bleue doit être approuvée par le Service public fédéral de la mobilité et de l'infrastructure.

Comme l'a rappelé tout à l'heure M. Marc Thoulen, la loi spéciale du 8 août 1980 sur les réformes institutionnelles n'éclaircit pas vraiment le transfert de compétences de stationnement vers la Région. Cependant, M. Erik Caelen reconnaît également que le cabinet de Liedekerke n'affirme pas la même chose.

3. Hoorzitting met de heer Baudouin Ruquois, afgevaardigd bestuurder van Interparking en de heer Pierre Fournier, directeur exploitatie van Interparking

a. Uiteenzetting van de heer Baudouin Ruquois

De heer Baudouin Ruquois vertelt dat Interparking in het Brusselse Gewest ontstaan is. Het bedrijf is inmiddels actief op Europees niveau; het beheert parkeerlocaties in 80 Europese steden.

Interparking heeft dus ervaring met het parkeerbeleid in Keulen, Düsseldorf, Venetië maar ook Madrid, Barcelona, Parijs, Cannes, Nice, Salzburg, Wenen, ..., die onderling sterk verschillen.

De verantwoordelijken van Interparking onderscheiden drie parkeervormen :

- parkeren op de openbare weg;
- privé-parkeren buiten de openbare weg;
- openbaar parkeren buiten de openbare weg (van toepassing op Interparking).

Men kan geen eenvormig tariefbeleid voeren voor de openbaar parkeerruimten buiten de openbare weg omdat parkeren buiten de openbare weg niet hetzelfde is als parkeren in een openbare parkeerruimte in een winkelcentrum buiten het stadscentrum.

Naast dit onderscheid is er nog een verschil tussen de parkeerruimten in de stad en de parkeerruimten in de randstad. Op dit niveau onderscheidt de heer Ruquois ook twee soorten parkeerruimten in de randstad :

- de commerciële parkeerruimte die zich in de buurt van winkelcentra en grote warenhuizen bevindt;
- de overstap- of ontradingsparkings.

Interparking is op Europees niveau een van de vier grote actoren voor de openbare parkeerruimten en is actief inzake parkeren buiten de openbare weg in het centrum en in de tertiaire sector.

In die openbare parkeerruimten moet men beantwoorden aan verschillende behoeften : aan de behoefte van de mensen die naar het centrum komen om te winkelen, om culturele of beroepsmatige redenen of voor hun ontspanning en die van de bewoners.

De heer Ruquois zegt dat de onderneming Cityparking, die met name in Sint-Pieters-Woluwe en Koekelberg werkzaam is, een beleid voert dat haaks op dat van Interparking staat. Cityparking beheert volgens een overeenkomst voor parkeren op de openbare weg. De heer Ruquois wijst erop dat de voornaamste aandeelhouder van Interparking Fortis

3. Audition de M. Baudouin Ruquois, administrateur délégué d'Interparking et de M. Pierre Fournier, directeur d'exploitation d'Interparking

a. Exposé de M. Baudouin Ruquois

M. Baudouin Ruquois rappelle qu'Interparking est né en Région bruxelloise. Aujourd'hui, la société s'est développée au niveau européen; elle gère des parkings dans quatre-vingts villes européennes.

Interparking a dès lors l'expérience de politiques de stationnement fort différentes à Cologne, Düsseldorf, Venise mais aussi à Madrid, Barcelone, Paris, Cannes, Nice, Salzburg, Vienne, ...

Les responsables d'Interparking différencient trois modes de stationnement :

- le mode de stationnement en voirie;
- le stationnement privé hors voirie;
- le stationnement public hors voirie (celui qui concerne Interparking).

On ne peut appliquer une politique tarifaire unique au niveau du stationnement public hors voirie car un stationnement hors voirie au centre d'une ville n'est pas identique au stationnement public dans un centre commercial hors centre urbain.

Cette distinction étant faite, il y a encore une autre différence à établir entre les parkings de ville et les parkings périphériques. A ce niveau, M. Ruquois distingue également deux types de parking périphérique :

- le parking commercial qui est celui qui se trouve aux alentours des shopping centers et hypermarchés;
- les parkings de transit ou de dissuasion.

Interparking est un des quatre acteurs importants des parkings publics au niveau européen et intervient dans les stationnements hors voirie au centre et dans les secteurs tertiaires.

Dans ces parkings publics, il faut répondre à plusieurs demandes : à la demande des personnes qui se rendent au centre pour y faire des emplettes ou pour des motifs culturels, professionnels ou de loisirs, ainsi qu'aux résidents.

M. Ruquois signale que l'entreprise Cityparking qui œuvre notamment à Woluwe-Saint-Lambert et à Koekelberg a une politique opposée à celle d'Interparking. Elle gère en fonction d'un contrat de stationnement en voirie. M. Ruquois rappelle que l'actionnaire principal d'Interparking est Fortis AG et qu'Interparking a plus une vision

AG is en dat Interparking meer gericht is op vastgoed en niet a priori bevoegd is voor het beheer van bovengrondse parkeerruimten. Dat soort overeenkomst houdt de verantwoordelijken van Interparking bezig.

Interparking is zich er terdege van bewust dat er begeleidingsmaatregelen moeten worden uitgewerkt voor het bovengronds parkeren. Dat heeft Interparking gedaan voor de parkeerplaats op het Poelaertplein.

Interparking vestigt zich op plaatsen waar de verantwoordelijken een overeenkomst voor de herinrichting van de openbare ruimte kunnen sluiten met de overheid. Zo zijn er begeleidingsmaatregelen voor de Poelaert-parkeergarage tot stand gekomen.

Het probleem in Brussel is dat de regels niet vastliggen. Er was besloten dat het Poelaertplein zijn allure zou terugkrijgen door er geen auto's meer te laten parkeren. Overigens zou de uitvoering van de Stadswandelingen er eveneens voor zorgen dat het Zavelplein zijn vroegere cachet zou terugkrijgen door er veel parkeerplaatsen weg te laten vallen. Die regels zijn niet nageleefd.

De exploitant van de openbare parkeerruimten is geen operator voor alle auto's. Dat wordt jammer genoeg niet erkend in Brussel, aangezien, afgezien van de recente aanleg van de Poelaert-parkeergarage, geen openbare parkeerruimten meer worden gebouwd, in tegenstelling tot Italië, Spanje en Frankrijk waar Interparking nog nieuwe openbare parkeerruimten bouwt en vooral in de steden waar men geen auto's meer wil in de openbare ruimte.

In Brussel bouwt men daarentegen steeds meer privé-parkeerruimten onder kantoren of woningen. Dat soort parkeerruimte buiten de openbare weg behoort niet tot dezelfde soort markt als de openbare parkeerruimten. De automobilisten die er parkeren, hebben geen kosten-batenanalyse gemaakt van hun mobiliteitsbehoeften zoals de automobilisten die gebruikmaken van de openbare parkeerruimten wellicht doen.

De heer Ruquois licht toe dat een privé-parkeerruimte in de eerste plaats gebouwd wordt als bijkomende service bij een gebouw. Voor de projectontwikkelaar moet de privé-parkeerruimte tegemoetkomen aan behoeften die hij niet op voorhand kan inschatten; daarom beveelt de projectontwikkelaar altijd het wettelijke maximum aantal parkeerplaatsen aan, zodat de aanleg ervan als toebehoren bij een gebouw weinig kost. De heer Ruquois beschouwt die parkeerruimten als een soort Bonux-cadeau, waardoor er nog meer ijverige automobilisten komen.

Dergelijke privé-parkeerruimten buiten de openbare weg kunnen inderdaad als « stofzuigers » voor auto's bestempeld worden.

De heer Ruquois kan, met zijn ervaring op Europees niveau, getuigen dat Brussel de enige Europese stad is waar het nuttig kan zijn om in een jeep te rijden om op nog meer

immobilière et n'a pas a priori de compétences pour gérer les stationnements en surface. Ce type de convention interpelle les responsables d'Interparking.

Néanmoins Interparking est bien conscient qu'il convient d'établir des mesures d'accompagnement pour le stationnement en surface. C'est ce qu'Interparking a fait pour le parking Poelaert.

Interparking s'installe là où ses responsables peuvent signer un pacte de réaménagement de l'espace public avec l'autorité publique. C'est ainsi qu'il y a eu des mesures d'accompagnement pour le parking Poelaert.

Le problème de Bruxelles est que ces règles ne sont pas fixes. Il avait été décidé que la place Poelaert retrouverait une âme en ne permettant plus aux automobilistes d'y stationner. Par ailleurs, la réalisation des Chemins de la ville prévoyait également de restituer son cachet d'antan à la place du Sablon en y enlevant bon nombre de places de stationnement. Ces règles n'ont pas été respectées.

L'exploitant des parkings publics n'est pas un opérateur tout voitures. Ceci n'est malheureusement pas reconnu à Bruxelles puisque à part la construction récente du parking Poelaert, on ne construit plus de parking public contrairement à ce qui se passe en Italie, en Espagne et en France où Interparking construit encore de nouveaux parkings publics et surtout dans les villes où on veut chasser les voitures de l'espace public.

Par contre, on construit à Bruxelles de plus en plus de parkings privés sous les bureaux ou sous les habitations. Ce type de parking hors voirie ne correspond pas au même marché que les parkings publics. Les automobilistes qui y stationnent, n'ont pas fait une analyse coût/bénéfice de leurs besoins de mobilité comme les automobilistes qui empruntent les parkings publics peuvent le faire.

M. Ruquois rappelle que le parking privé est construit au départ comme un service accessoire d'un immeuble. Pour le promoteur, le parking privé doit répondre à des besoins qu'il ne peut anticiper; c'est pourquoi le promoteur préconisera toujours le maximum de places de stationnement prévues dans la législation, leur construction se faisant au coût marginal en tant qu'accessoire de l'immeuble. Pour M. Ruquois, ces parkings sont en quelque sorte le cadeau Bonux qui relève de la machine à fabriquer des automobilistes encore plus assidus.

Ce type de parking privé hors voirie peut en effet être taxé d'aspirateur de voitures.

M. Ruquois, fort de son expérience au niveau européen, peut témoigner que Bruxelles est la seule ville européenne où il peut être opportun de circuler en 4 x 4 en vue de mul-

plaatsen straffeloos fout te kunnen parkeren, omdat er toch niet veel gevolg gegeven wordt aan zulke overtredingen.

De parkeergaragehouders stellen vast dat er in Brussel altijd gesproken wordt over het parkeerprobleem, maar dat men er geen maatregelen neemt. Als een automobilist in Amsterdam zijn auto na 10 uur 's avonds fout parkeert, kan hij er zeker van zijn dat hij na tien minuten een wielklem heeft. In Brussel komen de Radarsleepwagens er soms aan te pas; zodra er echter een auto is weggesleept, wordt die plaats onmiddellijk door een andere auto ingenomen.

De beheerders van openbare parkeerruimten vragen om coördinatie. De heer Ruquois onderstreept het goede voorbeeld van een auto die vierentwintig uur blijft staan met een wielklem. Zo worden automobilisten werkelijk bewust gemaakt, te meer daar ze er meer dan drie uur over doen om hun auto terug te krijgen.

Interparking heeft geen overeenkomst voor verschillende soorten parkeerruimten zoals bepaalde concurrenten, waaronder Cityparking, waarmee tegelijkertijd parkeerplaatsen buiten de openbare weg en op de openbare weg beheerd kunnen worden. Dergelijke overeenkomsten worden ook in Frankrijk en Nederland gesloten.

Interparking heeft bijvoorbeeld onlangs de nodige vergunningen gekregen om een parkeerruimte in het centrum van Madrid uit te breiden, maar moest voor de goede gemengdheid in het Madrileense stadswefsel als « stedenbouwkundige lasten » ook enkele parkeerplaatsen voor de bewoners bouwen (voor een derde van de geplande oppervlakte).

De heer Ruquois heeft de indruk dat men hier hetzelfde wil doen als met het openbaar vervoer om sociale redenen. Volgens hem is het niet goed om parkeerplaatsen buiten de openbare weg uit te delen, want dat zou getuigen van slecht beheer.

Er zijn verschillende overeenkomsten mogelijk. In Den Haag, bijvoorbeeld, is de grondregie onlangs geprivatiseerd. In Aken heeft Interparking maandenlang onderhandeld maar kreeg uiteindelijk te horen dat de parkeerruimten niet zouden worden geprivatiseerd.

Hij besluit door te zeggen dat het debat over het parkeren in alle grote en middelgrote Europese steden gevoerd wordt.

b. Gedachtewisseling

De Voorzitter stelt een bijkomende vraag aan de heer Ruquois, die de heer Van Roye rechtstreeks aan de verantwoordelijken van Interparking had gesteld. Is de heer Ruquois bereid om op tariefniveau op te treden om werke-

tiplier les possibilités de stationnement illicite en toute impunité, puisqu'il n'y a pas de poursuite assidue des infractions en la matière.

Ce que les gestionnaires des parkings publics peuvent constater, c'est qu'à Bruxelles on parle toujours de la problématique du stationnement mais on ne prend pas de mesures. A Amsterdam, si un automobiliste stationne sa voiture de manière illicite à 22 heures du soir, après dix minutes il peut être certain d'avoir un sabot de Denver. A Bruxelles, de temps à autre, interviennent les camions Radar; il suffit cependant que le camion ait ôté le véhicule pour qu'un autre vienne occuper illico la place libérée.

Les gestionnaires de parkings publics sont demandeurs d'une coordination. Et M. Ruquois de souligner l'exemplarité qu'est une voiture qui pendant vingt-quatre heures reste sur place avec un sabot de Denver. Cette méthode permet réellement de sensibiliser les automobilistes, d'autant plus qu'ils mettent plus de trois heures à récupérer leur véhicule.

Interparking n'a pas de contrat multi-stationnements comme certains concurrents dont Cityparking, qui permet de gérer à la fois des places de stationnement hors voirie et en voirie. Cela se fait également en France et aux Pays-Bas.

Interparking, par exemple, a obtenu récemment les permis nécessaires pour construire des extensions de parking à Madrid dans le centre ville de Madrid mais étant donné la bonne mixité du tissu urbain à Madrid il a eu comme « charges d'urbanisme » de se voir imposer également de construire quelques places de stationnement pour les résidents (à raison d'un tiers de la surface planifiée).

M. Ruquois a l'impression qu'on veut en venir à ce qu'on a fait avec le transport public pour des raisons sociales. Selon lui, il ne convient pas de brader les places de stationnement hors voirie, ce serait assurer une mauvaise gestion.

Différents contrats sont possibles. Par exemple à La Haye, la régie foncière a été récemment privatisée. A Aachen, Interparking a été en négociation pendant des mois pour finir par s'entendre dire que les parkings ne seraient pas privatisés.

Et de conclure que le débat sur le stationnement existe dans toutes les grandes et moyennes villes européennes.

b. Echange de vues

Le président pose une question complémentaire à M. Ruquois, question qui avait été soulevée par M. Van Roye directement aux responsables d'Interparking. Est-ce que M. Ruquois est prêt à intervenir au niveau tarifaire pour être

lijk een bijkomende operator te worden voor het parkeren op de openbare weg ?

Vanuit het standpunt van de economische rendabiliteit zegt de heer Ruquois dat dat niet haalbaar is omdat een parkeerterrein buiten de openbare weg veel meer kost dan een parkeerterrein op de openbare weg. Een parkeermeter voor veertig parkeerplaatsen voor auto's kost slechts 250.000 oude Belgische frank. De aanleg van een enkele parkeerplaats buiten de openbare weg kost 25.000-30.000 euro per plaats. De tarieven die Interparking in Brussel vraagt, ongeveer 1,8 à 2 euro per uur, zijn veel lager dan in andere grote steden, zelfs in Zuid-Europa.

Interparking is echter wel technieken aan het bestuderen om de tijdsvakken te scheiden, door bijvoorbeeld parkeerplaatsen beschikbaar te stellen aan leerkrachten volgens een abonnement of door betere betalingsmethoden uit te werken dankzij de ontwikkeling van elektronisch betalen. Interparking is eveneens bereid om de mogelijkheid van de invoering van variabele tarieven voor 's avonds en 's nachts volgens een maandelijkse cumulatie nader te bestuderen om de parkeerterrein buiten de openbare weg beter te benutten en zo de openbare ruimte vrij te maken.

De heer Ruquois benadrukt dat het abonnement voor een parkeerterrein langzaam verdwijnt. Men moet weten dat er wijzigingen in de trends voor de werktijden zijn die nieuwe vormen van mobiliteit met zich meebrengen. Een kaderlid gaat soms maar tien dagen per maand naar zijn vaste kantoor omdat hij de rest van de werkdag elders is voor zijn bedrijf.

Wat de gefragmenteerde tarieven betreft, beaamt de heer Ruquois dat sommige parkeerterreinen van Interparking in Spanje per kwartier kosten aanrekenen. Hij wijst er echter op dat dat daarom niet goedkoper uitvalt voor de klant.

De heer Ruquois zou niet willen dat men zegt dat morgen alles gratis is : dat zouden schaamteloze leugens zijn.

Als inleiding op het debat ten gronde zou de heer Michel Van Roye willen benadrukken dat men de parkeerproblematiek niet in beschouwing kan nemen zonder alle betrokken actoren bijeen te brengen : van de gemeente Etterbeek, die door hem als een buitengewone actor wordt beschreven, tot de beheerders van openbare parkeerterreinen die een onmisbare schakel vormen in de parkeerproblematiek, en niet te vergeten het Gewest.

Zijn vorige vraag was bedoeld om de haalbaarheid te evalueren van langdurig parkeren buiten de openbare weg en kortstondig parkeren op de openbare weg, om boodschappen te doen, naar de dokter te gaan of voor een andere kortstondige bezigheid. De beheerders van openbare parkeerterreinen moeten het spel zó spelen voor een coherent parkeerbeleid.

un opérateur réellement complémentaire du stationnement en voirie ?

Au niveau de la rentabilité économique, M. Ruquois signale que c'est infaisable dans la mesure où un parking hors voirie coûte beaucoup plus cher qu'un parking en voirie. Un horodateur qui dessert quarante places de stationnement en voiture coûte la somme minimaliste de 250.000 anciens francs belges. Il faut savoir que la construction d'une seule place de stationnement hors voirie revient à 25.000-30.000 euros la place. Les tarifs qui sont utilisés par Interparking à Bruxelles, qui sont de plus ou moins 1,8 à 2 euros l'heure se situent bien en-deça de ce qui prévaut dans les autres métropoles, même celles du sud de l'Europe.

Par contre, Interparking est en train d'étudier des techniques de segmentation des plages horaires, en mettant par exemple à la disposition des enseignants des places de stationnement selon un abonnement ou en établissant des méthodes plus fines de paiement grâce au développement du paiement électronique. Interparking est également disposé à analyser de plus près la possibilité d'introduire des tarifs variables le soir, la nuit en fonction d'un cumul mensuel pour assurer une meilleure utilisation du stationnement hors voirie et libérer ainsi l'espace public.

Et M. Ruquois de souligner que l'abonnement au parking public est une espèce en voie de disparition. Il faut savoir qu'il y a des modifications dans les trends de temps de travail qui engendrent de nouvelles mobilités. Aujourd'hui un cadre ne se rend parfois à son bureau fixe que dix jours par mois parce que pour le reste de son temps de travail de temps, il est en déplacement pour son entreprise.

En ce qui concerne les tarifications fragmentées, M. Ruquois reconnaît qu'en Espagne dans certains parkings d'Interparking une tarification par quart d'heure est en vigueur. Il tient cependant à souligner que ce n'est pas pour autant moins cher pour le client.

M. Ruquois ne voudrait pas qu'on affirme que demain on va raser gratis; ces affirmations seraient éhontées car totalement fausses.

En liminaire du débat de fond, M. Michel Van Roye tient à souligner qu'on ne peut envisager la problématique du stationnement sans regrouper tous les acteurs concernés : de « l'acteur local extraordinaire qu'est la commune d'Etterbeek », aux gestionnaires des parkings publics qui sont un chaînon essentiel de la problématique de stationnement, en passant par la Région.

Sa question précédente visait à évaluer la faisabilité d'organiser le parking à long terme hors voirie et le parking à court terme en voirie, pour faire une course, se rendre chez le médecin ou accomplir une autre diligence rapide. C'est dans ce sens-là que le gestionnaire de parkings publics doit jouer le jeu dans la pièce d'un stationnement cohérent.

De heer Ruquois wil erop wijzen dat Brussel nog lang niet voldoende controle uitoefent om zo'n coherent systeem in te voeren.

De heer Michel Van Roye merkt echter op dat de gemeenten, die het meeste hinder ondervinden van het parkeren, maatregelen beginnen te treffen; Etterbeek is niet de enige gemeente met een parkeerplan, Brussel begint ook ontvangsten uit parkeren te krijgen...

Om het langdurig parkeren in de stad te bestrijden – waar er bijvoorbeeld 's morgens geen enkele plaats meer vrij is op de openbare weg omdat de werknemers de plaatsen vóór negen uur ingepikt hebben terwijl de winkels pas om tien uur opengaan – moet het Gewest echt de verschillende actoren coördineren en de nodige overeenkomsten sluiten.

De heer Michel Van Roye is van mening dat men ook in langere openingsuren voor de openbare parkeerruimten zou moeten kunnen voorzien. Bepaalde parkeerruimten zouden bijvoorbeeld vierentwintig uur op vierentwintig open kunnen zijn zodat de bewoners er 's avonds en 's nachts naargelang hun behoeften terecht kunnen.

De tijdvakken voor het betaald parkeren op de openbare weg, die nu tot zes uur 's avonds lopen, zouden zelfs herzien moeten worden. In andere Europese steden is dat anders. Om een efficiënt parkeerbeleid te voeren moeten die tijdvakken ook herzien worden.

De heer Michel Van Roye denkt dat de vervanging van de omzendbrief De Saeger door de omzendbrief Draps de beheerders van de openbare parkeerruimten plezier zal doen, omdat daardoor het aantal abonnementen van bedrijven bij de openbare parkeerruimten zal toenemen.

De heer Ruquois wil een en ander nuanceren. De volksvertegenwoordiger-burgemeester heeft het geval van de ING-parkeerruimte naar voren gebracht. In een markteconomie is het niet logisch dat men vraagt de prijs van het ondergrondse parkeren zodanig te verlagen dat die aan geen enkele normale vorm van concurrentie beantwoordt. De persoon die ervoor kiest dagelijks in zijn auto te cocoonen terwijl hij andere vervoersmogelijkheden heeft, moet opdraaien voor de keuze die de maatschappij veel geld kost. Men kan de prijzen niet blijven verlagen, dat is zinloos; de marktprijzen moeten gerespecteerd worden.

De heer Ruquois brengt eveneens de problemen met de bouw van een parkeerruimte met duizend plaatsen voor ING ter sprake, waarvoor Interparking kandidaat-dienstverlener is: dat gebouw is niet altijd in ontvangst genomen omdat er grote constructiefouten waren. Dat verklaart waarom het leeg blijft staan.

Hij onderstreept dat de beheerders van openbare parkeerruimten dienstverleners zijn en werkgelegenheid

M. Ruquois tient à rappeler que Bruxelles est loin du contrôle nécessaire pour pouvoir instaurer un système cohérent tel que celui-là.

M. Michel Van Roye note toutefois que les communes, qui subissent la pression la plus forte au niveau du stationnement, commencent toutefois à prendre des mesures; il n'y a pas qu'Etterbeek qui a un plan de stationnement, Bruxelles commence aussi à avoir des recettes de stationnement,

Pour lutter contre les voitures-ventouses au centre de la ville – où, par exemple le matin on ne trouve plus de place en voirie parce que des employés ont squatté les places avant neuf heures alors que les commerces n'ouvrent qu'à dix heures – il faut vraiment que la Région coordonne les différents acteurs et établisse les partenariats nécessaires.

M. Michel Van Roye estime qu'il conviendrait aussi de pouvoir prévoir de plus grandes plages d'ouverture des parkings publics. Par exemple certains pourraient être ouverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour que le soir et la nuit des résidents puissent y stationner selon les besoins.

Il conviendrait de même de revoir les plages horaires du stationnement payant en voirie qui, actuellement, se terminent à dix-huit heures. Dans d'autres villes européennes ce ne sont pas les plages horaires en vigueur. Une révision de ces plages s'impose également pour pouvoir mener une réelle politique de stationnement.

M. Michel Van Roye pense que le remplacement de la circulaire De Saeger par la circulaire Draps doit faire plaisir aux gestionnaires des parkings publics dans la mesure où cela augmente les abonnements pris par les entreprises auprès des parkings publics.

M. Ruquois tient à apporter certaines nuances. Le cas du parking ING a été évoqué par le député-bourgmestre. Dans une société de marché, il n'est pas logique qu'on demande de baisser le prix d'un stationnement souterrain à un prix tel qu'il ne réponde plus à aucune concurrence normale. La personne qui opte pour un cocooning quotidien dans sa voiture alors qu'il dispose d'autres modes de transport, doit payer pour ce choix coûteux pour la société. On ne peut brader les prix à l'infini, cela n'a pas de sens; il convient de respecter les prix du marché.

M. Ruquois soulève également les problèmes de construction du parking de mille places d'ING où Interparking est candidat prestataire de services: cette construction n'a toujours pas été réceptionnée parce qu'il y a d'importants vices de construction. Ceci explique qu'il demeure vide.

Et de souligner que les gestionnaires de parkings publics sont des prestataires de services et qu'ils créent de

scheppen. Interparking stelt meer dan drieduizend mensen te werk.

De heer Ruquois geeft het voorbeeld van talrijke Nederlandse steden waar veel parkeerplaatsen met parkeermeters leegstaan omdat de automobilisten die gaan winkelen voor de ondergrondse parkeergarage kiezen. Die parkeerplaatsen op de openbare weg zijn namelijk bestemd voor leveranciers en automobilisten die zware boodschappen moeten doen en die er derhalve maar korte tijd blijven staan (ongeveer een half uur) voordat ze die veelgebruikte parkeerplaats verlaten. Als de vastgestelde tijd niet in acht wordt genomen, wordt er gelijk een wielklem op de auto aangebracht, wat zeer ontradend werkt. Dat zorgt er ook voor dat winkels en de verscheidenheid aan winkels behouden blijven; in die steden zijn er niet alleen lingerie- of cd-winkels, maar ook andere, zoals fietswinkels. Zo kan een gevarieerd handelsweefsel behouden blijven.

Er moet in het kader van het parkeerbeleid nagedacht worden over de leveringen in het Brusselse Gewest.

De heer Michel Van Roye heeft het over het betaald parkeren buiten de openbare weg. Wanneer een automobilist een uur en twee minuten parkeert, int de exploitant twee uur parkeertijd. De automobilist heeft altijd de indruk dat hij bedrogen wordt wanneer hij in openbare parkeerruimten parkeert.

De heer Ruquois bevestigt dat de exploitanten van openbare parkeerruimten zich bewust zijn van deze ontevredenheid.

Aanvankelijk werd de openbare parkeerruimte ervaren als een openbare dienstverlening. Net als bij Belgacom, is de tariefstructuur zeer eenvoudig en weinig subtiel.

Waarom zijn er in Europa nog maar vier of vijf exploitanten van openbare parkeerruimten? Dat is omdat de exploitatie van dat soort infrastructuur en het gebruik van de beste technologie zeer veel geld kosten. Als men wil dat de klanten in de toekomst niet meer naar de kassa hoeven te gaan bij het verlaten van de openbare parkings, moet men investeren in onderzoek en ontwikkeling. Die kosten moeten verdeeld worden. Interparking doet dat bijvoorbeeld voor de driehonderd parkeerruimten die het bedrijf in zeven landen exploiteert.

De heer Ruquois wijst erop dat Interparking weliswaar de grootste exploitant van openbare parkeerruimten in Duitsland is, maar dat de KMO van Belgische oorsprong niet erkend is in zijn land.

Als primo-ondertekenaar van het voorstel van ordonnantie herhaalt de heer Michel Van Roye dat hij bereid is om dit parlementaire initiatief te wijzigen teneinde te komen tot een voorstel dat op een echte consensus met alle wenselijke partners berust, onder wie de exploitanten van de openbare parkeerruimten.

l'emploi. Interparking emploie plus de mille trois cents personnes.

M. Ruquois en vient à l'exemple de moult villes hollandaises où le samedi matin bon nombre d'emplacements avec horodateurs sont vides parce que les automobilistes qui vont faire leurs courses ont opté pour le parking souterrain. En effet, ces emplacements en voirie sont réservés pour des livraisons et pour des automobilistes qui ont des emplettes lourdes à faire et qui y demeurent dès lors un temps limité (plus ou moins une demi-heure) avant de quitter l'emplacement à haut taux de rotation. Si le temps prévu n'est pas respecté, il y a directement un sabot de Denver, méthode parfaitement dissuasive. Cela permet aussi de préserver le commerce et la mixité du commerce; dans de telles villes, il n'y a pas seulement des magasins de lingerie ou de disques, il y a d'autres commerces, par exemple des magasins de vélos. Ce qui permet de préserver un tissu commercial varié.

Il faut avoir une réflexion dans le cadre de la politique de stationnement sur les livraisons en Région bruxelloise.

M. Michel Van Roye aborde la problématique du paiement du stationnement hors voirie. Lorsqu'un automobiliste stationne pour une heure deux minutes, l'exploitant encaisse deux heures de stationnement. Il a toujours l'impression de se faire rouler lorsqu'il stationne dans les parkings publics.

Les exploitants de parkings publics sont conscients de cette insatisfaction, affirme M. Ruquois.

Au départ, le parking public est perçu comme un service public. Comme à Belgacom, la structure tarifaire ne peut être qu'extrêmement simple et assez frustrante.

Pourquoi n'y a-t-il plus que quatre ou cinq opérateurs de parkings publics au niveau européen? C'est bien parce que le coût d'exploitation de ce genre d'infrastructure et l'utilisation des meilleures technologies sont des opérations qui coûtent cher. Pour permettre aux clients dans le futur de se passer d'aller aux caisses en sortant des parkings publics, il faut investir dans la recherche et le développement. Ces charges doivent être réparties. C'est ce qu'Interparking fait par exemple au niveau des trois cents parkings qu'elle exploite dans sept pays différents.

M. Ruquois signale que si Interparking est le premier exploitant de parkings publics en Allemagne, la PME d'origine belge n'est pas reconnue dans son pays.

M. Michel Van Roye, en tant que primosignataire de la proposition d'ordonnance, réitère qu'il a accepté de modifier la démarche parlementaire entreprise pour aboutir à une proposition réellement consensuelle avec tous les partenaires opportuns, dont les exploitants des parkings publics font entièrement partie.

Volgens hem is het grootste probleem dat er geen controle op het parkeren op de openbare weg wordt uitgeoefend.

De heer Ruquois wijst erop dat Interparking altijd op dit probleem heeft gewezen, onlangs nog bij staatssecretaris Pascal Smet. Interparking heeft altijd en zonder behoudsgezinde ideeën deelgenomen aan de besprekingen waarop het uitgenodigd werd, bijvoorbeeld bij het op vier rijstroken brengen van de Wetstraat.

Het debat over de wegwijzers naar de parkeerruimten dat Interparking destijds had aangevat met staatssecretaris Eric André en de schepenen van de Stad Brussel, destijds de heer Michel Van Roye, is nog niet afgerond. Er bestaan echter oplossingen om een efficiënt en niet te duur regeling in te voeren.

Interparking is echter niet de enige die op dit gebied beslist. De heer Ruquois vindt wat men in Antwerpen heeft gedaan een goede zaak, omdat de regeling niet te gesofistikeerd is.

De directeur van Interparking voor België, de heer Pierre Fournier, legt uit dat de stad onderverdeeld is in verschillende parkeerlussen. Wanneer de automobilist de stad binnenrijdt, wordt hij geleid naar een lus met een rood of groen signaal (niet het aantal vrije plaatsen omdat de automobilist daar niet echt in geïnteresseerd is), dat duidelijk aangeeft of er al dan niet nog plaatsen vrij zijn.

De heer Baudouin Ruquois wijst erop dat de beheerder van een openbaar parkeerruimte steeds meer rekening houdt met de wensen van de klant. De klant wil geleid worden, zonder nutteloze omwegen.

De heer Michel Van Roye wijst erop dat er in City II een vermelding van het aantal vrije plaatsen is en dat dit zeer efficiënt werkt.

De heer Baudouin Ruquois wijst erop dat hetzelfde systeem operationeel zal zijn in Sint-Lambrechts-Woluwe. Deze dienst wordt ook aangeboden in de parking « Twee Poorten » tot tevredenheid van de automobilisten.

De heer Jean-Pierre Cornelissen behandelt vervolgens twee specifieke parkeerruimten, te weten Simonis en Hallepoort, die constant onderbezet is, ondanks de maatregelen waaraan men van te voren gedacht had. Volgens hem is het feit dat er 's nachts te veel op de openbare weg geparkeerd wordt de oorzaak van de onderbezetting van de ondergrondse parkeerruimten.

De Poelaertparking, die de Zavel niet heeft kunnen ontlasten, is een schrijnend voorbeeld van het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende actoren in Brussel. Het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg moet drastisch verminderd worden om een rationeel gebruik van de openbare parkeerruimten te bewerkstelligen.

Pour lui, le plus gros problème est l'absence de contrôle du stationnement en voirie.

M. Ruquois signale qu'Interparking a toujours rappelé ce problème, encore dernièrement au secrétaire d'Etat Pascal Smet. Partout où Interparking est invité à la table, par exemple lors de la mise à quatre bandes de la rue de la Loi, Interparking a toujours été présent et sans idées conservatrices.

Le débat sur la signalisation qu'Interparking a entamé à l'époque avec le secrétaire d'Etat Eric André et l'échevin de la Ville de Bruxelles, à l'époque M. Michel Van Roye, n'est toujours pas mûr. Pourtant des solutions existent pour adopter un système efficace et pas trop onéreux.

Seulement Interparking n'est pas seul à décider en la matière. Pour M. Ruquois, ce qui a été fait à Anvers est de bon aloi dans la mesure où il s'agit d'un système pas trop sophistiqué.

Le directeur de l'exploitation d'Interparking pour la Belgique, M. Pierre Fournier, explique que la ville est divisée en plusieurs boucles de stationnement. A chaque entrée de la ville, l'automobiliste est dirigé vers une boucle avec un signal (non pas du nombre de places libres parce que ce n'est pas cela qui intéresse réellement l'automobiliste) rouge ou vert qui permet de distinguer clairement s'il subsiste des places ou non.

Et M. Baudouin Ruquois de rappeler que de plus en plus le gestionnaire de parking public va à la rencontre du client. Le client demande d'être guidé sans trop de détours inutiles.

M. Michel Van Roye rappelle qu'à City II il y a une indication des places libres et que c'est très efficace.

M. Baudouin Ruquois signale que le même système sera en vigueur à Woluwe-Saint-Lambert. C'est un service que le client apprécie aussi au parking Deux Portes.

M. Jean-Pierre Cornelissen aborde la problématique de deux parkings bien spécifiques. Il cite le cas des parkings Simonis et Porte de Hal qui souffrent d'une sous-occupation constante malgré les mesures auxquelles on avait pensé auparavant. Il lui semble que le fait qu'il y ait trop de stationnements en voirie nuit à l'occupation des parkings souterrains.

L'exemple du parking Poelaert qui n'a point permis de désengorger le Sablon est un exemple criant de la non coordination des différents acteurs à Bruxelles. Il faut diminuer de manière drastique les places de stationnement en voirie pour permettre d'utiliser les parkings publics de manière rationnelle.

Een ander probleem dat de heer Jean-Pierre Cornelissen aansnijdt, is dat van de overstapparkeruimten die te dicht bij het stadscentrum liggen. De concurrent van de heer Ruquois, Cityparking om geen namen te noemen, heeft de overstapparkeruimte bij Simonis gebouwd, die sinds de bouw ervan onderbezet is. Cityparking, die deze parking heeft gebouwd, heeft een tripartite-overeenkomst gesloten met het Gewest, de gemeenten en hemzelf, voor zesentwintig jaar. Het probleem is dat de rendabiliteit van deze parking niet verzekerd is. Daarom beheert Cityparking eveneens honderdtwintig bovengrondse parkeerplaatsen. De impact van dit gemengd parkeerbeleid zou bestudeerd moeten worden.

De heer Baudouin Ruquois wenst de bewering van de heer Jean-Pierre Cornelissen dat Cityparking de parking in Simonis hebben gebouwd, te verbeteren. Cityparking heeft gebruik gemaakt van de volledig ingerichte technische ruimte.

De heer Ruquois deelt mee dat Interparking het contract voor Simonis geweigerd had. De parking aan de Hallepoort is ook een veel te grote technische ruimte in vergelijking met de bestaande behoeften. Interparking heeft bepaalde verdiepingen moeten sluiten om belastingen op niet-gebruikte parkeerplaatsen te vermijden.

De heer Ruquois vindt het niet efficiënt om oppervlakken gratis aan te bieden aan dienstverleners.

Volgens hem moet de dienstverlener de openbare parkeerplaatsen beheren tegen de marktvoorwaarden. Interparking beheert alle soorten parkings, bijvoorbeeld in Jerez de la Frontera, alsook in Barcelona. Interparking beheert de parkings van ziekenhuizen als dienstverlener tegen marktprijzen en dat werkt.

De heer Pierre Fournier wijst op de problemen aan de parking van de Hallepoort, die te wijten zijn aan de situatie in de wijk, te meer daar de toegang tot de parking, die reeds verschillende keren vernield was, heringericht is. Er zijn ook veranderingen aangebracht om drie toegangen voor de voetgangers terug te brengen tot één toegang.

Het probleem met de parking Hallepoort is eveneens te wijten aan het feit dat Interparking destijds een akkoord had gesloten met het medische en verpleegkundig personeel van het ziekenhuis Bordet, dat met een abonnement de klok rond kon parkeren in deze parking.

Jammer genoeg heeft het OCMW met de nieuwe uitbreiding van het Sint-Pieters-ziekenhuis beslist om driehonderd ondergrondse parkeerplaatsen te bouwen. Dit privé-initiatief om parkeerplaatsen te bouwen, terwijl de openbare parking beschikbaar is voor het personeel en de patiënten van het ziekenhuis, doet problemen rijzen.

Une autre problématique abordée par M. Jean-Pierre Cornelissen est celle des parkings de transit qui sont localisés à trop grande proximité du centre-ville. Le concurrent de M. Ruquois, Cityparking pour ne pas le citer, a construit le parking (de transit) à Simonis qui est sous-occupé depuis sa création. Cityparking qui a construit ce parking bénéficie d'une convention tripartite Région-commune et l'opérateur lui-même pour soixante-six ans. Le problème est que la rentabilité de ce parking n'est pas assurée. C'est pour cette raison que Cityparking gère également cent-vingt places de stationnement en surface. Il faudrait étudier l'impact de ces politiques de stationnement mixtes.

M. Baudouin Ruquois tient à corriger l'affirmation de M. Jean-Pierre Cornelissen selon laquelle Cityparking aurait construit le parking à Simonis; Cityparking a bénéficié du vide technique complètement aménagé.

M. Ruquois informe qu'Interparking avait refusé le contrat Simonis. Le parking de la Porte de Hal est également un vide technique beaucoup trop important par rapport aux besoins existants. Là Interparking a dû fermer certains étages pour éviter de payer des taxes sur des emplacements inutilisés.

Pour M. Ruquois, il n'est pas efficace d'offrir pour rien des surfaces à des prestataires de services des parkings.

Pour lui, le prestataire de services doit gérer les stationnements publics aux conditions du marché. Interparking gère tout type de parking, par exemple à Jerez de la Frontera, ainsi qu'à Barcelone, Interparking gère les parkings des hôpitaux en tant que prestataire de services aux conditions du marché et cela fonctionne.

M. Pierre Fournier signale que les problèmes au parking Porte de Hal sont dus à la difficulté du quartier; de plus il y a eu un réaménagement des îlots en accès du parking qui avaient été saccagés à plusieurs reprises. Il y a également eu des corrections de l'accès pour concentrer les accès piétons, qui étaient dispersés sur trois édifices, à un seul édifice.

Le problème du parking Porte de Hal provient également du fait que dans le temps Interparking avait un accord avec le personnel médical et infirmier de Bordet qui pouvait stationner vingt-quatre heures sur vingt-quatre dans ce parking moyennant un abonnement.

Malheureusement, avec la nouvelle extension de l'hôpital Saint-Pierre, le CPAS a décidé de construire trois cents places de stationnement en-dessous. Cet appel privé au stationnement alors que le parking public était disponible de manière efficiente pour le personnel et les patients de l'hôpital pose réellement problème.

De heer Ruquois wijst erop dat de onderbezetting van de parking Hallepoort eveneens te wijten is aan bestelwagens die de toegang tot de parking hinderen. De stad heeft de bovengrondse toegang heringericht, waardoor de bezetting van deze parking zou moeten toenemen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is ervan overtuigd dat het hele probleem te maken heeft met de coherentie van de maatregelen. Hij vindt ook dat wielklemmen ontradend werken. Bovendien moet men het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg daadwerkelijk verminderen, zoals het in het GewOP staat. Volgens hem moeten er op het vlak van het parkeerbeleid maatregelen genomen worden om het gebruik van ondergrondse openbare parkingruimten te bevorderen en tegelijk voorrang te geven aan het openbaar vervoer.

4. Uiteenzetting van mevrouw Karin Temmerman, Schepen Stedebouw en Mobiliteit over het Mobiliteitsplan Gent in het algemeen en het Parkeerbeleidsplan dat er integraal van deel uitmaakt

a. Uiteenzettingen van mevrouw Karin Temmerman en de heer Ward De Bruycker van het Parkeerbedrijf

De Schepen zal in het kort proberen de mobiliteitsstructuur van de stad Gent uitleggen. Daarna zal de heer Ward De Bruycker van het Parkeerbedrijf dieper ingaan op zowel de structuur van het Parkeerbedrijf als specifiek op welke manier de stad haar garages bemant, op welke manier dat ze geëxploiteerd worden, op welke manier dat men het betaald parkeren in de stad invoert, kortom de realiteit van het dagelijks parkeerbeleid in de stad.

Gent telt ongeveer 230.000 inwoners en is dus uiteraard zeer klein ten opzichte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Gent is toch de tweede grootste stad van Vlaanderen. Het is een zeer dynamische stad waar alles gebeurt, met andere woorden het is een stad met een zeer grote economische functie; een haven, één van de kleinste, geen haven zoals Antwerpen, maar toch is dit een zeer belangrijke economische pool in de stad die ook heel wat mobiliteit genereert intra muros.

Daarnaast is het de grootste universiteitstad. Samen met de hoge scholen zijn er 60.000 studenten die zich bijna dagelijks verplaatsen in de stad. De universiteit bevindt zich midden in de stad en heel veel campussen liggen aan de rand ervan. Dus is er een heel grote mobiliteit van de studenten in de stad. Gent is totaal anders dan Leuven, die eigenlijk als de studenten daar zijn, bijna een verdubbeling van haar inwoners kent; Gent is enerzijds een universiteitsstad maar daarnaast ook een zeer levende stad met heel wat inwoners en heel wat cultuur. Met andere woorden, mobiliteit in de stad Gent is een heel belangrijk gegeven.

Daarom heeft het Stadsbestuur dan ook een mobiliteitsplan gemaakt. Dit is enigszins anders gestructureerd dan in

M. Ruquois signaleert que la sous-utilisation du parking Porte de Hal était également due à un squatt de camionnettes qui empêchait l'accès au parking. La ville a réaménagé l'accès en surface, ce qui devrait permettre d'améliorer l'occupation de ce parking.

M. Jean-Pierre Cornelissen est convaincu que tout le problème se situe dans la cohérence des mesures. Il pense également que le sabot de Denver est un élément dissuasif. En outre, il faut réellement opérer la raréfaction des places de stationnement en voirie tel que cela est prévu au PRD. Pour lui, une des priorités à suivre en matière de stationnement, c'est de prendre des mesures à ce niveau, de promouvoir les parkings souterrains publics et la priorité concomitante pour le transport public.

4. Exposé de Mme Karin Temmerman, échevine de l'Urbanisme et de la Mobilité sur le plan de Mobilité de Gand en général et sur la politique de stationnement qui en fait intégralement partie

a. Exposés de Mme Karin Temmerman et de M. Ward De Bruycker de la Société de parking

L'échevine tentera d'expliquer brièvement comment se structure la mobilité dans la ville de Gand. Ensuite, M. Ward De Bruycker, représentant de la Société de parking (« Parkeerbedrijf »), expliquera plus en détail la structure de la Société de parking et spécifiquement la manière dont la ville affecte du personnel à ses parkings, comment ils sont exploités, comment on instaure le stationnement payant dans la ville, bref : la réalité de la politique quotidienne de stationnement dans la ville.

Gand compte quelque 230.000 habitants. Il s'agit donc d'une très petite ville par rapport à la Région de Bruxelles-Capitale mais Gand est la deuxième ville de Flandre en nombre d'habitants. C'est une ville très dynamique, un centre actif, en d'autres termes la ville a une fonction économique très importante : un port – un des plus petits – pas comme celui d'Anvers mais il s'agit néanmoins d'un pôle économique très important qui génère pas mal de mobilité dans la ville.

En outre, c'est la principale ville universitaire. Avec les écoles supérieures, il y a 60.000 étudiants qui se déplacent presque tous les jours dans la ville. L'université est située au centre de la ville alors que de nombreux campus se trouvent en périphérie. Les étudiants se déplacent donc beaucoup dans la ville. Gand est complètement différente de Louvain dont la population double pratiquement avec les étudiants; Gand est une ville universitaire d'une part mais aussi une ville très animée qui compte beaucoup d'habitants et une vie culturelle intense. En d'autres termes, la mobilité dans la ville de Gand est une donnée fondamentale.

C'est pourquoi l'administration communale a élaboré un plan de mobilité, dont la structure est quelque peu diffé-

het Brussels Gewest. Vanuit het Vlaams Gewest worden de gemeenten gestimuleerd om mobiliteitsplannen op te stellen omdat ze dan convenanten kunnen afsluiten met het Vlaams Gewest zodanig dat ze op het gebied van openbaar vervoer, van aanleg van wegen, kortweg ze van een aantal maatregelen gebruik kunnen maken.

De start van de opmaak van dit mobiliteitsplan is nog gebeurd tijdens de vorige legislatuur maar de volledige afwerking is van deze legislatuur. Het mobiliteitsplan is goedgekeurd in 2002. Dat mobiliteitsplan bevat een aantal hoofdstukken; uiteraard de algemene doelstellingen, een uitwerking van een duurzame mobiliteitsplan en ondersteunende maatregelen. Het blijft niet alleen bij plannen, maar het bevat zeker ook een actieprogramma. Ook heel belangrijk is dat er een financiële raming is want de gemeenten moeten de organisatie van heel het ontwerp en ook de evaluatie kunnen betalen. Er wordt ook constant geëvalueerd.

Wat is de doelstelling van het mobiliteitsplan? De strategische doelstellingen zijn de volgende: eerst en vooral het vrijwaren van de verplaatsingsbehoefte. En dit is ook zeker een beleid dat de vorige legislatuur maar ook deze legislatuur wil doorvoeren. Mobiliteit wordt heel vaak aanzien als iets negatiefs omdat het heel veel op een negatieve manier in de media komt (verkeersongevallen, enz.). Het feit dat we ons kunnen verplaatsen is nochtans een positief gegeven, en zo wil de stad Gent dat ook bekijken.

De mens in onze samenleving moet zich kunnen verplaatsen. Wat er af en toe in vraag wordt gesteld, is de manier waarop hij zich verplaatst. De stad wil die verplaatsingsmogelijkheden maximaliseren, maar wil ook het autoverkeer minimaliseren. En dit door maximaal de nadruk te leggen op de voetgangers, op het fietsverkeer en op het gemeenschappelijk vervoer. Onder « gemeenschappelijk vervoer » verstaat de stad Gent niet alleen het openbaar vervoer, maar ook taxi's en busbedrijven.

Daarnaast zijn er effectieve operationele doelstellingen in het mobiliteitsplan ingeschreven waarvan een aantal wel zeer hoog zijn en hopelijk zullen behaald worden maar de lat ligt daar wel zeer hoog. Het gebruik van het openbaar vervoer is verhoogd met 100 % in tien jaar tijd, op het moment dat dit ingeschreven werd in 1998, nog vier jaar geleden leek het bijna utopisch. Maar nu is de helft voorbij, en er kan gezegd worden dat er een stijging is van ongeveer 35 % à 40 % van het gebruik van het openbaar vervoer. Dit is natuurlijk niet alleen te wijten aan de maatregelen van de stad Gent maar ook aan het feit dat het Vlaams Gewest heel wat initiatieven genomen heeft rond openbaar vervoer en het vervoersbeleid in het algemeen.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid: daar wil de stad een daling van de grote letselongevallen met 30 % en een daling van 50 % van de ongevallen met de zwakke weggebruiker. Het verhogen van het fietsgebruik: Gent is

rente de la Région de Bruxelles-Capitale. La Région flamande encourage les communes à élaborer des plans de mobilité qui leur permettent de passer des conventions avec la Région flamande et de pouvoir bénéficier d'une série de mesures dans le domaine des transports en commun, de l'aménagement des voiries, etc.

L'élaboration de ce plan de mobilité a débuté au cours de la législature précédente mais il a été finalisé pendant cette législature-ci. Le plan de mobilité a été voté en 2002. Ce plan de mobilité comporte une série de chapitres: les objectifs généraux, la mise au point d'un plan de mobilité durable et des mesures de soutien. Il ne se limite pas à des projets, il comporte également un programme d'action. Autre point important: il prévoit une estimation financière, car les communes doivent pouvoir payer l'organisation de l'ensemble du projet et son évaluation. Cette évaluation est d'ailleurs constante.

Quel est l'objectif du plan de mobilité? Les objectifs stratégiques sont les suivants: en priorité répondre au besoin de déplacement. Il s'agit certainement d'une politique qu'il fallait mener au cours de la législature précédente mais aussi de cette législature-ci. On considère très souvent la mobilité comme quelque chose de négatif parce qu'on en parle de manière négative dans les médias (accidents de la route, etc.) alors que la possibilité de se déplacer est une donnée positive. C'est bien ainsi que la ville de Gand voit les choses.

Dans notre société, l'homme doit pouvoir se déplacer. On peut parfois s'interroger sur la façon dont il se déplace. La ville souhaite maximaliser ces possibilités de déplacement, mais entend aussi réduire au minimum le trafic automobile en étant particulièrement attentive aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs. Par transports collectifs, la ville n'entend pas seulement les transports en commun mais aussi les sociétés de taxis et de bus.

En outre, le plan de mobilité comporte de véritables objectifs opérationnels dont certains sont très ambitieux. Nous espérons les atteindre, mais la barre est très haute. En 1998, la ville s'était fixé comme objectif d'augmenter de 100 % l'utilisation des transports en commun en dix ans. Il y a quatre ans encore, cet objectif semblait utopique. Aujourd'hui, à la moitié de la période, on peut dire que l'utilisation des transports en commun a augmenté de 35 à 40 %. Naturellement, cette hausse n'est pas uniquement due aux mesures prises par la ville de Gand mais aussi au fait que la Région flamande a pris de nombreuses initiatives dans le domaine des transports en commun et de la politique du transport en général.

En ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière, la ville souhaite réduire de 30 % des accidents avec blessés graves et de 50 % des accidents impliquant des usagers faibles, ainsi qu'augmenter l'utilisation du vélo: Gand est

een « fietsstad ». Twee legislaturen geleden werd het fietsplan geprofileerd. Gent was de eerste stad met een fietsambtenaar, dit voorbeeld werd dan uiteraard gevolgd in zeer vele andere steden. De stad Gent wilt een stabilisering van de autodrukke op het Gentse wegennet en een daling van de autodrukke in de binnenstad en in de woongebieden.

Dit mobiliteitsplan van de stad Gent bevindt zich niet in het luchtledige en is ook misschien verschillend van het Brussels Gewest. Het Vlaams Gewest heeft een Structuurplan Vlaanderen opgesteld, waarin de ruimtelijke structuur van Vlaanderen in kaart is gebracht en er opdracht wordt gegeven aan alle steden en gemeenten om een eigen ruimtelijke Structuurplan te maken.

Schepen Karin Temmerman is daarmee gestart tijdens deze legislatuur en denkt dat Gent de eerste grote stad was die haar ruimtelijke Structuurplan heeft afgemaakt. Het is vorig jaar goedgekeurd door de minister en deze twee plannen, zowel het mobiliteitsplan als het ruimtelijk Structuurplan haken volledig in mekaar. Het kan ook niet anders. Een mobiliteitsplan is ondenkbaar zonder Structuurplan en omgekeerd.

Om het mobiliteitsplan van Gent te begrijpen zal Schepen Karin Temmerman heel kort de grote richtlijnen van het Structuurplan uitleggen. Aan de hand van slides legt de Schepen uit dat rond het havengebied, het kanaal, de binnenstad, het ruimtelijk Structuurplan zich situeert in een zandlopermodel.

Zowel de ruimtelijke structuur als de mobiliteitsstructuur zijn daarop geënt. De grote wegen : de E17 en de E40 en de grote ringweg rond de stad (de R4) en de kleine ring (de R40), hebben met nog een aantal mankementen te kampen. De grote kantoor- en economische ontwikkelingen moeten zich situeren op de kruising van de wegen naar de binnenstad met de ringweg en de grote stationsbuurt, bij het Sint-Pietersstation. « Flanders Expo » : daar plant de stad een volledig nieuw stadsdeel omdat dit ook aan deze kruising ligt, tussen de stadsboulevard en de grote ring (R4). Hier komt een groot regionaal bedrijventerrein, waar Volvo al gevestigd is en waar een grote ontwikkeling voorzien is met o.m. IKEA. Het College wilt daar trouwens ook het voetbalstadium, AA Gent, overbrengen. En waarom juist daar ? Omdat deze zone in de mobiliteitsstructuur past. Het is allemaal geënt op deze grote ringweg en op de vier grote steenwegen die deze ringweg met de binnenstad verbinden.

De bedoeling is dat als men zich met de wagen verplaatst, van gelijk welke richting, van het noorden naar het zuiden, van het oosten naar het westen, men eigenlijk altijd de ringweg neemt en alleen maar als men naar de binnenstad moet, zich langs de grote steenwegen naar de binnenstad begeeft, dat men zich verplaatst op de kleine ringweg en dan pas, in de allerlaatste instantie, de binnenstraten neemt.

une « ville de vélos ». Il y a deux législatures, on a élaboré le plan vélo. Gand fut la première ville à avoir un fonctionnaire vélo et de très nombreuses autres villes ont suivi cet exemple. L'ambition de la ville de Gand est de stabiliser la pression automobile sur le réseau routier gantois et de réduire la pression automobile dans le centre-ville et les zones résidentielles.

Ce plan de mobilité n'est pas suspendu dans le vide, en quoi il est peut-être différent de celui de la Région bruxelloise. La Région flamande a élaboré un « Structuurplan Vlaanderen » (un schéma directeur pour la Flandre) qui dessine la carte de l'aménagement du territoire en Flandre et qui charge toutes les villes et communes d'élaborer leur propre schéma directeur.

L'échevine Karin Temmerman s'y est attelée au cours de cette législature et pense que Gand est la première ville flamande à avoir élaboré son schéma directeur. Le ministre l'a ratifié l'année dernière. Ces deux plans, le plan de mobilité et le plan de schéma directeur, sont liés. Il ne peut d'ailleurs pas en être autrement. Un plan de mobilité est inconcevable sans schéma directeur et inversement.

Afin de comprendre le plan de mobilité de Gand, l'échevine Karin Temmerman expliquera très brièvement les grandes lignes du schéma directeur. A l'aide de diapositives, l'échevine explique qu'autour du port, du canal, du centre-ville, le schéma directeur se trouve dans un modèle en sablier.

Le plan d'aménagement et le plan de mobilité viennent s'y greffer. Les principales voies d'accès : la E17 et la E40 et le grand ring autour de la ville (la R4) et la petite ceinture (la R40) doivent encore remédier à une série de lacunes. Les bureaux et les activités économiques, doivent se développer au croisement des routes vers le centre-ville avec le ring et le quartier de la principale gare, la gare Saint-Pierre. « Flanders Expo » : la ville projette d'y édifier un tout nouveau quartier parce qu'il se trouve également à ce croisement entre le boulevard urbain et le grand ring (R4). On y prévoit un grand terrain régional d'entreprises où s'est déjà installé Volvo, terrain promis à un développement considérable, notamment avec IKEA. D'ailleurs, le Collège souhaite également y transférer le stade de football de l'AA Gent. Pourquoi là ? Parce que cette zone s'inscrit dans le plan de mobilité. Tout ceci se greffe sur ce grand ring et sur les quatre grands boulevards qui relient ce ring au centre-ville.

L'objectif est d'obliger les conducteurs à emprunter le ring, dans n'importe quelle direction, du nord au sud, de l'est à l'ouest, et à n'emprunter les grands boulevards vers le centre-ville que pour s'y rendre, à emprunter la petite ceinture et en toute dernière instance seulement, les rues du centre.

Alle binnenstraten moeten eigenlijk gevrijwaard blijven van doorgaand verkeer. Zowel in het ruimtelijk Structuurplan als in het mobiliteitsplan zullen de mogelijke ontwikkelingen die in de toekomst toegelaten worden daarop geënt zijn, d.w.z. dat een ontwikkeling die heel veel auto's genereert in de binnenstad niet zal toegelaten worden. Een bedrijf dat zich in Gent wilt vestigen, zal zich in de omgeving van de ringweg moeten situeren.

Het mobiliteitsprofiel van elke grote ontwikkeling, woningen inclusief, wordt bepaald door het Structuurplan.

Qua trams, zullen in de toekomst de invalswegen ook de grote tramassen worden. De grote ontwikkelingen moeten komen daar waar de « auto-mobiliteit » kan beheerst worden en daar waar ook de grote tramstructuren zich in de toekomst zullen situeren. En aan dit alles is een volledige parkeerstrategie gekoppeld waarop Schepen Temmerman zal terugkomen.

Die verkeersstructuren die in het mobiliteitsplan zijn opgenomen, hebben verschillende hiërarchieën; van de ringwegen langzaam naar de binnenstad. Alle verkeerswegen worden met een specifiek snelheidsregime gecatalogeerd. Op de autosnelwegen gaat het uiteraard om 120 km/uur, op de gewestwegen gaat het overal om 70 km/uur. Op de grote ringweg, dus op de R4, zal op sommige plaatsen 90 km/uur mogelijk zijn, op andere plaatsen 70 km/uur. Op de binnenring is het zone 50 en in de strikte woongebieden wil het stadsbestuur overal zone 30 invoeren.

Naast deze autostructuur is er ook een fietsplan. Voor elk van de verblijfsgebieden is een verkeersleefbaarheidsplan opgemaakt.

De hele kleine straten zijn hoofdzakelijk woonstraten, daar wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd en verkeersdrempels aangebracht. Het grondgebied van de stad Gent is globaal in kaart gebracht met een verkeersleefbaarheidsplan.

Dit was een zeer zware taak. De uitvoering daarvan is nog altijd bezig; bij de uitvoering wordt gemerkt dat er heel wat vertraging opgelopen wordt. De eerste verkeersleefbaarheidsplannen dateren nog uit de vorige legislatuur en zijn momenteel nog niet volledig afgewerkt. Mochten ze het moeten overdoen, dan zou schepen Temmerman niet meer het volledige grondgebied en alle verkeersleefbaarheidsplannen tegelijkertijd verwezenlijken maar gebied per gebied werken zodanig dat een plan onmiddellijk kan uitgevoerd worden. Daar is zeker een vertraging opgelopen maar de plannen zijn er wel en ze worden progressief bijgesteld.

Naast de verkeersstructuren en de tramstructuur bestaat er een fietsnetwerk op het volledige gebied en de grote fietsassen worden geënt op de mobiliteitsstructuur en op de

Il faut préserver les rues du centre du trafic de transit. Les développements qui seront éventuellement autorisés dans le futur devront respecter cette condition dans le plan d'aménagement comme dans le plan de mobilité, ce qui signifie qu'on n'autorisera pas un développement qui génère un trafic important de voitures dans le centre-ville. Une société qui souhaite s'implanter à Gand, devra s'installer à proximité du ring.

Le schéma directeur définit le profil de mobilité de tout développement important, y compris en matière de logements.

En ce qui concerne les trams, les voies d'accès deviendront également dans l'avenir les principaux axes de tram. Il faut réaliser les principaux développements là où on peut maîtriser la « mobilité automobile » et là où les principales structures de trams se trouveront aussi dans l'avenir. Tout ceci va de pair avec une stratégie globale de stationnement sur laquelle l'échevine Temmerman reviendra.

Ces structures routières qui figurent dans le plan mobilité sont hiérarchisées; on va progressivement du ring au centre-ville. On a attribué un régime de vitesse spécifique à toutes les routes : 120 km/h évidemment sur les autoroutes, 70 km/h sur les voiries régionales. Sur le grand ring (la R4), il sera possible de rouler à 90 km/h à certains endroits et partout ailleurs à 70 km/h. La petite ceinture sera une zone 50 km/h et l'administration souhaite instaurer une zone 30 généralisée dans les quartiers purement résidentiels.

En plus de cette structure pour le trafic automobile, il y a aussi un plan vélo. Pour chacun des quartiers résidentiels, on élabore un « verkeersleefbaarheidsplan » (un plan de qualité de vie relatif aux déplacements).

Les très petites rues sont généralement des rues résidentielles. On y installe des casse-vitesse et on tente d'empêcher autant que possible le trafic de transit. On a dressé globalement la carte du territoire de la ville de Gand avec un « verkeersleefbaarheidsplan ».

Ce fut une tâche très lourde. Son exécution est toujours en cours; on constate que sa mise en œuvre a pris beaucoup de retard. Les premiers « verkeersleefbaarheidsplannen » datent de la législature précédente et ne sont pas encore tout à fait terminés. S'il fallait les recommencer, l'échevine Temmerman ne s'attellerait pas à parachever simultanément l'ensemble du territoire et tous « verkeersleefbaarheidsplannen », mais elle travaillerait quartier par quartier de sorte qu'on puisse exécuter immédiatement un plan. Il y a certainement eu du retard mais les plans existent bel et bien et ils sont progressivement réajustés.

Outre les structures routières et la structure des trams, il y a un réseau cyclable sur l'ensemble du territoire et les principaux axes cyclables se greffent sur la structure de

ruimtelijke structuur – Structuurplan Gent – en meestal ook verbonden met de groenassen. Wat het ruimtelijk Structuurplan betreft, is uiteraard niet alleen aandacht besteed aan de woningbouw, de mobiliteit voor de economische ontwikkeling, maar ook heel veel aandacht voor de groenontwikkeling in de toekomst. Het huidige Stadsbestuur wil groenpolen aan de rand van de stad, kleine groene parken in de omgeving en dan nog kleinere wijkparken in de woonzones. Al deze groenstructuren worden met elkaar verbonden; het is precies langs deze verbindingen dat de fietsassen en de wandelassen gepland zijn.

Voor het fietsnetwerk wordt er samengewerkt met de provincie. Een fietspad stopt uiteraard niet aan de grenzen van de stad en de Provincie Oost-Vlaanderen is bezig met een supralokaal fietsennetwerk. Uiteraard is het netwerk Gent daarop afgestemd.

De Lijn heeft een ontwerp van tramstructuur in de toekomst opgesteld : « het Pegasiusplan ». Zij hebben daarvoor samengewerkt met de stad Gent. De stad Gent heeft financieel bijgedragen en ook haar eigen mobiliteitsdiensten hebben daar aan deelgenomen. Ook dit plan is weer geënt op beide andere plannen, zowel op het ruimtelijke Structuurplan als op het mobiliteitsplan. De grote tramassen zijn op de voornaamste steenwegen, die de verbinding maken, geënt.

In de nabije toekomst komt er een grote ontwikkeling aan Flanders Expo; het ontwerp is bezig. Schepen Temmerman denkt dat het voor Vlaanderen uniek is. Momenteel is men daar de nieuwe tramlijn aan het installeren nog voordat de economische ontwikkeling begint. Daar komen : IKEA, een aantal grote kantoren, ... Het College gaat deze bedrijven en kantoren verplichten om hun mobiliteitsprofiel af te stemmen op het mobiliteitsplan van het Stadsbestuur. Met andere woorden er zullen parkeergarages zijn, maar de bedrijven die daar komen, zullen verplicht zijn om een politiek te voeren naar de tram toe, naar fietsers, enz. En nu is het echt wel verplichten omdat daar ook de tramas zal liggen vooraleer dat de economische ontwikkelingen daar zullen plaatsgrijpen.

Dit om te komen tot de hoofdbrok van deze hoorzitting, namelijk het parkeerconcept van de stad. Zoals de volksvertegenwoordigers hebben kunnen vaststellen, maakt het parkeerbeleid integraal deel uit van het globale mobiliteitsbeleid van de stad.

Qua parkeerbeleid wordt er in drie gordels gewerkt :

- de eerste parkeergordel : de centrumzone;
- de tweede parkeergordel : tussen parkeerroute en stadsboulevard (R40);

mobilité, le plan d'aménagement – Structuurplan Gent – et généralement aussi sur les axes verts. En ce qui concerne le schéma directeur, on ne s'intéresse pas seulement à la construction de logements et à la mobilité pour le développement économique, mais aussi au maillage vert dans l'avenir. L'administration communale actuelle souhaite développer des pôles verts à la périphérie de la ville, de petits parcs dans les environs et encore de plus petits parcs de quartier dans les zones résidentielles. Toutes ces structures vertes sont reliées entre elles; c'est précisément le long de ces liaisons qu'on prévoit les axes cyclables et les axes pédestres.

Pour le réseau cyclable, on collabore avec la province. En effet, une piste cyclable ne s'arrête pas aux limites de la ville et la province de Flandre orientale travaille à un réseau cyclable supralocal sur lequel, bien entendu, le réseau de Gand se branchera.

La société De Lijn a élaboré un projet de structure de trams pour l'avenir : « le plan Pégase ». Pour ce faire, elle a collaboré avec la ville de Gand. La ville de Gand y a contribué financièrement et ses propres services de mobilité y ont participé. Ce plan se greffe à son tour sur les deux autres plans que sont le schéma directeur et le plan de mobilité. Les grands axes de tram se greffent sur les principales chaussées, qui font la liaison.

Dans un avenir proche, Flanders Expo connaîtra un développement important; le projet est en cours. L'échevine Temmerman pense qu'il s'agit d'un projet unique en Flandre. Pour l'instant, on est en train d'installer la nouvelle ligne de tram avant même que ne commence le développement économique. Viendront s'y installer : IKEA, une série de gros bureaux, ... Le Collège obligera ces entreprises et ces bureaux à calquer leur profil de mobilité sur le plan de mobilité de l'administration communale. En d'autres termes, il y aura des parkings mais les entreprises qui s'y installeront seront tenues de mener une politique en faveur du tram, des cyclistes, etc. Et il s'agira bien dans ce cas d'une obligation, parce que l'axe de tram s'y trouvera avant qu'on n'y entame les développements économiques.

Tout ceci pour en arriver à la partie principale de cette audition, à savoir le concept du stationnement de la ville. Comme les députés ont pu le constater, la politique de stationnement fait partie intégrante de la politique de mobilité globale de la ville.

Pour la politique de stationnement, on travaille en trois zones :

- la première ceinture de stationnement (« parkeergordel ») : la zone du centre;
- la deuxième ceinture de stationnement : entre l'itinéraire de stationnement et le boulevard urbain (R40);

- de derde parkeergordel : tussen stadsboulevard en grote ring (R4).

Er wordt ook aandacht besteed aan privé- en semi-openbaar parkeren. Schepen Temmerman gaat eventjes in op het betalend parkeren in de stad, stallingsplaatsen, het « stand still »-principe en het parkeergeleidingssysteem.

Om dit allemaal in te voeren, heeft de stad Gent reeds in 1982 een Parkeerbedrijf opgericht. Het is een regie. Het is gegroeid uit een stadsdienst maar het is uiteraard een stadsbedrijf geworden, zeer nauw verbonden met het Stadsbestuur. Het heeft een eigen begroting, maar het is iedere keer verantwoording verschuldigd aan de gemeenteraad.

De evolutie van dit Parkeerbedrijf is zeer snel gegaan : in 1982 had men tien personeelsleden, het waren hoofdzakelijk werklieden, in 2003 zijn er al eenendertig personeelsleden met dan nog vijftien full-time equivalenten die worden uitbesteed voornamelijk aan het bewaken van de parkeergarages. Men heeft ongeveer een jaarlijkse omzet van een klein tien miljoen euro en de investeringen in 2004 gaan over een klein drieëntwintig miljoen euro. Het jaar 2004 is wel een bijzonder jaar, omdat er twee bijkomende parkeergarages komen in Gent, vandaar dat het investeringsbedrag voor dat jaar zo hoog ligt.

Het Parkeerbedrijf van de stad Gent heeft de dagelijkse zorg voor de realisatie en optimalisatie van drie belangrijke pijlers van het parkeerbeleid :

- de parkeerfaciliteiten : de parkeerplaatsen in de ondergrondse en gelijkgrondse parkings van de stad en de parkeerplaatsen langs de openbare wegen;
- de parkeergeleiding : het begeleiden van wagens naar een vrije parkeerplaats;
- het parkeren voor bewoners : de aparte mogelijkheden om te parkeren voor wie in de stad woont.

Schepen Temmerman heeft voor het parkeren en voor de mobiliteit eigenlijk nog een apart beleidsplan gemaakt, uiteraard in combinatie met het mobiliteitsplan maar in een apart beleidsplan om deze twee elementen nog heel erg te benadrukken.

Wat zijn de voornaamste uitgangspunten van het parkeerbeleid ? Gent heeft negen parkings verspreid rond het centrum van de stad. Het zijn openbare parkings die de stad zelf in eigen handen houdt. Dat wil zeggen dat de stad deze niet uitdeelt aan de privé-sector, hoogstens samenwerkt met een private exploitant. Het is het stedelijk Parkeerbedrijf dat deze parkings meestal bouwt maar ook exploiteert. Het Stadsbestuur is initiatiefnemer en exploitant van de strategische parkeerkelders Vrijdagmarkt en Sint-

- la troisième ceinture de stationnement : entre le boulevard urbain et le grand ring (R4).

On s'intéresse également au stationnement privé et semi-public. L'échevine évoque rapidement le stationnement payant en ville, les emplacements dans les parkings, le principe de « statu quo » (« stand still ») et le système de guidage vers un emplacement.

Afin de mettre tout cela en œuvre, la ville de Gand a créé dès 1982 une Société de parking. Il s'agit d'une régie qui s'est développée à partir d'un service communal pour devenir une société de la ville (« Stadsbedrijf ») avec des liens très étroits avec l'administration communale. Elle a son propre budget mais elle est chaque fois tenue de rendre des comptes au conseil communal.

Cette Société de parking a connu une évolution fulgurante : en 1982, elle comptait dix membres du personnel, principalement des ouvriers, en 2003, elle en compte trente et un et soixante-cinq équivalents temps plein qui sont principalement chargés de la surveillance des parkings. Elle génère un chiffre d'affaires annuel d'environ dix millions d'euros et les investissements en 2004 s'élèvent à quelque vingt-trois millions d'euros. Mais l'année 2004 est une année particulière parce qu'on réalisera deux parkings supplémentaires à Gand, ce qui explique pourquoi le montant de l'investissement est aussi élevé cette année.

La Société de parking de la ville de Gand doit veiller chaque jour, à réaliser et à optimiser trois piliers importants de la politique de stationnement :

- les facilités de stationnement : les emplacements de stationnement dans les parkings de la ville, qu'ils soient souterrains ou en surface, et les emplacements le long des voies publiques;
- le guidage du stationnement : le guidage des véhicules vers un emplacement de stationnement libre;
- le stationnement pour les riverains : les possibilités distinctes de se garer pour les habitants de la ville.

L'échevine Temmerman a encore élaboré un plan politique distinct pour le stationnement et la mobilité, en combinaison bien entendu avec le plan de mobilité mais dans un plan politique distinct afin d'insister encore fortement sur ces deux éléments.

Quels sont les principaux fondements de la politique de stationnement ? Gand a réparti neuf parkings autour du centre de la ville. Il s'agit de parkings publics qu'elle détient en mains propres, ce qui signifie que la ville ne les confie pas au secteur privé, tout au plus collabore-t-elle avec un exploitant privé. C'est la Société de parking de la ville qui construit et qui exploite généralement ces parkings. L'administration communale a pris l'initiative de construire les parkings souterrains stratégiques du Vrijdagmarkt et de

Michiels en van de parkeerterreinen Belfort, Sint-Baafs en Ramen. Voor de nabije toekomst zijn nieuwe initiatieven gepland.

Het voornaamste beleid is : het Parkeerbedrijf wil de autobestuurders kansen bieden om ongehinderd voor de hele dag te parkeren aan de rand van de stad, vandaar de derde parkeergordel. Het Stadsbestuur wil dus grote « Park and Ride » aan de rand van de stad ontwikkelen om dan op een heel gemakkelijke en vlotte manier met het openbaar vervoer en eventueel met de fiets naar de binnenstad te kunnen rijden.

Om dit te kunnen realiseren gaat de stad Gent ook nog in de toekomst nieuwe parkings bouwen. Dan is het mobiliteitsprobleem voor de bezoeker een stuk opgelost. Het doel van het Stadsbestuur is de stad nog levendiger te maken, wat wil zeggen dat de bewoners in de stad blijven en liefst zoveel mogelijk willen komen wonen. Een stad is maar leefbaar als men een heel groot aantal inwoners heeft en dat die inwoners overal wonen, met andere woorden niet alleen aan de rand in het groene en de buitengebieden maar ook echt in 't hartje van Gent. In de binnenstad wil het Stadsbestuur bewoning zodanig dat daar ook 's avonds heel veel leven is.

De realiteit leert ons dat de inwoners nu eenmaal ook auto's hebben en zich af en toe met de auto willen kunnen verplaatsen. Alhoewel het Stadsbestuur wil dat, binnen de stad, de verplaatsingen zoveel mogelijk gebeuren met het openbaar vervoer, moeten de bewoners de kans hebben op een auto. De stad heeft daar te kampen met een serieus probleem, want Gent is een middeleeuwse stad en een negentiende eeuwse stad. Gent heeft haar grote groei gekend in de Middeleeuwen waar ze een van de grootste steden van Europa was. In de negentiende eeuw is Gent echter een industriestad geworden. Deze twee zaken maken de charme uit van Gent maar brengen ook wel een heel groot aantal nadelen met zich mee. Het feit dat Gent een grote middeleeuwse stad was, wil zeggen dat de ring, de middeleeuwse « muren » van vroeger eigenlijk heel vaak buiten de kern van de stad liggen. Het feit dat Gent een grote bloei heeft gekend als industriestad in de negentiende eeuw wilt zeggen dat heel veel van de randen net rond de kernstad, de « negentiende eeuwse gordels » zijn, waar in het verleden heel veel textiel fabrieken hebben gestaan en waar ook heel veel werknemershuisjes gebouwd zijn voor de textielarbeiders. Die huizen zijn van zeer slechte kwaliteit, in zeer nauwe straten en daar draagt het Stadsbestuur nog tot op heden de gevolgen van. Deze buurten zijn nog altijd bewoond en het Stadsbestuur probeert daar via stadsvernieuwing iets aan te doen. Dat wil zeggen dat er op een heel kleine oppervlakte tamelijk veel mobiliteit is en tamelijk veel auto's die dan ook ieder keer moeten gestald worden.

Het Stadsbestuur probeert daar iets aan te doen door simultaan het straatparkeren voor bewoners te bevorderen

Sint-Michiels et des aires de stationnement Belfort, Sint-Baafs et Ramen; elle en est aussi l'exploitant. De nouvelles initiatives sont prévues dans un avenir proche.

La principale politique est celle-ci : la Société de parking veut offrir la possibilité aux automobilistes de stationner sans entraves pour toute la journée à la périphérie de la ville, d'où la troisième zone de stationnement. L'administration communale souhaite donc développer un grand parking « Park and Ride » à la périphérie de la ville afin de pouvoir rejoindre aisément le centre-ville en transports en commun ou éventuellement en vélo.

Afin de pouvoir mettre cette politique en œuvre, la ville de Gand construira encore de nouveaux parkings dans l'avenir – ce qui résoudra pour une part le problème de mobilité pour le visiteur. L'objectif de l'administration communale est de rendre la ville plus vivante encore, afin d'y maintenir les habitants et d'y attirer le plus grand nombre pour y habiter. Une ville n'est vivable que si elle compte beaucoup d'habitants et que ces habitants habitent partout, en d'autres termes pas seulement dans la périphérie verte et dans les quartiers excentrés mais aussi au cœur même de Gand. L'administration communale veut aussi du logement dans le centre afin qu'il y ait là aussi de l'animation le soir.

Dans la réalité, on constate que les habitants ont des voitures et qu'ils souhaitent pouvoir de temps en temps se déplacer en voiture. Bien que l'administration communale souhaite que les déplacements dans la ville se fassent dans la mesure du possible en transports en commun, les habitants doivent pouvoir utiliser leur voiture. Sur ce plan, la ville est confrontée à un sérieux problème parce que Gand est une ville moyenâgeuse et une ville du XIXe siècle. Gand a connu son principal développement au Moyen-Âge où elle était une des plus grandes villes d'Europe. Mais au XIXe siècle, Gand s'est transformée en ville industrielle. Les deux évolutions qu'elle a connues font le charme de Gand mais entraînent, aussi une série d'inconvénients. Comme Gand était une grande ville au Moyen-Âge, le ring, les « murs » moyenâgeux de jadis se trouvent en fait très souvent en dehors du centre-ville. Comme Gand a connu un important essor en tant que ville industrielle au XIXe siècle, de nombreux quartiers qui bordent le centre-ville constituent les « zones du XIXe siècle » qui comprenaient dans le passé de nombreuses usines textiles et de nombreuses maisons ouvrières. Ces maisons sont en très mauvais état, dans des rues très étroites et l'administration communale en supporte les conséquences, aujourd'hui encore. Ces quartiers sont encore habités et l'administration communale tente de remédier à ce problème via la rénovation urbaine. Cela signifie que dans un espace très restreint, il y a une relativement forte mobilité et un nombre relativement important de voitures à garer.

L'administration communale tente d'y arranger les choses en favorisant le parking en voirie pour les riverains

en het straatparkeren voor de bezoekers te gaan ontmoedigen. De bezoekers die zich niet parkeren aan de rand maar toch naar de binnenstad rijden met hun wagen, die worden geleid naar één van de parkeergarages in plaats van rond te rijden in de woonstraten en in de binnenstad op zoek naar een parkeerplaats. Vandaar ook een tamelijk groot gebied van betalend parkeren, die in de toekomst nog zal toenemen. De tariefstructuur beoogt rotatie en ontmoedigt het lang parkeren.

Gezien de heel nauwe straten en heel dichte bebouwing van de stadskern gaat het Stadsbestuur ook over tot het bouwen van buurtparkings, het gezamenlijk parkeren, waar het mogelijk is. Op deze buurtparkings zal een serieuze controle moeten uitgeoefend worden, wat wil zeggen dat er samengewerkt wordt met hulpagenten. Het Parkeerbedrijf besteedt een bedrag aan de politie, waardoor de politie in staat is om hulpagenten aan te werven die dan de controle uitoefenen voor het te betalen parkeren.

In de toekomst zal het Stadsbestuur met de nieuwe depenaliseringswetgeving ook burgers kunnen inzetten. Naar de toekomst toe wilt Schepen Temmerman gemengde teams : burgers samen met de politie.

De bedoeling is dat de wagens die toch naar de binnenstad rijden ofwel zich eerst hier (buiten het centrum) (zone 2) gaan parkeren. Moet de automobilist om de ene of de andere reden toch naar de binnenstad, dan is het eigenlijk de bedoeling dat hij enkel de parkeerroute volgt en hierop gaat parkeren en dan nog liefst in een parkeergarage. Het centrum is een « autoluwe » binnengebied. Er is wel een specifiek regime, aparte regeling voor de dokters, het lossen en laden, de leveringen, enz. Daar moet een kaart voor aangevraagd worden. De gewone automobilist mag niet in het centrum, behalve de auto's van de bewoners die in de binnenstad wonen.

De eerste parkeergordel heeft meerdere garages : de Vrijdagsmarkt, Sint-Michielsramen en Sint-Baafs. Tot nu toe zijn het alleen bovengrondse garages maar het Stadsbestuur is nu bezig om deze garages ondergronds te bouwen en Sint-Baafs zal begin volgend jaar af zijn. Deze parkings zijn volledig in handen van het Parkeerbedrijf.

Deze garages liggen in de binnenste gordel wat wil zeggen dat dit de duurste parkings zijn van de stad. Het is de bedoeling dat het Stadsbestuur in de toekomst dit betalend parkeren nog gaat uitbreiden op de straat. De betaling staat hoger op straat dan in de parkeergarages, dit om een stimulans te geven om in deze parkeergarages te gaan parkeren in plaats van bovengronds.

De tweede parkeergordel heeft ook verschillende parkeergarages, namelijk de Zuid, de Kouter en de Sint-Pieterspleinparking en twee parkings die niet in handen zijn van het Parkeerbedrijf, die onder een vorige legislatuur aan een private exploitant zijn toegestaan. Dit zal niet

et en le décourageant simultanément pour les visiteurs. Les visiteurs qui ne se garent pas à la périphérie mais qui arrivent dans le centre-ville en voiture sont guidés vers un des parkings plutôt que de tourner dans les rues résidentielles et dans le centre à la recherche d'un emplacement. C'est pourquoi la zone de stationnement payant est assez étendue; elle s'élargira encore dans l'avenir. La structure tarifaire encourage la rotation et décourage le parking de longue durée.

Vu l'étroitesse des rues et la densité de l'urbanisation du centre-ville, l'administration communale construit également – là où c'est possible – des parkings de quartier, le stationnement en commun. Il faudra exercer un sérieux contrôle sur ces parkings de quartier, ce qui signifie qu'il faut travailler avec des auxiliaires de police. La Société de parking affecte un montant à la police qui permet à celle-ci de recruter des auxiliaires de police chargées de contrôler les parkings payants.

Dans l'avenir, l'administration communale pourra aussi faire appel à des civils grâce à la nouvelle loi de dépenalisation. L'échevine Temmerman souhaite qu'il y ait dans l'avenir des équipes mixtes : civils et policiers.

L'objectif est que les voitures qui arrivent malgré tout dans le centre-ville aillent s'y garer (hors du centre) (zone 2). Si pour une raison ou une autre l'automobiliste doit se rendre dans le centre-ville, l'objectif est qu'il suive l'itinéraire de stationnement et qu'il aille s'y garer, de préférence dans un parking. La circulation des voitures est limitée dans le centre. Il existe bien un régime spécifique pour les médecins, les chargements et les déchargements, les livraisons, etc. Mais pour cela, il faut demander une carte. L'automobiliste lambda n'a pas accès au centre, à l'exception des voitures des personnes qui habitent au centre-ville.

La première ceinture de stationnement compte plusieurs parkings : Vrijdagsmarkt, Sint-Michielsramen et Sint-Baafs. A ce jour, il s'agit uniquement de parkings en surface mais l'administration communale est occupée à construire ces parkings en sous-sol et Sint-Baafs sera terminé début de l'année prochaine. Ces parkings appartiennent dans leur intégralité à la Société de parking.

Ces parkings se trouvent dans la zone la plus proche du centre, il s'agit donc des parkings les plus coûteux de la ville. L'objectif de l'administration communale est d'étendre encore le parking payant en voirie. Il est plus coûteux de se garer en voirie que dans les parkings ceci afin d'inciter les conducteurs à aller s'y garer plutôt qu'en surface.

La deuxième ceinture de stationnement compte aussi plusieurs parkings : Zuid, Kouter et Sint-Pietersplein et deux parkings qui n'appartiennent pas à la Société de parking parce qu'ils ont été confiés sous une législature précédente à un exploitant privé, ce qui ne sera plus autorisé dans

meer worden toegestaan in de toekomst. Twee parkeergarages zijn in aanbouw maar in handen van het Parkeerbedrijf.

Met deze twee private parkeergarages is er wel een overeenkomst met de privé-sector opgesteld. Dit wil niet zeggen dat men daar gelijk wat kan doen. Rond de tarifiering heeft het Parkeerbedrijf enigszins wat inspraak maar het blijft altijd moeilijk om te onderhandelen omdat de finaliteit van de privé-sector winst maken is, terwijl de finaliteit van het Stadsbestuur het beheersen van de parkeerdruk in de stad is.

Het Parkeerbedrijf maakt ook winst, dit stelt het ook in staat om te financieren, te investeren in de zaken die niet winstgevend zijn zoals een « Park and Ride » en buurtparkings. Maar uiteindelijk gaat het niet echt om het maken van winst maar om de parkeerdruk over heel de stad te beheersen.

Wie de stad binnenrijdt, krijgt heel snel inlichtingen over de parkeermogelijkheden, licht Schepen Temmerman toe. Grote, witte borden tonen het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen in de diverse parkeergarages van de stad Gent. De informatie bestaat uit één enkel getal. Als er geen plaatsen meer vrij zijn, weet de automobilist al vast dat het geen zin heeft om de stad binnen te rijden.

De automobilisten komen via de invalswegen van de stadsring de stad binnen. Niet alle mensen die Gent bezoeken zijn vertrouwd met de stadsmobiliteit. Daarom is Gent ook ingedeeld in verschillende parkeersectoren. Zo is heldere communicatie mogelijk over de omgeving waarin je best parkeert. Hotels, handelszaken, kantoren, bewoners, ..., ze weten allemaal in welke sector ze gelocaliseerd zijn.

Binnen elke sector zijn minstens twee grote parkeergarages :

- Sector Vrijdagmarkt : Vrijdagmarkt en Belfort;
- Sector Zuid : Sint-Baafs en Zuid;
- Sector Kouter : Kouter, Centerparking en Kouterpoort;
- Sector Sint-Michiels : Sint-Michiels en Ramen.

Door af te spreken in een parkeersector is de bestemming altijd op loopafstand. De sectorindeling is ook op Internet terug te vinden.

Witte pijlen met opschrift « Parkeerroute » begeleiden de automobilist naar de parkeerroute. De parkeerroute volgt een traject door de vier parkeersectoren.

In wijzerszin is de parkeerroute aangeduid met groen ingekleurde pijlen met opschrift « Parkeerroute ». In tegen-

l'avenir. Deux parkings sont en construction : ils appartiennent à la Société de parking.

Par contre, on a passé une convention avec le secteur privé pour ces deux parkings privés. Cela ne veut pas dire qu'ils peuvent y faire ce qu'ils veulent. En ce qui concerne la tarification, la Société de parking a son mot à dire mais la négociation est toujours difficile parce que le secteur privé a pour but de faire du bénéfice alors que l'objectif de l'administration communale est de maîtriser la pression automobile dans la ville.

La Société de parking réalise aussi des bénéfices, ce qui lui permet de financer des projets qui ne sont pas rentables comme le parking « Park and Ride » et les parkings de quartier. Mais son objectif, en définitive, n'est pas de faire du bénéfice mais de maîtriser la pression du stationnement dans toute la ville.

L'échevine Temmerman explique que quiconque entre en ville reçoit très vite des informations sur les possibilités de stationnement. De grands panneaux blancs indiquent, au moyen d'un seul chiffre, le nombre total d'emplacements de stationnement disponibles dans les divers parkings de la ville de Gand. S'il n'y a plus d'emplacements disponibles, l'automobiliste sait déjà qu'il est inutile d'entrer en voiture dans la ville.

Les automobilistes entrent en ville via les voies d'accès du ring. Les personnes qui visitent Gand ne sont pas tous familiarisés avec la mobilité en ville. C'est pourquoi Gand est divisée en plusieurs secteurs de stationnement, ce qui permet d'indiquer clairement l'endroit où il vaut mieux se garer. Hôtels, commerces, bureaux, riverains, ..., savent tous dans quel secteur ils se trouvent.

Dans chaque secteur, il y a au minimum deux grands parkings :

- secteur Vrijdagmarkt : Vrijdagmarkt et Belfort;
- secteur Zuid : Sint-Baafs et Zuid;
- secteur Kouter : Kouter, Centerparking et Kouterpoort;
- secteur Sint-Michiels : Sint-Michiels et Ramen.

Lorsqu'on prend rendez-vous dans un secteur de stationnement, la destination est toujours à distance de marche. On trouve aussi la division en secteur sur Internet.

Des poteaux blancs portant l'inscription « Parkeerroute » guident l'automobiliste vers l'itinéraire de stationnement. L'itinéraire de stationnement passe par les quatre secteurs de stationnement.

Dans le sens des aiguilles d'une montre, l'itinéraire de stationnement est indiqué par des poteaux verts portant

wijzerszin is de parkeeroute aangeduid met geel ingekleurde pijlen met tevens hetzelfde opschrift « Parkeeroute ».

Gedurende de Gentse Feesten worden alle automobilisten verwezen naar de « Park en ride » van Flexpo. Zij worden ertoe gebracht vanaf de autostrade.

De heer Ward De Bruycker van het Parkeerbedrijf zal praktische inlichtingen geven omtrent de algemene uiteenzetting van Schepen Temmerman.

Alles is gebaseerd op de drie parkeergordels. De historische kern is een groot voetgangersgebied van 35 hectaren.

Om dit te beheersen heeft het Parkeerbedrijf een marktverkenning gemaakt en hebben haar personeelsleden opleiding gevolgd in Nederland. Daarna hebben de verantwoordelijken zich de juiste vragen gesteld. Moest het voetgangersgebied hermetisch afgesloten worden, wat met zich meeneemt dat niemand meer ongeoorloofd toegang heeft? Of moest er gewerkt worden via een controle die de toegang toelaat te beheersen?

Wat de mensen van het Parkeerbedrijf ook geleerd hebben is dat een voetgangersgebied fysisch aangelegd moet worden opdat de automobilisten heel duidelijk herkennen dat het een voetgangersgebied is en dat daar heel voorzichtig gereden moet worden.

Hermetisch afsluiten van het voetgangersgebied brengt conflicten met zich mee zeker als dat met mechanische palensystemen gebeurt. Als het systeem hapert en er gebeurt iets ergs waarvoor de politie of de brandweer dringend langs moeten komen, dan is het direct de grote capharnaüm.

Daarenboven is het openbaar vervoer erg aanwezig in het voetgangersgebied en dit met mechanische palen reguleren is niet zo gemakkelijk.

Aangezien de parkeeroute helemaal rond de kern van de stad loopt, is er eveneens een doorrijverkeersprobleem; inderdaad, het is voor de automobilist sneller doorrijden langs het voetgangersgebied dan de hele parkeeroute om te rijden. Daar moet het Parkeerbedrijf eveneens op een goede manier mee omgaan.

Een ander groot probleem is het continu foutparkeren binnen het voetgangersgebied; de mensen zoeken toch nog plaatsen op de voetpaden en de zebrapaden en aangezien de niet betalende plaatsen schaars zijn, landt dat vaak op foutparkeren.

Het Parkeerbedrijf kwam tot op heden tussen via taken of verbaliseren.

De mensen die echt noodzakelijk in het voetgangersgebied moeten komen: zorgverstrekkers, dokters, mensen

l'inscription « Parkeeroute ». Dans le sens inverse, l'itinéraire de stationnement est indiqué par des poteaux jaunes portant la même inscription « Parkeeroute ».

Pendant les « Gentse feesten », tous les automobilistes sont envoyés vers le parking « Park and Ride » de Flexpo. Ils y sont amenés depuis l'autoroute.

M. Ward De Bruycker de la Société de parking va préciser par des renseignements pratiques l'exposé général de l'échevine Temmerman.

L'ensemble se fonde sur les trois zones de stationnement. Le centre historique est une vaste zone piétonnière de 35 hectares.

Afin de maîtriser cette zone, la Société de parking a fait une prospection de marché et les membres de son personnel ont suivi une formation aux Pays-Bas. Ensuite, les responsables se sont posé les bonnes questions. Fallait-il fermer hermétiquement la zone piétonne, ce qui implique que plus personne n'y a accès? Ou fallait-il instaurer un contrôle qui permet d'en maîtriser l'accès?

Ce qu'ont également appris les agents de la Société de parking, c'est qu'il faut aménager physiquement une zone piétonne afin que les automobilistes la reconnaissent très clairement et sachent qu'il faut y rouler très prudemment.

La fermeture hermétique de la zone piétonne entraîne des conflits, en particulier si on la ferme par un système de bornes mécaniques. Si le système se bloque et que quelque chose de grave se produit nécessitant l'intervention rapide de la police ou des pompiers, ce sera immédiatement le capharnaüm.

En outre, les transports en commun sont omniprésents dans la zone piétonne et il n'est pas aisé de réguler leurs passages avec des bornes mécaniques.

Comme l'itinéraire de stationnement fait le tour complet du centre-ville, il y a aussi un problème avec le trafic transversal. Il est plus rapide pour l'automobiliste de couper par la zone piétonne que de la contourner en empruntant l'itinéraire de stationnement. Dans ce domaine là aussi, la Société de parking doit bien s'y prendre.

Le parking sauvage continu dans la zone piétonne est un autre gros problème; les gens cherchent encore malgré tout, à se garer sur les trottoirs et les passages cloutés car les emplacements gratuits sont rares.

La Société de parking intervenait jusqu'à ce jour en dépannant ou en verbalisant.

Les personnes qui doivent impérativement venir dans la zone piétonne: les infirmiers et infirmières, les médecins,

die herstellingen aan huizen moeten doen, enz., krijgen zoals de Schepen het al aanhaalde, een vergunning. Ook de inwoners die een garage hebben krijgen een vergunning. Het Parkeerbedrijf moet heel goed opletten om met die vergunningen goed om te gaan.

Het Parkeerbedrijf heeft een visie op korte en lange termijn voor die vergunningen. Momenteel blijven de hoofddassen die toegang laten aan het voetgangersgebied nog open omdat er nog een probleem is met het openbaar vervoer. Daar houdt een mobiele team toezicht. De kleinere doorgangen naar het voetgangersgebied worden wel afgesloten met prikkelpalen.

Om de langetermijnvisie te ontwikkelen is het Parkeerbedrijf samen met de Schepen bezig aan een benchmarking in vijftig buitenlandse steden om de beste technische middelen te vinden om het voetgangersgebied af te sluiten.

Momenteel is er nog altijd een strafrechterlijk optreden voor het foutparkeren. In de toekomst, wil het Parkeerbedrijf wielklemmen gebruiken (aanvraag werd gedaan aan het Federaal) en hopelijk worden zulke overtredingen ook via depenalisering behandeld.

Naast het voetgangersgebied, is er de parkeeroute die de centumparkings verbindt : actueel zijn er vierduizend ondergrondse parkingplaatsen wat niet genoeg is om alle bezoekers te laten parkeren. Het grootste gedeelte van die ondergrondse parkeerplaatsen is onder het beheer van het Parkeerbedrijf. Dat is één van de commerciële activiteiten van het Parkeerbedrijf waardoor het bedrijf winst kan maken om andere investeringen te voorzien in buurtparkings en « Park and Ride », die niet rendabel zijn.

Er zijn ook privé-exploitaties : Zuid en Kouter en twee kleine parkings Centrum en Ketelpoort. De concessie van de parking Kouter voorziet een koppeling van de private tarieven aan de openbare tarieven. Zo kan indirect het Parkeerbedrijf invloed uitoefenen op de tariefstelling van het privé-bedrijf.

Zoals de Schepen het inlichtte, zijn er momenteel twee nieuwe ontwerpen voor nieuwe garages in het centrum met achthonderd parkeerplaatsen die een werkelijkheid zullen worden binnen de twee à drie jaar.

Het doel is dat de bezoekers meer en meer ondergronds gaan parkeren en dat het straatparkeren en buurtparkeren voor heel specifieke gevallen behouden wordt.

De tarieven die in de openbare parkings worden toegepast, verschillen van de tarieven van pure commerciële parkings. Het eerste uur is relatief goedkoop en komt op 1 euro uit; dit om de mensen vlug een boodschap te laten doen en ze aan te moedigen om ondergronds te gaan parkeren in

les personnes qui doivent effectuer des réparations aux maisons, etc. reçoivent, comme l'échevine l'a déjà dit, une autorisation. Les habitants qui ont un parking reçoivent également une autorisation. La Société de parking doit être très attentive à bien gérer ces autorisations.

La Société de parking a une vision à court et à long terme de ces autorisations. Pour l'instant, les axes principaux qui permettent d'accéder à la zone piétonne sont encore ouverts parce qu'il y a le problème des transports en commun. Une équipe mobile en assure la surveillance. Les accès plus réduits à la zone piétonne sont, par contre, fermés par des bornes rétractables.

Afin de développer la vision à long terme, la Société de parking est en train de réaliser avec l'échevine un « benchmarking », une analyse comparative dans vingt-cinq villes étrangères afin de trouver les meilleurs moyens techniques pour fermer la zone piétonne.

Pour l'instant, les poursuites judiciaires pour le parking sauvage sont maintenues. Dans l'avenir, la Société de parking souhaite utiliser des sabots de Denver (une demande a été adressée au fédéral) et espère pouvoir aussi obtenir la dépenalisation de ce type d'infractions.

En plus de la zone piétonne, il y a l'itinéraire de stationnement qui relie les parkings du centre : il y a actuellement quatre mille emplacements de stationnement en sous-sol, ce qui ne suffit pas pour permettre à tous les visiteurs de se garer. La majorité de ces emplacements souterrains dépendent de la Société de parking. Il s'agit d'une des activités commerciales qui permet à la Société de parking de réaliser des bénéfices afin de prévoir d'autres investissements dans les parkings de quartier et le parking « Park and Ride », qui ne sont pas rentables.

Il y a aussi des exploitations privées : Zuid et Kouter et deux petits parkings Centrum et Ketelpoort. La concession du parking Kouter prévoit une liaison des tarifs privés aux tarifs publics. Ainsi, la Société de parking peut influencer indirectement la tarification de la société privée.

Comme l'échevine l'a expliqué, il y a pour l'instant deux projets de nouveaux parkings dans le centre avec huit cents emplacements de stationnement qui seront prêts d'ici deux à trois ans.

L'objectif est d'inciter toujours plus les visiteurs à se garer hors voirie et de maintenir le stationnement en voirie et dans les parkings de quartier pour des cas très spécifiques.

Les tarifs en vigueur dans les parkings publics diffèrent des tarifs appliqués par les sociétés purement commerciales. La première heure est relativement bon marché et revient à 1 euro, ceci afin de permettre aux gens de faire une course en vitesse et de les inciter à se garer en sous-

plaats van op straat te parkeren : twee uren parkeren komt op 2,5 euro; 3 uren 4 euro; 4 uren 5,50 euro; 5 uren 7 euro; 6 uren 8 euro; 7 uren 9 euro en 24 uren (nacht inbegrepen) komt op 10 euro uit. In een private parking komt 1 uur parkeren uit op 1,5 euro.

De heer De Bruycker wijst erop dat de tarieven voor 3 uren parkeren in een privé-parking met concessie, zoals de openbare parkings, op 4 euro uitkomt.

Het Parkeerbedrijf houdt zich ook met de koppeling van de tarieven voor het straatparkeren bezig. Daar is een retributie of tarief 1 voor, die neerkomt op de bon onder de ruitenwisser en die uitkomt op twintig euro voor vijf uren. Dat is een retributie : de parkeerder kiest om geen geld in de parkeerautomaat te leggen en het komt ± neer op hetzelfde als je direct uw PV betaalt.

Het Parkeerbedrijf voert ook een politiek uit voor de mensen die langer moeten stationneren : dit komt op tien euro voor vierentwintig uren uit. Als er genoeg « Park and Ride » buiten de stad zullen aangelegd zijn, wordt dit afgeschaft. De heer De Bruycker herinnert eraan dat buiten de parkeeroute het parkeren voor 24 uren op 2,5 euro uitkomt.

Wat de bezoekers ook moeten weten, is dat in de openbare, de privé-parkings en de privé-parkings met concessie, daar een bewaking is in continu, vierentwintig uren op vierentwintig, en dat het straatparkeren van geen enkele bewaking geniet.

Vroeger werd het foutparkeren in de straten heel slecht gecontroleerd door de politie maar nu met de depenalisering vanaf 1 maart 2004 kan dat met een retributie van twintig euro 365 dagen op 365 gemakkelijk gebeuren.

Straatparkeren treft ook de bewoners. Anderhalf jaar geleden is Gent begonnen met een proefproject om plaatsen te reserveren voor de bewoners. Zo werden drieënzestig plaatsen gecreëerd waar de bewoners met een bewonerskaart (ministerieel besluit van 18 december 1991) kunnen parkeren mits ze hun bewonerskaart achter de venster zichtbaar maken.

Dit project is niet gelukt omdat er telkens strafrechtelijk tussen moest gekomen worden wanneer een niet-bewoner de plaats van de bewoner innam (en dat gebeurde heel vaak). Dit bracht met zich mee ofwel takelen door de politie ofwel PV's en daarop werd niet altijd de prioriteit gelegd door de politie wat met zich meebracht dat bijna continu de bewonersplaatsen bezet waren door niet-bewoners. Het Parkeerbedrijf heeft wel de intentie om controles uit te voeren, inclusief 's nachts en in het weekend, met zo nodig de retributie van twintig euro aan het lijf.

De eerste bewonerskaart in Gent is gratis. Dit systeem werd in 1997 ingevoerd en dat jaar werden er 1.313 kaarten uitgereikt en in 2003 steeg dit cijfer tot 9.700.

sol plutôt qu'en voirie; deux heures de parking reviennent à 2,5 euros; 3 heures à 4 euros; 4 heures à 5,50 euros; 5 heures à 7 euros; 6 heures à 8 euros; 7 heures à 9 euros et 24 heures (nuit comprise) à 10 euros. Dans un parking privé, une heure revient à 1,5 euro.

M. De Bruycker signale que les tarifs pour 3 heures de stationnement dans un parking privé avec concession revient à 4 euros comme dans les parkings publics.

La Société de parking s'occupe également de la liaison des tarifs pour le stationnement en voirie. Il s'agit d'une redevance : le tarif 1, – quand on glisse un PV sous l'es-suie-glace – est égal à vingt euros pour cinq heures. C'est une redevance puisque la personne qui se gare n'alimente pas l'horodateur et cela revient presque au même que payer directement le PV.

La Société de parking mène aussi une politique pour les personnes qui doivent stationner plus longtemps : dix euros pour vingt-quatre heures. Lorsqu'il y aura assez d'emplacements dans les parkings « Park and Ride » hors de la ville, ce système sera supprimé. M. De Bruycker rappelle qu'en dehors de l'itinéraire de stationnement, se garer pour 24 heures revient à 2,5 euros.

Les visiteurs doivent encore savoir que les parkings publics, les parkings privés et les parkings privés avec concession sont surveillés en permanence, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, contrairement au stationnement dans la rue qui ne bénéficie d'aucune surveillance.

Auparavant, la police contrôlait très mal le parking sauvage dans les rues mais depuis la dépenalisation le 1^{er} mars 2004, les contrôles peuvent être effectués facilement tous les jours de l'année avec une redevance de vingt euros.

Le stationnement en rue concerne également les habitants. Il y a un an et demi, Gand a lancé un projet pilote qui réserve des emplacements aux habitants. On a ainsi créé soixante-trois emplacements sur lesquels les habitants peuvent se garer pour autant qu'ils apposent visiblement une carte de riverain derrière leur pare-brise (arrêté ministériel du 18 décembre 1991).

Ce projet n'a pas marché parce qu'il a fallu à chaque fois entamer des poursuites judiciaires lorsqu'un non-habitant prenait la place d'un habitant (ce qui arrivait très souvent). Conséquence : un grand nombre de dépannages par la police ou de PV. Comme la police n'en faisait pas toujours sa priorité, les emplacements réservés aux habitants étaient squattés presque en permanence par des non-habitants. La Société de parking a l'intention d'effectuer des contrôles, y compris la nuit et les week-ends avec si nécessaire la redevance de vingt euros à la clef.

A Gand, la première carte de riverain est gratuite. Ce système a été instauré en 1997 et cette année-là on a distribué 1.313 cartes. En 2003, ce chiffre était passé à 9.700 unités.

Vanuit de optiek dat de meerderheid van de stad Gent jonge gezinnen wil aantrekken en leven inblazen in de stad, wordt een tweede bewonerskaart uitgereikt. De stad krijgt inderdaad heel veel klachten van jonge gezinnen die om professionele redenen twee auto's nodig hebben en die dus heel duur hun parking moeten uitbetalen. Daarom is er een woonkaart die kan aangeworven worden voor tweehonderd euro per jaar.

Dit tarief is specifiek hoog geraamd omdat de stad Gent toestaat dat de gezinnen over een tweede auto beschikken maar de stad vindt dat toch niet evident en daar staat een kost aan. Dit dient om het signaal naar de mensen toe te geven dat de openbare ruimte en de parkeerplaatsen schaars zijn; daar wordt rekening mee gehouden in het parkeerbeleid.

Voor de bewoner is dat nog altijd een goedkopere oplossing dan de parkeerautomaat te betalen.

De voorwaarden om deze woonkaart te bekomen zijn dezelfde als de legale bewonerskaart; het enige verschil is dat de in het koninklijk besluit bepaalde garageconditie (niet op 400 m van de woning) geschrapt werd.

Deze bewonerskaarten, die op 200 euro uitkomen, hebben geen enorm succes omdat het uiteraard nog duur uitkomt.

Het aantal parkeerautomaten neemt exponentieel toe in Gent; actueel moeten dat er 800 à 900 zijn. Het objectief is voor 2005 1.050 parkeerautomaten in de stad Gent te hebben. En dit voor 21.000 parkeerplaatsen tegen 2005.

De zone waar betalend parkeren ingevoerd is, is stilaan automatisch gegroeid want als er ergens betalend parkeren ingevoerd wordt, verplaatsen de problemen zich in de nabije zones en dus wordt het betalend parkeren uitgebreid.

De dorpen nabij Gent willen trouwens ook in hun commerciële zones betalend parkeren invoeren (Ledeberg, Mariakerke, Oostakker, ...).

Tot op heden wordt de controle nog altijd uitgevoerd door tweeëndertig hulpagenten van de politie. Langzaam af aan gaat het Parkeerbedrijf dit controle laten uitvoeren door burgerpersoneel of door gemengde teams met hulpagenten. Gent heeft een speciaal systeem opgebouwd opdat de efficiëntie van de controle door de hulpagenten beter uitloopt. Het bestaat erin dat de wedde 100 % uitbetaald wordt door het Parkeerbedrijf. Het uniform, de verplaatsingen worden op 80 % uitbetaald door het Parkeerbedrijf en als er grote manifestaties of voetbalwedstrijden zijn dan kan de politie over haar hulpagenten beschikken met de wedde die door het Parkeerbedrijf betaald wordt.

Comme la majorité de la ville de Gand souhaite attirer de jeunes ménages et insuffler de la vie dans la ville, on accorde une deuxième carte de riverain. En effet, la ville reçoit de nombreuses plaintes de jeunes ménages qui, pour des raisons professionnelles, ont besoin de deux voitures et qui doivent donc payer très cher leur parking. C'est pourquoi il existe une carte de riverain qu'on peut acquérir au prix de deux cents euros par an.

Ce tarif est particulièrement élevé parce que la ville de Gand autorise les ménages à avoir un deuxième véhicule mais ce n'est pas évident; ce choix a donc un prix. Il s'agit d'un signal aux gens pour leur dire que l'espace public et les emplacements de stationnement sont rares; il en est tenu compte dans la politique de stationnement.

Pour l'habitant, cette solution est toujours moins coûteuse que de devoir alimenter un horodateur.

Les conditions pour obtenir cette carte de riverain sont identiques à celles de la carte de riverain légale; la seule différence est qu'on a supprimé la condition du garage prévue dans l'arrêté royal (pas à moins de 400 mètres du domicile).

Ces cartes de riverains à 200 euros ne rencontrent pas beaucoup de succès parce qu'elles coûtent cher.

Le nombre d'horodateurs explose à Gand; actuellement il doit y en avoir entre 800 et 900. L'objectif est d'avoir 1.050 horodateurs pour 21.000 emplacements de stationnement dans la ville de Gand en 2005.

Il est normal que la zone où on instaure le stationnement payant augmente progressivement parce que lorsqu'on introduit le stationnement payant quelque part, les problèmes se déplacent dans les zones limitrophes et on doit étendre la zone payante.

D'ailleurs, les villages proches de Gand (Ledeberg, Mariakerke, Oostakker, ...) souhaitent également instaurer le stationnement payant dans leurs zones commerciales.

A ce jour, ce sont encore trente-deux auxiliaires de police qui effectuent les contrôles. La Société de parking fera progressivement effectuer ce contrôle par du personnel civil ou par des équipes mixtes avec des auxiliaires. Gand a élaboré un système spécial afin de renforcer l'efficacité du contrôle exercé par les auxiliaires. La Société de parking paie le traitement à 100 % et l'uniforme et les déplacements à 80 %. Et lorsqu'il y a de grandes manifestations ou des matchs de football, la police peut disposer de ses auxiliaires dont le traitement est payé par la Société de parking.

En naar de toekomst toe, zoals de Schepen dat meldde, worden dat gemengde teams : burgerpersoneel en hulpagenten.

De belangrijkste reden daarvoor is dat het burgerpersoneel die de controle uitoefent geen enkel bevoegdheid heeft om een parkeerinbreuk vast te stellen.

Per jaar worden er ± honderd twintigduizend retributies toegekend met een betaling van ongeveer 90 % via een systeem van aanmaningen. De eerste aanmaning stelt de condities duidelijk voor om betaling af te dwingen en de overtreder wordt ook over de administratieve kosten ingelicht en normalentwege betalen de mensen dan wel gemakkelijk.

De tweede aanmaning bevat de administratieve kosten (zelfde kostprijs als de retributie) plus de retributie en als dat nog niet betaald wordt dan wordt er een burgerrechtelijke procedure ingezet als het niet onmiddellijk betaald wordt.

Momenteel is de stad Gent met testcases bezig, met het objectief een goed rechterlijke procedure op te stellen. Dit moet gebeuren met digitale foto's om de inbreuk vast te stellen, met aangetekende brieven etc. Het is wel een zware procedure.

Het nieuwe stadsreglement werd ingevoerd vanaf 1 maart 2004, tegelijkertijd met de depenaliseringswetgeving om tegelijkertijd controle uit te voeren op de voorbehouden plaatsen voor de bewoners en in de blauwe zones. De parkeerregulering gebeurt hoofdzakelijk door het instellen van betalend straatparkeren; in de bewonerszone zal er in de toekomst meer met blauwe zones gewerkt worden gezien de hoge kostprijs van parkeerautomaten, hun duur onderhoud en de geldoverdracht naar Brussel met een speciale veiligheidssysteem.

Het parkeerbeleid steunt op het « stand still »-principe, dit wil zeggen dat er initieel een x-aantal parkeerplaatsen waren in Gent en op elk ogenblik moet dat niveau behouden worden. Indien er nieuwe ondergrondse parkings komen dan worden er voor hetzelfde aantal parkeerplaatsen op straat weggetrokken.

De heer De Bruycker licht de commissarissen in dat via de winstbrengringen van de parkeergarages het Parkeerb企业 zelf inkomt voor de nieuwe bouwprojecten. Het nieuwe ontwerp parkeergarage Raam zal op 8,54 miljoen euro uitkomen voor tweehonderd tachtig plaatsen en dat zal dus helemaal op eigen kosten gebouwd worden zonder 1 euro uit te lenen. Hetzelfde gebeurt voor het parkeerontwerp Reep met vierhonderd zesentachtig plaatsen voor een totale kost van 15,8 miljoen euro.

De heer De Bruycker legt de nadruk op de parkeergeleiding in Gent die overall heel zichtbaar aanwezig is zowel voor de openbare parkings als voor de privé-parkings. De

Comme l'a dit l'échevine, ces équipes deviendront mixtes dans l'avenir : personnel civil et auxiliaires.

Cette mixité s'explique principalement par le fait que le personnel civil qui exerce le contrôle n'a aucune compétence pour constater une infraction de stationnement.

Par année, on établit quelque cent vingt mille redevances. Le taux de paiement atteint environ 90 %, grâce à un système de mises en demeure. La première mise en demeure explique clairement à quelles conditions, le contrevenant sera contraint de payer. Elle l'informe également des frais administratifs. Normalement, les gens paient alors facilement.

Dans la deuxième mise en demeure, on ajoute les frais administratifs (le même montant que celui de la redevance) à la redevance. Et si la personne ne paie toujours pas, on engage une procédure civile.

Pour l'instant, la ville de Gand est en train de réaliser des tests afin de mettre au point une procédure judiciaire efficace. Cela se fera au moyen de photos numériques afin d'établir l'infraction, de lettres recommandées, etc. Mais il s'agit d'une procédure lourde.

Le nouveau règlement de la ville est entré en vigueur le 1er mars 2004 en même temps que la loi sur la dépenalisation afin de contrôler simultanément les places réservées aux riverains et dans les zones bleues. Pour réguler le stationnement, on procède principalement à l'instauration de places de stationnement payantes en rue; dans l'avenir, on travaillera davantage avec des zones bleues dans la zone riverains, vu le coût élevé des horodateurs, de leur entretien et du transfert d'argent vers Bruxelles avec un système de sécurité spécial.

La politique de stationnement repose sur le principe du « stand still » (statu quo), ce qui signifie qu'il y avait initialement un nombre x d'emplacements de stationnement à Gand et que ce chiffre ne doit pas bouger. Si on construit de nouveaux parkings souterrains, on supprime le même nombre d'emplacements en voirie.

M. De Bruycker explique aux commissaires que la Société de parking assure elle-même les nouveaux projets de construction grâce aux recettes des parkings. Le nouveau projet Raam coûtera 8,54 millions d'euros pour deux cent quatre-vingt emplacements. Il sera donc construit intégralement sur fonds propres sans emprunter un seul euro tout comme le projet de parking Reep de quatre cent quatre-vingt-six emplacements pour un coût total de 15,8 millions d'euros.

M. De Bruycker insiste sur le guidage vers un emplacement de stationnement à Gand qui est présent et visible partout tant pour les parkings publics que pour les parkings

privé-exploitanten betalen daar natuurlijk een jaarlijkse kost voor. Het objectief is dat de geleiding de auto's loodst naar een vrije parkeerplaats via de daartoe voorziene route en dat dit het parkeerzoekend verkeer fel doet verminderen.

Al van buiten het stadscentrum uit krijgt de automobilist elektronische informatie over het aantal vrije plaatsen in de centumparkings. Het is zowel voor de inwoners van de stad als voor bezoekers, een betrouwbaar houvast. De parkeergeleiding is een ideale basis om te evolueren naar een verkeersgeleiding. In de toekomst kunnen elektronische verkeersborden het autoverkeer weghouden van volle parkings.

Tot nu toe is dit parkeergeleiding nog altijd zeer statisch maar het zal in de toekomst meer en meer dynamisch worden in functie van de bezette plaatsen in de parkeerruimtes. Het is het geld genereren van de vrije dure centumparkings en van de tweede zone die buurtparkings toelaten en « Park and Ride ». Dat is een sociaal investeren van het Parkeerbedrijf naar het woonbaar en parkeerbaar houden van de stad. Qua buurtparkings wordt de controle uitgeoefend met dezelfde apparaten als voor de controle op straatparkeren. De « Park and Ride » zijn gratis.

De heer De Bruycker legt de nadruk op het meerjarige parkeerbeleidsplan van de stad dat goedgekeurd kon worden omdat de meerderheid van de parkeergarages onder openbaar beleid staan.

b. Gedachtewisseling

De heer Michel Van Roye, die de eerste ondertekenaar is van een voorstel van ordonnantie voor de invoering van een gewestelijk parkeersagentschap in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, legt de nadruk op de verschillen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de stad Gent. Het Brussels Gewest bestaat uit 19 onafhankelijke gemeenten en indertijd zijn alle openbare parkeerplaatsen er overgedragen aan de privé-sector, met concessies die het niet mogelijk maken een tariefbeleid te voeren, dat het doel is van een parkeerbeleid.

De volksvertegenwoordiger heeft de indruk dat de omzet van het Parkeerbedrijf niet erg hoog is : tien miljoen euro per jaar. Hij vraagt wat de stimuli zijn.

De heer Michel Van Roye wenst te weten wie de parkeermeters beheert.

Bestaat de bewonerskaart ook voor de beroepsgroepen ?

Heeft de meerderheid van Gent niet af te rekenen gehad met dreiging van delocalisatie van bedrijven na de invoer-

privés. Les exploitants privés paient évidemment une contribution annuelle pour ces indications. L'objectif est de guider les voitures vers un emplacement de stationnement libre via l'itinéraire prévu à cet effet afin de réduire drastiquement le trafic automobile cherchant à se garer.

Déjà hors du centre-ville, l'automobiliste reçoit des informations électroniques sur le nombre d'emplacements disponibles dans les parkings du centre. Il s'agit d'une donnée fiable tant pour les habitants de la ville que pour les visiteurs. Le guidage vers une place de stationnement est une base idéale pour évoluer vers un guidage de la circulation. Dans l'avenir, des panneaux de signalisation électroniques pourront éloigner la circulation automobile des parkings complets.

Ce guidage vers un stationnement est encore très statique à ce jour mais il deviendra de plus en plus dynamique dans l'avenir en fonction des places occupées dans les parkings. C'est l'argent généré par les parkings du centre, relativement coûteux, et par ceux de la deuxième zone qui rendent possibles les parkings de quartier et les « Park and Ride ». C'est là un investissement social de la Société de parking destiné à maintenir une qualité de vie en ville tout en y permettant le stationnement. En ce qui concerne les parkings de quartier, on y effectue le contrôle avec les mêmes horodateurs que ceux utilisés pour le stationnement en voirie. Les « Park and Ride » sont gratuits.

M. De Bruycker insiste sur le plan pluriannuel de la politique de stationnement de la ville qui a pu être adopté parce que la majorité des parkings relèvent de la politique publique.

b. Echange de vues

M. Michel Van Roye, qui est le primo signataire d'une proposition d'ordonnance pour l'instauration d'une agence régionale du stationnement en Région bruxelloise, pointe les différences entre la Région de Bruxelles-Capitale et la ville de Gand. La Région bruxelloise est composée de dix-neuf communes indépendantes et historiquement tous les parkings publics ont été cédés au privé avec des concessions ne permettant pas d'adopter une politique tarifaire ayant pour objet la politique de stationnement.

Le député a l'impression que le chiffre d'affaires de la Parkeerbedrijf n'est pas très élevé : dix millions d'euros par an. Il demande quels sont les incitants.

M. Michel Van Roye souhaite savoir qui gère les horodateurs.

La « bewonerskaart » existe-t-elle également pour les professionnels ?

La majorité de Gand n'a-t-elle pas eu des menaces de délocalisation d'entreprises suite à l'instauration de cette

ring van dit parkeerbeleid dat berust op het principe van de « stand still » en na de invoering van het betalend parkeren dat duurder wordt naargelang men dichter bij het standscentrum komt ?

Noch schepen Karin Temmerman noch de vertegenwoordiger van het Parkeerbedrijf heeft de problematiek van de leveringen te berde gebracht. Zijn deze gratis ? Bestaat er een beperking van het laadvermogen ?

De heer Michel Moock wijst eveneens op een wezenlijk verschil tussen Gent en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : de stad Gent beschikt over terreinen om « Park and ride » te organiseren buiten de stad, terwijl deze overstapparkerplaatsen voor het Brussels Gewest in het Vlaamse Gewest gelegen zouden moeten zijn, waar er weinig terreinen beschikbaar zijn. Daartoe zou er een samenwerkingsakkoord moeten worden gesloten.

De volksvertegenwoordiger wijst tevens op een ander verschil tussen Gent en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : tweehonderd tot driehonderdduizend pendelaars die met de wagen naar Brussel komen. Zelfs al zijn er in Gent eveneens pendelaars, het gaat niet om dezelfde hoeveelheid.

Mevrouw Karin Temmerman heeft in verband met de leveringen slides laten zien en gezegd dat er met bestelwagens van minder dan 10 ton kan worden geleverd tussen 18 uur 's avonds en 11 uur 's morgens. Hoe kunnen apotheken vier tot vijf maal per dag worden bevoorrad ?

Hoe slaagt de stad erin om het laadvermogen van de voertuigen en de afmetingen van deze bestelwagens te beperken ?

Schepen Temmerman geeft toe dat de negentien gemeenten wel een groot verschil zijn met Gent. Met het Structuurplan Vlaanderen, kan ze dit verschil nochtans wel relativeren want er zijn grootstedelijke gebieden over de stad heen ingebakend. Die grootstedelijke gebieden gaan over de stadsgrenzen heen. En die grootstedelijke kernen zoals Mariakerke en andere, die zijn opgenomen in een legaal kader, moeten samenwerken. Op dat punt kan Schepen Temmerman een vergelijking opstellen. En dus het Gewest legt de samenwerking met deze gemeenten op aan de stad Gent.

Alhoewel dat op een kleinere schaal gebeurt dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geeft Schepen Temmerman toe dat dat niet op een leien dakje verloopt want daar willen ook de burgemeesters hun eigen politiek bevorderen.

Maar naar de toekomst toe zal deze samenwerking echt een verplichting worden. Schepen Temmerman toonde daarnet de grote invalssassen die van buiten uit naar de stad gaan en dit is te vergelijken met wat de heer Moock de pendelaars noemt. Natuurlijk gebeurt dat op een veel kleinere

politique de stationnement basée sur le principe du « stand still » et de l'introduction du parking payant au plus près du centre, au plus cher ?

Ni l'échevine Karin Temmerman ni le représentant de la « Parkeerbedrijf » n'a évoqué la problématique des livraisons. Celles-ci sont-elles gratuites ? Y a-t-il une limitation du tonnage ? ...

M. Michel Moock évoque également une différence fondamentale entre Gand et la Région de Bruxelles-Capitale : à Gand, la ville dispose de terrains qui lui permettent d'installer des « Park and Ride » en dehors de la ville, tandis qu'en Région bruxelloise, il faudrait que ces parkings de dissuasion soient localisés en Région flamande où il y a peu de disponibilité de terrains. Il faudrait pour cela un accord de coopération.

Le député évoque également une autre différence entre Gand et la Région bruxelloise : les deux cents à trois cent mille navetteurs qui se rendent à Bruxelles en voiture; même s'il y a également des navetteurs à Gand, cela ne représente pas la même ampleur.

Quant aux livraisons, Mme Karin Temmerman a évoqué celles-ci dans les transparents en disant que les livraisons dans des camionnettes de moins de 10 tonnes sont possibles de 18h00 à 11h00 du matin. Comment la ville permet-elle la livraison des pharmacies qui doivent être approvisionnées quatre à cinq fois par jour ?

Comment la ville réussit-elle à la fois à limiter le tonnage des véhicules de livraison et les dimensions de ces camionnettes ?

L'échevine Temmerman admet que les dix-neuf communes font une grosse différence avec Gand. Le « Structuurplan Vlaanderen », permet néanmoins de relativiser cette différence parce qu'on a délimité des zones urbaines par delà la ville. Ces zones urbaines dépassent les limites de la ville. Ces zones urbaines telles que Mariakerke et autres, qui figurent dans un cadre légal, sont tenues de collaborer. L'échevine Temmerman peut établir une comparaison sur ce point. La Région impose donc à la ville de Gand de collaborer avec ces communes.

Bien que cela se produise à une plus petite échelle qu'en Région de Bruxelles-Capitale, l'échevine Temmerman reconnaît que c'est difficile parce que les bourgmestres veulent, là aussi, promouvoir leur propre politique.

Mais à l'avenir cette collaboration deviendra obligatoire. L'échevine Temmerman vient de montrer les grandes voies de pénétration dans la ville que l'on peut comparer avec que ce M. Moock appelle les navetteurs. Il va de soi que ces navettes se font à une échelle beaucoup plus petite

schaal dan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar daar heeft het Stadsbestuur de oplossing via de « Park and Ride » gevonden. De pendelaars die van de randstedelijke gemeenten komen die wilt het Stadsbestuur naar die « Park and Ride » leiden. En de « Park and Ride » bevinden zich niet binnen het grondgebied van Gent maar binnen het grootstedelijk gebied dat door het Structuurplan Vlaanderen afgebakend is. En het doel is dat die mensen de tram of de bus nemen om de stad Gent binnen te komen. Daarvoor wordt het Stadsbestuur Gent gesteund door het Structuurplan Vlaanderen maar het vergt toch heel veel dialoog. Schepen Temmerman denkt dat dat ook in Brussel mogelijk moet zijn en dat naar de toekomst toe iedereen voor zulke oplossingen zal moeten opteren met goede onderhandelingen. Het zal zo komen omdat de autodruk zich verplaatst naar de randgemeenten.

Er moet een solidair aanpak van het verkeersprobleem komen want anders wordt de parkeerdruk en de verkeersdruk toch naar de randgemeenten verschoven. Indien de randgemeente problemen maakt voor de « Park and Ride » dan zouden ze zelf de verkeersdruk moeten dragen en zou de stad Gent niet meer solidair opkomen. Er zijn toch meer en meer gemeenten die dat inzien en Schepen Temmerman is optimistisch naar de toekomst toe eveneens voor een gewest als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De samenwerking met de politie verloopt heel vlot. Dit is te wijten zegt Schepen Temmerman aan het feit dat het Parkeerbedrijf de lonen van de hulpagenten uitbetaalt wat heel goed uitkomt voor de politie. Zoals de heer De Bruycker uitlegde, zullen er in de toekomst gemengde teams komen; zo kunnen de parkeerinbreuken tegelijkertijd met de retributies opgelegd worden. Schepen Temmerman legt de nadruk op het feit dat er een probleem is met de depenaliseringswetgeving met het feit dat er sommige inbreuken gedepenaliseerd zijn en andere niet.

De heer De Bruycker zegt ook dat de taken die de hulpagenten uitoefenen in de gemengde teams in het kader van het parkeerbeleid van de stad Gent ook goed zijn voor de psychologie van de hulpagenten in de mate waar ze nog tussen kunnen komen voor belangrijke voetbalmatches, maar daarnaast ook burgerlijke personen begeleiden, wat hun werk interessanter maakt.

Schepen Temmerman zegt dat er geen bewonerskaart zijn om professionele redenen behalve voor de verzorgingsdiensten en de dokters. De politiek van het Stadsbestuur gaat ervan uit dat de bedrijven voor alternatieven moeten kiezen : voor het openbaar vervoer, de fiets of te voet binnen de stadsgrenzen.

Voor Schepen Temmerman is het een luxe om haar privé-wagen te willen gebruiken; daar staat een kost aan vast.

Ten aanzien van de ambtenaren heeft het Stadsbestuur de volgende politiek : de vijfduizend ambtenaren van de

qu'en Région bruxelloise mais l'administration communale a trouvé la solution avec les « Park and Ride ». L'administration communale souhaite guider les navetteurs qui viennent des communes périphériques vers ces « Park and Ride ». Les « Park and Ride » ne se trouvent pas sur le territoire de Gand mais dans la zone urbaine qui a été délimitée par le « Structuurplan Vlaanderen ». L'objectif est d'inciter ces personnes à prendre le bus ou le tram pour entrer dans Gand. Le « Structuurplan Vlaanderen » est une aide pour l'administration communale de Gand, mais il faut néanmoins beaucoup dialoguer. L'échevine Temmerman pense que cela doit aussi être possible à Bruxelles et qu'à l'avenir, tout le monde devra opter pour de telles solutions via de bonnes négociations. On devra le faire parce que la congestion automobile se déplace vers les communes périphériques.

Il faut une approche solidaire des problèmes de mobilité, sans quoi la pression du stationnement et de la circulation se déplacera vers les communes périphériques. Si la commune périphérique fait des difficultés pour un « Park and Ride », elle devrait supporter elle-même la pression automobile et la ville de Gand ne serait plus solidaire. Les communes sont de plus en plus nombreuses à s'en rendre compte et l'échevine Temmerman est optimiste pour l'avenir, y compris pour une région comme la Région de Bruxelles-Capitale.

L'échevine Temmerman explique que la collaboration avec la police se déroule dans d'excellentes conditions parce que la Société de parking paie les salaires des auxiliaires, ce qui arrange fort bien la police. Comme M. De Bruycker l'a expliqué, on instaurera à l'avenir des équipes mixtes; on pourra ainsi établir les infractions de stationnement et infliger simultanément la redevance. L'échevine Temmerman insiste sur le fait qu'il y a un problème avec la loi sur la dépenalisation parce que certaines infractions sont dépenalisées alors que d'autres ne le sont pas.

M. De Bruycker indique également que les tâches que les auxiliaires effectuent dans les équipes mixtes dans le cadre de la politique de stationnement de la ville de Gand leur sont également psychologiquement utiles, dans la mesure où – tout en intervenant lors de matchs de foot importants – ils se consacrent aussi à l'accompagnement de civils, ce qui rend leur travail plus motivant.

L'échevine Temmerman signale qu'il n'existe pas de carte de riverain pour raisons professionnelles, sauf pour les services de soins et les médecins. L'administration communale part du principe que les entreprises doivent opter pour d'autres solutions : utiliser les transports en commun, le vélo ou la marche à pied en ville.

Pour l'échevine Temmerman, c'est un luxe de vouloir utiliser sa voiture privée et ce luxe a un prix.

L'administration communale mène la politique suivante à l'égard des fonctionnaires : les cinq mille fonctionnaires

stad Gent krijgen een tramabonnement of een treinabonnement helemaal gratis toegereikt. Indien ze zich verplaatsen met de fiets dan krijgen ze zes oude Belgische franken per kilometer voor een maximum van 7,5 kilometers en indien ze toch voor de auto opteren dan wordt daar maar een gedeelte van terugbetaald en een gedeelte staat op de kosten van de ambtenaar. En deze tussenkomst zal nog verminderen wanneer er meerdere « Park and Ride » rond Gent zullen komen om de alternatieven te stimuleren.

De heer Ward De Bruycker herinnert de commissarissen eraan dat de retributie in de professionele kosten kunnen opgenomen worden. Dit feit is ook niet te onderschatten.

Het Parkeerbedrijf voorziet dat er een klein toestelletje door de professionelen zal kunnen gebruikt worden dat achter de venster staat en dat zo aanduidt dat het parkeren betaald werd.

Maar dit gebeurt aan de algemeen gangbare tarieven : de professionelen krijgen geen korting. Maar ze zullen dus op een technisch verbeterde en gemakkelijkere manier aan hun betalend parkeerplicht kunnen voldoen.

Het doel is dat het aankopen van dat toestelletje ook in de boekhouding van de zelfstandigen kan opgenomen worden.

Schepen Karin Temmerman geeft nog bijkomende inlichtingen wat de pendelaars betreft. Daarvoor zei ze hoe het Structuurplan samenhangt met het mobiliteitsplan. In de toekomst zullen de grote kantoren nog alleen maar in de zones kunnen ontwikkeld worden waar er goed openbaar vervoer is. Ze heeft het voorbeeld van Flanders Expo gegeven, waar men voordat de economische ontwikkeling komt, het openbaar vervoer consequent moet uitbreiden.

Schepen Temmerman geeft toe dat de stad Gent, van de delocalisatie van bedrijven vanuit Brussel geprofiteerd heeft, de afstanden zijn ook niet zo groot. Af en toe wordt er wel een klacht ingediend over het centrum van de stad Gent maar dat heeft eigenlijk niet echt gevolgen. Integendeel, Schepen Temmerman zegt dat de invoering van een groot voetgangersgebied naar het centrum van de stad nieuwe activiteiten heeft aangelokt.

Flexpo dat aan de kruising ligt van de E40 en de E17 zal daar een belangrijke economische ontwikkeling kennen en de terreinen zijn daar heel duur.

Wat het dissuasief parkeren in « Park and Ride » in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, begrijpt Schepen Temmerman van de stad Gent het probleem wel maar ze denkt dat de enige raad dat ze kan geven dat is altijd een win-win situatie te zoeken en zo zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook wel tot een samenwerkingsakkoord kunnen komen met het Vlaams Gewest om die parkeerplaatsen te voorzien.

de la ville de Gand reçoivent un abonnement de tram ou un abonnement de train gratuit. S'ils effectuent leurs déplacements à vélo, ils reçoivent six anciens francs belges du kilomètre, pour 7,5 kilomètres maximum. S'ils optent quand même pour la voiture, seule une partie des frais leur est remboursée, l'autre partie est à leurs frais. Et cette intervention diminuera encore lorsqu'il y aura un plus grand nombre de « Park and Ride » autour de Gand afin de les inciter à opter pour les autres solutions.

M. Ward De Bruycker rappelle aux commissaires que la redevance peut être incluse dans les frais professionnels. C'est un fait qu'il ne faut pas sous-estimer.

La Société de parking prévoit que les professionnels pourront utiliser un petit appareil placé derrière la vitre qui indiquera qu'ils ont payé le stationnement.

Cependant, ce sont les tarifs en vigueur qui seront appliqués : les professionnels n'obtiennent pas de réduction. Mais ils pourront payer leur stationnement plus aisément grâce à une amélioration de la technique.

L'objectif est que les indépendants puissent également inscrire dans leur comptabilité l'achat de ce petit appareil.

L'échevine Karin Temmerman donne encore des explications complémentaires en ce qui concerne les navetteurs. Elle a déjà expliqué les liens qui unissent le plan d'aménagement (« Structuurplan ») et le plan de mobilité. Dans l'avenir, les gros bureaux ne pourront plus se développer que dans les zones où l'offre des transports en commun est importante. Elle a cité l'exemple de Flanders Expo où il faut augmenter sensiblement l'offre des transports en commun avant de procéder au développement économique.

L'échevine Temmerman admet que la ville de Gand a profité de la délocalisation des entreprises bruxelloises parce que les distances ne sont pas très grandes. Il y a bien de temps à autre une plainte concernant le centre de la ville de Gand, mais sans véritables conséquences. Au contraire, l'échevine Temmerman affirme que la création d'une zone piétonne importante a attiré de nouvelles activités au centre de la ville.

Flexpo, située au croisement de l'E40 et de la E17, connaîtra un important développement économique. Les terrains y sont très chers.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion de type « Park and Ride » en Région de Bruxelles-Capitale, l'échevine Temmerman de la ville de Gand comprend bien le problème. Le seul conseil qu'elle puisse donner est de toujours rechercher la solution win-win. La Région de Bruxelles-Capitale pourra ainsi parvenir à un accord de coopération avec la Région flamande afin de prévoir ces espaces de stationnement.

Schepen Temmerman zegt dat voor de leveringen een bewijs aan de stad kan bekomen worden. Het is geen doorgangsbewijs, dat is gewoon een bewijs om naar een gegeven plek te gaan in het voetgangersgebied. Het geeft ook geen recht op parkeergelegenheid en het geldt voor leveringen van 7.00 uur tot 11.00 uur en van 18.00 uur tot 23.00 uur voor apothekers, voor begrafenissen en andere specifieke gevallen die mits aanvraag kunnen geregeld worden. Deze kaarten zijn gratis, wat een inflatie van deze kaarten met zich meegebracht heeft. Bij de vernieuwing van de kaarten heeft het Parkeerbedrijf beslist om een heroriëntatie te geven aan deze kaarten. De dokters, de bewoners en bepaalde mensen zullen die nog kunnen bekomen maar bijvoorbeeld advocatenbureaus zullen die niet meer kunnen bekomen aangezien het parkeerbeleid bij de ondernemingen wilt aandringen om voor alternatieven te kiezen.

Met deze heroriëntering is het aantal kaarten fel verminderd. Er zijn er nu nog \pm vijfduizend. Die zijn wel nuttig want iemand die renovatiewerken doet zal zo'n vergunning nodig hebben om de werken te voltooien. Maar deze vergunningen moeten druppelsgewijs toegekend worden aangezien het doorrijden van het voetgangersgebied altijd problematisch blijft.

Wat de leveringen betreft, is er geen ideale oplossing. Recent heeft een vrachtwagen de kanalisaties in de handelsstraat gebroken en had de stad serieuze problemen. Het Stadsbestuur denkt om een distributiecentrum op te richten aan de rand van de stad. Dit wordt actueel bestudeerd samen met de Schepen van Economie. Verleden jaar had het Stadsbestuur voorzien dit in samenwerking met Delhaize op de been te brengen maar bij gebrek aan middelen is het Stadsbestuur niet verder gegaan verleden jaar.

Het onderhoud van de parkeerautomaten wordt door de technische dienst van het Parkeerbedrijf zelf verwezenlijkt. Het Parkeerbedrijf heeft ook haar eigen elektriciens die beter gevormd zijn dan de mensen van de automaatproducten. De geldopname gebeurt via beveiligde kassa's die naar Brussel worden gebracht en daar op de bankrekeningen van de stad Gent gestort worden.

Alle parkeerautomaten functioneren met proton.

Schepen Temmerman legt nog de nadruk op het feit dat gedurende deze legislatuur, haar mandaat, geen enkel privé-parking opgebouwd is. Ze zijn allemaal openbaar. Dat verzekert het Parkeerbedrijf ook haar eigen dynamiek te kunnen volgen.

De heer Michel Van Roye wijst er de Gentse schepen op dat men in Brussel te maken heeft gehad met de vrienden van Vanden Boeynants en dat de meerderheid van de stad Brussel parkeergarages, zoals Parking 58, heeft moeten aanvaarden.

De heer Ward De Bruycker legt nog de nadruk op het feit dat de personeelsleden van het Parkeerbedrijf en het

L'échevine Temmerman signale qu'il est possible d'obtenir une carte pour les livraisons auprès de la ville. Il ne s'agit pas d'un laissez-passer mais d'une carte permettant de se rendre à un endroit précis de la zone piétonnière. Elle ne donne pas non plus droit à un emplacement de stationnement et elle est valable pour les livraisons de 7h00 à 11h00 et de 18h00 à 23h00 pour les pharmacies, les enterrements et autres cas spécifiques qui peuvent être réglés moyennant demande. Ces cartes sont gratuites, ce qui a entraîné une inflation de celles-ci. Lors de leur renouvellement, la Société de parking a décidé de réorienter sa politique de distribution des cartes. Les médecins, les habitants et certaines personnes pourront encore les obtenir mais les bureaux d'avocats, par exemple, ne pourront plus les obtenir puisque la politique du stationnement souhaite inciter les entreprises à opter pour d'autres solutions.

Cette réorientation a entraîné une forte baisse du nombre de cartes. Actuellement, il en reste encore \pm cinq mille. Elles sont bien utiles car quelqu'un qui fait des travaux de rénovation aura besoin d'une telle autorisation pour pouvoir les réaliser. Mais ces autorisations doivent être accordées au compte goutte parce que la traversée de la zone piétonne reste toujours problématique.

En ce qui concerne les livraisons, il n'y a pas de solution idéale. Récemment, un camion a endommagé les canalisations dans une rue commerçante, causant de sérieux problèmes à la ville. L'administration communale envisage de créer un Centre de distribution à la périphérie de la ville. Ce projet est actuellement à l'étude conjointement avec l'échevin de l'économie. L'année dernière, l'administration communale avait prévu de le mettre sur pied en collaboration avec Delhaize mais faute de moyens, elle n'est pas allée plus loin.

Le service technique de la Société de parking entretient lui-même les horodateurs. La société dispose également de ses propres électriciens qui sont mieux formés que le personnel des producteurs d'horodateurs. Ce sont des caisses sécurisées qui récoltent l'argent qui est acheminé vers Bruxelles où il est versé sur les comptes bancaires de la ville de Gand.

Tous les horodateurs fonctionnent avec proton.

L'échevine Temmerman insiste encore sur le fait que sous cette législature et son mandat, on n'a construit aucun parking privé. Ils sont tous publics, ce qui permet à la Société de parking de suivre sa propre dynamique.

M. Michel Van Roye signale, à l'attention de l'échevine de Gand, qu'à Bruxelles, on a eu à faire aux amis de Vanden Boeynants et que des parkings, tels que le parking 58, ont été imposés à la majorité de la ville de Bruxelles.

M. Ward De Bruycker insiste sur le fait que les membres du personnel de la Société de parking et de l'administration

Stadsbestuur Gent mensen zijn die het parkeerbeleid goed kennen. In de onderhandelingen zullen ze altijd sterk staan tegenover de privé-sector.

De heer Claude Michel stelt met grote belangstelling vast dat het principe van de « stand still » wordt toegepast. Dit is niet het geval in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Overeenkomstig het gewestelijk ontwikkelingsplan, schrapt men bovengrondse parkeerplaatsen zonder dat er evenwel alternatieven ondergronds voorhanden zijn. De particuliere exploitanten weigeren nog verder te investeren in ondergrondse parkeergarages die niet rendabel zijn.

Schepen Karin Temmerman bevestigt dat dit stand still-principe in het Structuurplan Gent geïntegreerd is.

Alles wordt eigenlijk door de ruimtelijke ordening beïnvloed : als er geen goed openbaar vervoer is op een bepaalde plek, worden er geen bouwvergunningen gegeven voor grote kantoren.

De parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk gelimiteerd om de alternatieven te promoveren, maar voor de inwoners wordt het maximum gedaan.

De heer Ward De Bruycker bevestigt dat globaal het parkeerbeleid maar 9,5 miljoen euro opbrengt; dit is inderdaad een geringe jaarlijkse omzet. Om de bezoekers aan te trekken in de ondergrondse parkings moeten de tarieven aantrekkelijk zijn. De mensen willen tot nog toe nog niet te duur betalen voor een parkeerplaats. De heer De Bruycker denkt dat met de tussenkomst van de gemengde teams de opbrengsten zullen verhogen.

Schepen Karin Temmerman licht nog toe dat de begroting van de stad Gent geen euro uitgeeft voor het Parkeerbedrijf en nog wel jaarlijks veertig miljoen oude Belgische franken van het Parkeerbedrijf krijgt.

De eerste parkings werden wel met openbaar geld betaald. Vandaag is het grote voordeel van de stad Gent dat zij zelf de parkings beheert.

De heer Claude Michel wil weten of het Parkeerbedrijf ook de parkeermeters heeft gekocht.

De heer Ward De Bruycker bevestigt dat en de aankoop, het onderhoud, de controle en het beveiligd vervoer naar Brussel door het Parkeerbedrijf worden verzekerd.

De heer Michel Moock merkt op dat de openbare dienst ook goede kanten heeft.

De heer Claude Michel bevestigt dat het een goede zaak is dat een overheidsbedrijf even rendabel werkt als een particulier bedrijf.

communale de Gand sont des personnes qui connaissent bien la politique de stationnement. Ils auront toujours des arguments très solides dans les négociations avec le secteur privé.

M. Claude Michel relève avec grand intérêt l'application du principe du « stand still ». Ceci n'est pas le cas dans la Région de Bruxelles-Capitale. Conformément au Plan régional de développement, on supprime des places en voirie, sans avoir néanmoins d'alternatives souterraines. Les exploitants privés refusent d'investir encore dans les parkings souterrains qui ne sont pas rentables.

L'échevine Karin Temmerman confirme que ce principe du stand still est intégré dans le schéma directeur de Gand.

En fin de compte, l'aménagement du territoire influence tout : si les possibilités de transports en commun ne sont pas bonnes en un lieu précis, on n'accorde pas de permis de bâtir pour des surfaces de bureaux importantes.

On limite dans la mesure du possible les emplacements de stationnement afin de promouvoir les autres solutions mais pour les habitants, on fait le maximum.

M. Ward De Bruycker confirme que la politique de stationnement ne rapporte globalement que 9,5 millions d'euros; il s'agit effectivement d'un chiffre d'affaires peu élevé. Pour attirer les visiteurs dans les parkings souterrains, il faut que les tarifs soient attractifs. Jusqu'à ce jour, les gens ne sont pas disposés à payer trop cher pour un emplacement de stationnement. M. De Bruycker pense que les recettes augmenteront avec l'intervention des équipes mixtes.

L'échevine Karin Temmerman précise encore que le budget de la ville ne dépense aucun euro pour la Société de parking et que la Société de parking lui verse en outre annuellement quarante millions d'anciens francs.

Les premiers parkings, il est vrai, ont été construits avec de l'argent public. Aujourd'hui, le principal avantage de la ville de Gand est qu'elle gère elle-même les parkings.

M. Claude Michel veut savoir si c'est la « Parkeerbedrijf » qui a également acheté les horodateurs.

M. Ward De Bruycker le confirme et il ajoute que la Société de parking s'occupe de leur acquisition, de leur entretien, du contrôle et du transport sécurisé vers Bruxelles.

M. Michel Moock relève que le service public a de bons côtés ...

M. Claude Michel confirme que quand une entreprise publique fonctionne de manière rentable comme une entreprise privée, cela porte ses fruits.

Schepen Karin Temmerman zegt dat de stad Gent het slogan « dat een openbaar bedrijf nooit rendabel kan zijn » tegenspreekt. Het openbaar Parkeerbedrijf is ook gericht naar de burgers.

Daarenboven is er een aanwezigheid vierentwintig uren op vierentwintig en worden de klachten direct behandeld door de Schepen zelf, de burgemeester met alle voordelen vandien. De openbare sector verwezenlijkt ook niet rendabele investeringen in buurtparkings en « Park and Ride ».

Uiteindelijk, nodigt Schepen Temmerman de Brusselse commissarissen uit om het Gentse parkeerbeleid in situ te komen bezoeken.

IV. Voortzetting van de algemene bespreking

De voorzitter geeft de leden die tijdens de hoorzitting met de schepen van Gent niet aanwezig waren te kennen dat deze uiteenzetting buitengewoon interessant was en dat het parkeerbeleid in Gent onder meer gekenmerkt wordt door een direct verband tussen het aantal plaatsen ondergronds en het aantal plaatsen bovengronds (« stand still »-principe).

De heer Jean-Pierre Cornelissen geeft toelichting bij zijn voorstel van ordonnantie betreffende de exploitatie en de aanleg van de parkeerruimte voor wagens buiten de openbare weg (nr. A-520/1) dat hij reeds had ingediend in oktober 1991 met het oog op de toepassing van een beleid inzake beheer van parkeerplaatsen.

Met zijn voorstel wil hij de parkeerplaatsen in het stadscentrum reserveren voor het kortparkeren (minder dan twee en een half uur) en wil hij de aanleg van parkeerplaatsen in de rand aanmoedigen. Zijn voorstel heeft eveneens betrekking op de bouw en de uitbreiding van de parkeerplaatsen in de rand of van overstapparkeringsplaatsen die nadien worden geëxploiteerd door de MIVB zoals dit het geval is met de COOVI-parking. Het betaalbewijs voor de parkeerplaatsen moet in dit geval ook als vervoerbewijs voor het openbaar vervoer gelden in het kader van de intermodaliteit.

Men moet het gebruik van parkeerplaatsen aan de rand van de stad aanmoedigen en daartoe trachten impulsen te geven. Voor de pendelaars die toch met hun wagen naar de stad willen rijden, moeten de kosten van de parkeergarages een ontradend effect hebben.

Voor de aanleg van overstapparkeringsplaatsen, moet er een samenwerkingsakkoord worden gesloten tussen het Vlaamse Gewest en de betrokken gemeenten. Hij benadrukt dat parkeerplaatsen niet even rendabel zijn als woongelegenheden. De gemeenten van de rand zijn zich volgens de heer Jean-Pierre Cornelissen meer en meer bewust van

L'échevine Karin Temmerman affirme que la ville de Gand contredit l'affirmation selon laquelle une entreprise publique ne peut jamais être rentable. La Société de parking publique est au service des citoyens.

En outre, une permanence est assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre et les plaintes sont traitées immédiatement par l'échevine elle-même, le bourgmestre, avec tous les avantages que cela comporte. Le secteur public réalise également des investissements non rentables dans les parkings de quartier et les « Park and Ride ».

Pour terminer, l'échevine Temmerman invite les commissaires bruxellois à venir découvrir sur place la politique de stationnement gantoise.

IV. Poursuite de la discussion générale

En préambule, le président informe les membres qui n'avaient pu être présents à l'audition de l'échevine de Gand que cet exposé était particulièrement intéressant et que la politique de stationnement à Gand est notamment caractérisée par un lien direct entre le nombre de places en sous-sol et le nombre de places en surface (principe du « stand still »).

M. Jean-Pierre Cornelissen présente sa proposition d'ordonnance relative à l'exploitation et à la construction de parcs de stationnement pour véhicules automobiles en dehors de la voie publique (n° A-520/1), proposition qu'il avait déjà introduite en octobre 1991 en vue de mettre en œuvre une politique de gestion des emplacements de stationnement.

Sa proposition vise à réserver les emplacements dans les parcs de stationnement situés au centre-ville à des stationnements de courte durée (moins de deux heures et demie) et à encourager le développement de parcs de stationnement périphériques. Sa proposition a également pour objet la construction ou l'agrandissement des parcs de stationnement périphériques ou parcs de dissuasion qui sont ensuite exploités par la STIB comme c'est le cas du parking CERIA. Le titre de parking doit dans ce cas également valoir de titre de transport public en vue d'assurer l'intermodalité.

Il faut encourager les parkings en périphérie de la ville en essayant de donner un incitant. Si les navetteurs persistent néanmoins à entrer en ville, il faut que le coût du parking soit dissuasif.

Pour construire des parkings de persuasion, il faudra un accord de coopération avec la Région flamande et les communes concernées. Et de souligner qu'il n'est pas aussi rentable de consacrer un terrain à bâtir à du parking qu'à du logement. De plus en plus, note M. Jean-Pierre Cornelissen, les communes de la périphérie sont conscientes du pro-

het probleem. Hij meent dat een samenwerkingsakkoord met het Vlaamse Gewest mogelijk is. Als dit niet mogelijk is, moeten de overstaparkerplaatsen zich ten minste op een kilometer van het centrum bevinden.

De voorzitter herinnert eraan dat men in Gent voorrang geeft aan de « Park and ride » parkeerplaatsen met behoud van enkele parkeerplaatsen in de buurt van de handelswijken.

De heer Jean-Pierre Cornelissen preciseert dat hij niet vraagt dat de parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gesloten. Hij is evenwel voorstander van een zodanig beheer dat de gebruiker meer moet betalen. Men moet de mensen immers ontraden om met de wagen naar het centrum te komen. Als de pendelaars het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijden, gaan ze in feite naar hun eindbestemming. In dat opzicht geeft hij de Simonis-parking als voorbeeld. Deze parking is gebouwd in een ondergrondse ruimte van de metro en is gelegen op twee kilometers van Rogier. Er bestaat een systeem van abonnementen voor de handelaars maar er wordt onvoldoende gebruik van gemaakt. Cityparking heeft nochtans zeer voordelige voorwaarden verkregen. Er is een overeenkomst gesloten voor zesenzestig jaar en er zijn bovengronds honderdtweëndertig parkeerplaatsen geplaatst met de bedoeling om de automobilisten ertoe te bewegen de ondergrondse plaatsen te gebruiken.

De voorzitter meent, na overleg met de heer Michel Van Roye die de eerste ondertekenaar is van het voorstel betreffende het gewestelijk parkeeragentschap, dat men er kan in slagen om een voorstel van resolutie op te stellen. De parlementsliden zouden aldus hun standpunten in verband met het parkeren aan de toekomstige regering kenbaar kunnen maken. Hij vraagt daartoe aan de heer Michel Van Roye om een sneuveltekst op te stellen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen meent dat dit een uitstekend voorstel is van de voorzitter.

De heer Michel Van Roye stelt een ontwerp van voorstel van resolutie (bijlage) op. Dit wordt in de commissie onderzocht op 21 april 2004.

De voorzitter meent dat de commissie voor de infrastructuur met de tekst van het voorstel van resolutie haar mening kan ventileren aan de huidige en de toekomstige regering. Er zijn immers vele hoorzittingen gehouden en het zou jammer zijn mocht al dit werk tot niets leiden.

De heer Michel Van Roye zegt dat hij zich gebaseerd heeft op de voornaamste ideeën die tijdens de hoorzittingen naar voren zijn gekomen. Hij hoopt dat zijn voorstel de gemene deler is van alle commissieleden over de problematiek.

De voorzitter vraagt de staatssecretaris of hij meer informatie kan geven over de vergadering van de Conferentie van de Burgemeesters.

blème. Il pense qu'on pourrait arriver à un accord de coopération avec la Région flamande. Si ce n'est pas possible, il faut qu'au moins les parkings de dissuasion se situent à un kilomètre du centre.

Le président rappelle qu'à Gand on privilégie les « park and ride », tout en maintenant quelques parkings proches des zones commerciales.

M. Jean-Pierre Cornelissen précise qu'il ne demande pas la fermeture des parkings à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale. Il souhaite cependant une gestion qui implique un coût plus élevé pour l'utilisateur; il faut en effet dissuader les gens d'arriver au centre de Bruxelles en voiture. Une fois que les navetteurs pénètrent dans la Région de Bruxelles-Capitale, ils vont en réalité jusqu'à leur destination finale. A cet égard, il cite le cas du parking Simonis qui a été construit dans le vide ventilé du métro. Localisé à deux kilomètres de Rogier, bénéficiant également d'un système d'abonnements mis en place pour les commerçants, il est totalement sous-utilisé. Et ce, même si Cityparking a obtenu des conditions très avantageuses : une convention pour soixante-six ans et cent trente-deux horodateurs en surface à gérer pour pouvoir inciter les automobilistes à occuper les places souterraines.

Le président pense, après consultation de M. Michel Van Roye qui est le primosignataire de la proposition relative à l'agence régionale de stationnement, qu'on peut arriver à la rédaction d'une proposition de résolution. Les parlementaires pourraient ainsi faire part de leurs points de vues en matière de stationnement au futur gouvernement. Il demande à cet effet à M. Michel Van Roye de rédiger un texte-martyre.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que la suggestion du président est excellente.

M. Michel Van Roye rédige un projet de proposition de résolution (annexe). Celui-ci est examiné en commission le 21 avril 2004.

Le président estime que le texte de la proposition de résolution permettra de donner la vision de la commission de l'infrastructure aux gouvernements actuel et futur. En effet, de nombreuses auditions ont été effectuées, il serait dommage que l'ensemble de ce travail n'aboutisse à rien.

M. Michel Van Roye explique qu'il s'est basé sur les principales idées développées lors des différentes auditions. Il espère que sa proposition reflète bien le dénominateur commun de tous les commissaires sur la problématique.

Le président demande au secrétaire d'Etat s'il peut fournir de plus amples informations au sujet de la réunion de la Conférence des bourgmestres.

De staatssecretaris zegt dat hij zijn nota heeft voorgelegd aan de Conferentie van de Burgemeesters op woensdag 21 april 2004. Hij vat deze vergadering in drie punten samen :

- de Conferentie lijkt het grotendeels eens met de vaststelling vervat in de nota van de staatssecretaris hierover;
- de Conferentie gaat grotendeels akkoord met een gewestelijk parkeerbeleid, met uitzondering van bepaalde MR-burgemeesters;
- het is van belang om de gewestelijke taken enerzijds en de gemeentelijke taken anderzijds duidelijk af te bakenen. Als bepaalde taken moeten worden opgedragen aan de lokale overheid, zal de problematiek van het parkeren op de onderhandelingstafel van de volgende regering terechtkomen met het oog op een regeerverklaring.

De heer Michel Van Roye zegt dat de tekst mogelijkheden openlaat, onder meer de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap.

V. Onderzoek van de tekst

De commissie gaat over tot het onderzoek van het voorstel van resolutie. De heer Van Roye leest elk punt snel door en geeft commentaar op de inhoud.

De vaststellingen

Deze punten lokken geen commentaar uit.

De vaststellingen worden aangenomen bij eenparigheid.

De consideransen

Deze punten lokken geen commentaar uit.

De consideransen worden aangenomen bij eenparigheid.

De krachtlijnen

Eerste streepje

Dit streepje lokt geen commentaar uit.

Het wordt aangenomen bij eenparigheid.

Tweede streepje

De voorzitter meent dat de woorden « kantoor-en woongebouwen » problemen kunnen opleveren. Houdt dit in dat

Le secrétaire d'Etat signale qu'il a présenté sa note à la Conférence des bourgmestres ce mercredi 21 avril 2004. Il résume cette réunion en trois points :

- la Conférence semble largement partager le constat fait dans la note du secrétaire d'Etat à ce sujet;
- la Conférence est majoritairement d'accord avec une politique régionale de stationnement, à l'exception de certains bourgmestres MR;
- il est important de délimiter précisément les missions régionales d'une part et les missions communales d'autre part. Si certaines missions doivent relever du pouvoir de proximité, la problématique du stationnement fera partie des négociations en vue de la future Déclaration gouvernementale.

M. Michel Van Roye explique que le texte laisse les portes ouvertes, notamment la création d'une agence régionale de stationnement ...

V. Examen du texte

La commission procède à l'examen de la proposition de résolution point par point, M. Van Roye commençant chaque point par une rapide lecture et un commentaire de son contenu.

Les constats

Ces points ne suscitent pas de commentaires.

Les constats sont adoptés à l'unanimité.

Les considérants

Ces points ne suscitent pas de commentaires.

Les considérants sont adoptés à l'unanimité.

Les lignes directrices

Premier tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Il est adopté à l'unanimité.

Deuxième tiret

Le président estime que les termes « des immeubles de bureaux ou d'habitation » risquent de poser problème. Cela

de overheid louter particuliere parkeerplaatsen aan regels kunnen onderwerpen ?

De heer Michel Van Roye legt uit dat hiermee aan de overheid de mogelijkheid wordt gelaten om het aantal parkeerplaatsen te bepalen naar gelang van de grootte van de kantoren.

De heer Michel Moock heeft vragen over de strekking van de tekst in verband met de woongebieden.

De adviseur van de staatssecretaris, de heer Jean-Paul Wouters, herinnert eraan dat de circulaire Draps deze problematiek reeds regelt.

De heer Denis Grimberghs meent dat het opportuun zou zijn om het woord « beheersen » te definiëren. Hij stelt het volgende mondeling amendement voor : de woorden « op gecoördineerde wijze door de overheid worden beheerd » weg te laten en te vervangen door de woorden « door de overheid worden beheerd en/of gecoördineerd ». Wanneer een parking wordt beheerd door een particuliere actor hoeft de overheid zich alleen in te laten met de coördinatie. Men mag niet de indruk geven dat de overheid zich mengt in het beheer van privé-parkingruimtes.

De commissieleden zijn het eens met de formulering van de heer Denis Grimberghs.

De heer Michel Van Roye legt uit dat het doel erin bestaat de overheid in staat te stellen voor alle parkings (particulieren en openbare) een meldingssysteem op te leggen waarbij wordt aangeduid hoeveel plaatsen er overblijven, alsmede eenvormige tarieven op te leggen.

De heer Denis Grimberghs stelt voor om het woord «, gereguleerd » toe te voegen vóór de woorden « en/of ».

De voorzitter brengt de wijzigingen in de tekst in herinnering : « alle parkeervormen door de overheid worden beheerd, gereguleerd en/of gecoördineerd. »

De heer Michel Moock wenst te weten of de overstap-parkings eveneens in deze tekst bedoeld zijn.

De heer Michel Van Roye antwoordt bevestigend.

De voorzitter legt uit dat alle openbare parkeerruimten, al dan niet betalend, worden bedoeld. De spreker heeft als voorbeeld de parking van het COOVI.

De adviseur van de staatssecretaris herinnert eraan dat de overstapparking van het COOVI niet betalend is sedert de beslissing van de ministerraad van 18 december 2003, waarin vermeld staat dat de MIVB die tarieven uit haar tariefschema heeft gehaald dat op 1 februari 2004 in werking is getreden.

Het tweede streepje wordt aangenomen bij eenparigheid.

implique-t-il que les pouvoirs publics peuvent régenter des parkings purement privés ?

M. Michel Van Roye explique qu'il s'agit de laisser la possibilité aux pouvoirs publics de déterminer le nombre de places de parking en fonction de la taille des bureaux.

M. Michel Moock s'interroge sur la portée du texte en ce qui concerne les zones résidentielles.

Le conseiller du secrétaire d'Etat, M. Jean-Paul Wouters, rappelle que la « circulaire Draps » règle déjà cette problématique.

M. Denis Grimberghs estime qu'il serait opportun de définir le mot « gérés ». Il propose l'amendement oral suivant : retirer les mots « de manière » et les remplacer par « et/ou ». Ainsi, quand un parking est géré par un acteur privé, les pouvoirs publics ne se préoccupent que de la coordination. Il ne faut pas donner l'impression que les pouvoirs publics s'immiscent dans la gestion de parkings privés.

Les commissaires s'accordent sur la formulation de M. Grimberghs.

M. Michel Van Roye explique que l'objectif poursuivi est de permettre aux pouvoirs publics d'imposer, à tous les parkings (privés et publics), un affichage, indiquant le nombre de places restantes, ainsi qu'une tarification uniformes.

M. Denis Grimberghs propose d'ajouter le mot « réglementés », entre les mots « gérés » et « et/ou ».

Le président rappelle les modifications au texte : « ...tous les types de stationnements soient gérés, réglementés et/ou coordonnés par les pouvoirs publics ».

M. Michel Moock souhaite savoir si les parkings de dissuasion sont également visés par le présent texte.

M. Michel Van Roye répond par l'affirmative.

Le président explique que tous les parkings publics payants ou non sont concernés. L'intervenant prend l'exemple du parking du CERIA.

Le conseiller du secrétaire d'Etat rappelle que le parking de dissuasion du CERIA n'est plus payant depuis la décision du Conseil des ministres du 18 décembre 2003, qui a acté que la STIB a retiré cette tarification de sa grille tarifaire en vigueur à partir du 1^{er} février 2004.

Il est adopté à l'unanimité.

Derde streepje

De voorzitter legt uit dat dit het heikele gedeelte van de tekst is, aangezien bepaalde burgemeesters niet bereid zijn om een gedeelte van hun bevoegdheid af te staan.

Voor de heer Michel Van Roye is het normaal dat bepaalde bevoegdheden exclusief gemeentelijke bevoegdheden blijven. Een gemeente kent bijvoorbeeld beter haar economisch weefsel. Het is dan ook normaal dat zij de zones van de handelskernen met een regeling van beurtingsparkeren zelf bepaalt.

De heer Michel Mook meent dat het woord « controle » op verschillende manieren kan worden geïnterpreteerd. Volgens de volksvertegenwoordiger moeten de politiezones bevoegd blijven voor de straffen in het kader van strafbare aangelegenheden (het parkeren bijvoorbeeld).

Het voorstel van resolutie voert de noodzaak in om de taken te verdelen, meent de heer Denis Grimberghs. Dit zal nochtans pas later gebeuren. Bovendien wordt voorzien in een harmonisering van de regeling. Het is van belang dat wordt voorzien in een geharmoniseerde inningwijze voor het parkeren langs de weg en in een parkeergarage, met inbegrip van de particuliere beheerders. Hij stelt voor om het streepje in die zin te amenderen.

De commissieleden stemmen daarin toe.

De voorzitter meent dat het hier om een veel heikeler punt gaat. Bepaalde gemeenten hebben immers grote investeringen gedaan en Brussel-Stad heeft bijvoorbeeld Schlumberger aangekocht.

De heer Michel Van Roye zegt dat de gemeenten die gebruik maken van parkeermeters geen probleem opleveren. Indien er daarentegen op gemeentelijk vlak een kaartensysteem wordt ingevoerd, moet worden vermeden dat deze regeling van gemeente tot gemeente afwijkt. De systemen voor het innen en de controle moeten dezelfde zijn.

De voorzitter brengt de geamendeerde tekst in herinnering « aangewezen dat de regelgeving, de controle en de inning homogeen zijn, ... ».

Het derde streepje wordt aangenomen bij eenparigheid.

Vierde streepje

Dit streepje lokt geen commentaar uit.

Het wordt aangenomen bij eenparigheid.

Vijfde streepje

Dit streepje lokt geen commentaar uit.

Troisième tiret

Le président explique qu'il s'agit de la partie délicate du texte puisque certains bourgmestres ne sont pas disposés à perdre une partie de leur pouvoir.

Pour M. Michel Van Roye, il est normal que certaines compétences restent exclusivement du ressort communal. Une commune connaît par exemple mieux son tissu économique il est dès lors normal qu'elle détermine les zones de noyaux commerciaux elle-même avec une rotation du stationnement ad hoc.

M. Michel Mook estime que le terme « contrôle » peut être interprété de différentes manières. La partie répressive pour les matières non-dépénalisées (parking sauvage par exemple) doit demeurer du ressort des zones de police, estime le député.

La proposition de résolution introduit la nécessité de recourir à une répartition des tâches, relève M. Denis Grimberghs. Celle-ci interviendra pourtant à un stade ultérieur. De plus, puisqu'il est prévu une harmonisation du système, il est important de prévoir un mode de perception harmonisé pour le stationnement en voirie et hors voirie, y compris si le gestionnaire est un opérateur privé. Il suggère d'amender le tiret en ce sens.

Les commissaires acquiescent.

Le président estime qu'il s'agit là d'un point beaucoup plus délicat, certaines communes ayant déjà fait de gros investissements; Bruxelles-ville a par exemple acquis du matériel Schlumberger.

M. Michel Van Roye explique que les communes ayant recours aux horodateurs ne posent pas de problème. Par contre, si un système de cartes est mis en place au niveau communal, il faut éviter que ce système diverge de commune en commune. Les systèmes de perception et de contrôle doivent être homogènes.

Le président rappelle le texte tel qu'amendé : « ..., il s'indique que la réglementation et le mode de contrôle et de perception soient homogènes, ... ».

Le troisième tiret est adopté à l'unanimité.

Quatrième tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Il est adopté à l'unanimité.

Cinquième tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Het wordt aangenomen bij eenparigheid.

Zesde streepje

De voorzitter is van oordeel dat het mogelijk is de buurtbewoners tweevoudige faciliteiten toe te kennen.

De heer Michel Van Roye is het hiermee eens en stelt voor om de volgende woorden toe te voegen « hetzij op het vlak van de tarieven, hetzij op het vlak van de parkeerplaatsen zelf. ».

Het zesde streepje wordt aangenomen bij eenparigheid.

Zevende streepje

Dit streepje lokt geen commentaar uit.

Het wordt aangenomen bij eenparigheid.

Achtste streepje

De voorzitter herinnert eraan dat het, volgens de heer Ruquois van Interparking, financieel ondraaglijk zou zijn om het aantal plaatsen op eenvormige wijze aan te duiden.

De heer Michel Van Roye legt uit dat het gaat over een bord dat aantal beschikbare plaatsen vermeldt, met de vermeldingen « vrij of bezet ».

De staatssecretaris stelt tot zijn verbazing vast dat het onmogelijk is om deze eenvormige signalisatie tot stand te brengen in het Brussels Gewest, terwijl dat overal elders in België wel mogelijk is. Zou dat te wijten te zijn aan het gebrek aan fiscale beteugeling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

De heer Michel Van Roye verwijst naar Wenen, waar het aantal vrije plaatsen aangeduid wordt op borden.

Het achtste streepje wordt aangenomen bij eenparigheid.

Negende streepje

Dit streepje lokt geen commentaar uit.

Het wordt aangenomen bij eenparigheid.

De aanbevelingen

Volgens de voorzitter komen de aanbevelingen erop neer dat alle reeds voornoemde punten opgenomen zijn in het Iris-vervoerplan.

Il est adopté à l'unanimité.

Sixième tiret

Le président estime qu'il est possible d'imaginer une double facilité pour les riverains.

M. Michel Van Roye s'accorde sur ce point et propose de modifier le texte en «... , au niveau des tarifs et/ou au niveau des emplacements. ».

Il est adopté à l'unanimité.

Septième tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Il est adopté à l'unanimité.

Huitième tiret

Le président rappelle que M. Ruquois d'Interparking estimait que l'affichage uniforme du nombre de places serait financièrement insupportable.

M. Michel Van Roye explique qu'il s'agit d'un panneau mentionnant le nombre d'emplacements disponibles, portant les mentions « libre ou occupé ».

Le secrétaire d'Etat est stupéfait de constater qu'il est impossible de réaliser cette signalisation uniforme en Région bruxelloise alors que partout ailleurs en Belgique, c'est possible. Serait-ce dû à l'absence de répression fiscale dans la Région de Bruxelles-Capitale ?

M. Michel Van Roye prend l'exemple de Vienne où des panneaux indiquent le nombre de places restantes.µ

Ce tiret est adopté à l'unanimité.

Neuvième tiret

Ce tiret ne suscite pas de commentaires.

Ce tiret est adopté à l'unanimité.

Les recommandations

Pour le président, ces points reviennent à dire que l'ensemble des points évoqués précédemment se retrouvent dans le plan IRIS des déplacements.

De adviseur van de staatssecretaris bevestigt dit.

De staatssecretaris wil zich niet moeien met de parlementaire werkzaamheden maar verwondert er zich over dat er verwezen wordt naar de Conferentie van de Burgemeesters, een officieus orgaan. Volgens hem is het niet de bedoeling om het Parlement buitenspel te zetten.

De heer Bernard Ide stelt voor om de woorden te vervangen door « na raadpleging van burgemeesters ». De andere commissieleden zijn het niet eens met dit voorstel.

De heer Michel Van Roye stelt voor om deze verwijzing te schrappen. De spreker is echter van oordeel dat de Conferentie een overlegorgaan is.

Mevrouw Geneviève Meunier is het eens met de analyse van de heer Michel Van Roye : het is beter om deze verwijzing te schrappen. Om meer gewicht te geven aan het voorstel van resolutie, zou het beter zijn om eraan toe te voegen dat de gemengde werkgroep verplicht is om jaarlijks een verslag aan het Parlement te bezorgen.

De heer Denis Grimberghs vindt dat de volgende regering de regeling op poten zal moeten zetten. De aanbevelingen zijn vrij zwak. De nadruk moet op de tien richtlijnen gelegd worden. De spreker stelt voor om de aanbevelingen te vervangen door een tweede paragraaf.

De voorzitter stelt de volgende tekst voor : « de Raad beveelt aan, teneinde het voorafgaand te concretiseren :

- dat er beslist wordt om de opdrachten te verdelen tussen de gewestelijke en de gemeentelijke overheid en dat hiermee ingestemd wordt, wat hoe dan ook inhoud dat er een gewestelijke planning en regelgeving moeten komen;
- dat er een gemengde werkgroep wordt opgericht waarin het Gewest, de gemeenten, de beheerders van het openbaar vervoer en de openbare parkeergelegenheden zitting hebben en die heel snel werk maakt van de uitvoering van dit gedeelte van het parkeerbeleid. ».

De commissieleden stemmen hiermee in.

De heer Michel Mook vindt dat deze tekst een compromis is. De spreker wil weten of de mogelijkheid om het beheer van het parkeren toe te vertrouwen aan een intercommunale in de tekst uitgesloten wordt. Men mag niet de indruk wekken dat de tekst ertoe strekt burgemeesters een deel van hun prerogatieven te ondernemen.

De heer Michel Van Roye stelt zijn collega gerust; de deuren blijven open...

De staatssecretaris wijst erop dat de burgemeesters niet gekant zijn tegen een gewestelijk agentschap voor het parkeren.

Le conseiller du secrétaire d'Etat le confirme.

Sans vouloir s'immiscer dans les travaux parlementaires, le secrétaire d'Etat s'étonne qu'il soit fait référence à la Conférence des bourgmestres, organe officieux. Pour lui, il s'agit d'une castration du Parlement.

M. Bernard Ide propose de remplacer ces mots par « Après consultation des bourgmestres ». Cette proposition ne recueille pas l'adhésion des autres commissaires.

M. Michel Van Roye propose de supprimer cette référence. L'orateur estime néanmoins que la Conférence est un lieu de concertation.

Mme Geneviève Meunier s'accorde sur l'analyse de M. Van Roye : il est préférable de supprimer cette référence. Pour donner plus de poids à la proposition de résolution, il serait préférable d'ajouter l'obligation pour le groupe de travail mixte de transmettre annuellement un rapport au parlement.

M. Denis Grimberghs estime qu'il sera de la compétence du prochain gouvernement de mettre en place le système. Les recommandations sont assez faibles. Il faut mettre l'accent sur les dix lignes directrices. L'orateur propose de remplacer les recommandations par un second paragraphe.

Le président propose le texte suivant : « pour concrétiser ce qui précède, le Conseil recommande :

- qu'une répartition des tâches soit décidée et acceptée entre autorités régionale et communales, impliquant en tout état de cause une planification et une réglementation régionale;
- qu'un groupe de travail mixte comprenant la Région, les communes et les gestionnaires de transport public et de parkings publics s'attèle très rapidement à mettre en œuvre cette politique du stationnement. ».

Les commissaires acquiescent.

M. Michel Mook estime qu'il s'agit d'un texte de compromis. L'intervenant souhaite savoir si le texte exclut la possibilité de confier la gestion du stationnement à une intercommunale ? Il ne faut pas donner l'impression que le texte vise à retirer une partie des prérogatives des bourgmestres.

M. Michel Van Roye rassure son collègue; les portes restent ouvertes ...

Et le secrétaire d'Etat de signaler que les bourgmestres ne sont pas opposés à une Agence régionale de stationnement.

De heer Denis Grimberghs is van oordeel dat het voorstel van resolutie niet spreekt van de beheersstructuur die moet worden opgericht. Het voorstel is zeer voorzichtig. Het is niet opportuun om de tekst op dit punt te wijzigen. De enige verwijzingen zijn die naar GewOP.

De aanbevelingen worden aangenomen bij eenparigheid.

Stemming over het geheel

Het voorstel van resolutie, aldus mondeling geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de acht aanwezige leden.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteurs,

Denis GRIMBERGHS,
Michel MOOCK

De Voorzitter,

Claude MICHEL

M. Denis Grimberghs estime que la proposition de résolution n'évoque pas la structure de gestion à mettre en place. La proposition est d'une prudence de Sioux; il n'est pas opportun de changer le texte sur ce point. Les seules références sont celles du PRD.

Les recommandations sont adoptées à l'unanimité.

Vote sur l'ensemble

La proposition de résolution, telle qu'amendée oralement, est adoptée à l'unanimité des huit membres présents.

Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.

Les Rapporteurs,

Denis GRIMBERGHS,
Michel MOOCK

Le Président,

Claude MICHEL

Tekst aangenomen door de commissie**VOORSTEL VAN RESOLUTIE****betreffende het parkeerbeleid**

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad :

vaststellende :

- de onophoudelijke toename van het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het bijzonder als gevolg van het woon-werkverkeer in en naar het Gewest;
- de traagheid waarmee het aanbod aan openbaar vervoer wordt verbeterd en in het bijzonder de vertraging in de totstandkoming van een GEN;
- dat deze toestand onvermijdelijk leidt tot de verzadiging en het overdreven gebruik van de openbare ruimte door het verkeer en voor het parkeren, wat bijgevolg de algemene toegankelijkheid van de stad hindert en ook de levenskwaliteit van de Brusselaars ondermijnt;
- dat er zoveel auto's zijn dat er thans in het algemeen niet genoeg ruimte beschikbaar meer is, zowel op als buiten de weg, om al die voertuigen te parkeren, ook al blijven sommige openbare parkeerruimten paradoxaal genoeg gedeeltelijk ongebruikt;

overwegende :

- dat een van de middelen om het autoverkeer te verminderen erin bestaat het parkeren te beheren en doeltreffend te controleren, wat er aldus zal toe aanzetten om het openbaar vervoer te gaan gebruiken;
- dat de parkeersituatie zo is dat onverwijld alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om het beheer en de controle ervan door de overheid te verbeteren;
- dat uit het IRIS-vervoerplan, het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, de Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel, en de Dialoog Parkeren reeds gebleken is dat maatregelen in die zin moeten worden genomen en dat oplossingen moeten worden aangereikt;

onderschrijft de volgende richtlijnen :

- uit principe, moeten het beheer en de controle van het parkeren de pendelaars en de Brusselaars die zich alleen van thuis naar het werk begeven, ertoe aanzetten om hun auto niet meer irrationeel te gebruiken en aldus voor diegenen voor wie het gebruik van de wagen werkelijk gewettigd is ruimte vrij te maken om te rijden en te parkeren;

Texte adopté par la commission**PROPOSITION DE RÉSOLUTION****relative à la politique du stationnement**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale :

constatant :

- l'augmentation ininterrompue du trafic automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale causée en particulier par les trajets domicile-travail dans et vers la Région;
- la lenteur de l'amélioration de l'offre de transport public, et en particulier le retard apporté à la création d'un réseau RER;
- que cette situation entraîne fatalement l'engorgement et l'occupation excessive de l'espace public par le trafic et le stationnement, nuisant en cela à l'accessibilité générale de la ville, mais aussi à la qualité de vie des Bruxellois;
- que la saturation est telle qu'il n'y a globalement plus assez d'espace disponible, en voirie ou hors voirie, pour garer tous ces véhicules, même si paradoxalement certains parkings publics restent partiellement inoccupés ;

considérant :

- qu'un des moyens de diminuer le trafic automobile consiste en une gestion et un contrôle efficace du stationnement, ce qui encouragera ainsi le transfert modal vers le transport public;
- que la situation du stationnement est telle qu'il y a lieu de prendre sans attendre toutes les mesures nécessaires pour en améliorer la gestion et le contrôle par les pouvoirs publics;
- que le Plan IRIS des déplacements, le Plan régional de Développement, les Recommandations concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles, le Dialogue Stationnement ont déjà mis en avant la nécessité de prendre des mesures dans ce sens et avancé des solutions;

approuve les lignes directrices suivantes :

- par principe, la gestion et le contrôle du stationnement doivent inciter les navetteurs et les Bruxellois qui se déplacent uniquement du domicile au lieu de travail à ne pas utiliser de manière irrationnelle leur voiture, libérant ainsi l'espace de circulation et de stationnement au bénéfice de ceux pour lesquels la voiture se justifie réellement;

- om het parkeren doeltreffend te beheersen, moeten alle parkeervormen door de overheid worden beheerd, gereguleerd en/of gecoördineerd: het betalend parkeren op of buiten de weg, in de openbare parkeergelegenheden, in de kantoor- en woongebouwen, het parkeren voor de buurtbewoners, de gehandicapten, de openbare diensten, de autocars, de los- en laadzones;
 - op het beperkte grondgebied van het Gewest, is het, wegens redenen die verband houden met schaalvoordelen en het algemene beheer van het probleem, maar ook met het goede begrip vanwege de gebruikers, aangewezen dat de regelgeving, de controle en de inning homogeen zijn, zelfs als sommige aspecten van de controle en het beheer een gemeentelijke aangelegenheid kunnen blijven;
 - er moet op gewestelijk vlak een kaart worden opgesteld met de verschillende parkeergebieden, zonder de samenhang met de gemeentelijke plannen uit het oog te verliezen: handelskernen, kantoor-, woon- en gemengde gebieden, openbare parkeerruimten ...;
 - er moet een samenhangende tarifiering komen tussen het parkeren op en buiten de weg, die moet weerspiegelen dat het de bedoeling is om het parkeren voor lange tijd voor te behouden voor buiten de weg en het parkeren van korte tijd voor te behouden voor op de weg;
 - de buurtbewoners moeten parkeerfaciliteiten krijgen, op het vlak van de tarieven en/of op het vlak van de parkeerplaatsen;
 - er moeten los- en laadzones en leveringsuren worden vastgesteld, die voldoende moeten worden gecontroleerd en de toegestane grootte van de leveringsvoertuigen moet worden beperkt;
 - de openbare parkeergelegenheden moeten met pijlen worden aangeduid vanaf de grens van het gewestelijk grondgebied, met vermelding van de bezettingsgraad van de parkeergelegenheid;
 - ook parkeerruimten voor autocars moeten met pijlen worden aangeduid en voorbehouden;
- beveelt aan, teneinde het voorafgaande te concretiseren:
- dat er beslist wordt om de opdrachten te verdelen tussen de gewestelijke en de gemeentelijke overheid en dat hiermee ingestemd wordt, wat hoe dan ook inhoudt dat er een gewestelijke planning en regelgeving moeten komen;
 - dat een gemengde werkgroep wordt opgericht waarin het Gewest, de gemeenten, de beheerders van het openbaar vervoer en de openbare parkeeraangelegenheden zitting hebben en die heel snel werk maakt van de uitvoering van het parkeerbeleid.

- pour maîtriser efficacement le stationnement, il faut que tous les types de stationnement soient gérés, réglementés et/ou coordonnés par les pouvoirs publics : le stationnement payant ou non en voirie, dans les parkings publics, dans les immeubles de bureaux et d'habitation, le stationnement des riverains, des handicapés, des services publics, des autocars, les aires de livraisons;
 - sur le territoire réduit de la Région, pour des raisons d'économies d'échelle, de gestion globale du problème, mais aussi de compréhension par les usagers, il s'indique que la réglementation et le mode de contrôle et de perception soient homogènes, même si certains aspects du contrôle et de la gestion peuvent rester communaux;
 - une carte reprenant les différentes zones de stationnement doit être établie au niveau régional en veillant à la cohérence des plans communaux : noyaux commerciaux, zones administratives, de logement, mixtes, parkings publics, ...;
 - la tarification doit être cohérente entre le stationnement en voirie et hors voirie et refléter la volonté d'orienter le stationnement de longue durée hors voirie et le stationnement de courte durée en voirie;
 - les riverains doivent bénéficier de facilités de stationnement, au niveau des tarifs et/ou au niveau des emplacements;
 - des aires et des heures de livraison doivent être déterminées et contrôlées à suffisance et le tonnage des véhicules de livraison doit être adapté;
 - les parkings publics doivent être fléchés depuis l'entrée sur le territoire régional, avec mention de l'occupation du parking;
 - des emplacements de stationnement pour autocars doivent être fléchés et réservés ;
- pour concrétiser ce qui précède, recommande :
- qu'une répartition des tâches soit décidée et acceptée entre autorités régionale et communales, impliquant en tout état de cause une planification et une réglementation régionale;
 - qu'un groupe de travail mixte comprenant la Région, les communes et les gestionnaires de transport public et de parkings publics s'attèle très rapidement à mettre en œuvre cette politique du stationnement.

Bijlage

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het parkeerbeleid

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad:

vaststellende :

- de onophoudelijke toename van het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het bijzonder als gevolg van het woonwerkverkeer in en naar het Gewest;
- de traagheid waarmee het aanbod aan openbaar vervoer wordt verbeterd en in het bijzonder de vertraging in de totstandkoming van een GEN;
- dat deze toestand onvermijdelijk leidt tot de verzadiging en het overdreven gebruik van de openbare ruimte door het verkeer en voor het parkeren, wat bijgevolg de algemene toegankelijkheid van de stad hindert en ook de levenskwaliteit van de Brusselaars ondermijnt;
- dat er zoveel auto's zijn dat er thans in het algemeen niet genoeg ruimte beschikbaar meer is, zowel op als buiten de weg, om al die voertuigen te parkeren, ook al blijven sommige openbare parkeerruimten paradoxaal genoeg gedeeltelijk ongebruikt;

overwegende :

- dat een van de middelen om het autoverkeer te verminderen erin bestaat het parkeren te beheren en doeltreffend te controleren, wat er aldus zal toe aanzetten om het openbaar vervoer te gaan gebruiken;
- dat de parkeersituatie zo is dat onverwijld alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om het beheer en de controle ervan door de overheid te verbeteren;
- dat uit het IRIS-vervoerplan, het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, de Aanbevelingen betreffende de mobiliteit in en rond Brussel, en de Dialoog Parkeren reeds gebleken is dat maatregelen in die zin moeten worden genomen en dat oplossingen moeten worden aangereikt;

onderschrijft de volgende richtlijnen :

- uit principe, moeten het beheer en de controle van het parkeren de pendelaars en de Brusselaars die zich alleen van thuis naar het werk begeven, ertoe aanzetten om hun auto niet meer irrationeel te gebruiken en aldus voor diegenen voor wie het gebruik van de wagen werkelijk gewettigd is ruimte vrij te maken om te rijden en te parkeren;
- om het parkeren doeltreffend te beheersen, moeten alle parkeervormen op gecoördineerde wijze door de overheid worden beheerd: het betalend parkeren op of buiten de weg, in de openbare parkeergelegenheden, in de kantoor- en woongebouwen, het parkeren voor de buurtbewoners, de gehandicapten, de openbare diensten, de autocars, de los- en laadzones;
- op het beperkte grondgebied van het Gewest, is het, wegens redenen die verband houden met schaalvoordelen en het algemene beheer van het probleem, maar ook met het goede begrip vanwege gebruikers, aangewezen dat de regelgeving en de controle homogeen zijn, zelfs als sommige aspecten van de controle en het beheer een gemeentelijke aangelegenheid kunnen blijven;
- er moet op gewestelijk vlak een kaart worden opgesteld met de verschillende parkeergebieden, zonder de samenhang met de gemeente-

Annexe

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à la politique du stationnement

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale :

constatant :

- l'augmentation ininterrompue du trafic automobile dans la Région de Bruxelles-Capitale causée en particulier par les trajets domicile-travail dans et vers la Région;
- la lenteur de l'amélioration de l'offre de transport public, et en particulier le retard apporté à la création d'un réseau RER;
- que cette situation entraîne fatalement l'engorgement et l'occupation excessive de l'espace public par le trafic et le stationnement, nuisant en cela à l'accessibilité générale de la ville, mais aussi à la qualité de vie des Bruxellois;
- que la saturation est telle qu'il n'y a globalement plus assez d'espace disponible, en voirie ou hors voirie, pour garer tous ces véhicules, même si paradoxalement certains parkings publics restent partiellement inoccupés;

considérant :

- qu'un des moyens de diminuer le trafic automobile consiste en une gestion et un contrôle efficace du stationnement, ce qui encouragera ainsi le transfert modal vers le transport public;
- que la situation du stationnement est telle qu'il y a lieu de prendre sans attendre toutes les mesures nécessaires pour en améliorer la gestion et le contrôle par les pouvoirs publics;
- que le Plan IRIS des déplacements, le Plan régional de Développement, les Recommandations concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles, le Dialogue Stationnement ont déjà mis en avant la nécessité de prendre des mesures dans ce sens et avancé des solutions;

approuve les lignes directrices suivantes :

- Par principe, la gestion et le contrôle du stationnement doivent inciter les navetteurs et les Bruxellois qui se déplacent uniquement du domicile au lieu de travail à ne pas utiliser de manière irrationnelle leur voiture, libérant ainsi l'espace de circulation et de stationnement au bénéfice de ceux pour lesquels la voiture se justifie réellement;
- Pour maîtriser efficacement le stationnement, il faut que tous les types de stationnement soient gérés de manière coordonnée par les pouvoirs publics : le stationnement payant ou non en voirie, dans les parkings publics, dans les immeubles de bureaux et d'habitation, le stationnement des riverains, des handicapés, des services publics, des autocars, les aires de livraisons;
- Sur le territoire réduit de la Région, pour des raisons d'économies d'échelle, de gestion globale du problème, mais aussi de compréhension par les usagers, il s'indique que la réglementation et le mode de contrôle soient homogènes, même si certains aspects du contrôle et de la gestion peuvent rester communaux;
- Une carte reprenant les différentes zones de stationnement doit être établie au niveau régional en veillant à la cohérence des plans com-

lijke plannen uit het oog te verliezen: handelskernen, kantoor-, woon- en gemengde gebieden, openbare parkeerruimten ...;

- er moet een samenhangende tarifiering komen tussen het parkeren op en buiten de weg, die moet weerspiegelen dat het de bedoeling is om het parkeren voor lange tijd voor te behouden voor buiten de weg en het parkeren van korte tijd voor te behouden voor op de weg;
- de buurtbewoners moeten parkeerfaciliteiten krijgen, hetzij op het vlak van de tarieven, hetzij op het vlak van de parkeerplaatsen;
- er moeten los- en laadzones en leveringsuren worden vastgesteld, die voldoende moeten worden gecontroleerd en de toegestane grootte van de leveringsvoertuigen moet worden beperkt;
- de openbare parkeergelegenheden moeten met pijlen worden aangegeleid vanaf de grens van het gewestelijk grondgebied, met vermelding van de bezettingsgraad van de parkeergelegenheid ;
- ook parkeerruimten voor autocars moeten met pijlen worden aangegeleid en voorbehouden;

beveelt aan, teneinde het voorafgaande te concretiseren :

- dat er beslist wordt om de opdrachten te verdelen tussen de gewestelijke en de gemeentelijke overheid en dat hiermee ingestemd wordt, wat hoe dan ook inhoudt dat er een gewestelijke planning en regelgeving moeten komen;
- dat er, na advies van de Conferentie van de Burgemeesters, een gemengde werkgroep wordt opgericht waarin het Gewest, de gemeenten, de beheerders van het openbaar vervoer en de openbare parkeer-aangelegenheden zitting hebben en die heel snel werk maakt van de uitvoering van dit gedeelte van het IRIS-vervoerplan.

munaux : noyaux commerciaux, zones administratives, de logement, mixtes, parkings publics, ...;

- La tarification doit être cohérente entre le stationnement en voirie et hors voirie et refléter la volonté d'orienter le stationnement de longue durée hors voirie et le stationnement de courte durée en voirie;
- Les riverains doivent bénéficier de facilités de stationnement, soit au niveau des tarifs, soit au niveau des emplacements;
- Des aires et des heures de livraison doivent être déterminées et contrôlées à suffisance et le tonnage des véhicules de livraison doit être adapté;
- Les parkings publics doivent être fléchés depuis l'entrée sur le territoire régional, avec mention de l'occupation du parking;
- Des emplacements de stationnement pour autocars doivent être fléchés et réservés;

et recommande, pour concrétiser ce qui précède, :

- qu'une répartition des tâches soit décidée et acceptée entre autorités régionale et communales, impliquant en tout état de cause une planification et une réglementation régionale;
- qu'après avis de la Conférence des Bourgmestres, un groupe de travail mixte comprenant la Région, les communes et les gestionnaires de transport public et de parkings publics s'attèle très rapidement à concrétiser ce volet du Plan IRIS des déplacements.

