

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2008-2009

18 DECEMBER 2008

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende de organisatie
van het parkeerbeleid en
de oprichting van het Brussels
Hoofdstedelijk Parkeeragentschap**

VERSLAG

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

door de heren Willy DECOURTY (F) en
Hervé DOYEN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, mevr. Martine Payfa, mevr. Françoise Schepmans, de heren Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, mevr. Céline Delforge, de heer Johan Demol, mevr. Carla Dejonghe, mevr. Brigitte De Pauw.

Plaatsvervangers : de heer Mohamed Azzouzi, mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, de heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Philippe Pivin, mevr. Viviane Teitelbaum, de heren Denis Grimberghs, Yaron Pesztat.

Andere leden : mevr. Dominique Braeckman, mevr. Danielle Caron, de heren Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mustapha El Karouni, Didier Gosuin, mevr. Véronique Jamouille, mevr. Marion Lemesre, mevr. Marie-Paule Quix, de heer Joël Riguelle, mevr. Anne Swaelens.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-498/1 – 2007/2008 : Ontwerp van ordonnantie.

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2008-2009

18 DECEMBRE 2008

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de
la politique du stationnement et
création de l'Agence du stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

RAPPORT

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

par MM. Willy DECOURTY (F) et
Hervé DOYEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Jacques De Coster, Willy Decourty, Rachid Madrane, Emin Özkara, Mahfoudh Romdhani, Willem Draps, Mmes Martine Payfa, Françoise Schepmans, MM. Hervé Doyen, Hamza Fassi-Fihri, Mme Céline Delforge, M. Johan Demol, Mmes Carla Dejonghe, Brigitte De Pauw.

Membres suppléants : M. Mohamed Azzouzi, Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Serge de Patoul, Philippe Pivin, Mme Viviane Teitelbaum, MM. Denis Grimberghs, Yaron Pesztat.

Autres membres : Mmes Dominique Braeckman, Danielle Caron, MM. Olivier de Clippele, Vincent De Wolf, Mustapha El Karouni, Didier Gosuin, Mmes Véronique Jamouille, Marion Lemesre, Marie-Paule Quix, M. Joël Riguelle, Mme Anne Swaelens.

Voir :

Document du Parlement :
A-498/1 – 2007/2008 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Pascal Smet

De minister heeft voor de commissie de volgende uiteenzetting gehouden :

« De commissie voor de infrastructuur heeft al verscheidene malen over het parkeren gedebatteerd.

Context

In het Brussels Gewest zijn er dagelijks bijna 750.000 voertuigen aanwezig, al dan niet geparkeerd. Zowat 480.000 zijn eigendom van Brusselaars en 180.000 van pendelaars. Er zijn 75.000 bedrijfswagens. Zowat 30 % van de verkeersbewegingen zijn voertuigen die een parkeerplaats zoeken langs de weg, terwijl de openbare parkings voor de helft leegstaan (bezettingsgraad van 50 tot 60 %).

Uit de analyse van het parkeren langs de weg van 5.30 uur tot 7.00 uur 's morgens blijkt dat er een schrijnend probleem van congestie is. De oplossing bestaat er niet in om het aantal beschikbare plaatsen uit te breiden, want dat zou nog meer voertuigen aantrekken.

Overigens lijkt het noodzakelijk om meer ondergrondse parkings te bouwen waarnaar een grote vraag bestaat (met name in de wijken van de Sint-Bonifaaskerk, het Dumontplein, het Koningin Astridplein).

Het probleem van het parkeren langs de weg is het resultaat van het feit dat de 19 gemeenten van het Gewest een verschillend beleid voeren op het vlak van :

- bewonerskaarten en abonnementen;
- tarieven;
- zones (blauw, groen, rood, oranje);
- aard van de geïnde som (belasting of retributie);
- controle (gemeentedienst of privé);
- specifieke regels voor de tijdelijke bezetting (verhuizingen – de sector is trouwens vragende partij voor een harmonisering van de regelgeving –, festiviteiten).

Het probleem van de openbare parkings is ook het resultaat van een samenspel van factoren :

- de telegeleiding is nog primitief en bestaat vooral op het grondgebied van Brussel-Stad;
- de bewegwijzering naar de openbare parkings is chaotisch en incoherent;

I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« La commission de l'Infrastructure a déjà débattu plusieurs fois du stationnement.

Contexte

On compte sur le territoire de la Région quasi 750.000 voitures par jour, stationnées ou non. Parmi celles-ci, 480.000 appartiennent à des Bruxellois et 180.000 à des navetteurs; 75.000 sont des véhicules utilitaires. On constate également que 30 % du trafic est généré par la recherche d'une place de parking en voirie, alors que les parkings publics sont à moitié vides (50 à 60 % de taux d'occupation).

Il ressort de l'analyse du stationnement en voirie de 5h30 à 7h du matin, qu'il existe un problème criant de congestion. La solution ne consiste toutefois pas à augmenter le nombre de places disponibles car cela accroîtrait inévitablement le nombre de véhicules.

Il semble par ailleurs indispensable de construire davantage de parkings souterrains pour lesquels il existe une forte demande (notamment dans les quartiers de l'église Saint-Boniface, de la place Dumont, de la place Reine Astrid).

Le problème du stationnement en voirie résulte du fait que chacune des 19 communes de la Région mène une politique différente en matière de :

- cartes de riverains et abonnements;
- tarification;
- zones (bleue, verte, rouge, orange, ...);
- nature de la somme perçue (taxe ou redevance);
- contrôle (par un service communal ou par le privé);
- réglementations spécifiques pour occupation temporaire (déménagements – le secteur est d'ailleurs demandeur d'une harmonisation de la réglementation –, festivités, ...).

Le problème des parkings publics résulte également d'une conjonction de facteurs :

- le système de téléjalonnement est très embryonnaire et présent surtout sur le territoire de la Ville de Bruxelles;
- la signalisation des parkings publics est anarchique et incohérente;

- de onderbenutting van het potentieel;
- de overstapparkings zijn weinig adequaat.

Uit een studie van 2007 ter gelegenheid van de autoloze zondag blijkt dat 90 % van de Brusselaars vinden dat parkeren een probleem is en dat 70 % van de inwoners van het Gewest voorstander zijn van strengere controles.

Die problemen hebben natuurlijk een onmiddellijke weerslag op het imago van het Gewest.

Daarom is al sinds 1996 een dialoog op gewestelijk niveau gestart en, via de vereniging van de stad en de gemeenten van het Gewest, tussen het Gewest en de 19 lokale besturen.

Via seminaris is men tot gedragscodes gekomen en 4 werkgroepen zijn opgericht :

- leveringen;
- bewonerskaarten;
- infrastructuur;
- controle.

Tussen 2001 en 2004 zijn de eerste initiatieven van start gegaan met het oog op een gecoördineerd parkeerbeleid.

Zo heeft het parlement resoluties terzake goedgekeurd, heeft de conferentie van de burgemeesters een voorstel gedaan voor een harmonisering van de gemeentelijke initiatieven en hebben het GewOP en het Irisplan het belang van een parkeerbeleid onderstreept.

In het in 2004 gesloten regeerakkoord staat dat « het globale parkeerbeheer moet geharmoniseerd worden op gewestelijk vlak. Hiertoe zal het Gewest een gewestelijk agentschap oprichten waarbij de gemeenten betrokken worden. Het Gewest zal toezien op de gewaarborgde harmonisering van de tarifiering en van het beheer van de bewonerskaarten. De gemeenten zullen het parkeergeld blijven innen, ongeacht de noodzaak om het agentschap te financieren. Het openbaar karakter van dit parkeerbeheer zal gewaarborgd worden. Het agentschap zal tevens instaan voor de dynamische telebewegwijzering van de openbare parkings. Het doel hiervan is dat aan de automobilisten duidelijk wordt meegedeeld hoeveel plaatsen er nog vrij zijn in de verschillende parkings. ».

Op 17 juli 2008 heeft de regering het voorliggende ontwerp van ordonnantie in tweede lezing goedgekeurd.

- la sous-exploitation de leur potentiel;
- les parkings de transit sont peu adéquats.

Une étude établie en 2007 à l'occasion du dimanche sans voiture révèle que 90 % des Bruxellois estiment que le stationnement est un problème et que 70 % des habitants de la Région sont favorables à un renforcement des contrôles.

Ces problèmes ont évidemment une répercussion immédiate sur l'image que véhicule la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour leur faire face, un dialogue a débuté dès 1996 au niveau régional et, par l'entremise de l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, entre la Région et les 19 entités locales.

Des séminaires ont notamment permis l'échange de bonnes pratiques et 4 groupes de travail se sont mis en place :

- livraisons;
- cartes de riverains;
- infrastructure;
- contrôle.

Entre 2001 et 2004, les premières initiatives ont vu le jour en vue d'une politique de stationnement coordonnée.

C'est ainsi que des résolutions en la matière ont été adoptées par le Parlement, que la Conférence des bourgmestres a fait une proposition en vue d'une harmonisation des initiatives communales et que le Plan Régional de Développement et le plan IRIS ont insisté sur l'intérêt d'une politique de stationnement.

En 2004, l'accord de gouvernement précise : « La gestion globale du stationnement sera harmonisée au niveau régional. A cette fin, la Région mettra en place une Agence régionale impliquant les communes. La Région veillera à garantir une harmonisation de la tarification et de la gestion des cartes de riverains. La perception des redevances de stationnement sera effectuée par les communes, sans préjudice de la nécessité de financer l'Agence. Le caractère public de cette gestion du stationnement sera garanti. L'Agence assurera également la mise en place du téléjalonnement des parkings accessibles au public. L'objectif est d'indiquer clairement aux automobilistes les places restantes dans les différents parkings. ».

Le 17 juillet 2008, le projet d'ordonnance examiné ce jour a été approuvé en deuxième lecture par le gouvernement.

De ordonnantie streeft twee doelen na : de vaststelling van een gecoördineerd parkeerbeleid en de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap om dat beleid uit te voeren.

A. Coördinatie van het parkeerbeleid

De coördinatie van het parkeerbeleid moet op verschillende niveaus tot stand gebracht worden :

- de harmonisering van de soorten zones;
- de vaststelling van de tarifiering;
- de bepaling van de categorieën gebruikers die een afwijking krijgen;
- de controle en de inning;
- de planning via de parkeerbeleidsplannen.

1. Harmonisering van de soorten zones

Overeenkomstig de wens van de Conferentie van de Burgemeesters, stelt de ordonnantie drie soorten zones vast :

- rode zone : elke gebruiker moet betalen;
- groene zone : elke gebruiker, behoudens afwijking, moet betalen;
- blauwe zone : gratis, maar beperkt tot twee uur, behoudens afwijking.

Overall elders is de parkeertijd gratis en onbeperkt.

2. Tarifiering

Om een zekere flexibiliteit te garanderen, stelt de ordonnantie een « vork » vast en de regering stelt het juiste bedrag vast. Bijvoorbeeld :

- rode zone : 0,5 tot 1 EUR per halfuur met een maximum van 2 uur;
- groene zone : 0,5 tot 0,75 EUR per halfuur;
- bij niet-betaling : 30 tot 50 EUR in een rode zone en 20 tot 40 EUR in een groene en blauwe zone.

De gemeenten kunnen vrijstellingen verlenen binnen het door het Gewest vastgestelde kader.

De ordonnantie somt de vrijgestelde categorieën op :

- personen met beperkte mobiliteit;

L'ordonnance poursuit deux objectifs : la mise en place d'une politique coordonnée de stationnement et la création d'une Agence régionale du stationnement pour mettre en œuvre cette politique.

A. Coordination de la politique de stationnement

La coordination de la politique de stationnement doit s'opérer à plusieurs niveaux :

- l'harmonisation des types de zones;
- la fixation de la tarification;
- la détermination de catégories d'usagers bénéficiant d'une dérogation;
- le contrôle la perception;
- la planification, via les plans de stationnement.

1. L'harmonisation des types de zones

Conformément au souhait de la Conférence des bourgmestres, l'ordonnance définit trois types de zones :

- zone rouge : payant pour tout le monde;
- zone verte : payant pour tous sauf dérogations;
- zone bleue : gratuit mais limité à deux heures, sauf dérogations.

Partout ailleurs, le stationnement est gratuit et illimité.

2. La tarification

Afin de garantir une certaine flexibilité, l'ordonnance ne fixera qu'une fourchette et le gouvernement déterminera le montant exact. Par exemple :

- zone rouge : 0,5 à 1 EUR par demi-heure avec un maximum de 2 heures;
- zone verte : 0,5 à 0,75 EUR par demi-heure;
- en cas de non-paiement : 30 à 50 EUR en zone rouge et 20 à 40 EUR en zones verte et bleue.

Les communes pourront accorder des dérogations, dans le cadre fixé par la Région.

L'ordonnance énumère les catégories visées :

- personnes à mobilité réduite;

- gedeelde wagens (Cambio);
- zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;
- buurtbewoners.

De regering kan ook extra categorieën invoeren.

3. *Controle en inning*

De controles worden uitgevoerd door de overheid. Lokale overheden die een partnerschap met een privéfirma zijn aangegaan, beschikken evenwel over een termijn van vijf jaar om de ordonnantie na te leven.

De inning gebeurt door de parkeermeters leeg te halen. Wanbetalers zullen vervolgd worden.

Duidelijkheidshalve zal er slechts één operator per gemeente zijn, zowel voor de gemeente- als de gewestwegen.

De controle en inning worden in principe uitgevoerd door de gemeente. Als deze laatste niet optreedt of het Gewest vraagt om die taken uit te voeren, zal het Agentschap die taken uitvoeren.

Ten slotte : 15 % van de netto-opbrengst is bestemd voor het Agentschap en 85 % voor de gemeenten.

4. *Planning*

Het gewestelijk parkeerplan zal het volgende bepalen :

- het maximumaantal parkeerplaatsen voor het Gewest en in elke gemeente;
- het aantal plaatsen per zone (vork);
- het minimumaantal plaatsen voor mensen met beperkte mobiliteit, voor de leveringen, ...

Ter uitvoering van het gewestelijk vervoerplan zullen de gemeenten een actieplan opstellen. Het zal gaan over :

- de concrete uitwerking van het gewestelijk plan op lokaal niveau;
- de uitvoering met bijkomende reglementeringen;
- de financiële evaluaties.

Het Gewest zal echter in de plaats kunnen treden van de gemeenten als ze de uitvoering van het plan beletten.

- voitures partagées (Cambio);
- les prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents;
- les riverains.

Le gouvernement peut également définir des catégories supplémentaires.

3. *Contrôle et perception*

Les contrôles seront effectués par les autorités publiques. Les entités locales qui auront conclu un partenariat avec une firme privée disposent toutefois d'un délai de cinq ans pour se mettre en conformité avec l'ordonnance.

La perception se fera par la récolte des horodateurs, et les mauvais payeurs seront poursuivis.

Afin de clarifier la situation, il n'y aura qu'un intervenant par commune, aussi bien sur les voiries communales que sur les artères régionales.

Contrôle et perception relèveront en principe de la commune. Toutefois, lorsque celle-ci restera en défaut d'agir et demandera à la Région d'effectuer ces missions, ces tâches seront exercées par l'Agence.

Les bénéficiaires nets iront à concurrence de 15 % à l'Agence et de 85 % aux communes.

4. *Planification*

Le plan régional de stationnement déterminera :

- le nombre maximum de places de parking pour la Région et dans chaque commune;
- le nombre d'emplacements par zone (fourchette);
- le nombre minimum de places à réserver aux personnes à mobilité réduite, aux livraisons, ...

En exécution du plan de déplacement régional, les communes élaboreront un plan d'action. Il s'agira :

- de concrétiser le plan régional au niveau local;
- de permettre sa réalisation grâce à des réglementations complémentaires;
- d'effectuer des évaluations financières.

La Région pourra toutefois se substituer aux communes si celles-ci font obstacle à l'exécution du plan.

Het Agentschap zal op verschillende niveaus kunnen opereren :

- het opmaken van et gemeentelijke actieplan;
- de uitvoering van het parkeeractieplan;
- het organiseren van controles.

B. Oprichting van een parkeeragentschap

1. Organisatie

Het Parkeeragentschap zal een publiekrechtelijke naamloze vennootschap zijn waarvan het kapitaal wordt gefinancierd ten belope van 81 % voor het Gewest en 19 % voor de gemeenten.

De raad van bestuur zal 10 zetels voorbehouden voor het Gewest en 5 voor de gemeenten.

Het Agentschap zal werken met een beheerscontract gesloten voor 5 jaar.

Het Agentschap zal worden gefinancierd met eigen inkomsten en/of dotaties.

2. Opdrachten

Een aantal opdrachten worden toevertrouwd aan het Agentschap :

- oprichting en permanente updating van een gegevensbank;
- invoering van een parkeerbeleid in het Gewest;
- steun van de gemeenten indien gevraagd;
- controle en inning indien gewenst door de lokale entiteiten;
- indeplaatsstelling van de gemeenten indien nodig;
- organisatie van een takeldienst voor wagens;
- beheer van de telegeleiding (opdracht uitgeschreven);
- bouw, beheer en controle van de publieke parkeergelegenheden en overstapparkings van het Gewest;
- organisatie van de parkeerfaciliteiten in de private parkings buiten de kantooruren;
- uitbouw van een aanbod van fietsenstallingen.

L'Agence pourra intervenir à différents niveaux :

- la rédaction du plan d'action communal;
- l'exécution du plan d'action de stationnement;
- l'organisation des contrôles.

B. Création d'une Agence du stationnement

1. Organisation

L'Agence du stationnement se constituera en société anonyme de droit public dont le capital sera financé à concurrence de 81 % par la Région et de 19 % par les communes.

Le conseil d'administration réservera 10 sièges à la Région et 5 aux communes.

L'Agence travaillera sur la base d'un contrat de gestion conclu pour une durée de 5 ans.

L'Agence sera financée par ses revenus propres et/ou des dotations.

2. Missions

Plusieurs missions seront confiées à l'Agence :

- création et mise à jour permanente d'une base de données;
- mise en place d'une politique de stationnement au niveau régional;
- soutien des communes si demandé;
- contrôle et perception si souhaité par les entités locales;
- substitution aux communes si nécessaire;
- organisation d'un service d'enlèvement des véhicules;
- gestion du téléjalonnement (le marché a été lancé);
- construction, gestion et contrôle des parkings publics et de transit de la Région;
- organisation des facilités de stationnement dans les parkings privés en dehors des heures de bureau;
- développement d'une offre de parkings pour les vélos.

3. Timing

Het ontwerp is door de regering in februari 2008 in eerste lezing en in juli 2008 in tweede lezing goedgekeurd.

Ik hoop dat de ordonnantie tegen het eind van het jaar wordt goedgekeurd en dat het Agentschap in 2010 aan de slag kan gaan. ».

II. Algemene bespreking

De heer Didier Gosuin meent dat men een geharmoniseerd parkeerbeleid alleen maar kan toejuichen. De Conferentie van de Burgemeesters van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft in het verleden trouwens reeds algemene regels in dat verband aangenomen.

Zorgt het ontwerp eigenlijk wel voor eenvormigheid en coherentie zoals gewenst wordt? Het commissielid heeft daar zijn twijfels over.

De ontworpen ordonnantie onderscheidt drie parkeerzones, naast de zones die krachtens het verkeersreglement afgebakend kunnen worden.

De ordonnantie geeft ook een opsomming van vier categorieën van begunstigden van afwijkingen, naast de houders van een bewonerskaart en de personen met beperkte mobiliteit, zoals beschreven in het verkeersreglement.

De ordonnantie maakt tot slot een onderscheid tussen twee planniveaus. Het gewestplan moet door het gemeentelijk plan uitgevoerd worden. Het gewestelijk parkeerplan verdeelt het aantal parkeerplaatsen langs gewest- en gemeentewegen voor de zones en tussen de verschillende gemeenten, alsook het aantal plaatsen voor de begunstigden van afwijkingen.

De volksvertegenwoordiger vreest dat de interventie van het Gewest voor geen enkele meerwaarde zorgt aangezien de door de ordonnantie gecreëerde zones een aanvulling zullen vormen op de zones afgebakend krachtens het verkeersreglement.

Het principe van de substitutie van het Gewest aan de gemeenten doet trouwens een probleem rijzen. De Raad van State heeft erop gewezen dat het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap niet in de plaats van de gemeenten mocht treden wat betreft de naleving van het verkeersreglement aangezien die bevoegdheid niet tot het Gewest behoort.

Nog altijd in dat verband vraagt de spreker zich af wie van beide, de gemeente of het Gewest, de investeringen zal betalen wanneer het Gewest in de plaats zal treden van gemeenten die in gebreke blijven.

3. Calendrier

Le projet a été approuvé par le gouvernement en février 2008 en première lecture et en juillet 2008 en deuxième lecture.

J'espère que l'ordonnance sera adoptée à la fin de l'année, l'Agence mise en place en 2009 et fonctionnelle en 2010. ».

II. Discussion générale

M. Didier Gosuin estime qu'on ne peut qu'adhérer à une politique harmonisée de stationnement. La Conférence des bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs arrêté par le passé des règles générales en la matière.

Le projet apporte-t-il pour autant l'unicité et la cohérence souhaitées? Le commissaire émet des doutes à cet égard.

L'ordonnance en projet distingue trois zones de stationnement, en sus de celles qui peuvent être instaurées en vertu du code de la route.

Elle énumère également quatre catégories de bénéficiaires de dérogations, à côté des titulaires d'une carte de riverain et des personnes à mobilité réduite, tels que prévus par le code de la route.

Elle distingue enfin deux niveaux de plans, le plan régional devant être mis en œuvre par les plans communaux. Le plan régional de stationnement répartit le nombre de places de stationnement en voiries régionales et communales par zones et entre les différentes communes, ainsi que le nombre de places réservés aux bénéficiaires de dérogations.

Le député craint que l'intervention de la Région n'apporte aucune plus-value puisque les zones créées par l'ordonnance en projet s'ajouteront aux zones établies par le code de la route.

En outre, le principe de la substitution de la Région aux communes pose problème. Le Conseil d'Etat a ainsi signalé que l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ne pouvait agir en lieu et place de la commune en matière de code de la route puisque cette compétence n'est pas dévolue à la Région.

Toujours sur ce point, l'orateur se demande qui, de la commune ou de la Région, financera les investissements lorsque la Région se substituera aux communes défaillantes.

De heer Didier Gosuin herinnert er ook aan dat de afdeling Wetgeving van de Raad van State in haar advies gepreciseerd heeft dat het Agentschap niet in de plaats mocht treden van de gemeente om parkeerreglementen uit te vaardigen. De opdrachten van bijstand en coördinatie hadden perfect uitgevoerd kunnen worden door een dienst of een departement binnen het gewestbestuur, zodanig dat de oprichting van een nieuwe instelling niet nodig was. Nu men toch voorziet in de oprichting van een agentschap, rijst de vraag hoe dit Agentschap zal optreden wanneer de gemeenten in gebreke blijven ?

De ordonnantie maakt het overigens voor de gemeenten ook mogelijk om rechtstreeks en zonder voorafgaande concurrentie opdrachten toe te wijzen aan het Parkeeragentschap. De jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake overheidsopdrachten wijst er echter op dat een toewijzing van diensten langs wetgevende weg niet verenigbaar is met het verdrag en de Europese richtlijnen.

De gemeenten kunnen maar op twee manieren opdrachten toevertrouwen aan het Agentschap zonder voorafgaande concurrentie :

- de deelneming van de gemeenten in het kapitaal van het Agentschap;
- een exclusiviteitsrecht toegekend aan het Agentschap.

Is het om aan die moeilijkheid tegemoet te komen dat vijf gemeenten kunnen deelnemen in het maatschappelijk kapitaal van het Agentschap en dat dit laatste exclusief bevoegd verklaard wordt om toe te zien op de naleving van de parkeerregels en om de retributie te innen ?

Het verband tussen het gewestbeleid en het verkeersreglement is bovendien niet evident, zowel inzake het naast elkaar bestaan van begunstigen van afwijkingen en houders van bewonerskaarten en personen met beperkte mobiliteit als inzake de toepassing van de gewestelijke administratieve boete.

Het Gewest kan de overtredingen van het verkeersreglement noch de schendingen van de politieverordeningen met betrekking tot de bezetting van de openbare weg met een administratieve boete bestraffen. De afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft trouwens het juridische kluwen dat de ontworpen ordonnantie creëert tussen het verkeersreglement en het gewestelijk parkeerreglement, bevestigd. De maatregelen ter uitvoering van de ontworpen ordonnantie kunnen bijvoorbeeld invloed hebben op de opstelling, door de gemeenten, van aanvullende verkeersreglementen, met dien verstande dat de gemeenten in die reglementen hoe dan ook niet zullen mogen afwijken van de algemene politieregels bepaald door de Koning inzake betalend parkeren en de gemeentelijke parkeerkaart.

M. Didier Gosuin rappelle également que la section de législation du Conseil d'Etat a précisé, dans son avis, que l'Agence ne pouvait se substituer à la commune pour prendre à sa place des règlements de stationnement. Les missions d'assistance et de coordination auraient parfaitement pu être exécutées par un service ou un département au sein de l'administration régionale, de sorte que la création d'une nouvelle institution n'était pas nécessaire. Toutefois, dès lors qu'on prévoit sa création, comment l'Agence compte-t-elle opérer en cas de défaillance des communes ?

Par ailleurs, l'ordonnance permet aux communes de confier directement, sans mise en concurrence préalable, des prestations à l'Agence de stationnement. Or, la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes en matière de marchés publics indique qu'une délégation de services par voie législative est incompatible avec le traité et les directives européennes.

Seules deux voies semblent permettre aux communes de confier des missions à l'Agence sans mise en concurrence préalable :

- l'association des communes dans le capital de l'Agence;
- un droit d'exclusivité accordé à l'Agence.

Est-ce bien pour pallier cette difficulté que cinq communes peuvent entrer dans le capital social de l'Agence et que cette dernière est déclarée exclusivement compétente pour surveiller le respect des règles de stationnement et réclamer la redevance ?

Les relations entre politique régionale et code de la route ne sont, de surcroît, pas évidentes, tant en ce qui concerne la cohabitation entre bénéficiaires de dérogations et titulaires de cartes de riverain et personnes à mobilité réduite que pour ce qui est de l'application de l'amende administrative régionale.

La Région ne peut punir ni les infractions au code de la route d'une amende administrative ni les violations des dispositions des règlements de police ayant trait à l'occupation des voies publiques. La section de législation du Conseil d'Etat a d'ailleurs confirmé l'imbroglio juridique que crée l'ordonnance en projet entre le code de la route et le code régional de stationnement. Ainsi, « les mesures arrêtées en exécution de l'ordonnance en projet pourront influencer l'élaboration par les communes de leurs règlements complémentaires de circulation, étant entendu que les communes ne pourront, en tout état de cause, pas déroger dans ces règlements, aux règles de police générale arrêtées par le Roi en matière de stationnement payant et de carte communale de stationnement ».

De ontworpen ordonnantie creëert tot slot een aanvullend stelsel van zones, naast de blauwe zones en de kaarten voor bewoners zoals bepaald in het verkeersreglement. Dat is dus geen harmonisering.

De gemeenten beschikken vervolgens over twee jaar om de maatregelen in hun actieplan uit te voeren. Zullen de investeringen beschreven in het parkeerplan tijdens die twee jaar uitgevoerd moeten worden ?

Het commissielid wijst er ook op dat het ontwerp de contractuele personeelsleden niet uitdrukkelijk toestaat om controleopdrachten uit te voeren. Volgens de jurisprudentie van de Raad van State en het Hof van Cassatie, mogen enkel statutaire personeelsleden dat doen. De controles die thans uitgevoerd worden, worden vooral uitgevoerd door contractuele personeelsleden.

De heer Didier Gosuin wijst er ook op dat enkel de chauffeurs en de houders van een nummerplaat de parkeer-retributie moeten betalen. Wat gebeurt er als een voertuig een vaste nummerplaat heeft of gewoon geen nummerplaat heeft ?

Minister Pascal Smet antwoordt dat, als het voertuig gestolen is, de politie daar beslag op zal leggen.

De heer Didier Gosuin repliceert dat het gestolen voertuig niet het enige voorbeeld is.

Er wordt ook gesproken over retributie en niet over belasting. Om van een retributie te kunnen spreken, moet de kost van de prestaties in verhouding staan tot de aangeboden dienst en mag de gebruiker niet verplicht zijn om van die dienst gebruik te maken. Gelet op de verschillen in de retributies, wil het commissielid van de minister meer uitleg geven over de wijze waarop de tarieven in de ordonnantie beantwoorden aan de ramingen van administratieve kosten voor de prestaties en over de vrijheid die de gebruikers hebben om geen gebruik te maken van die parkeerdienst ?

De volksvertegenwoordiger onderstreept nog dat de meeste gemeenten thans een belasting heffen, aangezien die niet verantwoord hoeft te worden.

Tot besluit van zijn uiteenzetting preciseert de spreker dat de MR-fractie een harmonisatie noodzakelijk acht, maar van oordeel is dat de ontworpen ordonnantie juridisch gezien nog verschillende zwakke punten bevat.

Mevrouw Dominique Braeckman verduidelijkt dat de Ecolo-fractie het ermee eens is om het parkeerbeleid te harmoniseren en verheugt zich erover dat er een einde wordt gemaakt aan het feit dat de 19 gemeenten hun eigen parkeerbeleid voeren.

L'ordonnance en projet crée, au final, un régime complémentaire de zones, en sus des zones bleues et des cartes de riverains établies par le code de la route, plus qu'elle n'harmonise.

Ensuite, les communes disposent de deux ans pour mettre en œuvre les mesures prévues par leur plan d'action. Est-ce sur cette durée de deux ans que les investissements prévus au plan de stationnement devront être réalisés ?

Par ailleurs, le commissaire relève que le projet ne permet pas expressément au personnel contractuel d'exercer des missions de contrôle. A suivre la jurisprudence du Conseil d'Etat et de la Cour de Cassation, il n'autorise que les seuls agents statutaires à le faire. Or, les contrôles sont effectués à l'heure actuelle essentiellement par du personnel contractuel.

M. Didier Gosuin note aussi que seuls les conducteurs et les titulaires de plaques d'immatriculation sont redevables des redevances de stationnement. Qu'en est-il lorsqu'un véhicule porte une fausse plaque ou n'en porte simplement pas ?

Le ministre Pascal Smet répond que si le véhicule est volé, il sera saisi par la police.

M. Didier Gosuin rétorque que la voiture volée n'est pas l'unique exemple.

Enfin, il est question de redevance et non d'impôt. Or, pour qu'il y ait redevance, il faut que le coût des prestations soit proportionnel au service rendu et que l'utilisateur ne soit tenu de recourir audit service. Vu les variations dans les redevances, le ministre peut-il éclairer le commissaire sur la manière dont les tarifs prévus par l'ordonnance correspondent à des estimations de coûts administratifs de prestations et sur la liberté laissée aux usagers de ne pas recourir à ce service de stationnement ?

Le député souligne encore que la plupart des communes prélèvent actuellement une taxe, puisque celle-ci ne nécessite aucune justification.

L'intervenant conclut son exposé en précisant que le groupe réformateur croit à la nécessité d'une harmonisation mais que l'ordonnance en projet comporte encore plusieurs faiblesses juridiques.

Mme Dominique Braeckman précise que le groupe écologiste adhère à cette volonté d'harmonisation de la politique du stationnement et se réjouit de la fin de la juxtaposition de dix-neuf politiques différentes.

Ook al moeten sommige vragen van de heer Didier Gosuin in dat verband duidelijker beantwoord worden, toch is het door de ordonnantie ingevoerde recht van indeplaatsstelling een goede zaak.

De volksvertegenwoordiger wenst dat de uniformering van het beleid inzake kaarten voor buurtbewoners ertoe leidt dat het aantal wagens per gezin in de hoofdstad wordt verminderd. Ze pleit ervoor dat die kaarten zowel gelden voor gekochte voertuigen als voor gehuurde of geleende voertuigen.

De spreker wil eveneens een idee hebben van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het grondgebied van ons Gewest en de mate waarin ze zullen worden verminderd. Bestaat er wel degelijk een verband met de voorschriften van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan ?

Voorts verheugt mevrouw Dominique Braeckman zich over het verbod om de controle te laten uitoefenen door privéoperatoren. Ze wenst dat er ook na de kantooruren wordt gecontroleerd.

Wat het verwijderen van de voertuigen betreft, is het ten slotte tijd om een einde te maken aan een aantal dubieuze praktijken.

De heer Philippe Pivin herinnert aan de cijfers die de minister in zijn uiteenzetting heeft meegedeeld : elke dag 750.000 voertuigen in Brussel, waarvan er 480.000 toebehoren aan Brusselaars en 180.000 aan pendelaars, 75.000 bedrijfsvoertuigen en 30 % van het verkeer wordt veroorzaakt door het zoeken naar een parkeerplaats.

De volksvertegenwoordiger betreurt dat er geen voorrang wordt gegeven aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen, maar aan het parkeerprobleem, dat weliswaar verergert. Er is een ontwerp, en dat is een goede zaak, maar is het ook de goede oplossing ?

Artikel 42 van het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat « de Regering en de gemeenten respectievelijk de agenten van het Parkeeragentschap of van de gemeenten [aanduiden] om overtredingen op de parkeerregels, op gewest- of gemeentewegen, die aanleiding geven tot de parkeerretributie op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen. ».

In dat verband rijst er een probleem betreffende de harmonisatie van het statuut van de beambten binnen de gemeenten. Er bestaan statutaire beambten, er bestaan contractuele beambten en in beide categorieën zijn sommige beambten beëdigd anderen dan weer niet, sommigen zijn geaccrediteerd, anderen niet, ... De wet op de gemeenschapswachten is weliswaar goedgekeurd, maar de gemeenten wachten nog altijd op sommige uitvoeringsbesluiten om ze te kunnen toepassen.

Même si certaines questions posées par M. Didier Gosuin doivent être clarifiées à ce sujet, le droit de substitution consacré par l'ordonnance en discussion est un plus.

La députée souhaite que l'uniformisation de la politique des cartes de riverain conduise à réduire le nombre de voitures par ménage dans la capitale, et plaide pour que ces cartes valent tant pour les véhicules achetés que loués ou empruntés ponctuellement.

L'intervenante voudrait également avoir une idée du nombre de places de parking disponibles sur le territoire de notre Région et de la proportion dans lesquelles elles seront réduites. Y a-t-il bien un lien avec les prescriptions du Plan Régional de Développement ?

Mme Dominique Braeckman se réjouit par ailleurs de l'interdiction, en matière de contrôle, des opérateurs privés, et désirerait que les contrôles soient étendus au-delà des heures de bureau.

Enfin, pour ce qui est de l'enlèvement des véhicules, il était temps de mettre fin à certaines pratiques douteuses.

M. Philippe Pivin rappelle les chiffres dont a fait part le ministre dans son exposé : 750.000 véhicules présents tous les jours à Bruxelles dont 480.000 appartenant à des Bruxellois et 180.000 à des navetteurs, 75.000 utilitaires et 30 % du trafic généré par la recherche d'une place de parking.

Le député regrette que la priorité n'ait pas été accordée à la résolution des problèmes de mobilité mais plutôt à la problématique du stationnement, qui certes s'aggrave. Le projet a toutefois le mérite d'exister. Est-ce à dire pour autant qu'il s'agit de la bonne solution ?

L'article 42 du projet d'ordonnance prévoit que « le gouvernement et les communes désignent respectivement les agents de l'Agence du stationnement ou des communes chargés de rechercher et constater par procès-verbal les infractions aux règles de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales et donnant lieu à redevance de stationnement ».

Il se pose à ce niveau un problème d'harmonisation du statut des agents au sein des communes. Il existe des agents statutaires, il existe des agents contractuels et, parmi les uns et les autres, certains sont assermentés, d'autres pas, certains sont accrédités, d'autres pas, ... Et si la loi sur les gardiens de la paix a été votée, les communes attendent toujours certains arrêtés d'exécution pour pouvoir l'appliquer.

Hoe staat het, nog altijd wat de controle betreft, met de contracten die met privaatrechtelijke rechtspersonen zijn gesloten ?

De gemeente Koekelberg heeft aldus een overeenkomst van een zestigtal jaren met een privéfirma gesloten. Artikel 44 van de ordonnantie verplicht de gemeenten er echter toe om een einde te maken aan zulke overeenkomsten, waarvan sommige ook het Gewest verbinden, binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van de ordonnantie. Het Gewest zal zeer grote verantwoordelijkheden op zich moeten nemen.

Hoe denkt de Regering een einde te maken aan die overeenkomsten ? Zullen de Brusselaars daarvoor moeten opdraaien ? Wanneer de gemeenten die overeenkomsten zullen moeten opzeggen, zal het Gewest dan alleen opdraaien voor de kosten ?

De heer Philippe Pivin wijst er ook op dat een van de taken van het Agentschap erin bestaat parkeerfaciliteiten in privéparkeerruimten te organiseren buiten de kantooruren.

Is er een inventaris van die parkings opgemaakt ? Wat vinden de eigenaars en beheerders daarvan ? Wat verstaat men precies onder « privéparking » ? Vallen de parkeerplaatsen waarvan de OVM's eigenaar zijn bijvoorbeeld onder de privéparkings ?

Artikel 29 van het ontwerp van ordonnantie belast het Agentschap met « de organisatie en het beheer of de controle van een takdienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het Gewest ». De Raad van State heeft er evenwel op gewezen dat het vaststellen van regels volgens welke motorvoertuigen in geval van overtreding van de regels van de algemene politie op het wegverkeer weggetakeld of geïmobiliseerd kunnen worden, bij de huidige stand van de wetgeving onder de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie op het wegverkeer valt. Hoe kan men dat bezwaar omzeilen ?

Hoe kan eventueel het probleem van de overeenkomsten tussen politiezones en takelbedrijven opgelost worden ?

De volksvertegenwoordiger vraagt of het niet opportuun is om andere actoren te horen : Conferentie van de Burgemeesters, privébedrijven die zich met het parkeren bezighouden, politiezonechefs, ...

De heer Willy Decourty vindt het initiatief positief en in het belang van de Brusselaars. De Conferentie van de Burgemeesters heeft die kwestie verschillende keren onderzocht en de ontworpen ordonnantie houdt rekening met sommige van haar opmerkingen.

Qu'en est-il également, toujours en matière de contrôle, des contrats conclus avec des personnes morales de droit privé ?

La commune de Koekelberg a ainsi conclu une convention d'une soixantaine d'années avec une firme privée. Or, l'article 44 de l'ordonnance contraint les communes à mettre fin à de telles conventions, dont certaines lient également la Région, dans les cinq ans de son entrée en vigueur. La Région va devoir prendre de très grandes responsabilités.

Comment le gouvernement envisage-t-il l'atterrissage de ses conventions ? Les Bruxellois devront-ils payer ces caprices ? Lorsque des communes seront amenées à rompre ces conventions, la Région va-t-elle assumer seule les frais ?

M. Philippe Pivin relève également qu'une des missions dévolues à l'Agence est d'organiser des facilités de stationnement dans des parkings privés en dehors des heures de bureau.

A-t-on dressé un inventaire de ces parkings ? Qu'en pensent les propriétaires et gestionnaires ? Que désigne-t-on exactement par « parkings privés » ? Les places de parking dont sont propriétaires les SISP relèvent-elles par exemple du parking privé ?

L'article 29 du projet d'ordonnance confie à l'Agence « l'organisation et la gestion ou [le] contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région ». Or, le Conseil d'Etat a rappelé que la fixation des règles selon lesquelles des véhicules à moteur peuvent, en cas d'infraction aux règles de la police générale de la circulation, être enlevés ou immobilisés, relève dans l'état actuel de la législation de la compétence de l'autorité fédérale en matière de police générale de la circulation routière. Comment contourner cette objection ?

Comment résoudre, le cas échéant, le problème des conventions conclues entre zones de police et sociétés d'enlèvement ?

Le député se demande enfin s'il n'est pas opportuun d'auditionner d'autres intervenants : Conférence des bourgmestres, sociétés privées qui s'occupent de stationnement, chefs des zones de police, ...

M. Willy Decourty estime que l'initiative est positive et qu'elle devrait servir l'intérêt des Bruxellois. La Conférence des Bourgmestres s'est penchée plusieurs fois sur la question et certaines de ses remarques sont rencontrées par l'ordonnance en projet.

De volksvertegenwoordiger stelt ook vast dat het ontwerp rekening houdt met verschillende bezwaren van de Raad van State.

De heer Willy Decourty dringt er evenwel op aan dat de overdracht van bevoegdheden van de gemeenten aan het Gewest zoals voorgesteld door de voorliggende tekst, zou verlopen in een geest van harmonieuze samenwerking. Het advies van de Raad van State benadrukt trouwens dat de gemeentelijke autonomie moet worden geëerbiedigd.

De volksvertegenwoordiger zou verschillende opmerkingen op vier gebieden willen maken :

- Het vervangend toezicht van het Gewest in geval de gemeenten in gebreke blijven : hoe zal dat toezicht concreet worden uitgeoefend ? Met welk personeel ? Met welke middelen ? Hoe wordt een gemeentelijk actieplan gedefinieerd ? Is men van plan een overheidsopdracht uit te schrijven om een studie bureau aan te stellen ?
- De tarifiering : de tarieven liggen hoog, vooral de forfaitaire tarieven. Men gaat hier verder dan het parkeerbeheer en moedigt het autogebruik af. Om verschillende (onder meer beroeps-) redenen, hebben sommige mensen, met inbegrip van de minstbedeelden, hun auto nodig.
- De overeenkomsten inzake controle met de privéfirma's : de gemeente Elsene heeft bijvoorbeeld een overeenkomst voor 10 jaar gesloten. Tijdens die looptijd kan de gekozen inschrijver het geïnstalleerde materiaal afschrijven en kan de gemeente de inkomsten rechtstreeks innen. Er zou zich dus een probleem kunnen stellen voor de gemeentefinanciën.

Kan men bovendien een gemeente juridisch verbieden om een contract te sluiten met een privévennootschap ?

- De verdeling van de plaatsen : welke criteria worden toegepast ? Zal men het GewOP als uitgangspunt nemen om het aantal parkeerplaatsen met 20 % terug te schroeven ? Hoe zal de verdeling tussen de gemeenten eruitzien ? Zal men rekening houden met de specifieke kenmerken van de gemeenten ?

Mevrouw Martine Payfa vraagt zich af of alle Brusselse wegen onder de toepassing van de ordonnantie zullen vallen dan wel of sommige wijken hieraan zullen ontsnappen wegens hun lokale specifieke kenmerken.

De volksvertegenwoordiger geeft het volgende voorbeeld : een gemeentelijke verordening heeft een gewestweg ondergebracht in de blauwe zone. Het gewestplan beslist vervolgens om er parkeermeters te laten plaatsen. Kunnen twee soorten controles naast elkaar bestaan ? Kunnen de gemeenten nog een taks heffen ?

Le député constate également que le projet tient compte de plusieurs critiques émises par le Conseil d'Etat.

Néanmoins, M. Willy Decourty insiste sur le transfert de compétences des communes à la Région qu'opère le texte à l'examen, lequel doit impérativement se faire dans une optique de collaboration harmonieuse. L'avis du Conseil d'Etat insiste d'ailleurs sur le respect de l'autonomie communale.

Le député voudrait faire plusieurs observations dans quatre domaines :

- La tutelle de substitution de la Région en cas de défaillance des communes : comment cette tutelle s'exercera-t-elle concrètement ? Avec quel personnel ? Avec quels moyens ? Comment définir un plan d'action communal ? Prévoit-on de passer un marché public pour la désignation d'un bureau d'études ?
- La tarification : la tarification prévue est élevée, surtout lorsqu'elle est forfaitaire. On dépasse ici la simple gestion du stationnement pour entrer dans une logique de découragement de l'automobile. Or, pour diverses raisons (professionnelles notamment), certains, y compris les plus démunis, ne peuvent se passer de leur voiture.
- Les contrats conclus avec les firmes privées en matière de contrôle : la commune d'Ixelles a par exemple conclu un contrat sur une période de 10 ans. Cette durée permet à l'adjudicataire d'amortir le matériel placé et à la commune d'en percevoir directement les revenus. Un problème pourrait donc se poser pour les finances communales.

Peut-on par ailleurs juridiquement interdire à une commune de conclure un contrat avec une société privée ?

- La répartition des places : quels seront les critères appliqués ? Va-t-on partir du P.R.D. pour diminuer le nombre de places de stationnement de 20 % ? Comment la répartition entre communes va-t-elle s'opérer ? Tiendra-t-on compte des spécificités communales ?

Mme Martine Payfa se demande si l'ensemble des voiries bruxelloises seront soumises à l'ordonnance en examen ou si certains quartiers y échapperont en raison de leur spécificité locale.

La députée fait la supposition suivante : un règlement communal a prévu de mettre une voirie régionale en zone bleue. Le plan régional décide ensuite d'y installer des horodateurs. Deux types de contrôle se superposeront-ils ? Les communes pourront-elles encore prélever une taxe ?

De spreker zou ook willen dat de minister antwoordt op de vragen over het Agentschap :

- Waar zal het gevestigd zijn ?
- Wat zal het kosten ?
- Hoeveel personeel zal er werken en hoe wordt het verdeeld (administratief personeel, directie, ...) ? Wat wordt het niveau van de ambtenaren ?

Mevrouw Martine Payfa constateert ook dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een agentschap opricht dat de gemeenten met 15 % subsidiëren. Waarom is die bijdrage vastgesteld op 15 % als men de toestand van de gemeente-financiën kent ?

De heer Hervé Doyen bevestigt dat men zich alleen maar achter dat opzet tot gewestelijke harmonisatie kan scharen. Men kan zich niet inbeelden dat een gemeente nog alleen het afval ophaalt of de strijd aanbindt tegen brand.

Het welslagen van het ontwerp dat wordt onderzocht veronderstelt echter dat op bepaalde vragen van juridische aard wordt geantwoord.

- Moet men opteren voor een taks of voor een retributie ? De taks biedt het voordeel dat de overheid geen uitleg moet verschaffen en dat beroepen worden vermeden. De ontvanger kan bovendien degene vervolgen die de taks niet betaalt terwijl hij naar de rechtbank moet stappen om degene te vervolgen die een retributie niet betaalt.
- Hoe kan de regering zich in de plaats stellen van een gemeente om een gemeentelijk parkeerplan op te stellen ? Hoe zal de regering alle gemeenten ertoe brengen om in het gewestelijk plan te stappen ? De volksvertegenwoordiger herhaalt dat sommige gemeenten nooit in het project van de multiconfessionele begraafplaats zijn gestapt. Denkt de minister dat sommige gemeenten het spel niet zullen willen meespelen ?
- Wat wordt het statuut van het agentschap ?

Mevrouw Carla Dejonghe vindt ook dat het nodig was om op dat vlak op te treden, zowel voor de Brusselaars als voor de bezoekers.

De ontworpen ordonnantie bevat vele voordelen, onder meer de telegeleiding, het feit dat een gemeentegrens geen verandering van regeling is, het feit ook dat de parkeerkaart van de zorgverstrekkers geldig is op heel het grondgebied van het Gewest.

L'intervenante souhaiterait également que le ministre réponde aux questions relatives à l'Agence ci-dessous :

- Où sera-t-elle localisée ?
- Quel en sera la coût ?
- Combien de travailleurs occupera-t-elle et comment seront-ils répartis (administratifs, direction, ...) ? Quel sera le niveau des fonctionnaires ?

Mme Martine Payfa constate également que la Région de Bruxelles-Capitale crée une Agence que les communes subsidient à concurrence de 15 %. Pourquoi avoir fixé cette intervention à 15 % quand on connaît l'état des finances communales ?

M. Hervé Doyen affirme qu'on ne peut que souscrire à cette volonté d'harmonisation régionale. On n'imagine plus qu'une commune se charge seule du ramassage des immondices ou de la lutte contre les incendies.

La réussite du projet en examen suppose toutefois qu'on réponde à certaines questions d'ordre juridique :

- Doit-on opter pour une taxe ou une redevance ? La taxe présente l'avantage d'exonérer l'autorité du devoir d'explication et d'éviter ainsi les recours. Le receveur peut par ailleurs poursuivre celui qui ne s'acquitte pas d'une taxe alors qu'il faut saisir les tribunaux pour poursuivre celui qui ne paie pas une redevance.
- Par quel tour de passe-passe le gouvernement peut-il se substituer à une commune pour réaliser un plan communal de stationnement ? Comment le gouvernement va-t-il amener l'ensemble des communes à adhérer au plan régional ? Le député rappelle que certaines communes n'ont jamais adhéré au projet de cimetière multi-confessionnel. Le ministre envisage-t-il que certaines communes ne jouent pas le jeu ?
- Quel sera le statut de l'Agence ?

Mme Carla Dejonghe considère également qu'il était nécessaire d'agir dans ce domaine, tant pour les Bruxellois que pour les visiteurs.

L'ordonnance en projet comporte de nombreux avantages. Entre autres, le téléjalonnement, le fait qu'une frontière communale ne représente plus un changement de régime, le fait aussi que la carte de stationnement des prestataires de soins soit valable sur tout le territoire de la Région.

De volksvertegenwoordiger betreurt vervolgens dat het aantal parkeerplaatsen voortdurend vermindert, maar vindt dat de ontworpen ordonnantie creatieve oplossing biedt terzake, zoals de toegankelijkheid van de privé parkings buiten de kantooruren.

De spreker constateert ook dat het Agentschap een overzicht zal geven van de parkeerplaatsen op het grondgebied van het Gewest. Zo een overzicht zou het mogelijk moeten maken om efficiënter te werken.

Mevrouw Carla Dejonghe is er ook van overtuigd dat de stad beter bereikbaar moet zijn voor de werknemers, de leveranciers, de klanten, en ze is voorstander van gratis parkeerplaatsen gedurende een beperkt tijdsbestek.

De spreker pleit ten slotte voor een betere complementariteit tussen de vervoermiddelen.

Mevrouw Brigitte De Pauw vindt op haar beurt dat de ontworpen ordonnantie een goede zaak is. Er bestaan op dit moment inzake parkeren grote problemen en grote verschillen. In een straat die zich op het grondgebied van drie gemeenten bevindt, bestaan soms drie verschillende reglementeringen.

De volksvertegenwoordiger zou echter drie opmerkingen willen maken, te weten :

- Het is van belang voor de handelaars en hun klanten dat er gedurende een kort tijdsbestek gratis kan worden geparkeerd. Voorziet de ordonnantie daarin ?
- De gemeenten dragen bij in het kapitaal van het Agentschap. Wat krijgen ze exact ? Wat verstaat met onder netto inkomsten ? Hoe worden de inkomsten verdeeld tussen het Gewest en de 19 gemeenten ?
- Hoe worden de openbare parkeerplaatsen gefinancierd ? In welke verhouding dragen het Gewest en de gemeenten bij ?

Net zoals mevrouw Carla Dejonghe, vindt mevrouw Brigitte De Pauw dat er een gebrek aan parkeerplaatsen is. De ondergrondse parkeerplaatsen zouden een oplossing kunnen bieden voor dat probleem, temeer daar ze niet tornen aan het stedenbouwkundige uitzicht van de wijken waarin ze gevestigd zijn.

Ten slotte vindt de volksvertegenwoordiger het verstandig om de bezoekers te leiden naar de parkeerplaatsen.

De heer Johan Demol vindt dat de vragen interessant zijn en wacht op antwoorden van de minister.

De volksvertegenwoordiger vraagt zich af hoe de plaatsen per gemeente en per zone zullen worden verdeeld.

La députée déplore ensuite la diminution constante du nombre de places de parking, mais estime que l'ordonnance en projet offre des solutions créatrices en la matière, telles que l'accessibilité des parkings privés en dehors des heures de bureau.

L'oratrice constate aussi que l'Agence offrira une vue d'ensemble des places de parking sur le territoire de la Région. Une telle vue d'ensemble devrait permettre de gagner en efficacité.

Mme Carla Dejonghe est également convaincue que la ville doit être plus accessible aux travailleurs, aux fournisseurs, aux clients, ... et prône la gratuité des parkings pendant un laps de temps limité.

L'intervenante plaide enfin pour que la complémentarité entre moyens de transport soit améliorée.

Mme Brigitte De Pauw estime à son tour que l'ordonnance en projet est une bonne affaire. Il existe actuellement, au niveau du stationnement, d'importants problèmes et de grandes différences. Ainsi, une rue à cheval sur trois communes est parfois soumise à trois réglementations différentes.

La députée voudrait cependant faire trois observations :

- La gratuité, pour un court laps de temps, est importante pour les commerçants et leurs clients. Est-ce prévu dans l'ordonnance ?
- Les communes interviennent dans le capital de l'Agence. Que reçoivent-elles exactement ? Qu'entend-on par revenus nets ? Comment s'opère précisément la répartition des revenus entre la Région et les dix-neuf communes ?
- Comment financer les parkings publics ? Dans quelle proportion interviendront Région et communes ?

A l'instar de Mme Carla Dejonghe, Mme Brigitte De Pauw estime qu'on manque de places de parking. Les parkings souterrains pourraient offrir une solution à ce problème, d'autant plus qu'ils permettent de conserver les aspects urbanistiques des quartiers dans lesquels ils s'insèrent.

Enfin, il paraît judicieux à la députée de pouvoir guider les visiteurs vers les parkings.

M. Johan Demol estime que les questions sont intéressantes et attend les réponses du ministre.

Le député se demande comment seront réparties les places par commune et par zone.

De spreker meent dat men meer plaatsen zal vinden in de winkelzones, maar vraagt zich af of er rekening wordt gehouden met de vrije beroepen, die vaak in woonwijken te vinden zijn. Het risico bestaat dat de patiënten geen parkeerplaats vinden en naar dokters, tandartsen, ... buiten Brussel gaan en dat de Brusselse dokters, tandartsen, ... zich op hun beurt buiten het Gewest gaan vestigen.

*
* *

De minister herhaalt dat het doel van het ontwerp van ordonnantie erin bestaat een kader te maken om het parkeerprobleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest efficiënt aan te pakken en aldus de doelstellingen gesteld in Iris I en Iris II te halen. Volgens de heer Pivin zijn er andere prioriteiten dan het parkeren waarop de nadruk moet worden gelegd. De minister verzoekt hem om aandachtig te luisteren naar het eensluidend advies van de deskundigen, die het erover eens zijn dat een coherent parkeerbeleid van cruciaal belang is om de mobiliteit in een stad in goede banen te leggen. De minister vraagt overigens heel de commissie om naar Amsterdam te gaan en te zien hoe het probleem er is aangepakt.

In antwoord op de bezwaren die de heer Gosuin heeft geuit over de juridische problemen, meent de minister dat het erom gaat om te laveren in een nogal ingewikkelde juridische context in Brussel. De Grondwet geeft de gemeenten een zekere autonomie, maar ook de federale Staat, het Gewest en zelfs de agglomeratie bestaan juridisch. Een parkeerbeleid in de 19 gemeenten van het Brussels Gewest harmoniseren, is niet eenvoudig. Om orde te scheppen in al die reglementen, moeten er keuzes worden gemaakt die niet altijd evident zijn. De Raad van State heeft ten andere zeer duidelijk zijn fiat gegeven voor de keuzes die de Brusselse Regering terzake heeft gemaakt. De Regering kon ten aanzien van de ingewikkelde juridische context van het Gewest twee standpunten innemen, te weten beslissen dat er niets wordt gedaan en de zaken te laten zoals ze zijn, ofwel de uitdaging aangaan, ondanks kritiek van de Raad van State.

De ordonnantie voorziet in een breed spectrum van juridische instrumenten, die het mogelijk maken om het doel van een geïntegreerd parkeerbeleid te halen. De minister licht er enkele toe.

De harmonisatie gebeurt in de eerste plaats via het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen. Het is mogelijk om een coherent parkeerbeleid te ontwikkelen door overleg verplicht te maken, zowel met de aangrenzende gemeenten als met de inwoners, en door aan de regering de uiteindelijke goedkeuring van alle plannen over te laten. Bovendien garandeert het systeem de gemeenten een belangrijke participatieve rol, zodat de instanties die de specifieke situatie te velde goed kennen, die kennis te baat kunnen nemen bij de opmaak van hun

L'intervenant croit qu'on trouvera davantage de places dans les artères commerciales mais se demande s'il sera tenu compte des professions libérales, souvent installées dans les quartiers résidentiels. Le risque est de voir les patients qui ne trouvent pas de place de parking se diriger vers des médecins, dentistes, etc. hors de Bruxelles et les médecins, dentistes, etc. bruxellois s'installer à leur tour à l'extérieur de la Région.

*
* *

Le ministre rappelle que l'objectif de ce projet d'ordonnance est de créer un cadre nécessaire pour une approche efficace du problème du stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'atteindre les objectifs exprimés par Iris I et Iris II. Lorsque M. Pivin dit qu'il y a d'autres priorités que le stationnement sur lesquelles il faut mettre l'accent, le ministre l'invite à écouter l'avis unanime des experts, qui s'accordent pour dire qu'une politique cohérente de stationnement est cruciale pour relever le défi de la mobilité dans une ville. Le ministre invite d'ailleurs toute la commission à aller voir à Amsterdam comment ce problème a été abordé.

Pour répondre aux réticences exprimées par M. Gosuin sur les problèmes juridiques, le ministre estime qu'il s'agit de naviguer dans un contexte juridique assez complexe à Bruxelles. En effet, la Constitution donne une certaine autonomie aux communes, mais il y a aussi l'Etat fédéral, la Région et même l'agglomération qui existe encore juridiquement. Si on veut harmoniser une politique de stationnement à travers les 19 communes que comporte la Région bruxelloise, ce n'est pas aussi simple. Pour mettre de l'ordre dans toutes ces réglementations, il faut faire des choix qui ne sont pas toujours évidents. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs validé très clairement les options qui ont été prises par le gouvernement bruxellois en la matière. Celui-ci, confronté avec le contexte juridique complexe de la Région, pouvait prendre deux attitudes : soit décider de ne rien faire du tout et de laisser les choses en l'état, soit de relever le défi, malgré les critiques exprimées par le Conseil d'Etat.

L'ordonnance prévoit une large gamme d'instruments juridiques, qui permettront de rencontrer l'objectif d'une politique de stationnement intégrée. Le ministre en détaille quelques-uns.

L'harmonisation se fait en premier lieu par le plan de politique régionale de stationnement et les plans d'action communaux de stationnement. Il est possible de développer une politique de stationnement cohérente en rendant obligatoires des procédures de concertation, tant au niveau des communes limitrophes qu'avec les habitants, et en confiant au gouvernement l'approbation finale de tous les plans. En outre, le système prévu garantit aux communes un rôle participatif important, de sorte que les instances qui connaissent bien la situation spécifique sur le terrain

gemeentelijk parkeeractieplan. De coherentie wordt ook verzekerd. Dat is zeker niet altijd het geval op dit ogenblik, bijvoorbeeld voor de straten die de grens vormen tussen twee gemeenten, en voor de verschillende behandeling thans van gelijke situaties. Die coherentie is niet alleen goed voor de Brusselaars maar ook voor alle bezoekers die naar de hoofdstad komen.

De tweede peiler van de ordonnantie strekt ertoe de verschillende zones eenvormig te maken. Er zullen groene, blauwe en rode zones zijn. Dat wou de Conferentie van Burgermeesters. De regering heeft niettemin de mogelijkheid om andere zones af te bakenen, bijvoorbeeld, zoals dat in andere landen bestaat, zones die exclusief voorbehouden zijn voor de buurbewoners. Het eenvormig maken van de zones neemt echter niet weg dat alle gemeenten ambtshalve over een groene en over een blauwe zone moeten beschikken. In sommige gemeenten (zoals in Watermaal-Bosvoorde) kan men met blauwe zones volstaan, en zelfs geen enkele zone – dat hangt af van de parkeerproblemen die van tevoren worden opgesomd bij de opmaak van het Gewestelijk beleidsplan voor het parkeren. Bovendien zullen de rode/groene zones in sommige gemeenten veel uitgebreider zijn dan in andere, inzonderheid in de Vijfhoek. Om de duidelijkheid en de noodzakelijke harmonisatie te vrijwaren, zullen de tarieven dezelfde zijn voor alle zones, of ze rood, groen of blauw zijn.

Is het een wetgeving die naast de federale wetgeving bestaat? Het ontwerp van ordonnantie voorziet immers, in artikel 4, in de invoering van een blauwe zone en, in artikel 6, in een vrijgesteldenkaart. Op federaal niveau hebben de artikel 2.51 en volgende van het verkeersreglement betrekking op de gemeentelijke parkeerkaart. Artikel 27.1 van het verkeersreglement heeft betrekking op de blauwe zone. De ordonnantie voert inderdaad een soort parallelle reglementering in op die twee vlakken, want zij kan de federale reglementering terzake niet veranderen. Theoretisch, en de minister benadrukt dat punt, blijven de gemeenten op basis van de federale wetgeving bevoegd om hun blauwe zones af te bakenen en om hun gemeentelijke parkeerkaarten af te geven. Maar door een gewestelijk plan en gemeentelijke parkeerplannen komt er een harmonisatie. Het gemeentelijk plan moet worden goedgekeurd door het Gewest. Een gemeente kan niet om het even wat doen. Ten slotte ziet de Raad van State geen graten in deze reglementering. Uit juridisch technisch oogpunt, maken de blauwe zone en de buurtbewonerskaarten deel uit van ons systeem van retributies.

Een derde punt heeft betrekking op het eenvormig maken van de tarieven. Het vaststellen van de tarieven is gebaseerd op die welke thans van kracht zijn in de Brusselse gemeenten en op een vergelijking van de tarieven elders in het land. Het feit dat de ordonnantie voorziet in een vork biedt meer flexibiliteit, en de Regering kan eventueel de tarieven aanpassen. Aangezien het bedrag van de tarieven

puissent mettre à profit cette connaissance en l'appliquant lors de l'élaboration de leur plan d'action communal de stationnement. La cohérence est également assurée, ce qui n'est certainement pas toujours le cas à l'heure actuelle, par exemple pour les rues limitrophes entre deux communes, ainsi que pour le traitement différent aujourd'hui de situations analogues. Cette cohérence est destinée non seulement aux Bruxellois, mais également à tous les visiteurs qui se rendent dans notre capitale.

Le deuxième axe de cette ordonnance vise à uniformiser les différentes zones : il y aura des zones vertes, bleues et rouges. Ceci a été voulu par la Conférence des bourgmestres. Le gouvernement a néanmoins la possibilité de pouvoir définir d'autres zones, par exemple, comme cela existe dans d'autres pays, des zones exclusivement réservées aux riverains. L'uniformisation des zones ne signifie cependant pas que toutes les communes doivent d'office disposer d'une zone verte et d'une zone bleue. En effet, dans certaines communes (comme à Watermael-Boitsfort), il suffit uniquement de prévoir des zones bleues, voire aucune zone – cela dépend des problèmes de stationnement qui seront répertoriés préalablement à l'élaboration du plan de politique régionale du stationnement. De plus, les zones rouges/vertes dans certaines communes seront beaucoup plus étendues que dans d'autres, notamment le Pentagone. Toutefois, afin de préserver la lisibilité et la nécessaire harmonisation, les tarifs seront les mêmes pour toutes les zones, qu'elles soient rouges, vertes ou bleues.

S'agit-il d'une législation parallèle à la législation fédérale? Le projet d'ordonnance prévoit en effet en son article 4 la création d'une zone bleue et en son article 6 une carte de dérogation. Au niveau fédéral, les articles 2.51 et suivants du code de la route concernent la carte de stationnement communale; l'article 27.1 du code de la route se rapporte quant à lui à la zone bleue. L'ordonnance crée donc effectivement une sorte de réglementation parallèle dans ces deux domaines, car elle ne peut modifier la réglementation fédérale en la matière. Théoriquement, et le ministre insiste sur ce point, sur la base de la législation fédérale, les communes restent compétentes pour déterminer leurs zones bleues et délivrer leurs cartes communales de stationnement. Mais comme il existera un plan régional et des plans communaux de stationnement, il y aura un effet d'harmonisation. Le plan communal devra, quant à lui, être approuvé par la Région. Une commune ne pourra donc pas faire n'importe quoi. Enfin, le Conseil d'Etat ne voit pas d'inconvénient à cette réglementation. D'un point de vue juridico-technique, la zone bleue et les cartes de riverain font simplement partie de notre système de redevances.

Un troisième point concerne l'uniformisation des tarifs. La détermination des tarifs est basée sur ceux qui sont en vigueur actuellement dans les communes bruxelloises et sur une comparaison des tarifs pratiqués ailleurs dans le pays. Le fait que l'ordonnance prévoit une fourchette offre plus de flexibilité, ce qui permet au gouvernement d'adapter éventuellement les tarifs. Etant donné que le montant

is afgestemd op de tarieven die al bestaan (inzonderheid de retributies van de Stad Brussel), zou een en ander geen probleem mogen opleveren.

Over de vraag of er 15 of 30 minuten gratis parkeren moet worden ingevoerd, moet een debat worden gevoerd op het moment dat het gewestelijk parkeerplan wordt goedgekeurd en waarin die keuzes moet worden gemaakt.

Een vierde punt heeft betrekking op de retributie : waarom heeft men een retributie gekozen en geen belasting ? De minister poneert dat er geen eensgezindheid heerst in de rechtspraak en ook niet in de rechtsleer. Binnen de regering is hierover gedebatteerd en ten slotte is de knoop doorgehakt in het voordeel van een retributie.

Een belasting heeft weliswaar een dubbel voordeel. Enerzijds, de inning : als de mensen de belasting niet betalen, beschikt de administratie over het zogenaamde « privilège du préalable ». In het geval van retributie daarentegen, ligt het initiatief voor de inning volledig bij de administratie. Anderzijds kan, in geval van belasting, de prijs worden opgelegd zonder die te moeten verantwoorden. De opbrengst van de belasting gaat in een gezamenlijke pot. Indien men een retributie invoert, moet er daarentegen een verhouding zijn met de kosten van de verleende dienst.

Er is vastgesteld dat 8 van de 19 gemeenten in het Brussels Gewest (waaronder de Stad Brussel), hebben gechoosd voor een retributie, terwijl 11 gemeenten hebben gechoosd voor een belasting. Een gewestelijke retributie is dus mogelijk : de Raad van State zegt unaniem dat het Gewest bevoegd is om dat te doen. Als men een parkeer-retributie oplegt, moet men in ruil een dienst verlenen die een toegevoegde waarde heeft. Het Hof van Cassatie zegt bijvoorbeeld dat een lijn op de grond schilderen geen dienst is en dus geen aanleiding kan geven tot een retributie. Als het Gewest echter parkeermeters installeert, indien zij een controle organiseert, indien zij een Parkeeragentschap opricht, is er op dat moment sprake van een toegevoegde waarde en wordt er een bijzondere dienst verleend zoals de tegeleiding.

In 1994, heeft het Hof van Cassatie het principe van het meervoudigtariefstelsel aanvaard. Ofwel wordt er per uur betaald ofwel wordt er voor een langere duur betaald, wat een juridische fictie is naargelang de mensen langer willen parkeren dan de som van de parkeeruren. In het kader van dat lang parkeren, moet ten andere een bijkomende controle worden uitgeoefend, wat meer personeel vergt.

De minister wenst een misverstand hierover uit de wereld te helpen : in het kader van het meervoudig parkeren, stellen bepaalde gemeenten een retributie vast wanneer uur per uur moet worden betaald, maar ze heffen een belasting voor langdurig parkeren. Het is precies tegen die praktijk dat de Raad van State zich verzet : ofwel heft men een belasting voor kort én lang parkeren, ofwel voert men een re-

des tarifs est aligné sur les tarifs déjà existants (notamment les redevances de la Ville de Bruxelles), cette proportionnalité ne devrait pas poser de problème.

Sur la question de savoir s'il faut instaurer 15 ou 30 minutes de stationnement gratuites, c'est un débat qui devra avoir lieu au moment de l'approbation du plan régional de stationnement, où ce genre d'options devra être pris.

Un quatrième axe concerne la redevance : pourquoi avoir choisi une redevance plutôt qu'une taxe ? Le ministre signale que ni dans la jurisprudence, ni dans la doctrine, il n'y a d'opinion unanime. Un débat a eu lieu au sein du gouvernement sur cette question, et finalement il a été tranché en faveur de la redevance.

Certes l'avantage d'une taxe est double. D'une part, la perception : si les gens ne paient pas la taxe, l'administration dispose du privilège du préalable; au contraire, dans la cas de la redevance, l'initiative du recouvrement repose entièrement sur l'administration. D'autre part, la taxe permet d'imposer le prix sans devoir le justifier. Le produit de la taxe va alors dans le pot commun. Au contraire, lorsqu'on établit une redevance, il faut établir le lien de proportionnalité avec le coût du service rendu.

Il a été constaté qu'en Région bruxelloise, sur les 19 communes, 8 communes (dont la Ville de Bruxelles) ont opté pour une redevance, tandis que 11 communes ont opté pour la taxe. Une redevance régionale est donc tout à fait possible : le Conseil d'Etat est unanime pour dire que la Région est compétente pour ce faire. Par ailleurs, lorsque l'on impose une redevance sur le stationnement, il faut en échange rendre un service qui ait une valeur ajoutée. La Cour de cassation dit par exemple que peindre une simple ligne sur le sol n'est pas un service et ne peut donc pas faire l'objet d'une redevance. Mais si la Région installe des parcmètres, si elle organise un contrôle, si elle crée une Agence du stationnement, à ce moment-là, elle crée une valeur ajoutée et rend un service particulier, comme le téléjalonnement.

En 1994, la Cour de cassation a accepté le principe d'un système de tarification multiple : soit un paiement par heure, soit un paiement de longue durée, qui consiste en une fiction juridique selon laquelle les gens choisissent un paiement de longue durée qui est supérieur à la somme des heures de stationnement. Ce stationnement de longue durée induit d'ailleurs un contrôle supplémentaire, qui nécessite plus d'agents.

Le ministre souhaite lever un malentendu sur cette question : dans le cadre du stationnement multiple, certaines communes établissent une redevance lorsqu'il faut payer heure par heure, mais prévoient une taxe pour le stationnement de longue durée. C'est précisément à cette pratique que s'oppose le Conseil d'Etat : soit on lève une taxe pour le stationnement de courte et de longue durée, soit on crée

tributie voor de twee in, maar men kan niet de twee tegelijk doen.

Wat de retributie betreft, moet de compensatie niet alleen billijk maar ook evenredig met de verleende dienst zijn. Het verschil tussen de betaling uur per uur of de betaling voor een lange duur moet dus redelijk zijn. Het bestuur mag enige beoordelingsbevoegdheid hebben, maar het zou bijvoorbeeld niet kunnen dat men 1 EUR per uur moet betalen en 150 EUR voor een lange parkeertijd : er is daar een zekere disproportie. Een vork van 30 tot 50 EUR blijft evenwel redelijk. Als men Brussel met andere Europese steden vergelijkt, liggen de prijzen trouwens vrij laag. Het Hof van Cassatie heeft in 1998 het dubbele principe van proportionaliteit en billijkheid opgelegd.

Het is weliswaar makkelijker om een belasting te heffen, maar dat houdt een ander nadeel in : een belasting is jaarlijks, wat betekent dat het parlement die belasting elk jaar moet goedkeuren. Als de regering het bedrag van de belasting wil wijzigen, moet dat aan het parlement worden voorgelegd. Het principe van een retributie is in dat verband soepeler. Een ander nadeel is dat een gewestbelasting moet worden geïnd door een gewestbestuur en de opbrengst ervan is bestemd voor de gewestbegroting. Men moet dan voorzien in een gewestelijke dotatie aan het Agentschap en de gemeenten volgens de verdeelsleutel waartoe beslist is. De Raad van State heeft trouwens expliciet gestipuleerd dat het Gewest de bevoegdheid van de gemeenten om belastingen te heffen niet kan beperken. Het Gewest is er evenwel toe gemachtigd wetgevend op te treden inzake parkeergelegenheden en kan de gemeentelijke bevoegdheid om retributies te heffen wel beperken.

Om al die redenen, werd na een debat in de regering beslist om te opteren voor een gewestelijke retributie, met een « vork » waarbinnen de regering het precieze tarief kan vaststellen. Die vork is vastgesteld op basis van de extrapolatie van de bestaande tarieven, rekening houdend met de inflatie en de in de andere Europese steden vastgestelde evolutie.

Bovendien werd het artikel dat bepaalt dat de gemeenten geen concurrerende belasting kunnen invoeren uit het ontwerp van ordonnantie geschrapt. In principe kan het dus de gemeenten niet worden verboden om een concurrerende belasting in te voeren. Dat betekent dat de gemeente bovenop de gewestelijke retributie een gemeentelijke parkeertributie zou kunnen heffen, wat de eenvormigheid van de regeling zou bedreigen : maar welke gemeente zou zo handelen ? Het gaat dus veeleer over een theoretisch risico dat volgens de minister een academisch risico blijft.

Wat de verdeelsleutel betreft, worden alle inningskosten eerst afgetrokken van de bruto-ontvangsten (wedden van de stewards, kosten van de parkeerautomaten, vervolging van de wanbetalers, verzamelen van het geld in de parkeerautomaten, ...). De netto-ontvangsten worden dan herver-

une redevance pour les deux, mais on ne peut pas faire les deux à la fois.

En ce qui concerne la redevance, la compensation doit être non seulement équitable, mais également proportionnelle au service rendu. La différence entre le paiement heure par heure ou le paiement de longue durée doit donc être raisonnable. Il peut y avoir un certain pouvoir d'appréciation de l'administration, mais on ne pourrait pas, par exemple, faire payer 1 EUR par heure et 150 EUR pour un stationnement de longue durée : il y a là une certaine disproportion. Mais une fourchette de 30 à 50 EUR reste raisonnable. Lorsqu'on compare Bruxelles avec les autres villes d'Europe, les prix sont d'ailleurs assez faibles. C'est la Cour de cassation qui, en 1998, exige ce double principe de proportionnalité et d'équité.

Pour ce qui est de la taxe, sa perception est certes plus facile, mais elle comporte un autre inconvénient : une taxe est annuelle, ce qui signifie que le parlement doit la voter chaque année. Si le gouvernement veut modifier la hauteur de la taxe, il doit passer devant le parlement. Le principe d'une redevance est plus souple à cet égard. Autre inconvénient : une taxe régionale doit être perçue par une administration régionale, et son produit revient au budget régional. Il faut alors prévoir une dotation régionale à l'Agence et aux communes, selon la clé de répartition qui a été décidée. Par ailleurs, le Conseil d'Etat a stipulé explicitement que la Région ne peut limiter la compétence des communes à prélever des taxes. La Région est cependant habilitée à légiférer en matière de stationnement et peut limiter la compétence communale à lever des redevances.

Pour toutes ces raisons, après débat au gouvernement, il a donc été décidé d'opter pour une redevance régionale prévoyant une « fourchette » au sein de laquelle le gouvernement pourra déterminer des tarifs précis. Cette fourchette a été fixée sur base de l'extrapolation des tarifs existants, compte tenu de l'inflation et de l'évolution observée dans d'autres villes européennes.

En outre, l'article stipulant que les communes ne peuvent instaurer de taxe concurrentielle a été supprimé du projet d'ordonnance. En principe, il ne peut donc être interdit aux communes d'instaurer une taxe concurrentielle. Cela signifie qu'en plus de la redevance régionale, la commune pourrait lever une redevance communale sur le stationnement, ce qui menacerait l'uniformité du système : mais quelle commune agirait de la sorte ? Il s'agit donc bien d'un risque théorique, mais qui, selon le ministre, reste un risque académique.

En ce qui concerne la clé de répartition, tous les frais de perception sont d'abord déduits des recettes brutes (salaires des stewards, frais des horodateurs, suivi des mauvais payeurs, collecte de l'argent dans les horodateurs, ...). Ce sont les recettes nettes qui sont alors redistribuées selon la

deeld volgens de verdeelsleutel 85/15. Dat betekent ook dat de gemeenten die beslissen om zelf te blijven zorgen voor de controle en de inning, ook de investeringen in materiaal en personeel op zich moeten nemen. Het Agentschap treedt pas op als het zelf instaat voor de controle en de inning. Een « slimme » gemeente zal het Agentschap dus met die opdracht belasten.

Wat de verdeling van de innings- en controletaken betreft, is het principe duidelijk : de gemeenten zorgen voor de inning en de controle, zowel op de gemeentewegen als op de gewestwegen, tenzij ze die taken vrijwillig overdragen aan het Agentschap of de regering ze overdraagt aan het Agentschap in geval de gemeenten ze niet of niet correct uitvoeren.

Wat de inning van de retributie betreft, is het openbare karakter van de controle en de inning, zoals overeengekomen in het regeerakkoord, verankerd in de ordonnantie : artikel 40, § 1, van de ordonnantie preciseert dat de controle en de inning uitsluitend behoren tot de bevoegdheid van het Parkeeragentschap en het Gewest.

Artikel 44 van de ontworpen ordonnantie bepaalt dat, in geval een gemeente, op de datum van inwerkingtreding van de ordonnantie, op één of andere manier gebonden is aan een privaatrechtelijke rechtspersoon, ze een einde moet maken aan haar overeenkomst of aan haar concessie aan de privésector binnen een termijn van 5 jaar. Als dat niet mogelijk is, onder meer omdat de overeenkomst of de concessie voor een langere periode werden gesloten, stelt de memorie van toelichting voor dat het Parkeeragentschap de gemeente eventueel financieel bijspringt om haar te helpen bij de opzeggingsprocedure. Artikel 44 bepaalt ook dat, zodra de ordonnantie in werking is getreden, het niet meer mogelijk is om nieuwe overeenkomsten met de privésector te sluiten.

De gemeente Koekelberg is de enige gemeente waar dat probleem rijst, want ze is voor 60 jaar gebonden aan de firma Cityparking. De andere gemeenten zijn voor zeer korte perioden van maximum 5 jaar gebonden. Het zou onbegrijpelijk zijn dat een gemeente zich nog voor een langere periode verbindt aan een privébedrijf nadat ze kennis heeft genomen van dit ontwerp van ordonnantie.

Wat het statuut van de personen die de controle uitvoeren betreft, geldt als principe dat de gemeente zorgt voor de inning en controle op haar grondgebied, ongeacht het statuut van de weg (gemeentelijk of gewestelijk). Er zijn twee uitzonderingen : in geval van vrijwillige overdracht aan het Agentschap of in geval van duidelijke inertie van de gemeente na beslissing van de regering. Bijgevolg zijn het personeelsleden van de gemeenten of van het Gewest (van het Parkeeragentschap) die voor de controle zorgen op basis van een gewestelijke verordening en die een gewestelijke retributie innen, maar dan telkens onder de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de instantie waaronder ze ressorteren. Men kan immers niet blijven instaan voor de

clé de répartition 85/15. Cela signifie également que les communes qui décident de continuer à effectuer elles-mêmes le contrôle et la perception, doivent aussi se charger des investissements en matériel et en personnel. L'Agence n'interviendra en la matière que si elle prend effectivement en charge le contrôle et la perception. Une commune « intelligente » confiera donc cette mission à l'Agence.

En ce qui concerne la répartition des tâches de perception et de contrôle, le principe est clair : les communes effectuent la perception et le contrôle, tant sur les voiries communales que régionales, à moins qu'elles ne transfèrent volontairement ces tâches à l'Agence, ou que le gouvernement ne les confie à l'Agence au cas où les communes ne les effectuent pas ou pas correctement.

Concernant la perception de la redevance, comme convenu dans l'accord gouvernemental, le caractère public du contrôle et de la perception est ancré dans l'ordonnance : l'article 40 §1 de l'ordonnance précise que le contrôle et la perception relèvent exclusivement de la compétence de l'Agence du stationnement et de la Région.

L'article 44 de l'ordonnance en projet prévoit qu'au cas où une commune, au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, est liée d'une manière ou d'une autre à une personne morale privée, elle doit mettre un terme à son contrat ou à sa concession avec le privé dans un délai de cinq ans. Si cela n'est pas possible, notamment parce que le contrat ou la concession a été conclu(e) pour un délai plus long, l'exposé des motifs suggère que l'Agence du stationnement apporte éventuellement aussi une aide financière à la commune afin de l'aider dans la procédure de résiliation. L'article 44 prévoit aussi que dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance, il ne soit plus possible de conclure de nouveaux contrats avec le privé.

La commune de Koekelberg est la seule commune qui pose problème, car elle est liée pour 60 ans à la société Cityparking. Les autres communes ne sont liées que pour des périodes assez courtes, de 5 ans maximum. Il serait incompréhensible qu'une commune s'associe encore à long terme avec une société privée après avoir pris connaissance de ce projet d'ordonnance.

En ce qui concerne le statut des agents qui effectuent le contrôle, le principe veut que ce soit la commune qui effectue la perception et le contrôle sur son territoire, quel que soit le statut de la voirie (communale ou régionale). Deux exceptions : en cas de transfert volontaire à l'Agence ou en cas d'inactivité manifeste de la part de la commune, après décision du gouvernement. Par conséquent, ce sont des agents communaux ou régionaux (de l'Agence du stationnement) qui assurent le contrôle sur la base d'une réglementation régionale, et qui effectuent la perception d'une redevance régionale, mais chaque fois sous la responsabilité civile de l'instance dont ils relèvent. On ne peut en effet pas vouloir continuer à assurer le contrôle et la perception

controle en de inning zonder er de verantwoordelijkheid voor te dragen. Dat principe wordt bevestigd in artikel 42 van de ordonnantie. Alle met de controle belaste personeelsleden zullen pas echt hetzelfde statuut hebben wanneer alle bevoegdheden inzake controle en inning aan het Gewest zullen overgedragen zijn.

De vraag of de gemeentelijke ambtenaren die eventueel de controle uitvoeren of voor de inning zorgen, onderworpen worden aan de nieuwe wet op de gemeenschapswachten, die vanaf dit jaar van kracht is, houdt geen verband met de ordonnantie. Dat « probleem » moet worden geregeld door de gemeente wanneer ze beslist om zelf voor de controle en de inning te zorgen. Dat zal worden beslist op een moment dat het gemeentelijk parkeerbeleidsplan wordt opgesteld. Het zal altijd mogelijk zijn om een harmonisatie van het statuut van de personeelsleden te verkrijgen op basis van het gewestelijk parkeerbeleidsplan. Er moet in ieder geval een overeenkomst worden gesloten tussen de gemeente en het gewestelijk Parkeeragentschap op grond van het ontworpen artikel 40, § 4.

In antwoord op de vraag van de heer Gosuin over het statuut van de personeelsleden en over de vraag of er statutaire personeelsleden nodig zijn om een retributie te heffen, antwoordt de minister ontkennend : veel gemeenten die een retributie heffen, doen vandaag een beroep op contractuele personeelsleden.

De heer Didier Gosuin wijst erop dat volgens de huidige formulering van het ontwerp artikel 42 van « agents » spreekt en het dus enkel over statutaire agents gaat.

De minister antwoordt dat die kwestie in het bedoelde artikel moet worden opgehelderd.

Op de vraag of de overdracht van de controle en de inning naar het Parkeeragentschap niet onderworpen is aan de regels betreffende de overheidsopdrachten, antwoordt de minister ontkennend, want dat zou betekenen dat elke vorm van « rationalisering » (bijvoorbeeld de oprichting van een agglomeratie, de overdracht van bevoegdheden aan een gewestelijke semioverheidsinstelling zoals Net-Brussel, ...) aan die regelgeving zou worden onderworpen. De ordonnantie strekt ertoe al die taken binnen de overheids sfeer te houden. Het gaat hier in geen geval over een uitbesteding, want het Gewest richt een gewestelijke instelling op die toeziet op de uitvoering van een gewestelijke regelgeving. Het tweede lid van artikel 86 van het EG-Verdrag bepaalt uitdrukkelijk dat « De ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang of die het karakter dragen van een fiscaal monopolie, vallen onder de regels van dit verdrag, met name onder de mededingingsregels, voor zover de toepassing daarvan de vervulling, in feite of in rechte, van de hun toevertrouwde bijzondere taak niet verhindert. ». In de praktijk betekent dat dat de wetgever autonoom kan beslissen, ofwel de taak zelf uitvoeren, ofwel in onderaanneming geven.

sans en porter la responsabilité. Ce principe est confirmé dans l'article 42 de l'ordonnance. L'unité de statut pour tous les agents de contrôle sera donc réellement atteinte lorsque toutes les compétences de contrôle et de perception seront transférées à la Région.

La question de savoir si les fonctionnaires communaux qui effectuent éventuellement le contrôle ou la perception sont soumis à la nouvelle loi sur les gardiens de la paix, en vigueur depuis cette année, n'est pas en rapport avec l'ordonnance. Ce « problème » doit être réglé par la commune au moment où elle choisit d'effectuer elle-même le contrôle et la perception. Ce sera décidé au moment de l'élaboration du plan communal de stationnement. Il sera toujours possible d'obtenir une harmonisation du statut des agents sur la base du plan régional de stationnement. Il faut de toute façon un accord entre la commune et l'Agence régionale du stationnement sur la base de l'article 40 § 4 en projet.

Pour répondre à la question de M. Gosuin sur le statut des agents, sur la question de savoir s'il faut des agents statutaires pour lever une redevance, le ministre répond par la négative : beaucoup de communes faisant usage de la redevance utilisent aujourd'hui des contractuels.

M. Didier Gosuin signale que tel que le projet est libellé, à l'article 42, en parlant d'« agents », on ne considère que des agents statutaires.

Le ministre répond donc qu'il faudra clarifier cette question dans l'article incriminé.

Sur la question de savoir si le transfert du contrôle et de la perception vers l'Agence du stationnement n'est pas soumis aux règles relatives aux marchés publics, le ministre répond par la négative, car cela signifierait que toute forme de « rationalisation » (par exemple, création d'une agglomération, transfert de compétences à un pararégional comme Bruxelles-Propreté, ...) serait soumise à cette réglementation. L'objectif de l'ordonnance est de garder « publiques » toutes ces tâches. Il ne s'agit ici en aucun cas d'une sous-traitance, car la Région crée un organisme régional contrôlant une réglementation régionale. L'alinéa 2 de l'article 86 du Traité CE stipule explicitement que « les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles du présent traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie ». Dans la pratique, cela signifie que le législateur peut décider de manière autonome, soit d'exécuter lui-même cette tâche, soit de la sous-traiter.

Het is ook niet de bedoeling om opdrachten toe te vertrouwen aan het Parkeeragentschap op basis van de wetgeving op de overheidsopdrachten, aangezien er geen enkele financiële compensatie gevraagd wordt aan de gemeente die aan het Agentschap vraagt om die taken uit te voeren. Om te kunnen spreken van een overheidsopdracht in de zin van de wet van 24 december 1993 (artikel 5 – definities), is die financiële compensatie een essentiële voorwaarde.

Inzake het substitutierecht, hangt de naleving van al die regels voor de harmonisatie en de opstelling van een coherent gewestelijk parkeerbeleid af van hun dwingende karakter. De regering moet dus in de plaats van de gemeente kunnen treden indien de gemeente niet wenst mee te werken aan de uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid. De regering beslist om in de plaats te treden en niet het Agentschap zelf. Het is evenwel een noodoplossing : de indeplaatsstelling is pas mogelijk nadat de gemeente werkelijk de kans gehad heeft om zich in regel te stellen. De substitutie kan op drie momenten plaatsvinden : bij het opstellen van het parkeerplan, bij de uitvoering (aanvullende reglementen, plaatsen van parkeermeters, ...) en bij de controle (uitvoering) van de parkeerregels. Telkens kan de regering in de plaats treden van de gemeente en de correcte uitvoering van het parkeerbeleid van het Agentschap overnemen. Indien het Gewest in de plaats treedt van de gemeente, gebeurt dat op kosten van deze laatste.

De minister herhaalt dat de indeplaatsstelling een wapen is dat hij niet wenst te hanteren.

De heer Didier Gosuin vraagt hoe het staat met een gemeente die weigert om een belastingverordening te nemen.

De minister antwoordt dat dit een theoretisch probleem is dat geregeld zal worden bij het opstellen van de gemeentelijke parkeerplannen en van het gewestelijk parkeerplan : de regering ziet toe op de coherentie. De minister beschikt altijd over een ultiem wapen, het zogeheten « atoomwapen » : het Gewest neemt dan alle wegen van een gemeente over. Maar zover zal het nooit komen.

De minister herinnert eraan dat er ook uitvoeringsbesluiten komen, geraamd op een twintigtal. Er zijn nog heel wat details die niet in deze kaderordonnantie staan. Het gewestelijk parkeerplan zal opgesteld moeten worden en het is pas op dat moment dat het werkelijke debat ten gronde gevoerd zal worden.

Bijvoorbeeld : wat betreft het opstellen van de lijst van de vrijgestelden : vandaag zijn er de omwonenden, gemeente per gemeente : omwonenden, op het niveau van hun wijk. Het doel is een bewonerskaart in te voeren die niet het geheel van de gemeente bestrijkt, maar die de gemeentegrenzen kan overschrijden (bijvoorbeeld binnen een straal van 400 meter rond de woning). Voor bepaalde

Enfin, il ne s'agit pas non plus d'attribuer des tâches à l'Agence du stationnement sur la base de la législation sur les marchés publics, étant donné qu'aucune compensation financière n'est réclamée à la commune qui demande à l'Agence d'effectuer ces tâches. Pour qu'il soit question d'un marché public au sens de la loi du 24 décembre 1993 (article 5 – définitions), cette compensation financière est une condition essentielle.

En ce qui concerne le pouvoir de substitution, le respect de toutes ces règles d'harmonisation et d'élaboration d'une politique régionale du stationnement cohérente est fonction de leur caractère contraignant. Il est donc essentiel que le gouvernement puisse décider d'intervenir à la place de la commune si celle-ci ne souhaite pas s'impliquer dans la mise en œuvre de la politique régionale de stationnement. C'est le gouvernement qui décide de se substituer, et non pas l'Agence elle-même. Il s'agit toutefois de la solution ultime : la substitution n'est prévue qu'après que la commune a vraiment eu l'opportunité de se mettre en règle. La substitution peut avoir lieu à trois moments : lors de l'établissement du plan de stationnement, lors de sa mise en œuvre (règlements complémentaires, installation d'horodateurs, ...) et lors du contrôle (application) des règles du stationnement. A chaque fois, le gouvernement peut se substituer à la commune et prendre en main l'exécution concrète de la politique du stationnement de l'Agence. Si la Région se substitue à la commune, ce sera aux frais de celle-ci.

Le ministre répète que la substitution est une arme qu'il ne désire pas utiliser.

M. Didier Gosuin demande ce qu'il en est si une commune refuse de prendre un règlement-taxe.

Le ministre répond que c'est un problème théorique, qui sera réglé lors de l'élaboration des plans communaux de stationnement, et du plan régional de stationnement : c'est là que le gouvernement veille à la cohérence. Le ministre dispose toujours de l'arme ultime, dite « arme atomique » : c'est que la Région se rende maîtresse de toutes les voiries d'une commune. Mais on n'en arrivera jamais là.

Le ministre rappelle qu'il y aura également des arrêtés d'exécution, estimés à une vingtaine, qui devront être pris. Il y a encore beaucoup de points de détails qui ne figurent pas dans cette ordonnance-cadre. Le plan régional de stationnement devra être élaboré, et c'est à ce moment-là que le vrai débat de fond pourra avoir lieu.

Par exemple, en ce qui concerne l'établissement de la liste de ceux qui bénéficieront de la carte de dérogation : aujourd'hui, il y a les riverains, commune par commune; riverains, au niveau de leur quartier. L'objectif serait de créer une carte de riverain qui ne couvre pas l'ensemble de la commune, mais qui puisse dépasser les limites communales (par exemple en définissant un rayon de 400 m autour

categorieën voorziet het ontwerp ook in vrijstellingen : de zorgverstrekkers, enkel voor dringende medische hulp (nog te bepalen in een uitvoeringsbesluit), de exploitanten van autodeling (Cambio en misschien later nog andere bedrijven), de gehandicapten. Om die vier categorieën waarover geen discussie bestaat, kunnen nog andere categorieën toegevoegd worden, eventueel via een uitvoeringsbesluit, waarbij de voorwaarden (vooral financieel) bepaald zouden moeten worden. De minister meent dat men die discussie niet in de ordonnantie zelf moet weergeven. Hierna volgen enkele punten die nog verduidelijkt moeten worden : het maximumaantal bewonerskaarten en de prijs ervan, de hulp- en zorgverstrekkers (kinesisten, soepbedeling, huisartsen, ...) voor wie afwijkingen zouden kunnen worden toegestaan, de mogelijkheid om abonnementen te geven, de leerkrachten, de 15 minuten gratis, enz. Dat zijn debatten die gevoerd kunnen worden in het kader van de opstelling van het gewestelijk parkeerplan.

Wat de vragen betreft van mevrouw Payfa over het organogram, het statuut, de vestiging van het gewestelijk Parkeeragentschap, meent de minister dat die vragen te vroeg komen. Als het Agentschap de taken van de gemeenten overneemt, kan het ook hun personeel overnemen. Er zullen daartoe specifieke overgangsbepalingen opgesteld worden (artikel 28 van de ordonnantie). Als het Agentschap de taak van de gemeenten overneemt, is het evident dat het Agentschap ook het gemeentepersoneel zal overnemen met een overgangperiode.

Het Agentschap krijgt het statuut van een naamloze vennootschap naar publiek recht met rechtspersoonlijkheid, gebaseerd op een semioverheidsinstelling van type B maar niet voor 100 % : het wordt een statuut sui generis. De meeste van de artikelen verwijzen echter naar de regels van een semioverheidsinstelling van type B, zoals artikel 36, dat het Agentschap onderwerpt aan de regels van de ordonnantie betreffende de comptabiliteit en de begroting, het feit van een statuut te hebben, een beheerscontract te sluiten, dat zijn personeel door de regering benoemd wordt, enz. Het is echter de bedoeling om een flexibel instrument te creëren, met voldoende autonomie om echt efficiënt te kunnen worden. De deelneming van de gemeenten moet mogelijk zijn.

Inzake het beheer van de openbare parkeerplaatsen, moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de transitparkeerplaatsen die reeds door het Gewest beheerd worden en die in de toekomst door het Agentschap beheerd zullen worden, en anderzijds de openbare parkeerplaatsen die eigendom zijn van het Gewest maar in het algemeen door een privé-exploitant beheerd worden : op termijn kunnen die door het Agentschap zelf beheerd worden of in onderaanneming blijven bij de privésector; ten slotte zijn er de private parkeerplaatsen, eigendom van de privésector : in dat geval kan enkel artikel 43 van de ordonnantie van toepassing zijn. Het artikel strekt ertoe een zekere unifor-

de l'habitation). D'autres catégories font également l'objet de dérogations dans le projet d'ordonnance : les prestataires de soins, uniquement pour l'aide médicale urgente (qui serait encore à spécifier dans le cadre d'un arrêté d'exécution), les exploitants de systèmes de voitures partagées (Cambio et peut-être d'autres sociétés ultérieurement), les personnes handicapées. Outre ces quatre catégories indiscutables, d'autres catégories pourraient aussi être ajoutées, éventuellement par le biais d'un arrêté d'exécution, dans lequel les modalités (essentiellement financières) devraient être fixées. Le ministre estime qu'il ne faut pas reprendre cette discussion dans l'ordonnance même. Voici quelques points qui seraient à éclaircir : le nombre maximum de cartes de riverain et à quel prix, quels autres prestataires d'aide et de soins (kinés, services de soupe populaire, médecins traitants, ...) pourraient faire l'objet de dérogations, la possibilité de délivrer des abonnements, les enseignants, les 15 minutes gratuites, etc. Ce seront des débats qui pourront avoir lieu dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement.

En ce qui concerne les questions de Mme Payfa sur l'organigramme, le statut, la localisation de l'Agence régionale du stationnement, le ministre estime que ces questions sont encore prématurées. Si l'Agence reprend les tâches des communes, elle pourra aussi reprendre leur personnel. Des dispositions transitoires spécifiques seront élaborées à cet effet (article 28 de l'ordonnance). Si l'Agence reprend la tâche de communes, il est évident qu'elle reprendra le personnel communal, avec une période transitoire.

L'Agence aura le statut d'une société anonyme de droit public avec personnalité juridique, calqué sur un pararé régional de type B, mais pas à 100 % : ce sera un statut sui generis. Mais la plupart des articles renvoient aux règles d'un para « B », comme par exemple l'article 36 en projet qui soumet l'Agence aux règles de l'ordonnance sur la comptabilité et le budget, le fait d'avoir un statut, de conclure un contrat de gestion, que son personnel soit nommé par le gouvernement, etc. Mais le but est de créer un outil flexible, avec une autonomie suffisante pour être réellement efficace, et qui permette la participation des communes.

Pour la gestion des parkings publics, il faut faire la distinction entre, d'une part, les parkings de transit, dont la gestion est déjà assurée par la Région, et qui seront à l'avenir gérés par l'Agence, d'autre part, les parkings publics, propriété de la Région mais généralement gérés par un exploitant privé : à terme, ils pourront être gérés par l'Agence-même, ou continuer à être sous-traités au secteur privé; et enfin les parkings privés, propriété du privé : dans ce cas-ci, seul l'article 43 de l'ordonnance peut être d'application. Celui-ci vise à apporter une certaine uniformité en matière de signalisation, d'aménagement et de tarification. C'était une demande des communes. Enfin, il existe

miteit in te voeren wat betreft de bewegwijzering, de aanleg en de tarieven. Dat was een vraag van de gemeenten. Er bestaan ook parkeerplaatsen in kantoorgebouwen, bijvoorbeeld voor de Europese commissie. Er rijzen veiligheidsproblemen : dat is de reden waarom bepaalde investeringen zoals badgesystemen gedaan moeten worden. Het Agentschap zal ervoor zorgen dat die parkeerplaatsen voor de bevolking opengesteld worden.

De verwijdering van de wagens is ook een vraag van de gemeenten, met name van Brussel-Stad. Er is gevraagd dat dat probleem op gewestelijk niveau geregeld zou worden, omdat er problemen zijn met de private onderaanneming. In Amsterdam bestaat er ook een efficiënte regeling waar men klemmen op de wielen van de auto's plaatst om het wildparkeren te bestrijden.

Wat de problematiek van de nummerplaten betreft, is het evident dat wie met de wagen rijdt in voorkomend geval de retributie moet betalen. Als de plaat vervalst of gestolen is, gaat het om een strafrechtelijke overtreding en dat is iets anders.

De minister herinnert er tot slot aan dat hij samen met de regering nu al drie jaar aan dit ontwerp werkt. Men moet op juridisch vlak tussen verschillende instrumenten navigeren.

De heer Hervé Doyen is het eens met de woorden van de minister. Het is inderdaad zo dat men hier in de wetgeving moet schipperen en met zeer ingewikkelde juridische instrumenten moet werken. Als de minister zelf zegt dat, indien een gemeente niet wil meedoen, hij zijn bevoegdheden over zijn eigen gewestwegen terugneemt, hoe zal hij er dan in slagen om de 19 gemeenten coherent te laten werken ?

Het toezicht heeft trouwens niet alle rechten om de belastingverordening van de gemeenten te verwerpen. Wat Brussel-Stad betreft, is het niet zeker dat men daar het spel zal meespelen, omdat het parkeerbeleid die gemeente miljoenen opbrengt. Zal zij niet op veilig willen spelen ? De volksvertegenwoordiger heeft twijfels in dat verband.

De minister wijst erop dat de Stad Brussel meer geld zal verdienen, omdat er meer betalende parkeerplaatsen zullen zijn.

De heer Hervé Doyen meent dat, indien het Agentschap een mega-instelling moet worden waar men alle bestuurders moet betalen, er geen geld meer zal overblijven om de gemeenten te vergoeden. Daarom blijft de volksvertegenwoordiger ervan overtuigd dat een belasting de beste tool is uit het oogpunt van de inning. Er bestaat ten andere een ander voorbeeld, te weten dat van het Gewestelijk Agentschap voor Netheid. De dienst van het ophalen van de vuilniszakken wordt vergoed via een belasting en niet via een retributie. A contrario, er is het voorbeeld waaruit blijkt dat het Gewest geopteerd heeft voor een belasting en niet voor een retributie.

aussi des parkings dans les bureaux, par exemple ceux de la Commission européenne. Des problèmes liés à la sécurité se posent : c'est pourquoi il y a lieu de faire certains investissements, comme des systèmes de badges. L'Agence interviendra afin d'ouvrir ces parkings au public.

En ce qui concerne l'enlèvement des voitures, il s'agit également d'une demande des communes, et notamment de Bruxelles-Ville, que ce soit géré au niveau régional, car il y a des problèmes avec la sous-traitance privée. A Amsterdam, il existe aussi un système très efficace, où on place des sabots sur les roues des voitures pour lutter contre le stationnement sauvage.

En ce qui est de la problématique des plaques, il est évident que c'est celui qui roule avec la voiture qui devra le cas échéant payer la redevance. Si la plaque est falsifiée ou volée, il s'agit d'une infraction pénale, et on se trouve dans un autre cas de figure.

Le ministre rappelle, pour clore son intervention, que cela fait trois ans qu'il prépare ce projet avec le gouvernement. Il est indispensable de naviguer au point de vue juridique entre plusieurs instruments.

M. Hervé Doyen s'inscrit dans les derniers propos du ministre : il est vrai qu'il s'agit ici de naviguer dans la législation et de travailler sur des outils juridiques très compliqués. Si le ministre dit lui-même que si une commune ne veut pas jouer dans le système, il reprend ses compétences sur ses propres voiries régionales, comment va-t-il amener les 19 communes à une cohérence ?

En effet, la tutelle n'a pas tous les droits pour refuser le règlement-taxe des communes. Quant à la question de Bruxelles-Ville, il n'est pas sûr que celle-ci jouera le jeu, sachant que la politique de stationnement lui rapporte des millions. Va-t-elle lâcher la proie pour l'ombre ? Le député émet des doutes à cet égard.

Le ministre fait remarquer que la Ville de Bruxelles gagnera davantage d'argent, car il y aura davantage de stationnement payant.

M. Hervé Doyen estime que si l'Agence doit devenir une « grosse boîte » où il va falloir payer tous les administrateurs, il n'y aura plus d'argent pour rétribuer les communes. C'est pourquoi le député reste convaincu que le règlement-taxe est le meilleur outil qui soit du point de vue de la perception. D'ailleurs, il y a un contre-exemple, qui est celui de l'Agence Bruxelles-Propreté : le service de ramassage des sacs poubelles est rétribué via une taxe et non pas par une redevance. A contrario, nous avons un exemple démontrant que la Région a opté pour une taxe et non pas pour une redevance.

De heer Vincent De Wolf merkt op dat het parkeersysteem dat de minister heeft voorgesteld het systeem is dat sinds vele jaren in Etterbeek werkt, en dat de minister is komen kopiëren. Het is maar dankzij de adviezen van de Raad van State dat het voorontwerp van ordonnantie « panklaar » geworden is. Binnen de Conferentie van de Burgemeesters kon een akkoord worden bereikt. De minister heeft niettemin een andere versie voorgesteld omdat de Raad van State gezegd heeft dat het niet mogelijk was om geld door te sluisen van het Gewest naar de gemeenten en de minister geopteerd heeft voor de omgekeerde oplossing, te weten dat de gemeenten het Agentschap zullen betalen.

De volksvertegenwoordiger citeert de conclusie van het advies van de Raad van State, te weten « de conclusie is dan ook dat het voorontwerp van ordonnantie opnieuw moet worden onderzocht en in voorkomend geval op fundamentele punten moet worden herzien in het licht zowel van de voorafgaande opmerking als van de eerder gemaakte algemene opmerkingen. De verschillende bepalingen van het voorontwerp zijn bijgevolge niet verder onderzocht. ».

Inzake het verschil tussen retributie en belasting, merkt de volksvertegenwoordiger op dat de fiscale overheid een de federale overheid is. Het Gewest kan de bevoegdheid van de gemeenten om belastingen in te voeren niet veranderen. Het is alleen om die reden dat de minister heeft moeten kiezen voor de retributie. Wat het innen van de belasting betreft, is er een « imperium » van de administratie. Men moet niet naar de rechter stappen om de overtreder te vervolgen. Wat de retributie betreft, moet het Gewest eerst een advocaat in de armen nemen, omdat het naar de rechtbank moet stappen om de zaken te laten uitvoeren.

De heer Didier Gosuin herhaalt dat hij de doelstellingen van de minister deelt, maar dat hij een onberispelijke en efficiënte tekst wil. In de thans ingediende teksten zijn er juridische tegenstrijdigheden. In de toelichting staat op bladzijde 5 dat de Regering niet de intentie heeft om zich te mengen met de fiscale bevoegdheid van de gemeenten. De Raad van State poneert in zijn advies daarentegen, op de bladzijden 55 en 56 dat « alleen de federale wetgever kan voorzien in een uitzondering op de grondwettelijke bevoegdheid van de gemeenten om belastingen te heffen » en dat « er dan ook vanuit dient te worden gegaan dat het voorstel van ordonnantie voor zover het betrekking zou hebben van de bevoegdheid van de gemeenten om een parkeerbelasting te heffen, niet kan worden aangepast in de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. ». Naast de bronnen die duidelijk bevestigen dat het ontwerp van ordonnantie niet raakt aan de fiscale bevoegdheden van de gemeenten om parkeerbelastingen te heffen, leest men op bladzijde 6 een lange uiteenzetting waaruit blijkt dat het onaanvaardbaar is dat de gemeenten autonome gemeentelijke parkeerreglementen in stand houden die verschillen van de gewestelijke reglementering.

Op bladzijde 11 wordt, inzake inkomsten, gesteld dat het Gewest de retributies voor het parkeren op haar wegen

M. Vincent De Wolf fait observer que le système de stationnement que le ministre a présenté n'est autre que le système qui fonctionne depuis des années à Etterbeek, et que le ministre est venu copier. Ce n'est que grâce aux avis du Conseil d'Etat que l'avant-projet d'ordonnance est devenu « comestible ». En effet, au sein de la Conférence des bourgmestres, un accord avait pu être dégagé. Le ministre a néanmoins présenté une autre version, et c'est parce que le Conseil d'Etat a dit qu'il n'était pas possible que l'argent passe de la Région aux communes que le ministre a opté pour la solution inverse : ce sont les communes qui rétribueront l'Agence.

Le député cite la conclusion de l'avis du Conseil d'Etat : « l'avant-projet d'ordonnance doit être réexaminé et, le cas échéant, revu sur des points fondamentaux et ce, à la lumière tant de l'observation préalable que des observations générales qu'il a formulées. En conséquence, les différentes dispositions de l'avant-projet n'ont pas été examinées plus avant. ».

En ce qui concerne la différence entre la redevance et la taxe, le député fait remarquer que le pouvoir fiscal est un pouvoir fédéral. La Région ne peut modifier le pouvoir des communes d'établir des taxes. Ce n'est que pour cette raison que le ministre a dû choisir la redevance. Or, pour recouvrer une taxe, il y a un imperium de l'administration, il ne faut pas aller devant le juge pour poursuivre le contrevenant. Pour ce qui est de la redevance, la Région doit d'abord prendre un avocat, puis il faut qu'elle aille en justice pour obtenir un titre exécutoire.

M. Didier Gosuin répète qu'il partage les objectifs du ministre, mais qu'il souhaite un texte imparable et efficace. Or dans les textes actuellement déposés, il y a des contradictions juridiques évidentes. Lorsque le texte dit, dans ses développements, à la page 5, qu'« il n'entre pas dans les intentions du gouvernement d'empiéter sur la compétence fiscale des communes », l'avis du Conseil d'Etat précise par contre, aux pages 55 et 56, que « seul le législateur fédéral peut prévoir une exception à la compétence constitutionnelle qu'ont les communes de lever des impôts », et qu'« il y a donc lieu de considérer qu'en tant qu'il porterait sur le pouvoir des communes de prévoir une taxe de stationnement, le projet d'ordonnance ne s'inscrit pas dans le cadre des compétences de la Région bruxelloise ». Toutefois, à côté de ses sources qui affirment clairement que le projet d'ordonnance ne touche pas aux compétences fiscales des communes de lever des taxes de stationnement, on lit à la page 6 un long exposé justifiant qu'il est inadmissible que les communes maintiennent des règlements communaux de stationnement autonomes et différents de la réglementation régionale.

Il est également affirmé, à la page 11, qu'en matière de revenus, la Région pourrait revendiquer les redevances de

zou kunnen opeisen, te weten ten minste een derde van de huidige ontvangsten. Indien het Parkeeragentschap bovendien door de gemeenten wordt gelast de parkeerretributies te innen, zou 85 % van de winst worden teruggestort aan de gemeenten. Het ziet er naar uit dat 85 % betrekking heeft op de parkeerretributies, alleen op de gemeentelijke wegen, en niet op alle wegen op het grondgebied. In het ontwerp van ordonnantie, op bladzijde 12, is er alleen sprake van het gemeentelijke aandeel, en in het Irisplan, op bladzijde 91, staat dat « het Gewest de gemeenten 85 % van de geïnde retributies op hun wegen zal terugbetalen ».

Minister Pascal Smet antwoordt dat, duidelijkheidshalve, 85 % van de netto-ontvangsten die naar de gemeenten gaan de ontvangsten zijn geïnd op het hele grondgebied van een gemeente, zowel op de gewestwegen als op de gemeentewegen.

De heer Didier Gosuin poneert dat die tegenstrijdigheden zwart op wit staan in de teksten van de Regering. Hij wenst dat al die tegenstrijdigheden worden weggewerkt in het ontwerp van ordonnantie.

Ten slotte meent de spreker dat het, in geval van indeplaatsstelling, niet logisch is dat de gemeenten verstoken worden van de retributies op de gewestwegen, omdat de verantwoordelijkheid van de burgemeester wettelijk krachtens artikel 135, § 2, van de nieuwe gemeentewet een objectieve verantwoordelijkheid is op alle wegen op het grondgebied van een gemeente, ongeacht de beheerder. De gemeente wordt beschouwd als zijnde verantwoordelijk voor de veiligheid en het vlot verkeer voor alle voor het publiek toegankelijke wegen.

De indeplaatsstelling is voor de spreker geen probleem indien, bijvoorbeeld, een gemeente de doelstelling van de vermindering van de parkeerplaatsen niet wil onderschrijven. In dat geval, gaat de volksvertegenwoordiger 150 % akkoord met de indeplaatsstelling. Hoe zit het als een gemeente effectief akkoord gaat met dat doel, effectief over een gemeentelijk parkeerplan beschikt, maar geen gebruik maakt van het door de minister voorgestelde middel, te weten de retributie? De gewestregering zal zich niet in de plaats kunnen stellen van die gemeente. Op bladzijde 65 staat immers in het advies van de Raad van State dat « het aan de Regering [toekomt] dat te doen, overeenkomstig de nadere regels voor het, gewone of bijzondere, toezicht die terzake van toepassing zijn ». Het Gewest stuurt dan een regeringscommissaris die zich in de plaats stelt van de gemeenteraad. Hoe zit het als een gemeente die akkoord gaat met het doel van de Regering, beslist om een belastingverordening voor 6 jaar uit te vaardigen? Zal de Regering zich dan in de plaats stellen van de gemeente in dat geval?

In Wallonië, had de gewestregering geoordeeld dat alle gemeenten hun belastingverordening voor de verdeling van reclamebladen dienden te harmoniseren. Alleen de gemeente Herstal heeft geweigerd. Het Waalse Gewest wou zich dus in de plaats stellen van de gemeente Herstal en

stationnement sur ses voiries, c-à-d au moins un tiers des recettes actuelles. Par ailleurs, si l'Agence du stationnement est chargée par les communes de percevoir des redevances de stationnement, il est prévu que 85 % du bénéfice serait ristourné aux communes. Mais il semble que les 85 % portent sur les redevances de stationnement sur les seules voiries communales, et pas sur l'ensemble des voiries situées sur son territoire. Dans le projet d'ordonnance, à la page 12, il est question de la seule part communale, et dans le plan Iris, à la page 91, « la Région remboursera aux communes 85 % des redevances perçues sur leurs voiries ».

Le ministre Pascal Smet répond que, clairement, les 85 % des recettes nettes qui reviendront aux communes seront celles perçues sur l'ensemble du territoire d'une commune, que ce soit sur les voiries régionales ou sur les voiries communales.

M. Didier Gosuin signale que ces contradictions figurent noir sur blanc dans des textes du gouvernement. Il souhaite que toutes ces contradictions soient gommées dans le projet d'ordonnance.

Enfin, dans le cas d'une substitution, l'orateur estime qu'il n'est pas logique que les communes soient privées des redevances sur les voiries régionales, car légalement, la responsabilité du bourgmestre en vertu de l'article 135 § 2 de la nouvelle loi communale, est une responsabilité objective et sans faute sur toutes les voiries situées sur le territoire d'une commune, quel qu'en soit le gestionnaire. La commune est considérée comme responsable de la sécurité et de la commodité du passage sur toutes les voies accessibles au public.

La substitution ne pose pas de problème à l'orateur si, par exemple, une commune ne veut pas souscrire à l'objectif de diminution des places de parking. En ce cas-là, le député est d'accord à 150 % sur la substitution. Mais qu'en est-il si une commune souscrit effectivement à cet objectif, dispose effectivement d'un plan communal de stationnement, mais n'utilise pas le moyen préconisé par le ministre, à savoir la redevance? Il ne sera pas possible au gouvernement régional de se substituer à cette commune. En effet, il est écrit à la page 65, dans l'avis du Conseil d'Etat que « c'est au gouvernement qu'il incombe de le faire, et ce conformément aux modalités de tutelle ordinaire et spécifique applicables en la matière. ». La Région envoie alors un commissaire du gouvernement qui se substitue au conseil communal. Qu'en est-il si une commune, qui souscrit au même objectif que le gouvernement, décide de faire un règlement-taxe pour une durée de 6 ans? Le gouvernement va-t-il se substituer à la commune dans ce cas?

En Wallonie, le gouvernement régional avait estimé que toutes les communes devaient harmoniser leur règlement-taxe pour la distribution de toutes-boîtes. Mais seule la commune de Herstal a refusé. La Région wallonne a donc voulu se substituer à la commune de Herstal en envoyant

zond een bijzondere commissaris. Zij heeft dat niet mogen doen : de gemeente maakte gebruik van haar fiscale bevoegdheid, en de Raad van State heeft haar gelijk gegeven. Het parkeren is in de eerste plaats een bevoegdheid van de gemeente. De enige reden om zich in de plaats te stellen zou zijn dat de gemeente het verkeerde instrument heeft gebruikt, wat een opportuniteitsreden is. Men kan zich in de plaats van de gemeente stellen als die ingebreke blijft om haar opdracht te vervullen : omdat zij geen parkeerplan heeft opgesteld bijvoorbeeld indien zij niet akkoord gaat met de gewestelijke doelstellingen. Maar er zijn grenzen aan de mogelijkheden van de regering om op te treden.

In verband met de wil van de regering om het Agentschap te belasten met het wegslepen van de voertuigen, herinnert de spreker eraan dat men die bevoegdheid onlangs heeft afgenomen van de gemeenten onder voorwendsel dat dat een zaak was van de politiezones. Het Gewest is dus niet meer bevoegd op dat vlak. Daartoe zal men het gewestelijk Parkeeragentschap moeten laten wedijveren met andere operatoren. Men moet opletten voor het gemak waarmee men monopolies kan invoeren, terwijl het een bestaande markt betreft, die niet van de meest doorzichtige is.

De heer Jacques De Coster herhaalt dat sommige details moet worden besproken in het kader van de opmaak van het gewestelijk parkeerplan. Het statuut van het Agentschap zal dan moeten worden gepreciseerd. Wordt het een agentschap met slechts drie personen, of gaat het om een grote instelling met gebouwen ? Komt er een armada van takelwagens ? De volksvertegenwoordiger wil meer weten over het toekomstige agentschap. Dat zou immers veel geld kunnen kosten. En indien het zoveel kost, valt er niets meer te verdelen aan de gemeenten.

Inzake het gewestelijk parkeerplan, is er een verplicht hoofdstuk : het gewestelijk Parkeeragentschap zal, gemeente per gemeente, het aantal beschikbare plaatsen bepalen en dat in elke zone. Dat kan het uitzicht van elke blauwe, van elke groene en van elke rode zone voor 5 jaar vastleggen. Hoe kan dat plan dus worden gewijzigd ? Indien er bij de start een aantal plaatsen in de blauwe zone worden vastgesteld, kunnen de gemeenten dat aantal uitbreiden ? De belangen van het Gewest en de gemeenten lopen immers niet altijd gelijk op dat gebied. Wat bijvoorbeeld de zones met metrostations betreft, zou het Gewest er belang bij kunnen hebben dat er geen blauwe zones rond die stations komen opdat de pendelaars er kunnen parkeren en de metro kunnen nemen. Dat staat helemaal haaks op het belang van de gemeente om de bewoners van die zone te beschermen.

Zullen de gemeenten dus mogelijkheden hebben om het aantal plaatsen te wijzigen ?

De heer Willy Decourty stemt in met de opmerkingen van de heer Doyen : het Gewest en de gemeenten moeten samenwerken. Wanneer de volksvertegenwoordiger de gespierde taal van de minister hoort, wordt hij ongerust : hij

un commissaire spécial. Mais elle n'a pas pu le faire : la commune était dans sa compétence fiscale, et le Conseil d'Etat lui a donné raison. Le stationnement est d'abord une compétence des communes. Le seul motif de substitution serait que la commune a utilisé le mauvais instrument, ce qui est une logique d'opportunité. La substitution, on ne peut la faire que lorsque la commune est en défaut de remplir sa mission : parce qu'elle n'a pas élaboré de plan de stationnement, par exemple, si elle ne souscrit pas aux objectifs régionaux. Mais il y a une limite à la capacité du gouvernement d'agir.

A propos de la volonté du gouvernement de confier à l'Agence le soin d'enlever les véhicules, l'orateur rappelle que tout récemment, on a retiré cette compétence aux communes sous prétexte que cela relevait des zones de police. La Région n'a donc pas davantage de compétence sur cette politique. Pour cela, il faudra mettre en concurrence l'Agence régionale du stationnement avec d'autres opérateurs. Il faut faire attention à la facilité de créer ainsi des monopoles, alors qu'il s'agit d'un marché qui existe, et qui n'est pas des plus transparents.

M. Jacques De Coster rappelle que certains détails devront être discutés dans le cadre de l'élaboration du plan régional de stationnement. Il faudra donc être plus précis sur le statut de l'Agence. Est-ce une Agence qui ne regroupera que trois personnes ? Ou s'agira-t-il d'un « grand machin » avec des bâtiments ? Va-t-on créer une flotille de dépanneuses ? Le député souhaite obtenir des détails sur l'image que prendra cette future Agence. En effet, cela pourrait coûter beaucoup d'argent. Et si cela coûte autant, il n'y aura plus rien à redistribuer aux communes.

En ce qui concerne le plan régional de stationnement, il y a un volet obligatoire : l'Agence régionale du stationnement va délimiter, commune par commune, le nombre de places admissibles, et ce dans chaque zone. Mais cela risque de figer pendant 5 ans la physionomie de chaque zone bleue, de chaque zone verte et de chaque zone rouge. Quelles seront donc les modalités de modification de ce plan ? Si, au départ, on fixe autant de places en zone bleue, les communes peuvent-elles les étendre ? Car les intérêts régionaux et les intérêts communaux ne sont pas toujours concomitants dans ce domaine. Par exemple, dans des zones comportant des stations de métro, l'intérêt régional pourrait être d'empêcher les zones bleues autour de ces stations afin que les navetteurs s'y garent et prennent le métro. Cela va tout à fait à l'encontre de l'intérêt communal qui est de protéger les riverains de ces zones.

Y aura-t-il donc des possibilités pour les communes de modifier le nombre de places ?

M. Willy Decourty marque son accord avec les propos émis par M. Doyen : il faut une nécessaire collaboration entre la Région et les communes. Lorsque le député entend les propos musclés du ministre, il ne peut s'empêcher d'être

heeft de indruk dat de minister in zijn verhaal van de wortel en de stok, de wortel heeft opgegeten en alleen de stok heeft behouden.

De gemeente Koekelberg heeft een overeenkomst met een parkeeronderneming voor 66 jaar. Elsene plant een overeenkomst voor 10 jaar. De minister heeft gezegd dat de toezichthoudende overheid de gemeenten zal helpen om een einde te maken aan die overeenkomsten. Is een proactieve wet wel toegestaan ?

De gemeente kan belastingen heffen. Dat staat in de Grondwet. Het Gewest kan evenwel altijd weigeren om de begroting van een gemeente te accrediteren. Als het Gewest dat doet, komt dat bijna neer op een oorlogsverklaring.

Wat de boeteregeling betreft, heeft de minister gezegd dat hij zijn regeling zal baseren op die welke in de verschillende gemeenten van kracht is. Kan de minister beloven om bij het verslag een vergelijkende tabel toe te voegen van de tarieven die in de gemeenten worden gehanteerd ?

Zal de mogelijkheid om 15 of 30 minuten gratis parkeertijd toe te kennen achteraf besproken worden in de commissie ? Persoonlijk vindt de volksvertegenwoordiger dat het gemakkelijker is om bepaalde tarieven vast te stellen in de uitvoeringsbesluiten en die niet te vermelden in de ordonnantie.

De volksvertegenwoordiger haalt de stad Rijsel als voorbeeld aan : voor 4 uur parkeren wordt 4 euro gevraagd. Bovenop grond parkeren is duurder, want er zijn in Rijsel veel ondergrondse parkeerruimten. Wat is evenwel de situatie in Brussel ? Alleen in de Vijfhoek zijn er een groot aantal ondergrondse parkeerruimten. De tarifiering zou bijgevolg moeten worden aangepast naar gelang van de nabijheid van ondergrondse parkeerruimten.

Ten slotte vraagt de volksvertegenwoordiger welke criteria de minister van plan is toe te passen om het aantal parkeerplaatsen voor elke gemeente te bepalen.

De heer Vincent De Wolf is het eens met de opmerkingen van de heer Jacques De Coster. Als de hele regeling wordt overgelaten aan het Gewest, verdwijnt onvermijdelijk de souplesse. Men moet zich kunnen aanpassen aan de lokale behoeften. De toezichthoudende overheid baseert zich op het algemeen belang : dat is de verontrustende oorlogslogica van de minister. De Conferentie van de Burgemeesters had gevraagd dat slechts 10 % van de ontvangsten aan het gewestelijk Parkeeragentschap zou worden gestort. De minister heeft niet alleen dat percentage verhoogd, maar eveneens het inningssysteem (de gemeenten in plaats van het Gewest) willen omkeren.

De Raad van State heeft erop gewezen dat de minister duidelijker moet zijn over de samenwerking die hij met de

inquiet : il a l'impression que le ministre, dans sa volonté de manier la carotte et le bâton, a mangé la carotte et n'a laissé que le bâton.

La commune de Koekelberg a un contrat avec une entreprise de parkings pour 66 ans, et Ixelles en prévoit un pour 10 ans. Le ministre a dit que la tutelle aidera les communes à mettre fin à ces contrats. Mais une loi pro-active est-elle permise ?

La commune peut lever des taxes, cela est garanti par la Constitution. Mais la Région peut toujours refuser d'accréditer le budget d'une commune. Si elle fait cela, c'est pratiquement une déclaration de guerre.

En ce qui concerne le système d'amendes, le ministre a dit qu'il calquerait son système sur celui en vigueur dans les différentes communes. Le ministre peut-il s'engager à joindre au rapport un tableau comparatif de ce qui se pratique comme tarifs, commune par commune ?

En ce qui concerne la possibilité d'accorder 15 ou 30 minutes de stationnement gratuites, est-ce un débat que la commission aura ultérieurement ? Le député pense personnellement qu'il est plus facile de fixer dans les arrêtés d'application certains tarifs et de ne pas l'indiquer dans l'ordonnance.

Le député donne en exemple la ville de Lille : pour 4 heures de stationnement, il est demandé 4 EUR : c'est plus cher en surface, car il y a à Lille beaucoup de parkings souterrains. Mais qu'en est-il à Bruxelles ? Seul le pentagone est bien fourni en parkings souterrains. Il faudrait donc adapter la tarification en fonction de la proximité des parkings souterrains.

Enfin, le député souhaite savoir quels critères le ministre compte appliquer pour déterminer le nombre de places de stationnement pour chaque commune.

M. Vincent De Wolf s'inscrit dans le sillage des propos de M. Jacques De Coster. Si on envoie tout le dispositif à la Région, la souplesse disparaît inévitablement. Il faut nécessairement s'adapter aux besoins locaux. La tutelle s'appuie sur l'intérêt général : c'est la logique guerrière utilisée par le ministre qui inquiète. La Conférence des bourgmestres avait demandé que ne soient versés que 10 % des recettes à l'Agence régionale du stationnement. Le ministre a non seulement augmenté ce pourcentage, mais a également voulu inverser le système de perception (les communes au lieu de la Région).

Le Conseil d'Etat a signalé que le ministre devait être plus clair sur la collaboration qu'il envisage avec le secteur

privésector wenst aan te gaan. De volksvertegenwoordiger vindt het al dan niet toekennen van een kwartier gratis parkeren geen detailkwestie.

De minister geeft toe dat zulks geen detail is.

De heer Vincent De Wolf verklaart dat hij geen vertrouwen in de minister heeft. Als hij de middelen had gehad om de gemeenten zijn wil op te leggen, dan had hij dat al gedaan. Het zijn evenwel de afwijkingen die een plan verteerbaar maken. Waarom in de ene of andere afwijking voorzien en niet in andere ?

Mevrouw Céline Delforge vraagt zich af of men wel een harmonisering wenst, ofschoon iedereen dat beweert. Elk initiatief van het Gewest valt immers niet in goede aarde bij alle gemeenten, ondanks de goede intenties waarmee ze hebben uitgepakt. Men zou kunnen zeggen dat iedereen baas op zijn eigen gebied wil blijven. Een fundamenteel element zijn de raadplegingen van de gemeenten en de burgers. Tijdens de openbare onderzoeken reageren de mensen en wijzen ze op elementen waaraan de wetgever aanvankelijk niet had gedacht. De gemeenten hebben bijgevolg een marge om het aantal parkeerplaatsen te verdelen. De spreker maakt zich zorgen dat er geen resultaat wordt bereikt. Over welke instrumenten beschikt de minister om de gemeenten te dwingen, zonder evenwel de grove middelen te gebruiken ?

De heer Rachid Madrane betreurt de opmerking van zijn collega Céline Delforge : het debat kan niet worden herleid tot een tegenstelling tussen municipalisten en regionalisten. Men moet toegeven dat de gemeenten op dat gebied als eerste de nadelen ondervinden van een systeem dat het Gewest nu tracht te harmoniseren. De spreker wenst in dit stadium enkele vragen te stellen.

Hoe zal het aantal parkeerplaatsen per gemeente worden vastgesteld ? Zal de regering dat van hoger hand opleggen of zal ze een partnerschap met elke gemeente aangaan ?

Voorts is er een ambiguïteit in het geval van de gemeenten die concessies van lange duur hebben gegund aan privé-operatoren. Wat zal er concreet gebeuren ? Zal het Gewest geld geven aan de gemeenten om de eventuele opzeggingsvergoedingen te kunnen betalen ? Ten belope van welk bedrag ? Zullen de gemeenten ook een deel van die kosten moeten financieren ?

Wat ten slotte de afwijkingen voor bepaalde beroepen betreft, hoe zit het voor de taxichauffeurs ? Is het mogelijk om het aantal voor hen gereserveerde parkeerplaatsen te verhogen ? Zo ja, hoe zou die verhoging verdeeld worden ? Hoe zit het met Collecto ? Zullen er gereserveerde plaatsen voor die taxi's zijn, zoals men plaatsen reserveert voor de gehandicapten ?

privé. Le député estime que le fait d'accorder ou non un quart d'heure gratuit n'est pas une question de détail.

Le ministre convient qu'il ne s'agit pas d'un détail.

M. Vincent De Wolf déclare ne pas faire confiance au ministre. S'il avait eu les moyens d'imposer sa volonté aux communes, il l'aurait déjà fait. Or, ce sont les dérogations qui rendent un plan comestible. Pourquoi prévoir l'une ou l'autre dérogation, et pas d'autres ?

Mme Céline Delforge se dit inquiète quant à la volonté réelle, pourtant exprimée par tous, d'harmonisation. En effet, toute initiative régionale a l'air malvenue par certaines communes, et ce malgré les bonnes intentions annoncées. On dirait que tout le monde veut rester coq sur son tas de fumier. Or un élément qui paraît fondamental, ce sont les consultations des communes et du citoyen. Lors des enquêtes publiques, les gens réagissent, et font voir des éléments auxquels le législateur n'avait pas pensé au départ. Les communes ont dès lors une latitude pour distribuer le nombre de places de stationnement. La députée exprime son inquiétude de savoir si on va arriver à un résultat. Quels sont les outils dont dispose le ministre pour contraindre les communes sans pour autant utiliser la bombe atomique ?

M. Rachid Madrane trouve dommage l'intervention de sa collègue Céline Delforge : le débat n'est pas seulement réductible à une opposition entre municipalistes et régionalistes. Il faut reconnaître que les communes ont, dans ce domaine, essuyé les plâtres d'un système que la Région compte maintenant harmoniser. L'intervenant souhaite poser quelques questions à ce stade.

Comment va-t-on fixer le nombre de places de stationnement par commune ? Le gouvernement compte-t-il le faire d'autorité, ou y aura-t-il un partenariat avec chaque commune ?

Par ailleurs, il y a une ambiguïté dans le cas des communes qui ont établi des concessions de longue durée avec des opérateurs privés. Que se passera-t-il concrètement ? Le Région donnera-t-elle de l'argent aux communes pour faire face à d'éventuelles indemnités de rupture ? A concurrence de quel montant ? Les communes vont-elles aussi devoir financer une partie de ces frais ?

Enfin, en ce qui concerne les dérogations relatives à certaines professions, qu'en est-il pour les taximen ? Est-il possible d'augmenter le nombre de places qui leur serait réservé ? Dans l'affirmative, comment serait répartie cette augmentation ? Qu'en est-il au niveau de Collecto ? Y aura-t-il des emplacements particulièrement réservés à ces taxis-là, comme on réserve des emplacements pour les personnes handicapées ?

De heer Vincent De Wolf dient een motie in met toepassing van artikel 76.1 van het Reglement volgens hetwelk de Voorzitter van het Parlement de Raad van State om bijkomend advies zou kunnen vragen over het ontwerp van ordonnantie.

De Raad van State heeft immers alleen het voorontwerp van ordonnantie onderzocht. Ter afronding van zijn advies, heeft de raad van State gesteld dat het voorontwerp niet verder kon worden onderzocht. De volksvertegenwoordiger vindt het dus van fundamenteel belang dat de Raad van State om een tweede advies wordt gevraagd over het ontwerp van ordonnantie zoals dat thans aan het Parlement wordt voorgelegd.

Minister Pascal Smet beantwoordt de vragen die hem zijn gesteld. De actiemiddelen moeten worden geharmoniseerd. Als een gemeente naast de gewestelijke retributie een parkeerbelasting invoert, bereikt ze niet de doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en komt ze bijgevolg haar verplichtingen niet na. De minister vindt evenwel dat dat ontwerp van ordonnantie werd opgesteld in overleg met de gemeenten. Het spreekt voor zich dat het gewestelijk parkeerbeleidsplan rekening zal moeten houden met alle experimenten die in elke gemeente werden opgezet, waaronder Etterbeek een van de beste voorbeelden is.

Wat de verdeling van de opbrengsten van de retributie betreft, worden de retributies geïnd, ongeacht het statuut van de weg op het grondgebied van de gemeente, zelfs in het hypothetisch geval van vervanging. De kosten worden afgetrokken van de bruto-ontvangsten vóór dat de verdeelsleutel wordt toegepast. De 15 % zal niet genoeg zijn om alle financieringskosten van het Agentschap te dekken. Er zal eveneens een gewestelijke dotatie zijn. Het door de heer Decourty aangehaalde geval van Rijsel is zeer verschillend, want daar worden alle ontvangsten op dezelfde rekening gestort, die dient om ondergrondse parkeerruimten te financieren.

Op de vraag van de heer De Coster over het toekomstige aspect van het agentschap, antwoordt de minister dat hoe kleiner de structuur is, hoe beter dat is. De uitdaging is zo efficiënt mogelijk te zijn tegen de laagste kostprijs. De reële kost van het Agentschap en het aantal personeelsleden die er zullen werken, zal afhangen van de opdrachten die hem door de gemeenten toevertrouwd zullen worden. Voor de essentiële taken (ontwikkeling van de databank, opmaak van het gewestelijk parkeerplan), zal het Agentschap een aantal gewestelijke of gemeentelijke ambtenaren die reeds in dat domein werken, overnemen. Maar het is de bedoeling om het aantal ambtenaren te beperken.

Wat het aantal parkeerplaatsen betreft, zal er een overlegprocedure zijn. De regering zal waarschijnlijk de vorken vaststellen. Maar de gemeenten zullen bij die beslissing betrokken worden. Het is niet in het belang van het Gewest om té rigide te zijn, maar het is belangrijk dat er een zekere stabiliteit is. Inzake de criteria om het aantal plaatsen te

M. Vincent De Wolf dépose une motion demandant l'application de l'article 76.1 du règlement, par lequel le Président du Parlement pourrait demander un avis complémentaire au Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance.

En effet, le Conseil d'Etat n'a examiné que l'avant-projet d'ordonnance, et a exprimé, en conclusion de son avis, qu'il ne pouvait l'examiner plus avant. Le député estime donc fondamental d'avoir un deuxième avis du Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance tel qu'il est présenté aujourd'hui au Parlement.

Le ministre Pascal Smet répond aux questions qui lui ont été posées. Il faut une harmonisation des moyens d'action. Si une commune instaure une taxe de stationnement concurrente à la redevance régionale, elle ne rencontre pas les objectifs du plan régional de stationnement, et se trouve par conséquent en défaut. Le ministre estime cependant que la rédaction de ce projet d'ordonnance a été faite en concertation avec les communes. Il va de soi que ce plan régional de stationnement devra tenir compte de toutes les expériences menées dans chacune des communes, parmi lesquelles Etterbeek est un des meilleurs exemples.

En ce qui concerne la répartition des revenus de la redevance, ceux-ci sont perçus quel que soit le statut de la voirie sur le territoire d'une commune, même dans le cas hypothétique d'une substitution. Les coûts sont déduits des recettes brutes, avant l'application de la clé de répartition. Mais les 15 % ne suffiront pas pour couvrir tous les frais de financement de l'Agence. Il y aura également une dotation régionale. Le cas de Lille, évoqué par M. Decourty, est très différent, car là, toutes les recettes entrent sur un même compte, qui sert à financer des parkings souterrains.

A la question de M. De Coster sur l'aspect futur de l'Agence, le ministre répond que plus la structure est petite, mieux c'est. Le défi est d'être le plus efficace possible au moindre coût. Le coût réel de l'Agence et le nombre d'agents qui y travailleront dépendront du développement des missions qui lui seront dévolues par les communes. Pour la réalisation des tâches essentielles (développement de la base de données, élaboration du plan régional de stationnement), l'Agence reprendra un certain nombre de fonctionnaires régionaux ou communaux qui travaillent déjà dans ce domaine. Mais le but est de limiter le nombre de fonctionnaires.

Pour ce qui est de la détermination du nombre de places de stationnement, il y aura des procédures de concertation. Le gouvernement établira probablement des fourchettes. Mais les communes seront partenaires de cette décision. Il n'est pas de l'intérêt de la Région de prévoir trop de rigidité, mais il est important qu'il y ait une certaine stabilité.

bepalen, beschikt de regering over inventarissen die bijgevoegd zullen worden, bevolkingscijfers, de aanwezigheid van bedrijven, de vraag naar parkeerplaatsen enz. Er zal daarmee rekening gehouden worden in de uitvoeringsbesluiten.

De vrijstellingen kunnen toegekend worden in de vier gevallen bedoeld in de ordonnantie, omdat er een zekere politieke consensus bestaat. Voor de andere gevallen, zullen er nog andere vrijstellingen mogelijk zijn.

Wat de taxichauffeurs betreft, beschikt het Gewest over een inventaris. Volgend jaar zullen de plaatsen duidelijk bepaald worden. In het gewestelijk parkeerplan zal daarmee rekening gehouden worden, met een zekere souplesse. Voor Cambio wordt het principe in de ordonnantie gedefinieerd : telkens er een station bijkomt, wordt die in het bepalend gedeelte opgenomen.

De minister verbindt zich ertoe bij het verslag een overzicht te voegen met de inningswijze van iedere gemeente (belastingen of retributie), alsook met de geldende tarieven.

*
* *

De heer Vincent De Wolf vraagt uitleg over een aantal opmerkingen die de afdeling Wetgeving van de Raad van State heeft geformuleerd.

1. De Raad van State zegt dat « de regering de parkeerproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wel degelijk als een aangelegenheid van gewestelijk belang [wil] beschouwen. In dit kader kan overwogen worden om (...) een reeks verplichtingen op te leggen en hen eventueel te dwingen actie te ondernemen als zij hiervan zouden afzien en zelfs in hun plaats te treden.

De vraag rijst bijgevolg « welk beeld de steller zich juist vormt van de juridische verhoudingen die in de toekomst zullen bestaan tussen het gewest, enerzijds, en de negentien gemeenten, anderzijds, wat het regelen van het parkeren op de gemeentewegen betreft ».

In dat verband vindt de Raad van State dat « die onzekerheid moet worden weggenomen ».

De volksvertegenwoordiger zou bijgevolg willen dat de initiatiefnemer van het ontwerp klare wijn schenkt terzake opdat de optie wordt verantwoord en er duidelijkheid wordt verschaft over de juridische aard van de relaties tussen het Gewest en de negentien gemeenten.

2. Het commissielid merkt vervolgens dat « krachtens artikel 170, § 4, tweede lid, van de Grondwet alleen de wet

En ce qui concerne les critères pour déterminer le nombre de places, le gouvernement dispose d'inventaires, qui devront être réactualisés, des chiffres de la population, de la présence des entreprises, de la demande de stationnement, etc. : il va être tenu compte de tout ça dans les arrêtés d'exécution.

Les dérogations pourront avoir lieu dans les quatre cas prévus dans l'ordonnance, car il y a là un certain consensus politique. Pour les autres cas, il pourrait y avoir encore d'autres dérogations possibles.

En ce qui concerne les taximen, la Région dispose d'un inventaire. L'an prochain, les emplacements seront clairement identifiés. Le plan régional de stationnement devra en tenir compte, avec une certaine souplesse. Pour Cambio, là également le principe est défini dans l'ordonnance : chaque fois qu'une station s'ajoute, elle s'insère dans le dispositif.

Le ministre s'engage à fournir au rapport un tableau reprenant le mode de perception utilisé par chaque commune (taxe ou redevance), ainsi que les tarifs en vigueur.

*
* *

M. Vincent De Wolf demande des explications quant à plusieurs observations formulées par la section de législation du Conseil d'Etat.

1. Le Conseil d'Etat indique que « la volonté du gouvernement est de considérer que la problématique du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale est dorénavant considérée comme une matière d'intérêt régional et qu'il peut être envisagé [...] d'imposer un certain nombre d'obligations aux communes et le cas échéant de contraindre à agir celles d'entre elles qui s'y refuseraient, voire de se substituer à celles-ci ».

Est dès lors ouverte la question « de déterminer quelle conception exacte l'auteur de l'avant-projet d'ordonnance se fait des rapports juridiques qui uniront à l'avenir la Région, d'une part, et les dix-neuf communes, d'autre part, quant à la gestion du stationnement sur les voiries communales ».

A cet égard, le Conseil d'Etat considère qu'« une incertitude doit être levée ».

Le député souhaiterait dès lors que l'auteur du projet prenne clairement attitude en la matière pour que l'option retenue soit justifiée et qu'il l'éclaire sur la nature juridique des relations entre la Région et les dix-neuf communes.

2. Le commissaire relève ensuite qu'« en vertu de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution, seule la loi peut

de uitzonderingen kan bepalen op het principe van de bevoegdheid van de gemeenten om een belasting te heffen ».

Het Gewest kan maatregelen nemen in aangelegenheden waarvoor het niet bevoegd is, voor zover zulks nodig is voor de uitoefening van zijn bevoegdheid.

In dat verband, vindt de Raad van State dat uit de combinatie van artikel 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen en van de wet van 22 februari 1965 voortvloeit dat de gemeenten belastingen mogen heffen en dat uit de toelichting van het voorstel van ordonnantie niet blijkt dat zulks nodig zou zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van het Gewest.

3. Gaat het Gewest bovendien zijn bevoegdheden al dan niet te buiten omdat het de bevoegdheid van de gemeenten om parkeerbelastingen te heffen beknot? De Raad van State ziet hier een botsing van bevoegdheden tussen de gewestelijke entiteit en de gemeenten. Het ligt niet op de weg van de Gewesten om de gemeenten te verplichten om een wijze van inning in plaats van een andere aan te nemen.

4. Zoals de Raad van State, heeft de heer Vincent De Wolf grondwettigheidsbezwaren ten aanzien van het verplicht karakter van de medewerking van de gemeenten aan de kortparkeerregeling. Zou men de verplichte regeling niet kunnen vervangen door een vrijwillige?

5. De spreker poneert nog dat de bijkomstige bevoegdheid van het Gewest gelinkt is aan de voornaamste bevoegdheden en dus in geval de bij de gemeenten vastgestelde tekortkomingen inzake de goede uitvoering van het gemeentelijk actieplan of van een gedeelte ervan blijven aanhouden, niet het Agentschap maar de regering alleen een bijkomend reglement kan opleggen.

Het commissielid herhaalt ook dat sommige gemeenten vrijwillig sommige van hun wegen hebben ingebracht in het Gewest als ze een intergemeentelijk of gewestelijk belang hebben. De volksvertegenwoordiger is dus ingenomen met het feit dat zelfs voor gewestwegen de gemeenten de opbrengst van het parkeren opstrijken.

6. De spreker onderstreept dat « het hoe dan ook van vanzelfsprekend blijkt dat door de aanneming van de ordonnantie de gemeentelijke autonomie inzake beheer van gemeentewegen sterk zal worden beperkt, met inbegrip van de problematiek van het betaald parkeren en van de erop betrekking hebbende belastingen of retributies. Uit bepaalde oogpunten zal de gemeentelijke autonomie zelfs tot nul herleid worden. Zo bijvoorbeeld :

- zullen de gemeenten niet meer bevoegd zijn om autonome parkeerbelasting- of parkeerretributieverordeningen aan te nemen; ze zullen daarentegen wel de in de ordonnantie bepaalde retributiebedragen moeten toepassen.

déterminer les exceptions au principe de la compétence des communes pour établir un impôt ».

La Région peut prendre des dispositions relatives à des matières pour lesquelles elle n'est pas compétente, pour autant que ces dispositions soient nécessaires à l'exercice de sa compétence.

À cet égard, le Conseil d'Etat considère qu'il résulte de la combinaison de l'article 42 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et de la loi du 22 février 1965, que ce sont les communes qui peuvent établir des impôts et qu'il ne ressort pas des développements de la proposition d'ordonnance, que ce dispositif serait nécessaire à l'exercice des compétences de la Région.

3. Par ailleurs, la Région excède-t-elle ou non ses compétences en ce qu'elle restreint le pouvoir des communes de percevoir des taxes de stationnement? Le Conseil d'Etat aperçoit ici une collision de compétences entre l'entité fédérée et les entités locales. La Région n'a pas compétence pour imposer aux communes un mode de perception plutôt qu'un autre.

4. A l'instar du Conseil d'Etat, M. Vincent De Wolf émet par ailleurs des objections sur la consitutionnalité du caractère obligatoire de la participation des communes au régime des stationnements de courte durée. Ne pourrait-on pas remplacer le système coercitif par un système de collaboration volontaire?

5. L'orateur précise encore que la compétence accessoire de la Région est liée aux compétences principales et donc, qu'en cas de persistance des manquements constatés dans le chef d'une commune quant à la bonne exécution de tout ou partie du plan d'action communal, ce n'est pas l'Agence qui peut imposer un règlement complémentaire, mais seul le gouvernement.

Le commissaire rappelle également que certaines communes ont fait apport volontaire de certaines de leurs voiries à la Région, lorsque celles-ci avaient un intérêt intercommunal et régional. Le député se réjouit donc que même dans les voiries régionales, ce soient les communes qui perçoivent le produit du stationnement.

6. L'intervenant souligne encore qu'« il apparaît [...] évident que l'adoption de l'ordonnance aura pour effet de limiter fortement l'autonomie communale au niveau de la gestion des voiries communales, en ce compris la problématique du stationnement payant et des taxes ou redevances y afférentes. L'autonomie communale sera, sous certains aspects, même réduite à néant. Ainsi, et à titre d'exemple :

- les communes n'auront plus le pouvoir d'adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances; elles devront au contraire appliquer les montants de redevances fixés dans l'ordonnance;

– zullen de gemeenten evenzo, binnen een termijn van vijf jaar te rekenen van de inwerkingtreding van de ordonnantie, een einde moeten maken, eventueel vervroegd, aan de contracten die ze binden met een natuurlijke persoon of privaatrechtelijke rechtspersoon. Uit de commentaar bij dit artikel blijkt overigens dat een gemeente, zodra de ordonnantie in werking treedt en zelfs vóór het verstrijken van de termijn van vijf jaar waarvan hierboven sprake is, geen dergelijke overeenkomsten meer zou mogen sluiten.

7. « Zou het Agentschap bevoegd zijn om in de plaats van de in gebreke blijvende gemeenten die in voorkomend geval geen lid zijn, de gemeentelijke parkeerplannen op te maken ? » De Raad van State vraagt zich af of het voorontwerp van ordonnantie de nieuwe instelling niet indeelt in een van de categorieën van de wet van 16 maart 1954.

De aan de regering verleende machtiging is te vaag en voldoet niet aan het wettigheidsprincipe.

8. De volksvertegenwoordiger wijst er ook op dat de regering elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap kan toevertrouwen.

De Raad van State is evenwel van oordeel dat « zulk een machtiging te ver gaat, aangezien daarmee de regering de mogelijkheid geboden wordt om de taken die aan het Agentschap toevertrouwd worden grondig te wijzigen, terwijl het zaak van de wetgever is nauwkeurig te bepalen voor welke aangelegenheden hij bevoegd is ».

« De taken van het Agentschap moeten uitputtend opsomd worden en de ordonnantiegever is als enige daarvoor bevoegd. ».

9. Vervolgens ziet de afdeling wetgeving niet goed in hoe het Agentschap zal kunnen optreden in de volgende drie gevallen van indeplaatsstelling :

- indien de gemeenteraad het gemeentelijk parkeerplan niet definitief goedkeurt binnen twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*;
- indien de gemeenten de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen niet goedkeuren binnen twee jaar na de inwerkingtreding ervan;
- indien de vastgestelde tekortkomingen, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan.

10. Bovendien is het « de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk waarom het, in de bijzondere context van de uitvoering van dat gewestelijk beleid, nodig is te voorzien in een systeem van vervangend toezicht dat verschilt van de gewone regels inzake toezicht en controle op de plaatselijke besturen in het Brussels Hoofdstedelijk

– les communes devront de même, dans un délai de cinq ans à dater de l'entrée en vigueur de l'ordonnance, mettre un terme, fût-ce de manière anticipative, aux contrats qui les lieraient avec une personne physique ou morale de droit privé. [...] Il résulte par ailleurs du commentaire [...] qu'une commune ne pourrait plus, dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance et avant même l'expiration du délai de cinq ans, conclure de tels contrats. ».

7. « L'Agence serait-elle compétente pour élaborer en lieu et place des communes défaillantes et, par hypothèse non-membres, les plans communaux de stationnement ? » Il y a là un souci du Conseil d'Etat quant à savoir si l'avant-projet d'ordonnance ne range pas le nouvel organisme dans une des catégories de la loi du 16 mars 1954.

L'habilitation donnée par le gouvernement est trop imprécise et ne satisfait pas au principe de légalité.

8. Le député relève aussi que le gouvernement peut confier à l'Agence toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement.

Or, le Conseil d'Etat estime que « pareille habilitation est excessive car elle aboutit à permettre au gouvernement de modifier fondamentalement les missions qui seraient confiées à l'Agence alors qu'il appartient au législateur de définir précisément [ces] matières ».

« Les missions de l'Agence doivent être définies de manière exhaustive et il appartient exclusivement au législateur ordonnancier de le faire ».

9. Ensuite, la section de législation ne voit pas comment dans les trois hypothèses de substitution suivantes, l'intervention de l'Agence sera possible :

- lorsque le conseil communal n'adopte pas définitivement le plan d'action communal de stationnement dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement;
- lorsque les communes n'adoptent pas les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur;
- en cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés.

10. En outre, « la section de législation du Conseil d'Etat n'aperçoit pas la nécessité de prévoir, dans le cadre particulier de la mise en œuvre de cette politique régionale, un mécanisme de tutelle de substitution différent des règles ordinaires de tutelle et de contrôle des autorités locales dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il n'est pas admis-

Gewest. Dat de uitoefening daarvan toevertrouwd wordt aan een pararegionale instelling die bij het voorontwerp van ordonnantie in hoofdzaak belast wordt met technische opdrachten of beheerstaken, is onaanvaardbaar. » De Raad van State preciseert dat de ordonnantie op dat punt moet worden herzien.

Is dat gebeurd ?

11. De heer Vincent De Wolf benadrukt nog dat « zoals het Grondwettelijk Hof ook heeft opgemerkt, de gewestelijke parkeerretributie enkel zo mag worden genoemd indien het daadwerkelijk gaat om een vergoeding van een dienst die de overheid presteert ten voordele van de heffingsplichtige individueel beschouwd, waarbij er een redelijke verhouding bestaat tussen de kostprijs of de waarde van de verstrekte dienst en het bedrag dat de heffingsplichtige is verschuldigd ».

Het is het de afdeling wetgeving niet duidelijk op grond waarvan te wettigen valt dat het bedrag van de forfaitaire parkeerretributie in geval van niet-betaling van de retributie [...] dezelfde is [...] ongeacht de betrokken zone [...], terwijl de verschillende tarieven van de retributie die verschuldigd is naargelang van de parkeertijd, verschillen naargelang van de betrokken zone.

12. Een andere opmerking is dat « het voorontwerp van ordonnantie bepaalt dat « de regering een beroepsprocedure kan voorzien » inzake parkeerretributies. Overeenkomstig de beginselen die de betrekkingen tussen de wetgevende en de uitvoerende macht regelen, staat het aan de wetgever te besluiten of hij zulk een beroep organiseert, en er de voorname regels van vast te stellen. ».

13. Artikel 40, eerste lid, van het voorontwerp van ordonnantie, bepaalt dat een administratieve boete opgelegd wordt wanneer men « een inbreuk pleegt op de geldende parkeerregels andere dan deze bepaald in artikel 38 ».

De afdeling wetgeving van de Raad van State begrijpt niet wat concreet onder dit begrip valt. De wetgever moet bepalen welk gedrag bestraft kan worden door een administratieve boete.

Men zegt wel dat de administratieve boetes een penaal karakter hebben en dus moeten de procedures uit de ordonnantie de door de Grondwet vereiste waarborgen bieden voor een effectieve rechtsvordering.

Op basis van deze opmerkingen heeft de Raad van State geconcludeerd dat deze bepalingen gewijzigd dienden te worden. De spreker vraagt of dat gebeurd is.

14. « Een Gewest kan « [...] de hoedanigheid van agent of die van officier van gerechtelijke politie niet toekennen aan gemeentelijke ambtenaren of personeelsleden ». ».

sible d'en confier l'exercice à un organisme pararégional que l'avant-projet d'ordonnance charge essentiellement de missions techniques ou de gestion. » Et le Conseil d'Etat de préciser que le projet doit être revu sur ce point.

En quoi l'a-t-il été ?

11. M. Vicent De Wolf souligne encore que « la redevance régionale de stationnement ne peut, comme l'a également observé la Cour constitutionnelle, être qualifiée comme telle, que si elle consiste bien en une indemnisation pour un service accompli par l'autorité au bénéfice du redevable considéré isolément et qui présente un rapport raisonnable entre le coût ou la valeur du service fourni et le montant dû par le contribuable ».

« La section de législation n'aperçoit pas ce qui permet de justifier que le montant de la redevance forfaitaire de stationnement en cas de non-paiement [...] est le même [...] quelle que soit la zone, [...] et ce, alors même que les différents taux de la redevance due en fonction de la durée de stationnement varient selon la zone concernée ».

12. Autre remarque : « l'avant-projet d'ordonnance énonce que « le gouvernement peut prévoir une procédure de recours » en matière de redevances de stationnement. Conformément aux principes qui régissent les relations entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif, il revient au législateur de décider de l'organisation d'un tel recours, et d'en fixer les règles principales. ».

13. L'article 40, alinéa 1^{er}, de l'avant-projet d'ordonnance dispose qu'une amende administrative est imposée en cas de « violation des règles de stationnement applicables autres que celles fixées à l'article 38 ».

La section de législation du Conseil d'Etat n'aperçoit pas ce que recouvre concrètement cette notion. C'est au législateur qu'il revient de déterminer les comportements qui peuvent être sanctionnés par l'imposition d'une amende administrative.

On dit bien que ces amendes administratives ont un caractère pénal et que dès lors il convient que les procédures mises en place par l'ordonnance offrent les garanties requises par la Constitution quant à l'ouverture d'un recours juridictionnel effectif.

Fort de ces observations, le Conseil d'Etat concluait que ces dispositions devaient être modifiées. L'intervenant se demande si elles l'ont effectivement été.

14. « La qualité d'agent ou celle d'officier de police judiciaire ne peut [...] être attribuée par une Région à des fonctionnaires ou agents communaux ».

Meer nog : « Het verlenen van een zodanige hoedanigheid aan personeelsleden en ambtenaren belast met het toezicht op de toepassing van een wetgeving die, zoals het geval is met de ontworpen ordonnantie, alleen administratieve geldboetes oplegt aan degenen die de bepalingen ervan schenden, is niet terzake dienend. ».

Aangezien geen enkele bepaling van de ordonnantie voorziet in strafrechtelijke tenlastelegging, is er geen reden dat beëdigde ambtenaren en personeelsleden de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie krijgen of dat hun processen-verbaal bijzondere bewijskracht krijgen.

Alvorens een dergelijke hoedanigheid toe te kennen, zou het nuttig zijn na te gaan welke strafrechtelijke overtredingen de personeelsleden in een proces-verbaal kunnen vaststellen.

De Raad van State preciseert dat « artikel 44, tweede lid, van het voorontwerp van ordonnantie, waarin wordt bepaald dat de beëdigde personeelsleden van het Agentschap onder meer gemachtigd zijn om « alle nodige maatregelen te nemen (...) zodra een geparkeerd motorvoertuig in overtreding is met de parkeerregels, met inbegrip van de wegtaking of immobilisatie van dit motorvoertuig », alleen kan worden aanvaard als het verstaan wordt als een maatregel van administratieve politie die genomen kan worden in het kader van de toepassing van de ordonnantie.

Immers, het vaststellen van de regels luidens welke motorvoertuigen, in geval van overtreding van de regels van de algemene politie over het wegverkeer kunnen worden weggehaald of stilgelegd, valt bij de huidige stand van de wetgeving onder de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie over het wegverkeer. ».

« In zoverre het in de bedoeling van de regering ligt een bijzondere bewijskracht te verlenen aan de processen-verbaal die bepaalde beëdigde personeelsleden of ambtenaren overigens kunnen opmaken in geval van overtredingen [...], kan een zodanige bepaling niet worden aanvaard, doordat ze de bevoegdheidsverdelende regels zou schenden inzake de algemene politie over het wegverkeer. ».

15. Het commissielid onderstreept tot slot titel VIII van het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State : « Onduidelijkheid en gebrek aan samenhang van verscheidene bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie. ».

« In het algemeen merkt de afdeling wetgeving op dat verscheidene bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie onduidelijk zijn gesteld of een gebrek aan onderlinge samenhang lijken te vertonen. ».

« De conclusie is dan ook dat het voorontwerp van ordonnantie opnieuw moet worden onderzocht en, in voorkomend geval, op fundamentele punten moet worden herzien in het licht zowel van de voorafgaande opmerking als van

Plus fondamentalement, « il n'est pas pertinent d'attribuer une telle qualité à des agents chargés de surveiller l'application d'une législation qui, comme tel est le cas de l'ordonnance en projet, punit seulement d'amendes administratives ceux qui méconnaissent ses dispositions. ».

Dès lors qu'aucune discrimination pénale n'est inscrite dans l'ordonnance, il n'y a pas lieu que des fonctionnaires ou agents assermentés reçoivent la qualité d'agents de police judiciaire ni qu'ils reçoivent une force probante particulière à leurs procès-verbaux.

Avant d'octroyer une telle qualité, il serait utile de voir quelles infractions pénales les agents pourront constater et consigner dans un procès-verbal.

Le Conseil d'Etat précise que « l'article 44, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, qui prévoit que les agents assermentés de l'Agence sont, notamment, habilités à « prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule à moteur est stationné en violation des règles de stationnement, en ce compris son enlèvement et son immobilisation », ne peut être admis que s'il est compris comme une mesure de police administrative pouvant être prise dans le cadre de l'application de l'ordonnance.

En effet, la fixation des règles selon lesquelles des véhicules à moteur peuvent, en cas d'infraction aux règles de la police générale de la circulation routière, être enlevés ou immobilisés relève, dans l'état actuel de la législation, de la compétence de l'autorité fédérale en matière de police générale de la circulation routière. ».

« Dans la mesure où l'intention du gouvernement serait de conférer une force probante particulière aux procès-verbaux que certains agents ou fonctionnaires assermentés pourraient par ailleurs établir en cas d'infractions [...], une telle disposition ne pourrait être admise, du fait même qu'elle violerait les règles de répartition des compétences en matière de police générale de la circulation routière. ».

15. Le commissaire insiste enfin sur le titre VIII de l'avis rendu par la section de législation du Conseil d'Etat : « De l'imprécision ou du manque de cohérence concernant diverses dispositions de l'avant-projet d'ordonnance ».

« De manière générale, la section de législation observe que diverses dispositions de l'avant-projet d'ordonnance sont rédigées de manière imprécise ou semblent manquer de cohérence entre elles. ».

« En conclusion, l'avant-projet d'ordonnance doit être réexaminé et, le cas échéant, revu sur des points fondamentaux et ce, à la lumière tant de l'observation préalable que des observations générales qui viennent d'être formulées.

de zo-even gemaakte algemene opmerkingen. De verschillende bepalingen van het voorontwerp zijn bijgevolg niet verder onderzocht. ».

De Raad van State heeft dus het ontwerp niet volledig onderzocht, omdat hij meent dat het te zwak, incoherent en imprecies was en dat het dus volledig herbekeken diende te worden.

De heer Vincent De Wolf meent dat het niet strookt met de principes van voorzichtigheid, goed bestuur en goede legistiek om geen rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State en geen nieuw advies te vragen.

*
* *

De minister antwoordt op de vijftien vragen van de heer Vincent De Wolf.

Op de eerste, vierde en zevende vraag van de heer Vincent De Wolf, geeft de minister toe dat de Raad van State meent dat er in het licht van de voorgelegde stukken onzekerheid kan bestaan over de al dan niet vrijwillige aard van de samenwerking met de gemeenten in het kader van het gecoördineerde mobiliteitsbeleid dat het Gewest wenst.

De wil van de Regering in dat verband is duidelijk : het gaat wel degelijk om een aantal verplichtingen voor de gemeenten, met het oog op een noodzakelijke coherente regeling die het gewestbeleid inzake parkeren effectief moet maken : er is een verplichting om een gemeentelijk actieplan voor het parkeren op te stellen; een verplichting om uitvoeringsmaatregelen te nemen voor deze actieplannen; een verplichting om mee te werken aan het algemene parkeerbeleid. Er komen ook dwingende maatregelen als men in gebreke blijft, met mogelijk toezichtmaatregelen in geval van inertie of tekortkoming bij het opstellen van de plannen en de uitvoering ervan. Zo kan de regering in de plaats treden van de gemeente die in gebreke blijft en de noodzakelijke aanvullende reglementen goedkeuren voor alle gemeentelijke wegen, indien nodig zelfs parkeermeters plaatsen, beslissen om het Parkeeragentschap de controle te laten uitoefenen op alle wegen in een gemeente. Dat blijkt duidelijk uit de artikelen 14 tot 22 van de ordonnantie die voorligt en er bestaan soortgelijke regelingen in het kader van het BWRO (artikel 56) en de ordonnantie op de MIVB (artikel 16).

De deelneming van de gemeenten in het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is facultatief (de gemeenten kunnen betrokken worden binnen de perken beschreven in het ontwerp van ordonnantie maar zijn daar niet toe verplicht), maar dat betekent niet dat er tegenstrijdigheden of onzekerheden zijn : in het kader van de oprichting van het Parkeeragentschap, het uitvoeringsinstrument van het gecoördineerde parkeerbeleid, zijn de gemeenten

En conséquence, les différentes dispositions de l'avant-projet n'ont pas été examinées plus avant. ».

Le Conseil d'Etat ne s'est donc pas livré à un examen complet de ce projet, parce qu'il a considéré qu'il était à ce point faible, incohérent et imprécis qu'il fallait le revoir fondamentalement.

M. Vincent De Wolf pense qu'il n'est pas conforme aux principes de précaution, de bonne administration et de bonne légistique que de ne pas tenir compte des remarques formulées par le Conseil d'Etat et de ne pas solliciter un nouvel avis.

*
* *

Le ministre Pascal Smet répond aux quinze questions posées par M. Vincent De Wolf.

En réponse aux première, quatrième et septième questions de M. Vincent De Wolf, le ministre reconnaît que le Conseil d'Etat estime qu'il existerait, au regard des documents transmis, une incertitude quant au caractère imposé ou volontaire de la collaboration des communes dans le cadre de la politique de mobilité coordonnée souhaitée par la Région.

La volonté du gouvernement à cet égard est claire : il s'agit bien, dans la poursuite d'un système cohérent nécessaire à assurer l'effectivité de la politique régionale en matière de stationnement, d'imposer un certain nombre d'obligations aux communes : obligation d'adopter un plan d'action communal de stationnement; obligation d'adopter les mesures d'exécution de ces plans d'action; obligation de collaborer à la politique globale de stationnement. Des mécanismes de contrainte sont ainsi prévus en cas d'absence d'agir avec recours à des mécanismes de tutelle en cas d'inertie ou de défaillance dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans. Ainsi, le gouvernement peut prendre en lieu et place de la commune défaillante les règlements complémentaires nécessaires sur toutes les voiries dans la commune, installer des horodateurs elle-même si besoin, décider de faire exécuter par l'Agence du stationnement le contrôle sur toutes les voiries dans la commune ... Ceci ressort clairement des articles 14 à 22 de l'ordonnance en projet et des systèmes comparables existent dans le cadre du COBAT (article 56) et l'ordonnance sur la STIB (article 16).

Si la participation des communes à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est, elle, facultative (les communes peuvent être associées dans les limites prévues au projet d'ordonnance mais n'y sont pas obligées), il n'en découle aucune contradiction ni incertitude : dans le cadre de la constitution de l'Agence du stationnement, outil d'exécution de la politique de stationnement coordonné, les communes sont libres de participer ou non au capital de

vrij om al dan niet deel te nemen in het kapitaal van deze publiekrechtelijke vennootschap, de assemblee van de aandeelhouders en de raad van bestuur van deze vennootschap, maar deze facultatieve deelneming in het uitvoeringsinstrument gevormd door het Agentschap zegt natuurlijk niet het verplichte karakter van de samenwerking van de gemeenten in het gewestelijk parkeerbeleid zelf op de helling.

Om alle dubbelzinnigheden op dat punt uit de weg te ruimen, heeft de memorie van toelichting daartoe de nodige uitleg verschaft (bladzijde 8 van de memorie van toelichting).

Op de tweede en de derde vraag van de heer Vincent de Wolf, antwoordt de minister dat de Raad van State in zijn advies eraan herinnerd heeft, na een grondig onderzoek, dat de Gewesten wel niet bevoegd zijn om de bevoegdheden van de gemeenten inzake belastingen, zoals parkeerbelastingen (hoewel zij een gewestelijke belasting kunnen invoeren) in te perken, maar dat de Gewesten daarentegen wel bevoegd zijn om, zoals het ontwerp van ordonnantie voorstelt, de bevoegdheden van de gemeenten om retributies in te voeren te beperken, te weten de retributie voor een verleende dienst (in voorkomend geval de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen op de openbare weg).

De Gewesten zijn bevoegd om het statuut van de wegen te bepalen, ongeacht de beheerder (gewestelijk of gemeentelijk) en om aanvullende verkeersreglementen goed te keuren die verband houden met de gewestaangelegenheden.

De Raad van State erkent verder dat het Brussels Gewest zijn materiële bevoegdheid om het ontwerp van ordonnantie aan te nemen kan baseren op artikel 6, § 1, X, eerste lid, 1° en 2°bis van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980. De Raad van State meent evenwel dat de memorie van toelichting onvoldoende bepaalt dat het ontwerp van ordonnantie de gemeenten niet verbiedt, ook al is het op indirecte wijze, om in voorkomend geval parkeerheffingen te innen.

Aangezien de regering nooit het plan opgevat heeft om de gemeenten, ook al is het op indirecte wijze, te verbieden om parkeerbelastingen te innen (ook al kan de hypothese nogal theoretisch lijken omdat een regeling van parkeertributies ingevoerd zal worden), is de memorie van toelichting gewijzigd om alle dubbelzinnigheden in dat verband uit de weg te ruimen (bladzijde 5 van de uiteenzetting).

Op de vijfde, negende en tiende vraag van de heer Vincent De Wolf, antwoordt de minister dat het Agentschap nooit zelf in de plaats van de gemeente kan treden, maar de regering dat wel kan doen.

In zijn advies, heeft de Raad van State onderstreept dat het Parkeeragentschap nooit in de plaats van een in gebreke blijvende gemeente een aanvullend verkeersreglement mag aannemen, noch een plan of instrumenten ter uitvoering en de verwezenlijking van die plannen. Enkel de regering

cette société de droit public, à l'assemblée des actionnaires et au conseil d'administration de cette société mais cette participation facultative à l'outil d'exécution que constitue l'Agence ne remet bien entendu pas en cause le caractère obligatoire de la collaboration des communes dans la politique régionale de stationnement elle-même.

Afin de lever toute équivoque éventuelle sur ce point, l'exposé des motifs a été développé à cet égard (page 8 de l'exposé des motifs).

En réponse aux deuxième et troisième questions de M. Vincent De Wolf, le ministre explique que le Conseil d'Etat rappelle en son avis, et au terme d'un examen fouillé, que si les régions ne sont pas compétentes pour restreindre le pouvoir des communes d'établir des taxes telles que des taxes de stationnement (bien qu'elles puissent instaurer une taxe régionale), les régions sont au contraire compétentes pour restreindre, comme le fait le projet d'ordonnance, le pouvoir des communes d'établir des redevances, c'est-à-dire la rétribution d'un service rendu (en l'espèce, la mise à disposition d'emplacements de stationnement sur la voirie publique).

Les régions sont compétentes pour régler le statut des routes quel qu'en soit le gestionnaire (régional ou communal) ainsi que pour adopter des règlements complémentaires de circulation en rapport avec des matières régionales.

Reconnaissant encore que la Région de Bruxelles-Capitale peut fonder sa compétence matérielle pour adopter le projet d'ordonnance sur l'article 6 § 1^{er}, X, alinéa 1^{er}, 1° et 2°bis de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, le Conseil d'Etat estime toutefois que l'exposé des motifs ne précise pas à suffisance que le projet d'ordonnance n'a pas pour effet d'interdire aux communes, fût-ce de manière indirecte, de percevoir le cas échéant des taxes de stationnement.

Dès lors que l'intention du gouvernement n'a jamais été d'interdire aux communes, fût-ce de manière indirecte, de percevoir des taxes de stationnement (même si l'hypothèse peut paraître assez théorique dès lors que sera instauré un régime de redevances de stationnement), l'exposé des motifs a été modifié pour éviter toute ambiguïté sur ce point (page 5 de l'exposé).

Aux cinquième, neuvième et dixième questions de M. Vincent De Wolf, le ministre répond que ce n'est jamais l'Agence-même qui pourra se substituer à la commune mais bien le gouvernement.

Dans son avis, le Conseil d'Etat a souligné que le rôle confié à l'Agence du stationnement ne pouvait être interprété comme autorisant cette Agence à adopter, en lieu et place d'une commune défaillante, un règlement complémentaire de circulation, un plan ou des instruments d'exé-

kan zich in het kader van het toezicht, te weten het gewone of het specifieke toezicht, in de plaats stellen van een gemeente.

Het ontwerp van ordonnantie is dan ook herzien op dat bijzonder punt en er is bij iedere gelegenheid gepreciseerd dat de regering de noodzakelijke handelingen moet stellen en zich in de plaats moet stellen van de in gebreke blijvende gemeenten. De rol van het Agentschap blijft beperkt tot adviesverlening, voorbereiding en uitvoering. De artikelen 17, 18, §3, 22, tweede lid, 24, tweede lid, 24, vierde lid en 29, 3° van het ontwerp zijn in die zin gewijzigd.

De minister geeft een opsomming van de gevallen waarin het Gewest in de plaats kan treden van de gemeente :

- de gemeente stelt geen actieplan op of stelt een actieplan op dat niet in overeenstemming is met het algemene beleidsplan;
- de gemeente voert haar actieplan niet uit (voert de noodzakelijke aanvullende reglementen niet uit, plaatst geen parkeermeters, ...),
- de gemeente controleert niet (of onvoldoende) de uitvoering van het actieplan op de wegen in kwestie.

Inzake de beperking van de gemeentelijke autonomie – de zesde vraag van de heer Vincent De Wolf – herinnert de Raad van State in zijn advies eraan dat het principe van de lokale autonomie geen afbreuk doet aan de bevoegdheden van de Gewesten om de oordelen over het meest adequate niveau om regels op te stellen voor een aangelegenheid die onder hun bevoegdheid valt. Hij besluit daaruit dat deze overheden van oordeel kunnen zijn dat een aangelegenheid beter geregeld wordt op een hoger niveau dan het lokale niveau, zodat ze op eenvormige wijze wordt geregeld op het hele grondgebied waarvoor ze bevoegd zijn en de plaatselijke overheden bijgevolg verbieden om zich daarmee bezig te houden.

De Raad van State wijst er evenwel op dat de schending van de gemeentelijke autonomie niet onevenredig mag zijn noch ertoe mag leiden dat de lokale overheden al hun bevoegdheden of het belangrijkste deel ervan verliezen en enkel verantwoord is als de beperking van de bevoegdheid van een gemeente op een domein niet kan worden verantwoord door het feit dat de aangelegenheid beter zou worden beheerd op een ander gezagsniveau. In dat verband vindt de Raad van State dat de memorie van toelichting niet voldoende uitgebouwd is om te verantwoorden dat de door het ontwerp van ordonnantie ingevoerde regeling de gemeentelijke autonomie niet op kennelijk onevenredige wijze schendt.

cution et de réalisation de ces plans, seul le gouvernement pouvant se substituer, dans le cadre de la tutelle, ordinaire ou spécifique, à une commune.

Le projet d'ordonnance a dès lors été revu sur ce point particulier en précisant, à chaque occasion, que c'est au gouvernement qu'il incombe d'adopter les actes nécessaires en se substituant aux communes défailtantes, le rôle de l'Agence étant limité, à cet égard, à un rôle de conseil, de préparation et d'exécution. Ont ainsi été modifiés en ce sens les articles 17, 18 § 3, 22, alinéa 2, 24, alinéa 2, 24, alinéa 4 et 29, 3° du projet.

Le ministre énumère les cas dans lesquels la Région peut se substituer à la commune :

- quand la commune n'établit pas de plan d'action ou un plan d'action non conforme au plan de politique générale;
- quand la commune n'applique pas son plan d'action (n'applique pas les règlements complémentaires nécessaires, n'installe pas d'horodateurs, ...);
- quand la commune ne contrôle pas (ou pas convenablement) l'application du plan d'action sur les voiries concernées.

Concernant la limitation de l'autonomie communale, au sujet de laquelle M. Vincent De Wolf s'inquiète dans sa sixième question, le Conseil d'Etat rappelle en son avis que le principe de l'autonomie locale ne porte pas atteinte à la compétence des régions de juger du niveau le plus adéquat pour régler une matière qui leur revient et conclut en conséquence que ces autorités peuvent considérer qu'une matière sera mieux servie à un niveau d'intervention plus général que le niveau local, de façon à ce qu'elle soit réglée de manière uniforme pour l'ensemble du territoire pour lequel elles sont compétentes, et en conséquence, interdire aux autorités locales de s'en saisir.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que cette atteinte à l'autonomie communale ne peut être disproportionnée ni aboutir à priver les autorités locales de tout, ou de l'essentiel de leurs compétences et qu'elle ne peut être portée si la limitation de la compétence communale en une matière ne peut être justifiée par le fait que celle-ci serait mieux gérée à un autre niveau de pouvoir. A cet égard, le Conseil d'Etat estime que l'exposé des motifs n'est pas suffisamment développé pour justifier le fait que le mécanisme mis en place par le projet d'ordonnance ne porte pas atteinte, de manière manifestement disproportionnée, à l'autonomie communale.

Om rekening te houden met de strekking van het advies van de Raad van State, werd de memorie van toelichting op dat punt aangevuld (pagina 4 van de memorie van toelichting).

In antwoord op de achtste vraag van de heer Vincent De Wolf over de door hem te ruim bevonden machtiging aan de regering omhet Agentschap met extra taken te belasten, wijst de minister erop dat dat soort machtiging ook wordt verleend in andere ordonnanties tot oprichting van gewestelijke ION's, zoals bijvoorbeeld :

- de ordonnantie van 18 januari 2001 houdende organisatie en werking van de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling, artikel 4, 8° : « Binnen het raam van haar bevoegdheden inzake werkgelegenheid en om aan nieuwe behoeften te beantwoorden, is de regering gemachtigd om elke overige opdracht toe te vertrouwen aan de Dienst. »;
- de ordonnantie van 26 juni 2003 houdende oprichting van het Instituut ter bevordering van het wetenschappelijk onderzoek en de innovatie van Brussel (onder de verantwoordelijkheid van de toenmalige minister-president van de MR-fractie) : artikel 4, §2 : « De regering kan het Instituut belasten met andere opdrachten dan deze bedoeld in dit artikel en kan de voorwaarden bepalen waaronder het Instituut zijn opdrachten uitvoert. ».

In verband met de vastlegging van het bedrag van de retributie volgens de verschillende zones (elfde vraag van de heer De Wolf), verstrekt de minister de volgende elementen.

De Raad van State erkent de bevoegdheid van de Gewesten om een retributie op te leggen in ruil voor de toestemming om gebruik te maken van het openbaar domein van de wegen en benadrukt dat een evenredige verhouding moet worden geëerbiedigd tussen het bedrag van de retributie en de verleende dienst. De Raad benadrukt in dat verband dat het hem niet duidelijk is hoe te wettigen valt dat het bedrag van de forfaitaire parkeerretibutie in geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie dezelfde is, ongeacht de betrokken zone, rood of groen.

Om de bedragen te kunnen aanpassen aan de omstandigheden en het evenredige karakter van het bedrag van de retributie in verhouding tot de verleende dienst te respecteren en om te vermijden dat de ordonnantie zelf telkens moet worden gewijzigd wanneer de bedragen van de verschuldigde retributies worden aangepast, werd het ontwerp gewijzigd door de regering ertoe te machtigen de verschillende bedragen van de gewone retributies of de forfaitaire retributies vast te leggen binnen de in artikel 38 van het ontwerp uitdrukkelijk vermelde vork (overeenkomstig de opmerking die de commissie voor de mobiliteit daarover heeft gemaakt). Aangezien een retributie niet mag worden verward met een belasting, is de wetgever ervoor bevoegd de regering ertoe te machtigen het bedrag van een retributie

Pour donner suite à cette portée de l'avis du Conseil d'Etat, l'exposé des motifs a été complété sur ce point (page 4 de l'exposé des motifs).

En réponse à la huitième question de M. Vincent De Wolf concernant l'habilitation donnée au gouvernement de confier des tâches supplémentaires à l'Agence que le député juge trop large, le ministre rappelle que ce type d'habilitation est également prévu dans d'autres ordonnances créatrices d'OIP régionaux, comme par exemple :

- l'ordonnance du 18 janvier 2001 portant organisation et fonctionnement de l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi, article 4, 8° : « Dans le cadre des compétences de la Région en matière d'emploi et en vue de répondre à des besoins nouveaux, le gouvernement est habilité à confier toute autre mission à l'Office. »;
- l'ordonnance du 26 juin 2003 portant création de l'Institut d'Encouragement de la Recherche scientifique et de l'Innovation de Bruxelles (sous la responsabilité du ministre-président réformateur de l'époque) : article 4, §2 : « Le gouvernement peut charger l'Institut d'autres missions que celles visées par le présent article et définir les conditions dans lesquelles l'Institut exerce ces missions. ».

Pour ce qui est de la fixation de la hauteur de la redevance selon les différentes zones (onzième question de M. De Wolf), le ministre donne les indications suivantes.

Reconnaissant la compétence des régions pour imposer une rétribution en contrepartie de l'autorisation d'usage du domaine public de la voirie, le Conseil d'Etat souligne la nécessité de respecter un rapport proportionnel entre le taux de la redevance et le service rendu. Il souligne à cet égard qu'il n'aperçoit pas ce qui permet de justifier que le montant de la redevance forfaitaire de stationnement en cas de non-paiement de la redevance due soit le même quelle que soit la zone, rouge ou verte, concernée.

Afin de permettre une adaptation des montants en fonction des circonstances tout en respectant le caractère proportionnel du montant de la redevance par rapport au service rendu et d'éviter de devoir modifier l'ordonnance elle-même à l'occasion de chaque adaptation des montants des redevances dues, le projet a été modifié en habilitant le gouvernement à adopter les différents montants des redevances ordinaires ou des redevances forfaitaires dans des fourchettes expressément visées à l'article 38 du projet (conformément aussi à la remarque émise à ce sujet par la commission de mobilité). Une redevance ne devant pas être confondue avec une taxe, le législateur est compétent pour habilitier le gouvernement à fixer le montant d'une redevance, seul le montant des taxes devant être fixé par le

vast te stellen, aangezien alleen het bedrag van de belastingen door de wetgever zelf moet worden vastgesteld. In het kader van de aan de regering verleende machtiging, zal ze de bedragen van de gewone en de forfaitaire retributies vaststellen, die aangepast zullen worden aan de betrokken zone. Er zal bijgevolg rekening worden gehouden met de opmerking die de Raad van State in dat verband heeft gemaakt. Er wordt ook rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State over het feit dat het voorontwerp niets zegt over het geval waarin de regering een langere maximumduur voor de rode zone zou vaststellen dan oorspronkelijk in de ordonnantie is bepaald. Die lacune werd weggewerkt door het toevoegen van een voor dat geval specifieke bepaling (artikel 38, § 1, tweede lid van het ontwerp van ordonnantie).

In antwoord op de twaalfde vraag van de heer Vincent De Wolf betreffende de beroepsprocedures inzake parkeerretributies, legt de minister uit dat het voorontwerp de regering ertoe machtigde om te voorzien in een beroepsprocedure inzake parkeerretributies, maar dat de Raad van State er in zijn advies op gewezen heeft dat de wetgever zelf moet beslissen over de organisatie van dat beroep en dat hij de belangrijkste regels ervan moet vaststellen. Ook op dat vlak werd het advies van de Raad van State gevolgd, aangezien het ontwerp verduidelijkt dat in geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de toegemeten termijn, de rechtbanken namens het Gewest ingeschakeld zullen worden om de retributie te innen. De procedure die van toepassing is in geval van vrijwillige niet-betaling van de retributie wordt bijgevolg vastgesteld in de ordonnantie zelf (artikel 38 *in fine*).

Op de dertiende vraag van de heer Vincent De Wolf in verband met de administratieve sancties, antwoordt de minister dat, als het commissielid de ordonnantie zelf had gelezen (en niet alleen het advies van de Raad van State), hij zou vastgesteld hebben dat de artikelen betreffende de administratieve sancties werden verwijderd in afwachting van de goedkeuring van het eerste pakket in het kader van de « Staatshervorming ».

In antwoord op de veertiende vraag van de heer Vincent De Wolf over het statuut van de met de controle belaste ambtenaren, legt de minister het volgende uit.

De Raad van State heeft er in zijn advies op gewezen dat de gewestregering niet bevoegd is om de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toe te kennen aan de gemeentelijke ambtenaren en stelt zich voorts vragen over de pertinentie om die hoedanigheid toe te kennen aan personeelsleden die belast zijn met de controle op de toepassing van een verordening waarvan de niet-naleving enkel tot een administratieve boete zou leiden. In dezelfde gedachtegang vraagt de Raad van State zich af of het noodzakelijk is te preciseren dat de in dat verband opgestelde processen-verbaal als bewijs gelden zolang het tegendeel niet is bewezen.

législateur lui-même. Dans le cadre de l'habilitation qui lui est donnée, le gouvernement adoptera les montants des redevances tant ordinaires que forfaitaires qui seront adaptés en fonction de la zone concernée. L'observation formulée par le Conseil d'Etat à cet égard sera dès lors suivie d'effet. Le Conseil d'Etat est également suivi dans son observation relative au silence de l'avant-projet concernant l'hypothèse où le gouvernement fixerait une durée maximale plus étendue à propos de la zone rouge que celle initialement prévue dans l'ordonnance. Ce vide a été comblé par l'ajout d'une disposition spécifique à cette hypothèse (article 38 § 1^{er}, alinéa 2 du projet d'ordonnance).

En réponse à la douzième question de M. Vincent De Wolf concernant les procédures de recours en matière de redevances de stationnement, le ministre explique qu'alors que l'avant-projet habitait le gouvernement à prévoir une procédure de recours en matière de redevance de stationnement, le Conseil d'Etat a relevé dans son avis qu'il appartenait au législateur de décider lui-même de l'organisation d'un tel recours et d'en fixer les règles principales. Sur ce point également, l'avis du Conseil d'Etat a été suivi, le projet précisant qu'en cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai imparti, le recouvrement de la redevance sera poursuivi devant les tribunaux au nom de la Région. La procédure applicable en cas de non-paiement volontaire de la redevance est dès lors fixée dans l'ordonnance elle-même (article 38 *in fine*).

À la treizième question de M. Vincent De Wolf concernant les sanctions administratives, le ministre répond que si le commissaire avait lu l'ordonnance proprement dite (et pas seulement l'avis du Conseil d'Etat), il aurait vu que les articles concernant les sanctions administratives avaient été enlevés en attente de l'approbation du premier package « réforme d'Etat ».

En réponse à la quatorzième question de M. Vincent De Wolf concernant le statut des agents de contrôle, le ministre explique ce qui suit.

Le Conseil d'Etat a relevé dans son avis l'incompétence du gouvernement régional pour attribuer la qualité d'agent ou de police judiciaire à des agents communaux et s'est par ailleurs interrogé sur la pertinence d'attribuer une telle qualité à des agents chargés de surveiller l'application d'une réglementation dont le non-respect ne pourrait donner lieu qu'à une amende administrative. Dans le même ordre d'idées, le Conseil d'Etat s'interrogeait quant à la nécessité de préciser que les procès-verbaux établis en cette matière feraient foi jusqu'à inscription de faux.

Het ontwerp heeft rekening gehouden met alle punten van het advies van de Raad van State en werd zo herwerkt dat enerzijds gepreciseerd wordt dat de personeelsleden die een proces-verbaal mogen opstellen personeelsleden van het Agentschap of van de gemeenten zouden zijn die respectievelijk worden aangewezen door de regering of die gemeenten zonder dat ze de hoedanigheid krijgen van agent of officier van gerechtelijke politie en zonder dat hun processen-verbaal bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet bewezen is. Zoals de Raad van State aanbeveelt, gelden die processen-verbaal als inlichting die de rechter in een eventuele rechtszaak zal beoordelen volgens zijn eigen overtuiging.

Er zij ten slotte op gewezen dat het gebruik van het woord « agent » in de Franse versie van de ordonnantie geenszins vooruitloopt op het contractuele of administratieve statuut van die persoon. Die vermelding zou dus duidelijkheids-halve kunnen worden aangevuld met de volgende woorden « statutaire of contractuele ».

In antwoord op de vijftiende vraag van de heer Vincent De Wolf over het zagezegd onvolledige karakter van het advies, repliceert de minister dat hij zelden een zo gedetailleerd advies van de Raad van State heeft gezien, dat eenzelfde ontwerp van ordonnantie geen tweede maal werd voorgelegd aan de Raad van State behalve in geval van ingrijpende wijzigingen (wat hier niet het geval is) en dat hem trouwens bij e-mail bevestigd werd dat het ontwerp niet opnieuw aan de Raad van State hoefde te worden voorgelegd.

Voorts benadrukt de minister dat de juridische context en het institutionele kader van de ordonnantie zeer complex zijn.

*
* *

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de Raad van State een wijziging van de memorie van toelichting wenste op het vlak van de schending van de gemeentelijke autonomie; de spreker vraagt of de indiener van het ontwerp rekening gehouden heeft met die opmerking.

De heer Vincent De Wolf wijst er ook op dat, bij de lezing van artikel 30 van de ontworpen tekst, « de regering elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap kan toevertrouwen. Op de vraag of die machtiging conform het recht was, heeft de heer Pascal Smet geantwoord dat een MR-minister in het verleden op dezelfde manier gehandeld heeft. Dat antwoord voldoet niet voor de volksvertegenwoordiger.

De volksvertegenwoordiger vraagt of de Raad van State gevolgd is als die preciseert dat enkel de wetgever een semi-overheidsinstelling op die manier een machtiging kan geven.

Suivant en tous points l'avis du Conseil d'Etat, le projet a été remanié en précisant d'une part que les agents qualifiés pour dresser procès-verbal seraient des agents de l'Agence ou des communes respectivement désignés par le gouvernement ou ces communes d'une part, sans reconnaissance de la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire d'autre part et sans que leurs procès-verbaux ne fassent foi jusqu'à inscription de faux enfin. Comme préconisé par le Conseil d'Etat, ces procès-verbaux vaudront en qualité de renseignements que le juge, éventuellement saisi, appréciera en fonction de sa propre conviction.

Finalement, il est à signaler que si on utilise dans la langue française dans l'ordonnance le mot « agent », le but n'est nullement de préjuger de son statut contractuel ou administratif. Cette mention pourrait donc pour la clarté être complétée par la mention « statutaire ou contractuelle ».

Enfin, en réaction à la quinzième question de M. Vincent De Wolf concernant le caractère soi-disant incomplet de l'avis, le ministre rétorque qu'il a rarement vu un avis du conseil tant élaboré, qu'un même projet d'ordonnance n'est jamais soumis une deuxième fois au Conseil d'Etat sauf changements majeurs (ce qui n'est pas le cas ici) et qu'il lui a d'ailleurs été confirmé par mail qu'il ne fallait pas repasser au Conseil d'Etat.

Par ailleurs, le ministre insiste sur le contexte juridique et le cadre institutionnel complexes du projet d'ordonnance.

*
* *

M. Vincent De Wolf fait remarquer que le Conseil d'Etat souhaitait une modification de l'exposé des motifs quant aux atteintes portées à l'autonomie communale; l'intervenant se demande si cette remarque a été prise en considération par l'auteur du projet.

Le député relève également, à la lecture de l'article 30 du texte en examen, que « le gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement ». A la question de savoir si cette habilitation était conforme au droit, M. Pascal Smet a répondu qu'un ministre réformateur avait agi de la même manière par le passé. Cette réponse n'est pas satisfaisante aux yeux du député.

Le député voudrait savoir si le Conseil d'Etat a été suivi lorsqu'il précisait que seul le législateur peut habiliter de la sorte un pararégional.

De minister antwoordt op de eerste opmerking van de volksvertegenwoordiger dat de memorie op bladzijde 4 en 5 gewijzigd is.

Wat betreft de tweede opmerking, herhaalt de heer Pascal Smet dat er tal van andere voorbeelden van dergelijke machtigingen bestaan. De minister geeft toe dat hij de opmerking van de Raad van State niet begrijpt en dat hij daar dus ook geen rekening mee heeft gehouden. Hij is bereid, om de commissieleden gerust te stellen, een amendement in te dienen dat ertoe strekt het woord « aanvullende » toe te voegen bij het woord « opdrachten ».

De heer Vincent De Wolf wil geen polemieken voeren. Hij denkt dat enkele leden van de meerderheid zijn standpunt delen.

De volksvertegenwoordiger legt uit dat hij een van de eersten geweest is, in de gemeente waar hij burgemeester is, om de gewoonten van de mensen op het vlak van het parkeren veranderd te hebben. Dat was echter niet eenvoudig en de volksvertegenwoordiger heeft zich regelmatig moeten verantwoorden bij de bevolking. Men mag dus het belang van de gestelde vraag niet onderschatten.

De volksvertegenwoordiger is niet gerustgesteld door de invoeging van het woord « aanvullend » in artikel 30.

De spreker herinnert eraan dat de Raad van State gezegd heeft dat de opdrachten van het Agentschap exhaustief gedefinieerd moeten worden en dat, als men het Agentschap nieuwe taken wilde toevertrouwen, de gewestelijke wetgever dat diende te doen. De spreker meent dat het niet redelijk zou zijn, ongeacht de minister bevoegd voor mobiliteit, dat de gemeentelijke mandatarissen zouden aanvaarden dat de manier waarop het parkeerbeleid lokaal uitgevoerd zal worden, door het Agentschap gewijzigd kan worden volgens de instructies van de regering, zonder enige parlementaire controle en met schending van de rechten van de burger.

De heer Hervé Doyen zegt gedeeltelijk gerustgesteld te zijn door de antwoorden van de minister.

Het eerste dat de gemeenten zullen moeten doen is een gemeentelijk parkeerplan opstellen. Als de gemeenteraad dat plan goedkeurt, zal het Agentschap waarschijnlijk niet optreden.

De gemeenten zijn overigens vertegenwoordigd in het Agentschap.

De gemeenten behouden dus hefboommiddelen.

Le ministre répond à la première remarque du député que l'exposé a été modifié en ses pages 4 et 5.

Quant à la seconde remarque, M. Pascal Smet répète qu'il existe de nombreux autres exemples de telles habilitations. Le ministre avoue ne pas comprendre la remarque du Conseil d'Etat, et dès lors, ne pas l'avoir suivi, et se dit prêt, pour rassurer les commissaires, à déposer un amendement destiné à insérer le terme « supplémentaires » entre les mots « missions » et « qu'il fixe ».

M. Vincent De Wolf ne se veut pas polémique. Il croit que certains membres de la majorité partagent son point de vue.

Le député explique avoir été l'un des premiers, dans la commune dont il est bourgmestre, à avoir changé les habitudes des gens en matière de stationnement. Cela n'a toutefois pas été évident et le député se faisait régulièrement interpellé par la population. Il ne faut donc pas sous-estimer l'importance des questions posées.

Le député n'est pas rassuré par l'insertion du terme « supplémentaires » à l'article 30.

L'orateur rappelle que le Conseil d'Etat a indiqué que les missions de l'Agence devaient être définies de manière exhaustive et que si on entendait lui confier de nouvelles tâches, il appartenait au législateur régional de le faire. L'intervenant pense qu'il ne serait pas raisonnable, quel que soit le ministre en charge de la mobilité, pour des mandataires communaux d'accepter que la façon dont va être géré localement le stationnement puisse être modifiée par l'Agence au gré des instructions du gouvernement, sans aucun contrôle parlementaire et au mépris des droits du citoyen.

M. Hervé Doyen se dit partiellement rassuré par les réponses du ministre.

La première chose que les communes devront réaliser est un plan communal de stationnement. S'il est approuvé par le conseil communal, l'Agence n'interviendra probablement pas.

Par ailleurs, les communes seront représentées au sein de l'Agence.

Les communes conservent donc des leviers d'intervention.

De minister legt uit dat artikel 30 wel toestaat dat aanvullende opdrachten aan het Agentschap gegeven worden, maar het bepaalt ook dat men in de kader van de ordonnantie moet blijven.

De regering kan niet meer bevoegdheden van de gemeenten ontnemen, aangezien het kader van de relaties tussen het Gewest en de gemeenten in de ordonnantie geregeld wordt.

Het is logisch dat de regering op een bepaald ogenblik, om een parkeerbeleid uit te voeren, nieuwe bevoegdheden aan het Agentschap geeft. Het zou vervelend zijn om het parlement over zuiver technische elementen te raadplegen.

De heer Jacques De Coster onderstreept het belang van artikel 30 en begrijpt het debat tussen de gemeenten en het Gewest.

Men moet zich echter schikken naar het kader van het parkeerbeleid, dat gedefinieerd wordt in de regeringsverklaring die goedgekeurd is door het parlement en in de gemeentelijke plannen.

Er bestaan dus beschermingsmaatregelen voor de gemeenten tegen de ontsparingen van de regering.

De minister bevestigt de woorden van de heer Jacques De Coster.

De heer Willy Decourty zou voorbeelden willen van aanvullende opdrachten die het Agentschap zou kunnen krijgen.

De minister legt uit dat het zou kunnen gaan over beveiligde parkeerplaatsen voor moto's. Die opdracht is in het voorliggende ontwerp vergeten.

Voor de rest, heeft de regering gepoogd om zo volledig mogelijk te zijn, maar de zaken evolueren.

De heer Rachid Mardrane, die de opinie van de socialistische fractie vertolkt, meent dat het ontwerp een vooruitgang betekent : de Brusselse bevolking is vragende partij voor harmonisering.

De volksvertegenwoordiger stelt eveneens vast dat de gemeente Etterbeek een pioniersrol vervuld heeft en dat het Gewest zich daarop inspireert. De municipalisten en de regionalisten zouden beter overeenkomen in plaats van met elkaar in de clinch te gaan.

De spreker is het eens met het voorstel om het beheer van de parkeerplaatsen aan de openbare sector toe te vertrouwen. Dat brengt veel geld op. Hij hoopt evenwel dat, ter compensatie van het geld van de gemeente naar het Gewest, de eersten een betere dienst zullen krijgen dan de dienst die zij thans aanbieden.

Le ministre explique aussi que l'article 30 permet certes de confier des missions supplémentaires à l'Agence mais impose aussi de rester dans le cadre de l'ordonnance.

Le gouvernement ne peut pas enlever davantage de pouvoir aux communes, puisque le cadre des relations entre la Région et les communes est fixé par l'ordonnance.

Il est logique que le gouvernement puisse à un moment donné, en vue de réaliser la politique de stationnement, octroyer de nouvelles compétences à l'Agence. Il serait fastidieux de consulter le parlement sur des points purement techniques.

M. Jacques De Coster souligne l'importance de l'article 30 et comprend le débat opposant communes et Région.

Il s'agit cependant de s'inscrire « dans le cadre de la politique de stationnement », laquelle est définie par la déclaration gouvernementale, approuvée par le parlement, et par les plans communaux.

Il existe donc des garde-fous permettant aux communes de se prémunir contre les dérives du gouvernement.

Le ministre confirme les propos de M. Jacques De Coster.

M. Willy Decourty voudrait des exemples de missions supplémentaires susceptibles d'être confiées à l'Agence.

Le ministre explique qu'il pourrait s'agir de développer des places de stationnement sécurisées pour les motos. Cette mission a été omise dans le présent projet.

Pour le reste, le gouvernement a bien sûr essayé d'être le plus complet possible, mais les choses évoluent.

M. Rachid Mardrane, qui relaie l'opinion du groupe socialiste, considère que le projet en discussion constitue une avancée : la population bruxelloise est demandeuse d'une harmonisation.

Le député constate également que la commune d'Etterbeek a fait figure de pilote en la matière et que la Région s'en inspire. Il conviendrait donc que municipalistes et régionalistes, plutôt que de s'affronter, trouvent un terrain d'entente.

L'intervenant approuve l'idée de confier la gestion du stationnement au secteur public. Cela rapporte beaucoup d'argent. Il espère toutefois qu'en contrepartie de l'argent versé par les communes à la Région, les premières bénéficieront d'un service supérieur à celui qu'elles offrent actuellement.

Als men bovendien de kleine handelszaken de strop niet wil omdoen, is een gratis kwartier een noodzaak.

De volksvertegenwoordiger wijst erop dat vooral de burgemeesters, die de ordonnantie als een schending van de gemeentelijke bevoegdheden beschouwen, bevreesd zijn. Voor de Brusselaars maakt het niet veel uit wie het parkeerbeleid stuurt, op voorwaarde dat hun situatie verbetert.

De minister is het eens met de heer Rachid Madrane. De Brusselaars willen vooral meer duidelijkheid.

Bovendien is het niet de bedoeling om het Gewest tegenover de gemeente te stellen, maar wel om ze te laten samenwerken. Het gewestelijk parkeerplan zal bijvoorbeeld met de gemeenten opgesteld worden. Het idee van de ontworpen ordonnantie is samenwerking in plaats van substitutie.

De heer Vincent De Wolf is het ook eens met de heer Rachid Madrane. De volksvertegenwoordiger wil niet een gemeente opzetten tegen het Gewest.

Hij wil vooral voorkomen dat de tekst die nog maar pas goedgekeurd is, al uitgehold wordt.

De volksvertegenwoordiger heeft echter geen vertrouwen in de minister. Die laatste heeft het akkoord met de Conferentie van de Burgemeesters over de verdeling van de parkeerinkomsten tussen de Agentschap en de gemeenten niet nageleefd.

De spreker vraagt waarom de minister absoluut wil dat de regering nog andere opdrachten aan het Agentschap kan toevertrouwen zonder parlementaire controle.

Bepaalde gemeenten die geen parkeerplan aangenomen hebben kunnen gesanctioneerd worden. Dat betekent dat zij in de mist rijden met gedoofde lichten, vooral omdat de minister volgens de volksvertegenwoordiger nooit veel respect gehad heeft voor de gemeenten.

De minister preciseert evenwel dat bepaalde burgemeesters de huidige samenwerking van de minister met de gemeenten wél op prijs stellen.

De heer Willy Decourty meent dat de kern van het probleem de bevoegdheidsverdeling is. De overdracht moet harmonieus gebeuren.

Bij het lezen van het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, kan een gemeente echter niet sereen blijven.

Als het antwoord van de minister in deze problematiek niet voldoende is, moet de tekst geamendeerd worden.

De heer Philippe Pivin meent dat de minister niet volledig samenwerkt met de gemeenten.

En outre, si on ne veut pas tuer les petits commerces, le quart d'heure gratuit est une nécessité.

Enfin, le député observe que les craintes sont surtout exprimées par des bourgmestres qui ressentent l'ordonnance comme une atteinte aux compétences communales. Il importe pourtant peu aux Bruxellois de savoir qui gère le stationnement, pourvu que leur situation s'améliore.

Le ministre abonde dans le sens de M. Rachid Madrane. Les Bruxellois aspirent avant tout à davantage de lisibilité.

En outre, il ne s'agit pas d'opposer la Région aux communes, mais de les faire travailler ensemble. Le plan régional de stationnement sera ainsi élaboré avec les communes. L'idée de l'ordonnance à l'examen est de préférer la collaboration à la substitution.

M. Vincent De Wolf est lui aussi d'accord avec M. Rachid Madrane. Le député ne veut pas plaider pour une commune contre la Région.

Son souci est d'éviter de pouvoir vider de son sens un texte à peine voté.

Or, le député ne peut faire confiance au ministre. Ce dernier n'a ainsi pas respecté l'accord conclu avec la Conférence des bourgmestres sur la répartition des revenus du stationnement entre l'Agence et les communes.

L'intervenant se demande pourquoi le ministre tient absolument à ce que le gouvernement puisse confier d'autres missions à l'Agence sans aucun contrôle parlementaire.

Certaines communes, qui n'ont pas adopté de plan de stationnement, risquent de se voir sanctionnées. Pour elles, c'est courir dans le brouillard avec des feux éteints, d'autant plus que le ministre n'a, selon le député, jamais manifesté un très grand respect des communes.

Le ministre précise pourtant que certains bourgmestres apprécient la collaboration existant entre lui et les communes.

M. Willy Decourty estime que le noeud du problème est le partage des compétences. Le transfert doit s'opérer en harmonie.

Cependant, à la lecture de l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat, une municipalité ne peut rester sereine.

Si la réponse du ministre à cette problématique n'est pas satisfaisante, le texte devra être amendé.

M. Philippe Pivin estime que le ministre ne travaille pas en pleine collaboration avec les communes.

De spreker legt vervolgens uit dat een gemeentelijk parkeerplan in zijn gemeente in 2000-2001 opgesteld is en dat het plan tal van problemen heeft doen rijzen : petites, protestaffiches aan de ramen, ...

De oplossing moet harmonieus zijn.

De volksvertegenwoordiger is het eens met bepaalde bekommernissen over de vrijheid van de gemeenten. Als het gemeentelijk parkeerplan immers geen gunstig advies van de regering krijgt, moet de regering preciseren hoe dat plan gewijzigd moet worden. Waar is de vrijheid van de gemeenten dan ?

De heer Philippe Pivin is ook verbaasd dat bepaalde gemeenten een plan opstellen voor de gewestwegen, overheidsopdrachten uitschrijven voor private maatschappijen, ... en zich uiteindelijk gedragen alsof de huidige besprekingen niet plaatsgevonden hebben.

Het lid vraagt of de minister op de hoogte is.

De minister weet dat. Hij heeft de gemeenten in kwestie op de vingers getikt.

De heer Vincent De Wolf vraagt zich af over welke gemeenten het gaat.

De heer Willy Decourty antwoordt dat het over Sint-Gillis en Elsene gaat.

De heer Vincent De Wolf vraagt wat de minister denkt te doen en op welke grond, aangezien de ordonnantie nog niet goedgekeurd is.

De minister verwijst naar hetgeen hij gezegd heeft tijdens de vorige vergadering.

De heer Yaron Pesztat herinnert eraan dat het over een regeringsontwerp gaat en dat men er geen persoonlijke zaak van moet maken.

De volksvertegenwoordiger wijst er ook op dat verschillende sprekers verwijzen naar de Conferentie van Burgemeesters, die informeel geraadpleegd is. Hij preciseert evenwel dat de Conferentie van Burgemeesters geen adviesorgaan is en maar een beperkte vertegenwoordiging heeft (de groenen zijn er niet bij). De besprekingen moeten plaatsvinden op de plaatsen die daartoe bestemd zijn.

Het gewestelijk mobiliteitsbeleid is altijd op weerstand gestoten van de gemeenten. Sommige gemeenten spelen het spel, maar andere niet. Het lijkt dus logisch dat na twintig jaar het Gewest het advies van de gemeenten naast zich neerlegt.

L'intervenant explique ensuite qu'un plan communal de stationnement a été rédigé dans sa commune en 2000-2001 et a suscité de nombreuses difficultés : pétitions, affiches de protestation aux fenêtres, ...

La solution doit être harmonisée.

Le député dit partager certaines inquiétudes quant aux libertés des communes. En effet, si le plan de stationnement communal ne devait pas recevoir l'avis favorable du gouvernement, ce dernier préciserait comment le rectifier. Dès lors, où se situe encore la liberté des communes ?

M. Philippe Pivin se dit également surpris que certaines communes élaborent un plan comprenant les voiries régionales, lancent des marchés publics à destination de sociétés privées, ... se comportent finalement comme si les discussions actuelles n'avaient pas lieu.

Le commissaire se demande si le ministre est au courant.

Le ministre le sait. Il a averti les communes concernées.

M. Vincent De Wolf se demande de quelles communes on parle.

M. Willy Decourty répond qu'il s'agit de Saint-Gilles et d'Ixelles.

M. Vincent De Wolf se demande ce qu'envisage de faire le ministre et sur quelle base, puisque l'ordonnance n'est pas encore votée.

Le ministre se réfère à ce qu'il a déjà été dit lors de la réunion précédente.

M. Yaron Pesztat rappelle qu'il s'agit d'un projet du gouvernement et qu'il ne convient pas d'en faire une affaire personnelle.

Le député relève également que plusieurs intervenants se réfèrent à la Conférence des bourgmestres, consultée de manière informelle. Il précise toutefois que la Conférence des bourgmestres n'est pas une instance consultative et n'a qu'une représentation limitée (les écologistes n'en sont pas). Les discussions doivent avoir lieu dans des endroits prévus à cet effet.

Enfin, les politiques régionales de mobilité se sont toujours heurtées aux communes. Certaines communes jouent le jeu, mais d'autres pas. Il semble donc logique qu'au terme de vingt ans d'existence, la Région finisse par passer outre l'avis des communes.

De heer Vincent De Wolf herinnert eraan dat het de Brusselaars niet interesseert wie beheert, maar hoe men beheert.

De volksvertegenwoordiger legt ook uit dat, wanneer een bevoegdheid door het Gewest uitgeoefend wordt, de Brusselaars sowieso hun gal spuien op de gemeenten. Toen de gemeenten bepaalde wegen aan het Gewest toevertrouwd hebben, hebben de burgemeesters uitleg moeten geven wanneer die wegen niet meer gereinigd werden.

De heer Vincent De Wolf meent voorts dat de minister niet op alle vragen geantwoord heeft, bijvoorbeeld op de vraag over de gemeentelijke autonomie waarover de Raad van State het volgende gezegd heeft : « door de aanneming van de ordonnantie [zal] de gemeentelijke autonomie inzake beheer van gemeentewegen sterk worden beperkt, met inbegrip van de problematiek van het betaald parkeren en van de erop betrekking hebbende belastingen of retributies. Uit bepaalde oogpunten zal de gemeentelijke autonomie zelfs tot nul herleid worden. Zo bijvoorbeeld : de gemeenten zullen niet meer bevoegd zijn om autonome parkeerbelastingen- of parkeerretributieverordeningen aan te nemen; ze zullen daarentegen wel de in de ordonnantie bepaalde retributiebedragen moeten toepassen. ».

Zodra men echter een belasting oplegt, zit men in het systeem van de gemeentebelastingen. De gemeente bezorgt aan zichzelf een aanslagbiljet en de gemeentelijke ontvanger kan, naar het voorbeeld van de belastingcontroleur, de deurwaarder rechtstreeks sturen.

De volksvertegenwoordiger meent dat de rendabiliteit van een retributie beperkt is. In geval van niet-betaling, moet men effectief een beroep doen op een advocaat, een procedure voor de burgerlijke rechtbank starten, met termijnen, beroepen, uitzonderingen dientengevolge. Uiteindelijk zullen de gemeenten 30 % van het huidige rendement verliezen.

De belasting maakt het daarentegen mogelijk dat een gemeenteontvanger dwangsommen oplegt en een deurwaarder stuurt met het oog op een ingebrekestelling, zonder kosten. Dat is een rendabiliteit van 93 %. De gemeenteontvangers wensen eensgezind een belasting.

De heer Jacques De Coster geeft toe dat de kwestie een debat verdient.

De helft van de gemeenten hebben het retributiesysteem goedgekeurd. De Stad Brussel, die een groot deel van haar ontvangsten uit de beteugeling van parkeerovertradingen haalt, heeft ook gekozen voor het systeem van de retributie.

De minister geeft toe dat het debat interessant is.

M. Vincent De Wolf rappelle que ce qui importe aux Bruxellois n'est pas de savoir qui gère mais comment on gère.

Le député explique aussi que lorsqu'une compétence est exercée par la Région, les Bruxellois se rebiffent de toute façon contre la commune. Ainsi, lorsque les communes ont confié certaines de leurs voiries à la Région, ce sont les bourgmestres qui ont dû s'expliquer quand celles-ci n'étaient plus nettoyées.

M. Vincent de Wolf considère par ailleurs que le ministre n'a toujours pas répondu à l'ensemble de ses questions. Il en est notamment ainsi de sa question relative à l'autonomie communale au sujet de laquelle le Conseil d'Etat précisait que « l'adoption de l'ordonnance aura pour effet de limiter fortement l'autonomie communale au niveau de la gestion des voiries communales, en ce compris la problématique du stationnement payant et des taxes ou redevances y afférentes. L'autonomie communale sera, sous certains aspects, même réduite à néant. Ainsi, et à titre d'exemple : les communes n'auront plus le pouvoir d'adopter des règlements-taxes ou des règlements-redevances; elles devront au contraire appliquer les montants de redevances fixés dans l'ordonnance ».

Or, à partir du moment où on applique une taxe, on est dans le système des impositions communales. La commune délivre à elle-même un avertissement-extrait de rôle et le receveur communal, à l'instar du contrôleur des contributions, peut envoyer l'huissier de manière directe.

Le député estime que la rentabilité d'une redevance est limitée. En cas de non-paiement, il faut effectivement faire appel à un avocat, engager une procédure devant les tribunaux civils, avec les délais, recours, exceptions,... que cela comporte. Au final, les communes perdront 30 % de la rentabilité actuelle.

Par contre, la taxe permet à un receveur communal d'adresser des contraintes et de mandater un huissier en vue d'une mise en demeure, sans aucun frais. Elle a un taux de rentabilité de 93 %. Les receveurs communaux sont unanimes pour privilégier la taxe.

M. Jacques De Coster reconnaît que la question mérite certes débat.

La moitié des communes ont adopté le système de la redevance. La Ville de Bruxelles, qui retire une importante partie de ses recettes de la répression des infractions aux règles de stationnement a, elle aussi, opté pour le système de la redevance.

Le ministre reconnaît que le débat est intéressant.

Hij herinnert eraan dat 8 van de 19 gemeenten gekozen hebben voor de retributie, waaronder Brussel-Stad die een betalingspercentage van 90 % haalt.

Als men een deurwaarder stuurt, betalen de mensen trouwens.

De heer Philippe Pivin veronderstelt dat het om een aanmaning gaat.

De heer Willem Draps preciseert dat het niet om een uitvoerende titel gaat.

De heer Philippe Pivin meent ook dat het debat interessant is.

Men heeft er belang bij om te opteren voor de belasting, met een nadeel : de stadswachten zijn in deze aangelegenheid enkel bevoegd in het kader van een retributie.

Enkel de ontvangers hebben overigens toegang tot de gegevens van de D.I.V. Dat betekent dat men hen vraagt voertuigen te identificeren en dat men vervolgens de dossiers moet doorgeven aan advocaten en deurwaarders om de vervolging ervan te verzekeren. Dat is minder efficiënt.

De heer Vincent De Wolf stelt vast dat de gemeenten die de retributie toepassen de gemeenten zijn die een beroep gedaan hebben op de private sector. Zij hadden geen keuze.

De minister onderstreept dat zulks niet het geval is voor de grootste gemeenten, te weten Brussel-Stad.

De heer Pascal Smet geeft een overzicht van de gemeenten die voor de belasting gekozen hebben (Anderlecht, Oudergem, Etterbeek, Vorst, Ganshoren, Jette, Molenbeek, Sint-Gillis, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Pieters-Woluwe) en de gemeenten die voor de retributie hebben gekozen (Sint-Agatha-Berchem, Stad-Brussel, Evere, Elsene, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Noode, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe).

De heren Willem Draps en Vincent De Wolf menen te weten dat Stad-Brussel van systeem zal veranderen.

De minister antwoordt ontkennend.

De heer Pascal Smet geeft toe dat het gemakkelijker is om een belasting te innen. De overdracht van de opbrengst ervan naar de gemeenten is evenwel gecompliceerder.

De rechtsleer stelt het belastingsysteem soms ter discussie.

De heer Vincent De Wolf repliceert dat de meeste gemeenten die voor de retributie hebben gekozen dat hebben gedaan omdat ze een beroep doen op de privésector.

Il rappelle que 8 des 19 communes ont opté pour la redevance, dont Bruxelles-Ville qui enregistre un taux de paiement de 90 %.

Par ailleurs, si on envoie un huissier, les gens paient.

M. Philippe Pivin suppose qu'il s'agit d'une sommation.

M. Willem Draps précise qu'il ne s'agit pas d'un titre exécutoire.

M. Philippe Pivin estime lui aussi que le débat est très intéressant.

On a intérêt à privilégier la taxe, sauf sous un angle : les gardiens de la paix ne sont compétents en cette matière que dans le cadre d'une redevance.

Par ailleurs, seuls les receveurs ont accès aux données de la DIV. Ceci implique qu'on leur demande de prester des charges d'identification de véhicules et qu'on doit ensuite confier les dossiers aux avocats et huissiers pour en assurer le suivi. On y perdra en efficacité.

M. Vincent De Wolf constate que les communes qui appliquent la redevance sont celles qui ont fait appel au secteur privé. Elles n'avaient pas le choix.

Le ministre souligne que ce n'est pas le cas de la plus importante d'entre elles, Bruxelles-Ville.

M. Pascal Smet cite les communes qui ont opté pour la taxe (Anderlecht, Auderghem, Etterbeek, Forest, Ganshoren, Jette, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Gilles, Uccle, Watermaal-Boitsfort, Woluwe-Saint-Pierre) et celles qui ont opté pour la redevance (Berchem-Sainte-Agathe, Bruxelles-Ville, Evere, Ixelles, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerkeek, Woluwe-Saint-Lambert).

MM. Willem Draps et Vincent De Wolf croient savoir que la Ville de Bruxelles s'apprête à changer.

Le ministre répond par la négative.

M. Pascal Smet reconnaît que la perception d'une taxe est plus aisée. Le transfert de son produit vers les communes est néanmoins plus compliqué.

La doctrine remet parfois le système de la taxe en cause.

M. Vincent De Wolf rétorque que la plupart des communes qui ont opté pour la redevance l'ont fait parce qu'elles ont fait appel au privé.

Het commissielid geeft de voorkeur aan de overheidssector. Een beroep doen op de privésector verplicht ertoe een retributie in plaats van een belasting te innen. De rendabiliteit van een belasting ligt evenwel hoger, want de inningskosten liggen lager.

De heer Hervé Doyen had hetzelfde bezwaar tot hij zich wendde tot zijn collega's van Brussel-Stad. Brussel-Stad heeft een inningspercentage van 90 %. De regeling voorziet evenwel in een administratieve sanctie in geval van niet-betaling.

De minister legt de situatie in Brussel-Stad uit. Ofwel betaalt de gebruiker per uur ofwel betaalt hij per halve dag. Wanneer de gebruiker niet per uur betaalt, krijgt hij een overschrijvingsformulier in een plastic hoesje onder zijn ruitenwisser. Wanneer hij de overschrijving niet binnen vijf dagen uitvoert, krijgt hij thuis een herinnering toegestuurd. Als de gebruiker na twee herinneringen het verschuldigde bedrag nog steeds niet heeft betaald, krijgt hij het bezoek van een deurwaarder. Wanneer de deurwaarder optreedt, betalen bijna alle gebruikers.

De heer Pascal Smet denkt ook dat, als men streng is in het begin, het systeem rendabeler zal zijn.

De heer Hervé Doyen vraagt wie de deurwaarder inschakelt.

De minister antwoordt dat de gemeente of het Agentschap dat doet naar gelang van het gekozen systeem. De onderzoekslast zou ook omgekeerd kunnen worden.

De heer Willy Decourty komt terug op het debat over de concessies die worden toegekend aan de privésector.

In zijn gemeente heeft de meerderheid een akkoord gesloten om het parkeerbeheer toe te vertrouwen aan de openbare dienst. De controle vereist evenwel materiaal, personeelsleden, ... De investeringen zijn dus aanzienlijk en pas op lange termijn rendabel.

Een overeenkomst van 10 jaar met de privésector biedt het voordeel dat de investeringen van de privésector niet zelf moet afschrijven, terwijl men onverwijld ontvangsten heeft.

Gelet op de gemeentefinanciën, kan men bijgevolg geen beroep doen op de openbare sector en aangezien men zich niet tot de privésector kan wenden, dient men het Agentschap ook in te schakelen. Per slot van rekening zou de gemeentelijke autonomie beperkt worden.

De heer Vincent De Wolf legt uit dat men voor de overheidssector heeft gekozen om pesterijen te vermijden. De privésector heeft als enige doelstelling rendabiliteit en overdrijft soms : controleurs die betaald worden volgens

Le commissaire préfère le secteur public. Le recours au secteur privé oblige à percevoir une redevance plutôt qu'une taxe. Or, la rentabilité d'une taxe est supérieure car les frais de perception sont bien moindres.

M. Hervé Doyen avait la même objection jusqu'à ce qu'il s'adresse à ses collègues de Bruxelles-Ville. Bruxelles-Ville a un taux de recouvrement de 90 %. Le dispositif prévoit cependant une sanction administrative en cas de non-paiement.

Le ministre explique la situation à Bruxelles-Ville. Soit l'usager paie à l'heure, soit il paie à la demi-journée. Quand l'usager ne paie pas à l'heure, il reçoit un virement sous plastique sur son pare-brise. Et lorsqu'il ne s'acquitte pas du virement dans les cinq jours, il reçoit un rappel à son domicile. Si, après deux rappels, l'usager ne s'acquitte toujours pas du montant exigé, un huissier lui est envoyé. Lorsque l'huissier intervient, la quasi-totalité des usagers paient.

M. Pascal Smet pense aussi que si on est sévère au début, le système sera plus rentable.

M. Hervé Doyen se demande qui requiert l'huissier.

Le ministre répond qu'il s'agira de la commune ou de l'Agence, selon le système choisi. La charge de l'instruction pourrait également être renversée.

M. Willy Decourty revient au débat sur les concessions octroyées au secteur privé.

Il existe dans sa commune un accord de la majorité pour confier la gestion du stationnement au service public. Néanmoins, le contrôle nécessite matériel, agents, ... Les investissements sont donc considérables et ne sont rentables qu'à long terme.

Un contrat de 10 ans avec le secteur privé présente l'avantage de ne pas devoir soi-même amortir les investissements consentis par le privé tout en percevant des recettes sans délai.

Vu les finances communales, on ne peut donc en revenir au secteur public et, faute de pouvoir se tourner vers le privé, il faudra se tourner vers l'Agence. L'autonomie communale sera en fin de compte limitée.

M. Vincent De Wolf explique avoir fait le choix du public pour éviter le harcèlement. Poussé par le seul objectif de rentabilité, le secteur privé commet parfois des excès : contrôleurs – payés en fonction de leur efficacité – dissimu-

hun efficiëntie en die zich verschuilen achter een paal om de bestuurder te kunnen bekeuren voordat hij de tijd heeft om zich naar de parkeerautomaat te begeven, ...

De volksvertegenwoordiger vraagt de minister of hij zich bewust is van het feit dat, na tussenkomst van de deurwaarder, er een procedure bij de rechtbanken moet worden opgestart in geval van niet-betaling.

De minister gaat daarmee akkoord.

De heer Rachid Madrane wil de situatie in Sint-Gillis kennen.

De minister antwoordt dat de gemeente gekozen heeft voor de heffing en dat het parkeren wordt beheerd door de overheidssector.

Er rijst evenwel een probleem met de gemeente Elsene, maar dat probleem hoeft niet hier te worden geregeld.

De heer Philippe Pivin wijst erop dat de minister hem had gezegd dat zijn gemeente een alleenstaand geval is.

Het commissielid heeft contact opgenomen met de operator om de financiële gevolgen te kennen. Hij kreeg evenwel als antwoord dat andere gemeenten op dit ogenblik opdrachten gunnen.

De volksvertegenwoordiger vraagt hoe de minister denkt te reageren, aangezien het om tientallen miljoenen aan afkoopsommen gaat.

De minister antwoordt dat de gemeenten tot goed bestuur zijn gehouden. Als een gemeente weet dat een project loopt, is voorzichtigheid geboden.

De overheid kan op elk moment een concessie beëindigen, op voorwaarde dat ze het commerciële verlies terugbetaalt aan de privé-operator.

Het Gewest kan eventueel in plaats van de gemeenten onderhandelen.

De minister oefent geen toezicht uit op de gemeenten maar informeert ze.

De heer Vincent De Wolf dringt erop aan dat de minister antwoordt op zijn negende vraag over het optreden van het Agentschap wanneer de gemeente het gemeentelijk parkeerbeleidsplan niet definitief heeft goedgekeurd binnen twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*, wanneer de gemeenten de maatregelen tot uitvoering van die beleidsplannen niet aannemen, die moeten worden uitgevoerd binnen twee jaar na de inwerkingtreding van of in geval alle vastgestelde tekortkomingen of een deel ervan blijven bestaan.

lés derrière un poteau pour verbaliser le conducteur avant qu'il n'ait le temps de se rendre à l'horodateur, ...

Le député demande au ministre s'il est conscient du fait qu'après avoir saisi l'huissier, il faudra, en cas de non-paiement, introduire un procédure devant les tribunaux.

Le ministre agrée.

M. Rachid Madrane voudrait savoir ce qu'il en est de Saint-Gilles.

Le ministre répond que la commune a opté pour la taxe et que le stationnement est géré par le public.

Il se pose certes un problème avec la commune d'Ixelles mais ce problème ne doit pas être réglé ici.

M. Philippe Pivin rappelle que le ministre lui avait dit que sa commune était un cas isolé.

Le commissaire a pris contact avec l'opérateur pour connaître les conséquences financières. Il lui a cependant été répondu que d'autres communes passaient actuellement des marchés.

Le député se demande comment le ministre compte réagir puisqu'il s'agit de dizaines de millions d'euros de déficit.

Le ministre répond que le principe de bonne administration engage les communes. Si une commune sait qu'il y a un projet en cours, la prudence s'impose.

L'autorité peut mettre fin à tout moment à une concession, pourvu qu'elle rembourse à l'opérateur privé la perte commerciale.

La Région peut éventuellement négocier en lieu et place des communes.

Le ministre n'exerce pas la tutelle sur les communes mais les informe.

M. Vincent De Wolf insiste pour que le ministre réponde à sa neuvième question, relative à l'intervention de l'Agence lorsque le conseil communal n'adopte pas définitivement le plan d'action communal de stationnement dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan de politique régionale du stationnement, lorsque les communes n'adoptent pas les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur, ou en cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés.

De minister antwoordt dat de regering zich dan in de plaats van de gemeenten zal stellen.

De door het kabinet van de minister geraadpleegde advocaat heeft de bevoegdheid van de regering, zelfs over de gemeentewegen, bevestigd.

De heer Vincent De Wolf wenst een antwoord op zijn tiende vraag over de regeling van het vervangingstoezicht.

De minister antwoordt dat de regering het vervangings- toezicht zal uitoefenen. Dat recht is van essentieel belang om de efficiëntie van het gewestelijk parkeerbeleid te garanderen.

De heer Vincent De Wolf staat versted van dat nieuwe specifieke toezicht.

De volksvertegenwoordiger wijst op titel VIII van het advies van de Raad van State, waarnaar hij reeds heeft verwezen.

Het verbaast hem dat de Raad van State de minister vervolgens te kennen heeft gegeven dat hij kon voortdoen en vraagt via welk kanaal de Raad van State hem die laatste beslissing heeft meegedeeld.

De minister antwoordt dat de volksvertegenwoordiger zeer goed weet hoe de Raad van State dat soort zaken behandelt.

De heer Vincent De Wolf kan dat antwoord niet tolereren.

De voorzitter herinnert eraan dat de minister perfect het recht heeft om aldus te antwoorden.

De minister legt uit dat hij met de Raad van State zowel mondeling als schriftelijk gecommuniceerd heeft.

De heer Vincent De Wolf vraagt dat het schriftelijk antwoord van de Raad van State in het verslag wordt opgenomen.

De minister weigert dat. Het antwoord is een informeel antwoord dat per e-mail is gezonden.

Bovendien, als men aan de Raad van State een zelfde tekst tweemaal voorlegt, komt dat erop neer dat men die alle macht verleent.

De heer Vincent De Wolf wil gebruik maken van artikel 76 van het Reglement om het ontwerp nogmaals aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State om advies voor te leggen.

De heer Rachid Madrane vindt het overbodig om het ontwerp een tweede keer aan die instantie voor te leggen.

Le ministre répond que c'est le gouvernement qui se substituera.

L'avocat consulté par le cabinet du ministre a confirmé la compétence du gouvernement, même sur les voiries communales.

M. Vincent De Wolf voudrait une réponse à sa dixième question, concernant le mécanisme de tutelle de substitution.

Le ministre répond que le gouvernement l'exercera. Ce droit est essentiel pour garantir l'efficacité de la politique régionale de stationnement.

M. Vincent De Wolf reste pantois devant cette nouvelle tutelle spécifique.

Le député rappelle le titre VIII de l'avis du Conseil d'Etat, qu'il a déjà cité.

Il s'étonne que le Conseil d'Etat ait ensuite signifié au ministre qu'il pouvait poursuivre et demande par quel canal le Conseil d'Etat l'a averti de cette dernière décision.

Le ministre répond que le député sait pertinemment bien comment le Conseil d'Etat traite ce genre d'affaires.

M. Vincent De Wolf ne peut tolérer pareille réponse.

Le président rappelle que le ministre a parfaitement le droit de répondre de la sorte.

Le ministre explique qu'il a communiqué avec le Conseil d'Etat tant oralement que par écrit.

M. Vincent De Wolf demande que la réponse écrite du Conseil d'Etat soit versée au rapport.

Le ministre refuse. La réponse est une réponse informelle transmise par courriel.

Par ailleurs, soumettre au Conseil d'Etat un même texte à deux reprises revient à lui donner tous les pouvoirs.

M. Vincent De Wolf entend user de l'article 76 du Règlement pour soumettre une nouvelle fois le projet à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

M. Rachid Madrane juge inutile de soumettre une seconde fois le projet à cette instance.

De voorzitter herhaalt dat er een precedent geweest is tijdens de debatten over de Maatschappij voor de Verwerking van Vastgoed.

De heer Willem Draps onderzoekt artikel 29 van het ontwerp dat wordt besproken.

Onder de taken die aan het Parkeeragentschap worden opgedragen vallen « de bouw, [...] de aankoop of [...] de huur alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings die eigendom zijn van het Gewest, die het Gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dat nu transitparkings zijn of niet ».

Uit die opsomming blijkt dat de mogelijkheid dat het Gewest het beheer van een openbare parkeerplaats aan een privépersoon in concessie geeft, definitief uitgesloten is.

De volksvertegenwoordiger herinnert zich eveneens dat de minister vond dat het noodzakelijk is om overstap-parkeerplaatsen aan te leggen en aan de hand van cijfers duidelijk had gemaakt welke plannen er terzake op stapel staan. Het ziet er echter naar uit dat er nog niets concreet gebeurd is (geen effectenstudie, geen aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning, ...).

Het commissielid vindt echter dat de kosten voor de aanleg van dergelijke parkeerplaatsen aanzienlijk zijn en dat de huidige context niet gunstig is voor dergelijke uitgaven.

Hoe zal het Agentschap een dergelijke opdracht financieren ?

Gaat het om een exclusieve opdracht ?

Wat zullen de financieringswijze en het tempo van de investeringen zijn ?

Er bestaan openbare parkeerplaatsen die voor zeer lange termijn in concessie worden gegeven aan private vennootschappen. Wanneer lopen die contracten ten einde ?

De heer Vincent De Wolf sluit zich aan bij de vraag van de heer Willem Draps.

De gemeenten Elsene en Etterbeek hebben samen een parking aangelegd waarvan ze dachten dat zij openbaar was en die ze als overheid wilden beheren. Alleen de door de regering met toepassing van het in het eerste lid bedoelde besluit erkende parkings mogen gebruikmaken van de benaming « publieke parking ».

De minister antwoordt dat de opdracht, zoals overall in de Europese Unie, niet exclusief is. De opdracht diende echter aan het Agentschap te worden verleend.

Le président rappelle qu'il y a eu un précédent lors des débats relatifs à la société d'acquisition foncière.

M. Willem Draps examine l'article 29 du projet à l'examen.

Parmi les missions confiées à l'Agence du stationnement, on distingue « la construction, [...] l'acquisition ou [...] la location ainsi que de l'organisation, [...] la gestion et [le] contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit ».

Il ressort de cette énumération que la possibilité pour la Région de concéder la gestion d'un parking public à une personne privée est définitivement exclue.

Le député se souvient également que le ministre considérait qu'il était indispensable de développer les parkings de dissuasion et avait, chiffres à l'appui, fait part des réalisations à venir en la matière. Or, il semble que rien n'ait encore été concrétisé (ni étude d'incidences, ni demande de permis d'urbanisme, ...).

Le commissaire conçoit toutefois que le coût de réalisation de tels parkings est considérable et que le contexte actuel n'est pas favorable à de telles dépenses.

Comment l'Agence s'acquittera-t-elle financièrement d'une telle mission ?

S'agit-il d'une mission exclusive ?

Quels en seront le mode de financement et le rythme d'investissements ?

Enfin, il existe des parkings publics concédés pour de très longues durées à des sociétés privées. Quid à l'échéance de ces contrats ?

M. Vincent De Wolf se joint à la question de M. Willem Draps.

Les communes d'Ixelles et Etterbeek ont créé conjointement un parking dont elles pensaient qu'il était public et qu'elles entendaient gérer en tant que pouvoir public. Or, « seuls les parkings agréés par le gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à faire usage de l'appellation de « parking public » ».

Le ministre répond que, comme partout dans l'Union européenne, la mission n'est pas exclusive. Néanmoins, il fallait la confier à l'Agence.

De heer Pacal Smet geeft toe dat het Agentschap de openbare parkeerplaatsen niet alleen kan financieren. Een dotatie van de regering kan worden verleend via een beheerscontract.

De erkenning door de regering maakt het mogelijk om het label « publieke parking » te krijgen, dat garandeert dat sommige kwaliteitscriteria in acht worden genomen. Een gemeente kan echter een parking blijven exploiteren zonder het label te gebruiken.

*
* *

Met 10 stemmen tegen 5, verwerpt de commissie de vraag van de heer Vincent De Wolf om artikel 76.1 van het reglement toe te passen en de voorzitter van het Parlement te vragen om de afdeling Wetgeving van de Raad van State over het ontwerp van ordonnantie te raadplegen.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dat artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 2

De heer Serge de Patoul vraagt of de motorvoertuigen vermeld in het 1° ook de gemotoriseerde tweewielers omvatten.

De minister antwoordt bevestigend. De tekst bepaalt dat expliciet.

De heer Willem Draps geeft in verband met de gereglementeerde zones omschreven in het 3° te kennen dat sommige vroegere parkeerreglementen van Brusselse gemeenten slechts op de met verf afgebakende plaatsen konden worden toegepast en dat het reglement buiten die regelmatige parkeerplaatsen niet van toepassing was. Sommige gemeenten hebben hun reglement dus veranderd om niet meer van gereserveerde of gereglementeerde parkeerplaatsen te spreken maar van gereglementeerde zones die met borden zijn afgebakend.

De volksvertegenwoordiger vreest dat het reglement maar van toepassing is op de voertuigen die op de parkeerplaatsen staan en dat wie zich buiten een parkeerplaats

M. Pascal Smet reconnaît que l'Agence ne pourra financer seule les parkings publics. Une dotation du gouvernement pourra être accordée via un contrat de gestion.

L'agrément du gouvernement permet d'obtenir le label « parking public » garantissant le respect de certains critères de qualité. Une commune peut cependant continuer à exploiter un parking sans bénéficier pour autant du label.

*
* *

Par 10 voix contre 5, la commission rejette la demande de M. Vincent De Wolf de faire application de l'article 76.1 du Règlement, afin de demander au président du Parlement de consulter la section de législation du Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 2

M. Serge de Patoul demande si les véhicules à moteur mentionnés au 1° comprennent les deux-roues motorisés.

Le ministre répond par l'affirmative. Le texte le prévoit explicitement.

M. Willem Draps signale, à propos des zones réglementées définies en 3°, que certains anciens règlements de stationnement de communes bruxelloises pouvaient n'être appliqués que dans les places délimitées à la peinture et qu'en dehors de ces places de stationnement régulières, le règlement ne s'appliquait pas. Certaines communes ont donc modifié leur règlement afin de parler, non plus de places de stationnement réservées ou réglementées, mais de zones réglementées délimitées par des panneaux.

Le député craint que le règlement ne s'applique qu'aux véhicules parkés dans les emplacements de stationnement, et que celui qui est hors emplacement de stationnement,

bevindt zou kunnen aanvoeren dat het reglement niet van toepassing is.

De minister legt uit dat het gebruik van de termen « gerelementeerde zone » het opgeworpen probleem vermijdt.

De heer Serge de Patoul merkt in het 5° dat een publieke parking een parking is die toegankelijk is voor het publiek. Wil dat zeggen dat een reeks parkings die worden beheerd door de privésector maar toegankelijk zijn voor het publiek onder de ordonnantie vallen ?

De minister legt uit dat sommige parkings die als publieke parkings worden bestempeld effectief worden beheerd door de privésector. De ontworpen ordonnantie wil criteria inzake kwaliteit, verlichting, ... invoeren.

De heer Philippe Pivin meent dat, in de Franse tekst, de woorden « ramassage de l'argent des horodateurs » en « suivi des mauvais payeurs » niet echt gelukkig zijn. Hij heeft liever respectievelijk de woorden « perception », « collecte » en « poursuite ».

De heer Willem Draps stelt, voor het tweede, het volgende voor : « récupération des montants impayés ».

De heer Johan Demol vraagt hoe het zit met de Nederlandse versie.

De voorzitter legt uit dat de diensten van het parlement de vertaling opnieuw zullen bekijken.

De minister gaat akkoord met « collecte » en met « récupération des montants impayés ».

Stemming

Mits deze technische verbeteringen wordt artikel 2 aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 4

De heer Hamza Fassi-Fihri betreurt dat in de definities van de types zones niet wordt gepreciseerd dat die de administratieve grenzen van de gemeenten kunnen overschrijden.

De minister antwoordt dat dat vanzelfsprekend is.

ment pourrait invoquer le fait que le règlement ne s'applique pas.

Le ministre explique que l'utilisation du terme « zone réglementée » évite le problème soulevé.

M. Serge de Patoul observe, au 5°, qu'un parking public est un parking accessible au public. Cela veut-il dire qu'une série de parkings gérés par le secteur privé mais accessibles au public sont visés par l'ordonnance ?

Le ministre explique que certains parkings pourtant qualifiés de « publics » sont effectivement gérés par le secteur privé. L'ordonnance en projet vise à introduire des critères en matière de qualité, d'éclairage, ...

M. Philippe Pivin estime que les expressions « ramassage de l'argent des horodateurs » et « suivi des mauvais payeurs » reprises au 8° ne sont pas très heureuses. Il leur préfère respectivement les termes de « perception » ou « collecte » et de « poursuite ».

M. Willem Draps suggère, pour la seconde expression, les mots « récupération des montants impayés ».

M. Johan Demol demande ce qu'il en est de la version néerlandaise.

Le président explique que les services du parlement procéderont à la révision de la traduction.

Le ministre marque son accord sur les termes «collecte» et «récupération des montants impayés».

Vote

Moyennant ces corrections techniques, l'article 2 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 3

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 3 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 4

M. Hamza Fassi-Fihri regrette qu'il ne soit pas précisé, dans les définitions des types de zones, que ces dernières peuvent traverser les frontières administratives des communes.

Le ministre répond que cela va de soi.

De voorzitter voegt eraan toe dat dat een van de voornaamste doelstellingen van het ontwerp is.

De spreker vraagt de minister om de verschillende soorten zones in herinnering te brengen.

De minister antwoordt dat zij overeenstemmen met die welke zijn ingevoerd door de Conferentie van de Burgemeesters.

De heer Willem Draps onderstreept een verschil : afwijkingen kunnen worden toegestaan in groene zone.

De heer Jacques De Coster vraagt wie de afwijkingen die het artikel vermeld staan toestaat.

De minister antwoordt dat zij ingeschreven staan in de gemeentelijke plannen overeenkomstig de voorwaarden gesteld door de regering en verwijst naar artikel 6.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 5

De minister stelt amendement nr. 1 voor en verantwoordt het.

De heer Philippe Pivin stelt amendement nr. 12 voor en verantwoordt het.

De minister vraagt om niet te stemmen over dat amendement omdat het derde lid van dat artikel de mogelijkheid om uitzonderingen toe te staan op zaterdag niet uitsluit. Bovendien vreest de minister dat men met dat amendement de valse indruk heeft dat het gemeentelijk actieplan prioritair is op de gewestelijke regel.

De heer Philippe Pivin behoudt zijn amendement. Hij meent dat de procedure om uitzonderingen toe te staan zo zwaar en zo lang is dat zij in de praktijk niet kan worden toegepast.

De heer Serge de Patoul stelt amendement nr. 24 voor.

De volksvertegenwoordiger meent onder meer dat het de gemeenten en niet de regering toekomt om over afwijkingen te beslissen. Hij vindt het bovendien goed om de parkeerregels te harmoniseren voor de gebruiker, op voorwaarde dat de gemeenten in staat zijn om af te wijken van de regels op basis van specifieke elementen voor bepaalde wijken.

De minister zegt dat de zin die wordt geamendeerd tot doel heeft om de regering in staat te stellen te beslissen

Le président ajoute que c'est un des principaux objectifs du projet.

L'orateur demande au ministre de rappeler les différents types de zones.

Le ministre répond qu'elles correspondent à celles inscrites par la Conférence des bourgmestres.

M. Willem Draps souligne une différence : des dérogations peuvent être octroyées en zone verte.

M. Jacques De Coster demande qui accorde les dérogations que mentionne l'article.

Le ministre répond qu'elles sont inscrites dans les plans communaux conformément aux conditions fixées par le gouvernement, et renvoie à l'article 6.

Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 5

Le ministre présente et justifie l'amendement n°1.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 12.

Le ministre demande de ne pas voter cet amendement car le troisième alinéa de cet article n'exclut pas la possibilité d'appliquer des exceptions le samedi. De plus, le ministre craint qu'en intégrant cet amendement, on donne la fausse impression que le plan d'action communal est prioritaire sur la règle régionale.

M. Philippe Pivin maintient son amendement. Il estime que la procédure prévue pour pouvoir appliquer des exceptions est si lourde et longue qu'elle ne pourra pas être appliquée dans la pratique.

M. Serge de Patoul présente l'amendement n° 24.

Le député estime notamment qu'il revient aux communes et non au gouvernement de décider des dérogations. Il lui semble en outre bon d'harmoniser les règles de stationnement pour les utilisateurs, pourvu que les communes puissent être en mesure de déroger aux règles en fonction d'éléments spécifiques à certains quartiers.

Le ministre indique que la phrase faisant l'objet de l'amendement a pour but de permettre au gouvernement

over criteria op grond waarvan de gemeente, afwijkingen kunnen toestaan en dat het dus de bedoeling is om die te harmoniseren.

De heer Jacques De Coster vraagt of in de praktijk een uitvoeringsbesluit de criteria zal stellen die het de gemeenten mogelijk zullen maken desgewenst uitzonderingen toe te passen.

De minister bevestigt dat. De regering zal de mogelijkheid bieden om een afwijking toe te passen in wijken waar bijvoorbeeld het aantal kantoorgebouwen een bepaald percentage overschrijdt of wanneer er een markt georganiseerd wordt. De regering beslist evenwel alleen over de mogelijkheid om al dan niet een afwijking toe te staan. Het komt de betrokken gemeente toe om te beslissen of er al dan niet van de mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

De heer Philippe Pivin onderstreept dat het Gewest dus beslist over de specifieke kenmerken van elke wijk. Bovendien wordt het gemeentelijk actieplan om goedkeuring voorgelegd aan de Regering.

De heer Serge de Patoul onderstreept dat de regering snel die voorwaarden moet bepalen om te vermijden dat er geen enkele afwijking kan worden toegestaan die niet voldoet aan de criteria.

De minister legt uit dat de regering zich zal baseren op de bestaande situaties. Er komen dus geen grote veranderingen te velde.

De heer Willy Decourty twijfelt eraan dat de regering rekening kan houden met alle nuances en specifieke kenmerken van sommige wijken. De volksvertegenwoordiger vraagt dat er een beoordelingsmarge wordt gelaten aan de gemeenten.

De heer Rachid Madrane zegt dat hij er zeker van is dat de regering rekening zal houden met een gemeentelijk actieplan waarin die specifieke kenmerken zullen worden vermeld en dat zal voortvloeien uit een debat in de gemeenteraad.

De heer Willem Draps geeft te kennen dat de parkeersituatie voortdurend te velde evolueert, terwijl het gemeentelijk actieplan maar om de vijf jaar wordt vastgesteld.

De heer Philippe Pivin onderstreept dat de procedure tot wijziging van het gemeentelijk actieplan in het ergste geval tot achttien maanden tijd kan vergen en dat artikel 21 bepaalt dat die procedure, die hij erg omslachtig vindt, op elke wijziging van toepassing is.

De minister meent dat het gemeentelijk actieplan een zekere manoeuvreerruimte kan laten aan de gemeenten om kleine wijzigingen in te voeren zonder dat de procedure voor de wijzigingen van het gemeentelijk actieplan moet worden toegepast. Bovendien kan, indien de goedkeuring

de décider des critères en fonction desquels les communes pourront accorder des dérogations et vise donc à harmoniser ceux-ci.

M. Jacques De Coster demande si, dans la pratique, un arrêté d'application prévoira les critères qui permettront alors aux communes qui le désirent d'appliquer des exceptions.

Le ministre le confirme. Le gouvernement offrira la possibilité d'appliquer une dérogation dans les quartiers où, par exemple, le nombre de bâtiments de bureaux dépasse un certain pourcentage ou lorsqu'un marché y est organisé. Toutefois, le gouvernement décidera uniquement de la possibilité ou non d'appliquer une dérogation. Il reviendra à la commune concernée de décider d'user ou non de cette possibilité.

M. Philippe Pivin souligne que ce sera donc bien la Région qui décidera des spécificités de chaque quartier. En outre, le plan d'action communal sera soumis à l'approbation du gouvernement.

M. Serge de Patoul souligne que le gouvernement devra donc rapidement déterminer ces conditions afin d'éviter qu'aucune dérogation ne puisse être acceptée qui ne réponde pas aux critères.

Le ministre explique que le gouvernement se basera sur les situations existantes. Il n'y aura donc pas de gros changements sur le terrain.

M. Willy Decourty doute que le gouvernement puisse tenir compte de toutes les nuances et spécificités de certains quartiers. Le député demande qu'une marge d'appréciation soit laissée aux communes.

M. Rachid Madrane se dit certain que le gouvernement tiendra compte du plan d'action communal qui fera mention de ces spécificités et qui résultera d'un débat au conseil communal.

M. Willem Draps indique, lui, que la situation du stationnement évolue constamment sur le terrain, alors que le plan d'action communal ne sera fixé que tous les cinq ans.

M. Philippe Pivin souligne que la procédure visant à modifier le plan d'action communal pourra, dans le pire des cas, prendre jusque dix-huit mois, et que l'article 21 stipule que cette procédure qui lui semble fort lourde s'applique à toute modification.

Le ministre estime que le plan d'action communal pourra laisser une certaine marge de manoeuvre à la commune afin de permettre de petites modifications sans que la procédure prévue pour les modifications du plan d'action communal ne doive être appliquée. De plus, si l'approbation du plan

van het gemeentelijk actieplan enige tijd vergt, de goedkeuring van eenvoudige wijzigingen hierop in het beste geval maar drie maanden in beslag nemen.

De heer Willem Draps vraagt welke de gevolgen zouden zijn als de regering geen enkel advies zou uitbrengen over een wijziging van het gemeentelijk actieplan

De minister zegt dat er geen enkele reden is om ervan uit te gaan dat een dergelijke situatie zich zou voordoen. Mocht dat evenwel toch het geval zijn, dan zou dat advies als ongunstig moeten worden beschouwd.

De heer Hervé Doyen vraagt of de termijn voor de goedkeuring van de wijzigingen van het gemeentelijk actieplan niet zouden kunnen worden ingeperkt.

De minister zegt dat hij bereid is om een kortere goedkeuringstermijn te aanvaarden voor de kleine wijzigingen van het gemeentelijk actieplan. De regering zal artikel 21 amenderen.

De heer Willem Draps vraagt dat het amendement ook bepaalt dat het advies, na het verstrijken van de termijn, als gunstig wordt beschouwd.

De minister stemt ook met dat voorstel in en zegt dat het in het amendement zelf zal worden verwerkt.

De heer Jacques De Coster wijst erop dat de criteria die de regering zal vaststellen om de gemeenten de mogelijkheid te bieden om af te wijken van de regels, zullen moeten worden vastgesteld zodra de ordonnantie in werking treedt.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 24 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 4.

Artikel 5, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 6

De heer Hamza Fassi-Fihri vraagt wie er verantwoordelijk is voor de afgifte van de vrijgesteldenkaarten aan de personen die wonen in wijken die liggen op het grondgebied van verschillende gemeenten en welke de geldigheid is van die kaart op het grondgebied van die gemeenten.

d'action communal prendra un certain temps, l'approbation de simples modifications à celui-ci pourra, dans le meilleur des cas, ne prendre que trois mois.

M. Willem Draps demande quelles seraient les conséquences si le gouvernement n'émettait aucun avis sur une modification apportée au plan d'action communal.

Le ministre dit qu'il n'y a aucune raison qu'une telle situation se produise. Si tel devait toutefois être le cas, l'avis devrait être considéré comme négatif.

M. Hervé Doyen demande si le délai d'approbation des modifications apportées au plan d'action communal ne pourrait pas être réduit.

Le ministre se dit prêt à accepter un délai d'approbation plus court pour les petites modifications au plan d'action communal. Le gouvernement amendera l'article 21.

M. Willem Draps demande que l'amendement prévoie également que, après expiration du délai, l'avis soit réputé positif.

Le ministre marque également son accord sur ce point et indique qu'il sera intégré au même amendement.

M. Jacques De Coster souligne que les critères que le gouvernement fixera pour permettre aux communes de déroger aux règles, devront être fixés dès l'entrée en vigueur de cette ordonnance.

Votes

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'amendement n° 12 est rejeté par 9 voix contre 5 et une abstention.

L'amendement n° 24 est rejeté par 11 voix contre 4.

L'article 5, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Article 6

M. Hamza Fassi-Fihri demande qui est responsable de la délivrance des cartes de dérogation aux personnes habitant des quartiers transcommunaux et quelle est la validité de cette carte sur les territoires de ces communes.

Minister Pascal Smet zegt dat de gemeente waar de aanvrager woont verantwoordelijk is voor de afgifte van de vrijgesteldenkaart en dat deze geldig is in heel de wijk, zelfs als die de grenzen van de gemeente overschrijdt.

Volgens de heer Hervé Doyen zal de ordonnantie een einde maken aan sommige misstanden. Personen die in een bepaalde gemeente woonden, konden parkeren op het grondgebied van hun gemeente, maar hun burens, die in een andere gemeente woonden, konden alleen in hun wijk parkeren.

De heer Willem Draps vraagt of de kaarten die geldig zijn op het hele grondgebied van de gemeente zullen verdwijnen. Als dat het geval is, zullen er duizenden ontevredenen zijn.

Ook de heer Jacques De Coster is van mening dat het verdwijnen van de kaarten die geldig zijn op het hele grondgebied van een gemeente de praktijken zal omgooien.

De minister zegt dat het verdwijnen van de kaarten die geldig zijn op het hele grondgebied van een gemeente noodzakelijk is omdat een te groot aantal kleine verplaatsingen met de auto gebeuren. De minister zegt dat hij zich bewust is van de mogelijke ontevredenheid van een aantal inwoners, maar zegt dat hij de verantwoordelijkheid voor die beslissing op zich neemt.

De heer Willy Decourty is verbaasd dat een kaart wordt uitgereikt voor de Cambio-auto's omdat er voor die al voorbehouden parkeerplaatsen bestaan.

Minister Pascal Smet zegt dat de kaart de gebruikers de mogelijkheid zal bieden om met dat voertuig te parkeren gedurende de tijd dat ze het gebruiken. De gebruikers hebben er echter geen belang bij om met dat voertuig te lang te parkeren aangezien ze voor dat voertuig betalen naar rato van de gebruikstijd, ongeacht ze aan het rijden zijn of niet. Die minister zegt ook nog dat hij de mogelijkheid bestudeert om de gebruiker de mogelijkheid te bieden om zijn Cambio-auto elders achter te laten dan op de plaats waar hij die genomen heeft.

Volgens mevrouw Céline Delforge is het logisch dat men de Cambio-auto's bevoordeelt aangezien ze door verschillende personen worden gebruikt en op die manier bijdragen tot de vermindering van het aantal gebruikte auto's.

De heer Philippe Pivin vraagt waarom er niets wordt geregeld voor de voertuigen die gebruikt worden in het kader van een openbare dienstverlening.

Minister Pascal Smet sluit niet uit dat de regering die kwestie later regelt, maar zegt dat zij op dit ogenblik niet aan de orde is.

Le ministre Pascal Smet indique que c'est la commune où réside le demandeur qui est responsable de l'octroi de la carte de dérogation et que celle-ci est valable dans tout le quartier, même si celui-ci dépasse les limites communales.

M. Hervé Doyen estime que l'ordonnance mettra fin à certaines aberrations. Alors que des personnes qui habitaient une certaine commune pouvaient stationner sur tout le territoire de leur commune, leurs voisins qui habitaient une autre commune ne pouvaient stationner que dans leur quartier.

M. Willem Draps demande si les cartes valables sur l'ensemble du territoire d'une commune disparaîtront. Si tel est le cas, il y aura des milliers de mécontents.

M. Jacques De Coster estime, lui aussi, que la disparition des cartes valables sur l'ensemble du territoire d'une commune bouleversera les pratiques.

Le ministre explique que la disparition des cartes valables sur l'ensemble du territoire d'une commune est nécessaire, dans la mesure où un trop grand nombre de petits déplacements s'effectuent en voiture. Le ministre dit être conscient du possible mécontentement d'un certain nombre d'habitants, mais déclare qu'il assumera cette décision.

M. Willy Decourty s'étonne qu'une carte soit octroyée aux voitures Cambio, dans la mesure où celles-ci disposent déjà d'emplacements réservés.

Le ministre Pascal Smet explique que la carte permettra aux utilisateurs de stationner avec ce véhicule pendant qu'ils l'emploient. Les utilisateurs n'ont toutefois pas intérêt à stationner trop longtemps avec ce type de véhicule puisqu'ils payent en fonction de la durée d'utilisation, qu'ils roulent ou non. De plus, le ministre dit étudier la possibilité de permettre à l'utilisateur de remettre son véhicule Cambio ailleurs qu'à l'endroit où il l'a pris.

Mme Céline Delforge estime qu'il est logique d'avantager les véhicules Cambio, étant donné qu'ils servent à diverses personnes et qu'ils contribuent ainsi à la diminution du nombre de véhicules utilisés.

M. Philippe Pivin demande pourquoi une impasse a été faite sur les véhicules utilisés dans le cadre d'un service public.

Le ministre Pascal Smet n'exclut pas l'idée que le gouvernement prévoit cela plus tard, mais que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

Volgens de heer Rachid Madrane zal het moeilijk zijn om te controleren of een voertuig gebruikt wordt tijdens of buiten de diensturen.

De heer Hervé Doyen zegt dat de controlerende beambte zal moeten oordelen of een voertuig voor openbare dienstverleningen al dan niet kan vrijgesteld worden.

De heer Willem Draps zegt, als reactie op de heer Hervé Doyen, dat het niet goed is om blind vertrouwen te hebben in de vaststellende beambten, omdat men vendetta's nooit mag uitsluiten.

Mevrouw Martine Payfa zegt dat de tekst bepaalt dat de regering de regels voor de afgifte van de kaarten kan preciseren en dat zij bijkomende categorieën mag vaststellen. Zij vraagt of dat betekent dat de regering niet verplicht is om dat te doen.

De minister bevestigt dat.

De heer Serge de Patoul wijst erop dat men echter niet mag afstevnen op een toestand waarin bijvoorbeeld de brandweer die uitrukt op de bon zal worden geslingerd.

De heer Willem Draps vraagt of de kaart voor de gehandicapten zal gekoppeld worden aan het voertuig of aan de persoon zelf en of, in dat eerste geval, een valide persoon die het voertuig van een gehandicapte gebruikt die kaart ook zal mogen gebruiken.

Minister Pascal Smet zegt dat de kaart voor een gehandicapte gekoppeld is aan een voertuig en dat die kaart alleen mag worden gebruikt als de gehandicapte zich aan boord van dat voertuig bevindt.

De heer Serge de Patoul dient amendement nr. 25 in. Het strekt ertoe alleen de gemeenten de vrijgesteldekaarten te laten afgeven.

De minister vraagt om dat amendement niet goed te keuren. Het heeft geen enkel nut aangezien de ontworpen tekst reeds preciseert dat de gemeenten dat zelf kunnen doen indien zij dat wensen.

De heer Philippe Pivin stelt amendement nr. 13 voor en verantwoordt het.

De minister zegt dat hij reeds zijn standpunt terzake gegeven heeft en vraagt om dat amendement niet goed te keuren.

De heer Serge de Patoul stelt amendement nr. 14 voor en verantwoordt het.

De heer Rachid Madrane meent dat het niet goed zou zijn om verschillen in te voeren tussen de dienstverleners bedoeld in dat amendement en de andere vrije beroepen.

M. Rachid Madrane souligne qu'il sera difficile de contrôler si un véhicule est utilisé pendant ou en-dehors des heures de service.

M. Hervé Doyen estime, quant à lui, que ce sera à l'agent constatateur d'estimer si un véhicule d'un service public peut ou ne peut pas déroger aux règles.

M. Willem Draps dit, en réponse à M. Hervé Doyen, qu'il n'est pas prudent d'avoir une confiance aveugle à l'égard des agents constatateurs, car une vendetta n'est jamais à exclure.

Mme Martine Payfa souligne que le texte prévoit que le gouvernement peut préciser les modalités de délivrance des cartes et qu'il peut établir des catégories supplémentaires. Elle demande si cela signifie que le gouvernement n'est pas tenu de le faire.

Le ministre le confirme.

M. Serge de Patoul souligne qu'il ne faudrait tout de même pas en arriver à une situation où, par exemple, des pompiers en intervention seraient verbalisés.

M. Willem Draps demande si la carte destinée aux personnes handicapées sera liée au véhicule ou à la personne ayant un handicap, et si, dans le premier cas, une personne valide utilisant le véhicule d'une personne handicapée pourra utiliser cette carte.

Le ministre Pascal Smet indique que la carte pour personne handicapée est liée à un véhicule, mais que cette carte ne peut être utilisée que si la personne handicapée se trouve dans le véhicule.

M. Serge de Patoul présente l'amendement n° 25, qui vise à réserver la faculté de délivrer des cartes de dérogation aux seules communes.

Le ministre demande de ne pas voter cet amendement. Il n'y a aucune utilité puisque le texte en projet précise déjà que les communes pourront le faire elles-mêmes si elles le désirent.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 13.

Le ministre dit avoir déjà donné son point de vue en la matière et demande de ne pas voter cet amendement.

M. Serge de Patoul présente et justifie l'amendement n° 14.

M. Rachid Madrane estime qu'il ne serait pas bon de créer des différences entre les prestataires visés par cet amendement et les autres professions libérales.

Mevrouw Martine Payfa vraagt dat de personen die warme maaltijden verdelen ook in aanmerking zouden komen voor een vrijgesteldenkaart.

De minister sluit niet uit dat de regering dat later regelt, maar thans is dat niet het geval.

De heer Rachid Madrane zegt voorstander te zijn in ieder geval, en in voorkomend geval, van het gebruik van een instrument dat de vrijstelling in de tijd beperkt, bijvoorbeeld een schijf.

De heer Philippe Pivin vraagt of de dierenartsen deel uitmaken van de dienstverleners die dringende medische zorgen verlenen.

Minister Pascal Smet antwoordt bevestigend.

Stemmingen

Amendement nr. 25 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Amendement nr. 14 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 7

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 8

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 9

De heer Hamza Fassi-Fihri vraagt welke criteria er zijn om het maximum aantal parkeerplaatsen per zone te bepa-

Mme Martine Payfa demande que les personnes qui distribuent des repas chauds puissent également bénéficier d'une carte de dérogation.

Le ministre n'exclut pas l'idée que le gouvernement prévoie cela plus tard, mais que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Rachid Madrane dit être favorable, de toute façon et le cas échéant, à l'utilisation d'un instrument qui limite la dérogation dans le temps tel qu'un disque de stationnement.

M. Philippe Pivin demande si les vétérinaires font partie des prestataires délivrant des soins médicaux urgents.

Le ministre Pascal Smet répond par l'affirmative.

Votes

L'amendement n° 25 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 13 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 14 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 6 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 7

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 7 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 8

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 8 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 9

M. Hamza Fassi-Fihri demande quels sont les critères pour fixer le nombre de places de stationnement maximal

len en hoe dat aantal aan de gemeenten bekendgemaakt zal worden.

De minister zegt dat de criteria nog niet bekend zijn en dat die pas na een grondig onderzoek opgesteld zullen worden. Het aantal zal aan de gemeenten meegedeeld worden in de vorm van een vork met een minimum- en maximum-aantal parkeerplaatsen.

De heer Willem Draps vraagt wat verstaan dient te worden om onder « voorbehouden parkeerplaatsen ».

De minister antwoordt dat het gaat over plaatsen voor gehandicapten, taxi's, Cambiovoertuigen enz.

Mevrouw Martine Payfa vraagt of er bij die grondige studie rekening gehouden zal worden met de bestaande situatie. Zal een beroep mogelijk zijn ?

De minister legt uit dat hij reeds over een databank beschikt met het aantal bestaande plaatsen, maar dat die nog bijgewerkt moet worden. Er zal nog overgegaan worden tot een beschrijving van de bestaande situatie en er zal rekening gehouden worden met de afgegeven bouwvergunningen en de dichtheid van de bevolking en de kantoren. Er zal een advies aan de gemeenten gevraagd worden. Vervolgens zal een gewestelijk parkeerplan opgesteld worden dat binnen de regering besproken wordt. Dat plan zal ter onderzoek voorgelegd worden. Daarna wordt het definitieve plan vastgesteld. Ten behoeve van mevrouw Martine Payfa, antwoordt de minister dat enkel een beroep bij de Raad van State mogelijk zal zijn.

Mevrouw Martine Payfa vraagt of er ook parkeerplaatsen komen voor vrachtwagens.

De heer Willem Draps onderstreept dat de gemeenten reeds verplicht zijn om een parkeerzone voor vrachtwagens aan te bieden.

Minister Pascal Smet stelt voor, met het unanieme akkoord van de commissieleden, om een technische wijziging in artikel 2, waarover reeds gesproken is, in te voegen, te weten de invoeging van het woord « vrachtwagen » na het woord « lossen ». (*Instemming*)

Stemming

Artikel 9 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 10

De heer Hervé Doyen vraagt of het de gewoonte is dat het Gewest het advies vraagt van zijn eigen diensten zoals beschreven in dat artikel.

par zone et comment ce nombre sera communiqué aux communes.

Le ministre indique que ces critères ne sont pas encore connus et qu'ils seront déterminés après une étude approfondie. Le nombre sera communiqué aux communes sous la forme d'une fourchette reprenant un nombre minimum et un nombre maximum de places de stationnement.

M. Willem Draps demande ce qu'il faut comprendre par « places de stationnement réservées ».

Le ministre répond qu'il s'agit des places réservées pour les personnes handicapées, les taxis, les véhicules Cambio, etc.

Mme Martine Payfa demande s'il sera tenu compte de la situation existante lors de cette étude approfondie. Un recours sera-t-il possible ?

Le ministre explique qu'il dispose déjà d'une base de données comprenant le nombre de places existantes, mais qui devra encore être actualisée. Il sera encore procédé à un état des lieux de la situation existante et il sera tenu compte des permis de bâtir délivrés et de la densité des personnes et des bureaux. Un avis des communes sera sollicité. Ensuite, un projet de plan régional de stationnement sera élaboré et débattu au sein du gouvernement. Celui-ci sera enfin soumis à enquête. Finalement, le plan définitif sera arrêté. Concernant la seconde question de Mme Martine Payfa, le ministre indique que seul un recours auprès du Conseil d'Etat sera possible.

Mme Martine Payfa demande si des stationnements pour poids lourds seront prévus.

M. Willem Draps souligne que les communes sont déjà obligées de disposer d'un lieu de stationnement pour poids lourds.

Le ministre Pascal Smet propose, avec l'accord unanime des commissaires, d'apporter une modification technique à l'article 2 dont il a déjà été débattu, afin d'y insérer les mots « poids lourds » après le mot « marchandises » (*Assentiment*).

Vote

L'article 9 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 10

M. Hervé Doyen demande s'il est coutumier que la Région demande l'avis de ses propres services comme prévu à cet article.

De minister bevestigt dat zulk mogelijk is wanneer, zoals in dit geval, alle actoren niet rechtstreeks betrokken zijn.

De heer Willem Draps onderstreept dat er een groot aantal openbare onderzoeken als gevolg kan hebben dat de bevolking niet meer geïnteresseerd is.

Stemming

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 11

De heer Willem Draps vraagt waarom de periode op acht maanden vastgelegd is.

Minister Pascal Smet antwoordt dat zulks het resultaat is van de optelling van alle geplande termijnen.

Stemming

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 12

De heer Willem Draps vraagt waarom een wijziging van het gewestelijk parkeerplan een zo omslachtige procedure vereist.

De minister legt uit dat hij wou voorkomen dat er wijzigingen aangebracht zouden worden zonder openbaar onderzoek.

Stemming

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 13

De heer Philippe Pivin wijst erop dat in het tweede melding gemaakt wordt van een « definitief plan ». Toch wordt dat plan maar voor vijf jaar opgemaakt. Hij stelt voor om die woorden te schrappen.

De minister aanvaardt het mondeling amendement van de heer Philippe Pivin.

Stemming

Het mondeling amendement van de heer Philippe Pivin wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Le ministre confirme que cela peut se faire quand, comme ici, tous les acteurs ne sont pas directement impliqués.

M. Willem Draps souligne qu'un nombre trop important d'enquêtes publiques peut avoir pour effet que le public s'en désintéresse.

Vote

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 11

M. Willem Draps demande pourquoi la période a été fixée à huit mois.

Le ministre Pascal Smet répond que c'est le résultat de l'addition de tous les délais prévus.

Vote

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 12

M. Willem Draps demande pourquoi une modification du plan régional du stationnement nécessite une aussi lourde procédure.

Le ministre explique qu'il a voulu éviter que des modifications soient apportées sans enquête publique.

Vote

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 13

M. Philippe Pivin remarque qu'au second paragraphe, il est fait mention d'un plan «à titre définitif», alors que celui-ci n'est établi que pour une durée de cinq ans. Il suggère donc de supprimer ces mots.

Le ministre accepte l'amendement oral de M. Philippe Pivin.

Votes

L'amendement oral de M. Philippe Pivin est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Artikel 13, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 14

De heer Johan Demol vraagt hoe gewerkt zal worden in de transcommunale zones voor de bepaling van de zones zoals beschreven in dat artikel.

Minister Pascal Smet zegt dat artikel 16 voor overleg zorgt.

De heer Willem Draps wijst erop dat de raming van de kosten en de verwachte ontvangsten een moeilijke oefening wordt.

Mevrouw Martine Payfa zegt dat het aantal controleurs invloed zal hebben op het bedrag van die raming.

Stemming

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 15

De heer Willy Decourty licht amendement nr. 10 toe.

De minister gaat akkoord met dat amendement.

Stemming

Amendement nr. 10 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 15, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 16

De heer Philippe Pivin stelt voor om de woorden « qui lui sont » in de Franse tekst in te voegen tussen de woorden « des communes » en het woord « limitrophes », om de tekst te verbeteren.

De heer Willem Draps vraagt waarom het advies niet gevraagd wordt aan de aangrenzende gemeenten buiten het Gewest. Hij stelt voor om de woorden « gelegen in het Gewest » te schrappen.

De minister aanvaardt het mondeling amendement van de heren Philippe Pivin en Willem Draps.

L'article 13, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 14

M. Johan Demol demande comment il sera procédé dans les zones transcommunales pour la délimitation des zones telle que prévue à cet article.

Le ministre Pascal Smet indique que l'article 16 institue une concertation.

M. Willem Draps remarque que l'estimation des coûts générés et des recettes attendues sera difficile à réaliser.

Mme Martine Payfa fait remarquer que le nombre de contrôleurs influencera le montant de cette estimation.

Vote

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 15

M. Willy Decourty présente l'amendement n° 10.

Le ministre marque son accord avec cet amendement.

Votes

L'amendement n° 10 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 15, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 16

M. Philippe Pivin propose d'ajouter les mots « qui lui sont » entre les mots « des communes » et du mot « limitrophes », afin d'améliorer le texte.

M. Willem Draps demande pourquoi ne pas demander d'avis aux communes limitrophes situées hors de la Région. Il suggère de supprimer les mots « situées dans la Région ».

Le ministre accepte l'amendement oral de MM. Philippe Pivin et Willem Draps.

Stemmingen

Het mondeling amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 16, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 17

De minister preciseert dat de gemeenten binnen de termijn bedoeld in artikel 17 hun plan ter goedkeuring aan de regering moeten voorgelegd hebben.

De heer Willem Draps heeft vragen bij de totale duur van de termijnen voor het opstellen van het gemeentepan.

De heer Philippe Pivin berekent een maximum van 18 maanden, wanneer hij de termijnen in de artikelen 15 tot 18 optelt.

De minister antwoordt dat men binnen die 18 maanden rekening moet houden met de termijn voor de regering.

De heer Philippe Pivin geeft een overzicht van de opeenvolgende fazen :

- voorlopige goedkeuring van het ontwerp van actieplan door de gemeenteraad (dag nul);
- binnen 30 dagen na de goedkeuring : openbaar onderzoek gedurende 60 dagen, met voorlegging van het plan aan de aangrenzende gemeenten;
- binnen 15 dagen na het verstrekken van de termijn voor het onderzoek; proces-verbaal van sluiting door het college :
- binnen 12 maanden na de voorlopige goedkeuring : definitieve goedkeuring van het plan door de gemeenteraad, of opstelling door de regering;
- binnen 3 maanden na de definitieve goedkeuring : goedkeuring van het plan door de regering;
- eventuele verlenging met 3 maanden in geval het plan niet wordt goedgekeurd door de regering.

De heer Willem Draps vindt de termijn van twaalf maanden tussen de bekendmaking van het gewestelijk plan en de definitieve goedkeuring van het gemeentelijk plan zeer kort. Bovendien vereist het ontwerpen van het actieplan zelf tijd.

De minister overloopt de verschillende fazen :

Votes

L'amendement oral est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 16, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 17

Le ministre précise que les communes doivent, dans le délai prévu à l'article 17, avoir soumis leur plan à l'approbation du gouvernement.

M. Willem Draps s'interroge sur l'échéance totale prévue pour l'élaboration du plan communal.

M. Philippe Pivin calcule un maximum de 18 mois, en additionnant les délais prévus aux articles 15 à 18.

Le ministre répond qu'il faut tenir compte, dans ces 18 mois, du délai réservé au gouvernement.

M. Philippe Pivin cite les étapes successives :

- adoption provisoire du projet de plan d'action par le conseil communal (jour zéro);
- dans les 30 jours de l'adoption : enquête publique d'une durée de 60 jours, avec soumission du plan aux communes limitrophes;
- dans les 15 jours de l'expiration du délai d'enquête : procès-verbal de clôture par le collège;
- dans les 12 mois de l'adoption provisoire : adoption définitive du plan par le conseil communal, ou élaboration par le gouvernement;
- dans les 3 mois de l'adoption définitive : approbation du plan par le gouvernement;
- prolongation éventuelle de 3 mois en cas de non-approbation du plan par le gouvernement.

M. Willem Draps juge le délai de douze mois entre la publication du plan régional et l'adoption définitive du plan communal fort court. En outre, la conception du plan d'action nécessite elle-même un délai.

Le ministre passe les différentes étapes en revue :

- binnen 3 maanden na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* : opstellen van het actieplan en voorlopige goedkeuring door de gemeenteraad;
- binnen de maand na de goedkeuring : organisatie van het openbaar onderzoek dat twee maanden loopt;
- binnen 2 weken na het verstrijken van het onderzoek : proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek door het college;

in totaal 6,5 maanden. Van de oorspronkelijk uitgetrokken 12 maanden blijven er nog 5,5 maanden over.

De heer Philippe Pivin wijst erop dat men ook nog om het advies van de aangrenzende gemeenten moet vragen.

De minister antwoordt dat die procedure tegelijk met het openbaar onderzoek kan worden uitgevoerd.

De heer Willem Draps wijst erop dat de gemeenteraad het actieplan nog definitief moet goedkeuren. Dat orgaan komt evenwel niet constant bijeen.

Er moet trouwens worden rekening gehouden met de vakanties.

De minister antwoordt dat de gemeenteraad minstens één keer per maand bijeenkomt.

Mevrouw Martine Payfa voegt eraan toe dat de gemeenten ook andere taken moeten uitvoeren.

De heer Willem Draps is ervan overtuigd dat de meeste gemeenten de toegemeten termijnen niet zullen kunnen naleven.

De volksvertegenwoordiger is ook van oordeel dat, wanneer een regering zich in de plaats van een gemeente stelt, er voorafgaande mechanismen moeten zijn die het de gemeente mogelijk maken om zich ter herpakken. De gemeente zou een termijn moeten krijgen om orde op zaken te stellen.

De heer Willy Decourty voegt eraan toe dat een gemeente, om personeelsredenen, gebruik zou kunnen maken van een overheidsopdracht om de opstelling van haar actieplan uit te besteden aan een studiebureau.

De minister verduidelijkt dat de gemeenten geholpen kunnen worden door het Agentschap.

De heer Willem Draps repliceert dat niet alle gemeenten automatisch vertrouwen hebben in het Agentschap. Sommige gemeenten hebben te weinig personeel, te weinig technische bagage enz. Indien ze een beroep doen op een studiebureau via een offerte-oproep, wordt de termijn van 12 maanden helemaal onrealistisch.

- dans les 3 mois de la publication au *Moniteur belge* : rédaction du plan d'action et adoption provisoire par le conseil communal;
- dans le mois de l'adoption : organisation de l'enquête publique d'une durée de 2 mois;
- dans les 2 semaines de l'expiration du délai d'enquête : procès-verbal de clôture par le collège;

soit au total 6 mois et demi. Des 12 mois prévu initialement, il reste encore 5 mois et demi.

M. Philippe Pivin rappelle qu'il faut encore demander l'avis des communes limitrophes.

Le ministre répond que cette procédure peut être menée parallèlement à l'enquête publique.

M. Willem Draps rappelle que le conseil communal doit encore adopter définitivement le plan d'action. Or, cet organe ne se réunit pas tout le temps.

Il faut par ailleurs tenir compte des vacances.

Le ministre répond que le conseil communal se réunit au minimum une fois par mois.

Mme Martine Payfa ajoute que les communes ont également d'autres tâches à exécuter.

M. Willem Draps est persuadé que la plupart des communes ne parviendront pas à se mettre en ordre dans les délais impartis.

Le député est également d'avis que, lorsqu'un gouvernement se substitue à une commune, il faut des mécanismes préalables permettant à la commune de se ressaisir. Il faudrait lui laisser un délai pour se mettre en ordre.

M. Willy Decourty ajoute qu'une commune pourrait, pour des raisons de personnel, recourir à un marché public afin de sous-traiter l'élaboration de son plan d'action à un bureau d'études.

Le ministre précise que les communes peuvent être aidées par l'Agence.

M. Willem Draps rétorque que toutes les communes n'ont pas forcément confiance en l'Agence. Certaines communes manquent de personnel, de compétences techniques etc. A supposer qu'elles fassent appel à un bureau d'études via un appel d'offres, le délai de 12 mois devient complètement irréaliste.

De minister antwoordt dat er al in vele gemeenten een plan bestaat.

De heer Willem Draps repliceert dat het vaak om empirische plannen gaat. Het is ook niet de bedoeling dat het Agentschap tegelijk 19 plannen opstelt.

De heer Hervé Doyen preciseert dat de meeste gemeenten een mobiliteitsplan, met een deel over het parkeerbeleid, hebben goedgekeurd.

Mevrouw Martine Payfa denkt aan de gemeenten waarvan het mobiliteitsplan geen parkeerbeleidsplan bevat.

De heer Philippe Pivin verklaart dat de gemeente waarvan hij burgemeester is geen mobiliteitsplan heeft aangenomen.

De heer Rachid Madrane wijst erop dat, wat de overheidsopdrachten voor werken betreft, een maand doorgaans 22 werkdagen bevat. De volksvertegenwoordiger stelt ook voor om in het ontwerp van ordonnantie te spreken van 365 werkdagen, zijnde 16 maanden.

De heer Willem Draps vindt dat men niet mag tellen in werkdagen in het kader van de ontworpen ordonnantie.

De minister stelt een periode van 15 maanden voor.

Mevrouw Martine Payfa is van oordeel dat dit voorstel het probleem niet oplost.

De heer Willem Draps denkt aan 18 maanden, rekening houdend met de begrotingsmechanismen en de termijnen om ze goed te keuren.

De minister herinnert eraan dat de gemeenten bepaalde taken kunnen toevertrouwen aan het Agentschap.

De heer Jacques De Coster vindt dat men niet nog eens 18 maanden kan wachten nadat het Gewest zijn parkeerbeleidsplan heeft uitgewerkt.

De heer Willem Draps vindt dat men rekening moet houden met de realiteit te velde, met de beheersproblemen van de gemeenten.

De minister vindt dat de door de ontworpen ordonnantie voorgestelde termijnen zonder al te veel problemen kunnen worden nageleefd.

Volgens de heer Willem Draps doet dat geen problemen rijzen, op voorwaarde dat men geen beroep doet op een extern studie bureau.

De minister herhaalt dat geen enkele gemeente verplicht is om dat te doen.

Le ministre répond qu'un plan existe déjà dans de nombreuses communes.

M. Willem Draps rétorque qu'il s'agit souvent de plans empiriques. Il ne faudrait pas non plus que l'Agence soit amenée à élaborer simultanément 19 plans.

M. Hervé Doyen précise que la plupart des communes ont adopté un plan de mobilité contenant un volet relatif au stationnement.

Mme Martine Payfa pense à celles dont le plan de mobilité n'en comprend pas.

M. Philippe Pivin déclare que la commune dont il est bourgmestre n'a pas adopté de plan de mobilité.

M. Rachid Madrane rappelle qu'en termes de marchés publics de travaux, un mois équivaut généralement à 22 jours ouvrables. Le député propose également de parler dans le projet d'ordonnance de 365 jours ouvrables, soit 16 mois.

M. Willem Draps estime qu'on ne doit pas compter en jours ouvrables dans le cadre de l'ordonnance en projet.

Le ministre suggère une période de 15 mois.

Mme Martine Payfa considère que cette proposition ne résoud pas le problème.

M. Willem Draps pense qu'il faut 18 mois, compte tenu des mécanismes budgétaires et des délais pour les approuver.

Le ministre rappelle que les communes peuvent confier certaines tâches à l'Agence.

M. Jacques De Coster estime qu'on ne peut encore attendre 18 mois après que la Région a élaboré son plan de stationnement.

M. Willem Draps juge qu'il faut tenir compte de la réalité de terrain, des problèmes de gestion communale.

Le ministre estime que les délais prévus par l'ordonnance en projet peuvent être respectés sans trop de difficultés.

M. Willem Draps estime que cela ne pose pas problème, pourvu qu'on ne fasse pas appel à un bureau d'études extérieur.

Le ministre répète qu'aucune n'est obligée d'agir de la sorte.

Mevrouw Martine Payfa ziet daarin een schending van de gemeentelijke autonomie.

De heer Willy Decourty betreurt dat die logica de gemeenten ertoe aanzet een beroep te doen op het Agentschap. Het Agentschap zou in ieder geval niet in staat zijn om tegelijk de 19 gemeentelijke plannen op te stellen.

De heer Willem Draps wil bovendien de automatische substitutie liever vermijden. Er zou een regeling moeten worden uitgewerkt.

De minister stelt twee mogelijkheden voor :

- ofwel de termijn uitbreiden tot 15 maanden;
- ofwel na 12 maanden een procedure opstarten om de gemeente aan te manen (met precisering van de nieuwe termijn).

De heer Willem Draps gaat akkoord met het principe. Er moet worden voorzien in een termijn van 12 maanden, eventueel verlengd met een bijkomende termijn. Die termijn moet evenwel redelijk zijn, te weten zes maand.

Het verstrijken van de eerste termijn heeft effectief een groot gevolg, te weten de indeplaatsstelling van het Agentschap. Een waarschuwing is dus noodzakelijk.

De heer Jacques De Coster vreest dat alle gemeenten gebruik zullen maken van die nieuwe termijn.

De minister is het niet mee eens met die termijn.

De heer Rachid Madrane vreest dat naast de gemeenten die met werkelijke problemen zullen worden geconfronteerd, andere zullen getuigen van slechte wil. De volksvertegenwoordiger betreurt het negatieve imago dat de commissieleden geven van de gemeentelijke ambtenaren.

De minister dient amendement nr. 26 in en verantwoordt het.

De heer Hamza Fassi-Fihri is van mening dat de termijn van twaalf maand, eventueel verlengd met drie maand, redelijk is. De gemeente wordt aldus niet onmiddellijk met de rug tegen de muur gezet en heeft drie maand om te reageren alvorens het Agentschap zich in haar plaats stelt.

De heer Willem Draps pleit voor een langere termijn (zes maand), die de minister eventueel zou kunnen inkorten of zelfs weigeren in geval van slechte wil van de gemeente in kwestie. Het is de bedoeling de gemeenten die met problemen geconfronteerd worden de mogelijkheid te bieden om hun werk te voltooien.

Mevrouw Martine Payfa vraagt hoe het Agentschap zich in de plaats zal stellen.

Mme Martine Payfa y voit une atteinte à l'autonomie communale.

M. Willy Decourty déplore que cette logique pousse les communes à se confier à l'Agence. L'Agence ne pourrait de toutes façons pas faire face simultanément aux demandes d'élaboration des 19 plans communaux.

M. Willem Draps préfère en outre éviter la substitution automatique. Il faut mettre au point un mécanisme.

Le ministre suggère deux possibilités :

- soit étendre le délai à 15 mois;
- soit, au terme des douze mois, prévoir une procédure de mise en demeure de la commune (avec précision d'un nouveau délai).

M. Willem Draps est d'accord avec le principe. Il faudra prévoir un délai de 12 mois, éventuellement prolongé d'un délai supplémentaire. Ce nouveau délai doit toutefois être raisonnable : 6 mois.

L'écoulement du premier délai entraîne effectivement une conséquence importante – la substitution de l'Agence –; un avertissement est donc nécessaire.

M. Jacques De Coster craint que toutes les communes fassent usage de ce nouveau délai.

Le ministre ne peut marquer son accord avec ce délai.

M. Rachid Madrane craint qu'à côté des communes en proie à de réelles difficultés, certaines fassent preuve de mauvaise volonté. Le député déplore également la mauvaise image que les commissaires donnent des fonctionnaires communaux.

Le ministre dépose l'amendement n° 26, qu'il présente et justifie.

M. Hamza Fassi-Fihri estime que le délai de douze mois éventuellement prolongé de trois mois est raisonnable. La commune n'est ainsi pas directement mise au pied du mur et a trois mois pour réagir avant que l'Agence ne s'y substitue.

M. Willem Draps plaide en faveur d'un délai plus long (6 mois), que le ministre pourrait éventuellement raccourcir ou même refuser en cas de mauvaise volonté de la commune en cause. L'idée est de permettre aux communes en proie à certaines difficultés d'achever leur travail.

Mme Martine Payfa se demande comment procède l'Agence en cas de substitution.

De minister verwijst naar artikel 18, § 3.

De heer Philippe Pivin zegt dat hij te vinden is voor het voorstel van de minister. In de plaats van een nieuwe termijn van drie maand, geeft de volksvertegenwoordiger evenwel de voorkeur aan een termijn die vastgesteld wordt in gezamenlijk akkoord, of helemaal geen termijn.

De heer Rachid Madrane stelt vast dat sommige commissieleden pleiten voor een totale termijn van 15 maand, andere voor 18. De spreker wenst over te gaan tot de stemming.

De heer Hamza Fassi-Fihri is van mening dat het voorstel van de minister tegemoet komt aan de opmerkingen van de volksvertegenwoordigers.

De heer Johan Demol vraagt zich af wat er zal gebeuren met een actieplan dat door een gemeente is opgesteld als de termijn is verstreken en het Agentschap bezig is met het opstellen van het plan van diezelfde gemeente.

Volgens de minister is dat een heel hypothetisch geval. Mocht het zich toch voordoen, dan zou het Agentschap uiteraard rekening houden met de voorstellen van de gemeente, maar het blijft bevoegd, conform de procedure vastgesteld in dit ontwerp van ordonnantie.

De heer Philippe Pivin vraagt zich af wanneer een gemeente een verzoek tot verlenging van de termijn voor de goedkeuring van haar plan kan indienen.

De heer Willem Draps zegt dat het de bedoeling is om het verzoek te formuleren binnen de oorspronkelijk vastgestelde termijn van 12 maand.

Stemmingen

Amendement nr. 26 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 17, zoals geamendeerd, wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 18

De heer Johan Demol zegt dat er in het tweede lid van § 3 een gelijksoortige aanpassing moet worden doorgevoerd als in artikel 16, te weten de woorden « de aangrenzende gemeenten gelegen in het gewest » vervangen door de woorden « aangrenzende gemeenten ». (*Instemming*)

Mevrouw Martine Payfa vraagt of, in het vierde lid van § 1, het woord « definitief » moet niet zou moeten worden geschrapt.

Le ministre renvoie à l'article 18, § 3.

M. Philippe Pivin se dit sensible à la suggestion du ministre. Au nouveau délai de 3 mois, le député préférerait néanmoins un délai arrêté de commun accord ou l'absence de délai.

M. Rachid Madrane constate que certains commissaires plaident pour un délai total de 15 mois, d'autres de 18. L'intervenant souhaite passer au vote.

M. Hamza Fassi-Fihri pense que la suggestion émise par le ministre répond aux observations des députés.

M. Johan Demol se demande ce qu'il adviendra d'un plan d'action élaboré par une commune une fois le délai écoulé et alors que l'Agence est occupée à rédiger le plan de la même commune.

Le ministre estime ce cas de figure très hypothétique. S'il devait toutefois se présenter, l'Agence tiendrait évidemment compte des propositions de la commune, mais resterait compétente, conformément à la procédure prévue par le présent projet.

M. Philippe Pivin se demande quand une commune peut introduire une demande de prolongation du délai prévu pour l'adoption de son plan.

M. Willem Draps répond qu'il s'agit de formuler la demande dans le délai de 12 mois prévu initialement.

Votes

L'amendement n° 26 est adopté par 8 voix contre 5 et une abstention.

L'article 17, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 5 et une abstention.

Article 18

M. Johan Demol constate qu'une adaptation similaire à celle opérée à l'article 16 doit intervenir au § 3, alinéa 2 de l'article en discussion, à savoir remplacer les mots « communes limitrophes situées dans la Région » par « communes qui lui sont limitrophes » (*Assentiment*).

Mme Martine Payfa demande s'il ne faudrait pas supprimer au § 1^{er}, alinéa 4, le terme « définitif ».

De minister zegt dat de gemeente, in het geval bedoeld in dit artikel, onmiddellijk een definitief plan kan aannemen.

De heer Philippe Pivin vraagt wat er bedoeld wordt met « twee opeenvolgende regeringsbesluiten » waarvan sprake in § 3. Gaat het over de twee weigeringen waarna de indeplaatsstelling gebeurt ?

De minister bevestigde dat.

De heer Willem Draps stelt zich vragen over de termijn.

De minister zegt dat de eerste weigering vergezeld gaat van aanwijzingen ten behoeve van de gemeente. De gemeente beschikt dan over drie maand om ze op te nemen. Dat is het opzet van § 2.

De heer Willem Draps stelt vast dat de indeplaatsstelling gebeurt na de tweede weigering. Wanneer precies ?

De minister zegt dat de indeplaatsstelling gebeurt onmiddellijk na die tweede weigering.

De heer Willem Draps geeft vervolgens het voorbeeld van een gemeente die niets doet.

De minister zegt dat de indeplaatsstelling onmiddellijk zal gebeuren.

De heer Philippe Pivin wenst, om elke dubbelzinnigheid te voorkomen, dat de wijziging van de looptijd van de termijn aangenomen in artikel 17 opgenomen wordt aan het begin van § 3 van artikel 18.

De minister stelt vast dat er in § 3 sprake is van « veer-eiste termijn »; het is dus niet nodig om die paragraaf te wijzigen.

De heer Willem Draps stelt evenwel voor om te spreken van « termijnen bedoeld in artikel 17 ».

De minister gaat daar niet mee akkoord. Artikel 17 geldt wanneer de gemeenten geen actieplan aannemen. Artikel 18 geldt wanneer de actieplannen moeten worden gewijzigd.

Stemming

Artikel 18, aldus mondeling geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 19

Mevrouw Martine Payfa zegt dat het nodig is om dezelfde wijziging door te voeren als in het vorige artikel. (*Instemming*)

Le ministre explique que la commune peut, dans le cas visé à l'article discuté, adopter immédiatement un plan définitif.

M. Philippe Pivin demande ce que recouvrent les « deux arrêtés successifs du gouvernement » dont mention au § 3. Sont-ce les deux refus à l'issue desquels s'opère la substitution ?

Le ministre répond par l'affirmative.

M. Willem Draps s'interroge sur le délai.

Le ministre répond que le premier refus s'accompagne d'indications données à la commune. Cette dernière a alors trois mois pour les intégrer. C'est le sens du § 2.

M. Willem Draps constate que la substitution s'opère après le deuxième refus. Quand s'opère-t-elle exactement ?

Le ministre répond que la substitution fera directement suite à ce second refus.

M. Willem Draps prend ensuite l'exemple d'une commune qui n'agit pas.

Le ministre répond que la substitution sera immédiate.

M. Philippe Pivin souhaite, pour éviter toute ambiguïté, que la modification de la durée du délai adoptée à l'article 17 soit intégrée au début du § 3 de l'article 18.

Le ministre constate que le § 3 parle de « délais requis » : il n'est donc pas nécessaire de le modifier.

M. Willem Draps suggère néanmoins de parler de délais « prévus à l'article 17 ».

Le ministre refuse. L'article 17 vaut lorsque les communes n'adoptent pas de plan d'action, l'article 18 lorsque les plans d'action doivent être modifiés.

Vote

L'article 18, tel qu'amendé oralement, est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Article 19

Mme Martine Payfa signale la nécessité d'opérer la même modification qu'à l'article précédent (*Assentiment*).

Stemming

Artikel 19, aldus mondeling geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 20

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 20 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 21

De minister dient amendement nr. 27 in en verantwoordt het. Het amendement vloeit voort uit de bespreking over artikel 5.

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 15 in en verantwoordt het.

De minister staat toe dat minimale wijzigingen, te weten de wijzigingen die de aard van het actieplan niet op de heling zetten, buiten de procedure bedoeld in de artikelen 15 en volgende vallen.

Hij meent echter dat het amendement van de heer Philippe Pivin onvolledig is omdat het die minimale wijzigingen niet aan een andere procedure onderwerpt.

Het amendement van de regering omzeilt die klip en voldoet aan de verzuchtingen van de oppositie.

De heer Willem Draps geeft het voorbeeld van de aanleg van een nieuwe weg die noodzakelijkerwijze het aantal parkeerplaatsen verhoogt. Welke procedure zal gevolgd moeten worden ?

De minister antwoordt dat, als het maar over een enkele straat, een zone of een beperkt aantal parkeerplaatsen gaat, de wijziging als minimaal beschouwd wordt. De versoepelde procedure is dan van toepassing, zoals beschreven in amendement nr. 27.

Als het over een verkaveling gaat in verschillende wijken, is de wijziging groter en moet de oorspronkelijke procedure uit de artikelen 15 tot 20 gevolgd worden.

De heer Willem Draps vraagt wie zal oordelen over de minimale aard van een wijziging.

De minister antwoordt dat de regering dat zal doen.

Vote

L'article 19, tel qu'amendé oralement, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 20

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 20 est voté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 21

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 27, résultant de la discussion intervenue à l'article 5.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 15.

Le ministre consent à ce que les modifications minimales, à savoir celles qui ne remettent pas en question la nature du plan d'action, puissent échapper à la procédure prévue aux articles 15 et suivants.

Il estime toutefois que l'amendement présenté par M. Philippe Pivin est incomplet dans le sens où il ne soumet pas ces adaptations minimales à une autre procédure.

L'amendement du gouvernement évite cet écueil et répond aux soucis exprimés par l'opposition.

M. Willem Draps prend l'exemple de la création d'une nouvelle voirie, laquelle augmente nécessairement le nombre de places de parking. Quelle procédure faudra-t-il mettre en œuvre ?

Le ministre répond que si le cas porte sur une seule rue, une zone ou un nombre limité de places de stationnement, la modification sera considérée comme mineure et la procédure allégée, prévue par l'amendement n°27, sera d'application.

Si le cas porte sur un lotissement et implique plusieurs quartiers, la modification est plus fondamentale et nécessitera la mise en œuvre de la procédure initialement prévue aux articles 15 à 20.

M. Willem Draps demande qui jugera le caractère mineur d'une modification.

Le ministre répond que ce rôle reviendra au gouvernement.

De heer Willem Draps legt uit dat er een tendens is om in kleine stappen te werken, naargelang de situatie. Kan de versoepelde procedure herhaald worden ?

De minister bevestigt dat.

De heer Philippe Pivin betreurt dat de versoepelde procedure verantwoord moet worden bij de regering, die beslist of een wijziging minimaal is. De volksvertegenwoordiger wenst dus zijn amendement te behouden.

De minister verklaart dat de gevallen bedoeld in amendement nr. 15 minimale wijzigingen zijn. Het is logisch dat dergelijke wijzigingen door de regering goedgekeurd worden.

De minister vindt dat zijn amendement tegemoet komt aan de verzuchtingen van de commissieleden.

De heer Jacques De Coster meent ook dat het amendement van de oppositie onvolledig is. Zo heeft het amendement het over wijzigingen van de aard van de zones. Maar de meeste wijzigingen in de zones hebben geen betrekking op hun aard maar eerder op hun uitbreiding, wat hier niet aan bod komt.

De volksvertegenwoordiger vindt overigens dat de wijziging van een zone geen minimale wijziging is. De invoering van een blauwe zone rond een metrostation is bijvoorbeeld fundamenteel. Dat verhindert dat de pendelaars daar parkeren en hun weg met het openbaar vervoer verder zetten.

De heer Willem Draps vraagt of de termijn van drie maanden uit het regeringsamendement nodig is.

De minister wil die termijn behouden.

De heer Jacques De Coster vraagt of in artikel 21 de vermelding « bepaald door de regering in een uitvoeringsbesluit » uit de verantwoording niet opgenomen moet worden.

De heer Willem Draps zegt dat men niet alles kan voorzien. Men kan geen exhaustief besluit opstellen, zoniet kunnen bepaalde minimale wijzigingen niet onder de versoepelde procedure vallen. De jurisprudentie zal uitmaken wat minimaal is en wat niet.

De heer Philippe Pivin voegt eraan toe dat hij om dezelfde reden het amendement niet kan aanvullen.

Mevrouw Martine Payfa wijst op het geval van handelaars die gratis parkeerplaatsen voor dertig minuten zouden kunnen eisen. De betrokkenen zouden niet begrijpen waarom een dergelijke wijziging pas na drie maanden ingang vindt.

M. Willem Draps explique que la tendance veut que l'on travaille par petites touches successives, en fonction de l'évolution de la situation. La procédure allégée peut-elle être répétée ?

Le ministre répond par l'affirmative.

M. Philippe Pivin regrette que le recours à la procédure allégée doive être justifié aux yeux du gouvernement, qui décidera du caractère minime ou non d'une modification. Le député entend donc maintenir son amendement.

Le ministre déclare que les cas visés par l'amendement n° 15 sont des modifications minimales. Il semble logique que de telles modifications soient approuvées par le gouvernement.

Le ministre considère que son amendement répond aux préoccupations des commissaires.

M. Jacques De Coster estime lui aussi que l'amendement défendu par l'opposition est incomplet. Ainsi, l'amendement parle de modifications de la nature des zones. Or, la plupart des modifications apportées aux zones ne portent pas sur leur nature mais plutôt sur leur extension, cas qui n'est pas repris ici.

Par ailleurs, le député considère que la modification d'une zone n'est pas une adaptation minimale. Par exemple l'installation d'une zone bleue autour d'une station de métro est fondamentale; elle empêche les navetteurs de s'y garer et de poursuivre leur chemin en transports en commun.

M. Willem Draps demande si le délai de trois mois prévu par l'amendement du gouvernement est nécessaire.

Le ministre entend maintenir ce délai.

M. Jacques De Coster se demande s'il ne faudrait pas introduire à l'article 21 la mention « (déterminées par le gouvernement dans un arrêté d'exécution) » figurant dans la justification.

M. Willem Draps estime qu'on ne peut prévoir tous les cas. Il est impossible de rédiger un arrêté exhaustif, sans quoi certaines modifications pourtant minimales ne pourraient faire l'objet de la procédure allégée. La jurisprudence déterminera ce qui est minime et ce qui ne l'est pas.

M. Philippe Pivin ajoute que c'est cette même raison qui l'empêche de compléter cet amendement.

Mme Martine Payfa soulève le cas de commerçants qui pourraient réclamer la gratuité des parkings pendant une durée de trente minutes. Les intéressés ne comprendraient pas qu'une telle modification ne soit effective qu'après trois mois.

De minister antwoordt dat het nu een jaar kan duren.

De heer Hervé Doyen bevestigt dat het vandaag drie maanden of langer duurt. Een wijziging vereist een aanvullend politiereglement, de goedkeuring van het college en de gemeenteraad en het toezicht.

De heer Jacques De Coster schaart zich achter zijn collega.

De heer Willem Draps legt uit dat bepaalde gemeenten voorlopige maatregelen nemen die zij *a posteriori* regulariseren tijdens een vergadering van de gemeenteraad. Dergelijke handelwijze heeft nooit het optreden van de toezichthoudende overheid vereist.

De heer Jacques De Coster wijst op het illegale karakter van dergelijke handelwijze.

De heer Willem Draps preciseert dat zulks tot de politiebevoegdheid van de burgemeester behoort. De ontworpen ordonnantie verandert daar niets aan.

Mevrouw Céline Delforge besluit dat de termijn in het regeringsamendement dus geen probleem vormt.

Stemmingen

Amendement nr. 15 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5.

Amendement nr. 27 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Artikel 21, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 22

De minister dient amendement nr. 2 in en verantwoordt het.

De heer Hervé Doyen vraagt zich af in welke vorm een regering zich in de plaats kan stellen van een gemeente om een uitvoeringsmaatregel te nemen.

De minister zegt dat de regering bijkomende verordeningen kan uitvaardigen naast die van de gemeente (bijvoorbeeld voor de plaatsing van borden). In extreme gevallen, is het altijd mogelijk om een regeringscommissaris te sturen.

De heer Philippe Pivin verwijst naar het advies van de Raad van State, die van oordeel is dat een dergelijk sub-

Le ministre répond qu'actuellement, cela peut prendre un an.

M. Hervé Doyen affirme que cela prend, à l'heure actuelle, trois mois ou plus. Une modification nécessite un règlement complémentaire de police, l'approbation du collège, du conseil communal et de la tutelle.

M. Jacques De Coster appuie les propos de son collègue.

M. Willem Draps explique que certaines communes prennent des mesures provisoires qu'elles régularisent *a posteriori* lors d'une réunion du conseil communal. Une telle pratique n'a jamais suscité l'intervention de la tutelle.

M. Jacques De Coster soulève l'illégalité d'une telle pratique.

M. Willem Draps précise que cela relève des pouvoirs de police du bourgmestre. L'ordonnance en projet n'y changera d'ailleurs rien.

Mme Céline Delforge en conclut que le délai prévu par l'amendement du gouvernement ne pose donc pas de problème.

Votes

L'amendement n° 15 est rejeté par 9 voix contre 5.

L'amendement n° 27 est adopté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'article 21, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Article 22

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 2.

M. Hervé Doyen se demande sous quelle forme un gouvernement peut se substituer à une commune pour prendre une mesure d'exécution.

Le ministre rappelle que le gouvernement peut prendre des règlements complémentaires à ceux de la commune (par exemple pour l'installation de panneaux). Dans des cas extrêmes, il est toujours possible d'envoyer un commissaire du gouvernement.

M. Philippe Pivin renvoie à l'avis du Conseil d'Etat, qui considère que cette tutelle de substitution ne peut être

stitutietoezicht niet kan worden behouden en vindt dat het ontwerp fundamenteel moeten worden herzien wat dat betreft.

De minister zegt dat de Raad van State dacht dat het Agentschap zich in de plaats zou stellen van de gemeenten. Het is er uiteraard de bedoeling dat de regering zich in de plaats stelt. Als een gemeente weigert om een opgelegde maatregel toe te passen, heeft de regering hoe dan ook het recht om een commissaris te sturen. Dat is zelden het geval, maar dat is toch al gebeurd.

Volgens de heer Willy Decourty moet de regering dan bewijzen dat de gemeente niet goed geleid wordt.

Volgens de heer Willem Draps kan de regering een doelgerichte maatregel treffen.

Volgens de heer Rachid Madrane had de vrees van de Raad van State betrekking op het Agentschap.

Stemmingen

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

Artikel 22, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 23

De minister dient amendement nr. 3 in en verantwoordt hebt.

De heer Willem Draps zegt dat er tal van teksten bestaan die bepalen dat de regering een verslag aan het parlement bezorgt, zonder dat het ooit gebeurt.

De heer Rachid Madrane wijst op het belang van de parlementaire controle.

De heer Philippe Pivin vraagt zich af wat het Agentschap doet met het globaal rapport bedoeld in het tweede lid.

De minister verwijst naar amendement nr. 3.

De heer Willem Draps twijfelt eraan of een dergelijke procedure in realiteit wordt gevolgd.

Stemming

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding.

Artikel 23, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

maintenue et estime que le projet doit être fondamentalement revu sur ce point.

Le ministre rappelle que le Conseil d'Etat pensait qu'il était question de substituer l'Agence aux communes. Or, il est évidemment question d'y substituer le gouvernement. Si une commune refuse d'appliquer une mesure imposée, le gouvernement a tout à fait le droit d'envoyer un commissaire. C'est rare mais c'est déjà arrivé.

M. Willy Decourty estime que le gouvernement devrait alors démontrer que la commune n'est pas gérée.

M. Willem Draps répond que le gouvernement peut prendre une mesure ponctuelle.

M. Rachid Madrane rappelle que la crainte du Conseil d'Etat portait sur l'Agence.

Votes

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

L'article 22, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Article 23

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 3.

M. Willem Draps observe qu'il existe de nombreux textes prévoyant que le gouvernement transmette un rapport au parlement, sans que jamais rien ne lui parvienne.

M. Rachid Madrane relève l'importance du contrôle parlementaire.

M. Philippe Pivin se demande ce que fait l'Agence du rapport global mentionné à l'alinéa 2.

Le ministre renvoie à l'amendement n° 3.

M. Willem Draps doute qu'une telle procédure soit suivie dans les faits.

Votes

L'amendement n° 3 est adopté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'article 23, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5.

Artikel 24

De minister dient amendement nr. 4 in en verantwoordt hebt.

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 16 in en verantwoordt het.

De minister vraagt om dat laatste amendement te verwerpen.

Stemmingen

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

Amendement nr. 16 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 4, bij 2 onthoudingen.

Artikel 24, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 25

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 25 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 4.

Artikel 26

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 17 in en verantwoordt het.

De heer Johan Demol vindt dat de term « democratische » een politiek tintje heeft en geen juridisch. Dat hoort niet thuis in een tekst van een ordonnantie.

De heer Willem Draps zit met vragen over de regels van de keuze van de vijf vertegenwoordigers van de gemeenten.

De minister verwijst naar de praktijk van andere gremia. De heer Pascal Smet verlaat zich liever op de wijsheid van de regering en is gewonnen voor de intrekking van het amendement.

De heer Willem Draps vraagt zich af of de conferentie van de burgemeesters zich zal bemoeien met de keuze ?

De minister herhaalt dat dit gremium geen wettelijk bestaan heeft.

Article 24

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 4.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 16.

Le ministre demande le rejet de ce dernier amendement.

Votes

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

L'amendement n° 16 est rejeté par 8 voix contre 4 et 2 abstentions.

L'article 24, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Article 25

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 25 est adopté par 9 voix contre 4.

Article 26

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 17.

M. Johan Demol estime que le terme « démocratiques » revêt une dimension politique et non juridique; il n'a pas sa place dans un texte d'ordonnance.

M. Willem Draps s'interroge sur les modalités de choix des cinq représentants des communes.

Le ministre renvoie à la pratique d'autres enceintes. M. Pascal Smet préfère s'en remettre à la sagesse du gouvernement et prône le rejet de l'amendement.

M. Willem Draps se demande si la Conférence des bourgmestres interviendra dans le choix.

Le ministre rappelle que cette assemblée n'a pas d'existence légale.

De heer Willem Draps herhaalt dat er expliciet gesproken wordt over de conferentie van de burgemeesters in de ordonnantie van 20 mei 1999 tot oprichting van de GOMB.

De heer Hervé Doyen schaart zich aan de zijde van de minister. Er zijn andere instellingen waarin de regering zelf kiest.

De heer Philippe Pivin dient amendement nr.18 in en verantwoordt het.

De minister gaat akkoord.

De heer Willy Decourty concludeert uit § 5, 3° dat een gemeente die een openbare parkeergelegenheid exploiteert niet in de raad van bestuur van het Agentschap vertegenwoordigd mag worden.

De minister antwoordt dat de onverenigbaarheid geldt voor natuurlijke personen. De ambtenaar die leiding geeft aan een publieke parking mag niet vertegenwoordigd zijn. Als amendement nr. 18 wordt aangenomen, is dat ook zo voor de ambtenaar die lokaal de parkeeraangelegenheden beheert.

De heer Willem Draps veronderstelt dat alleen de voor het beheer van de parking aangestelde persoon uitgesloten is. Mag de directeur van de werken evenwel in de raad van bestuur ?

De volksvertegenwoordiger vreest dat de onverenigbaarheden dermate talrijk zullen zijn dat er in de raad van bestuur van het Agentschap geen enkele bekwame persoon te vinden zal zijn.

De minister denkt dat het artikel doelt op iemand die een activiteit in eigen naam uitoefent. De gemeenten worden dus niet bedoeld.

De heer Hervé Doyen snapt niet dat een volksvertegenwoordiger niet in een raad van bestuur van het Agentschap zitting kan hebben. Een burgemeester die er aanwezig is verdedigt daarentegen onvermijdelijk de belangen van de gemeente.

De heer Willem Draps beaamt wat zijn collega poneert.

Inzake de onverenigbaarheid tussen het mandaat van bestuurder van het Agentschap en dat van volksvertegenwoordiger, bestaat er een politieke regel die zegt dat men een gewestelijke semi-overheidsinstelling niet mag besturen omdat men niet tegelijk controleur en gecontroleerde mag zijn.

De volksvertegenwoordiger maakt zich zorgen over de onverenigbaarheid in amendement nr. 18 en vreest dat zulks uiteindelijk elke gemeentelijke ambtenaar zal verbieden om zitting te hebben.

M. Willem Draps rappelle qu'il est fait explicitement mention de la Conférence des bourgmestres dans l'ordonnance du 20 mai 1999 portant création de la SDRB.

M. Hervé Doyen appuie les propos du ministre : il existe d'autres institutions dans lesquelles le gouvernement opère lui-même un choix.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 18.

Le ministre marque son accord.

M. Willy Decourty conclut du § 5, 3°, qu'une commune qui exploite un parking public ne peut être représentée au sein du conseil d'administration de l'Agence.

Le ministre réplique que l'incompatibilité vise une personne physique. Le fonctionnaire qui dirige un parking public ne pourra être représenté. De même, à adopter l'amendement n° 18, pour le fonctionnaire qui gère localement le stationnement.

M. Willem Draps suppose que seule la personne affectée à la gestion du parking est exclue. Mais le directeur des travaux peut-il siéger au conseil d'administration ?

Le député craint que les incompatibilités soient à ce point nombreuses qu'on ne trouve au sein du conseil d'administration de l'Agence aucune personne compétente.

Le ministre croit que l'article vise toute personne qui exerce une activité en son nom propre. Les communes ne sont donc pas visées.

M. Hervé Doyen ne comprend pas qu'un député ne puisse siéger au conseil d'administration de l'Agence. Par contre, un bourgmestre qui y est présent défendra inévitablement les intérêts de sa commune.

M. Willem Draps appuie les dires de son collègue.

Quant à l'incompatibilité entre le mandat de conseiller d'administration de l'Agence et celui de député, il existe une règle politique telle qu'on ne peut administrer un pararégional au motif qu'on ne peut être à la fois contrôleur et contrôlé.

Le député s'inquiète de l'incompatibilité prévue à l'amendement n° 18 et craint qu'elle n'interdise finalement de siéger à quelque fonctionnaire communal que ce soit.

De heer Willem Draps pleit voor de intrekking van het amendement.

De heer Philippe Pivin stelt voor om in amendement nr. 18 tussen de woorden « belast » en « te beheren » het woord « functioneel » in te lassen.

De heer Willem Draps vindt het onrealistisch om de regering te verplichten om het organisatieschema van de gemeenten te bestuderen.

De heer Hamza Fassi-Fihri vreest dat de verkozen vertegenwoordigers van de gemeenten in feite de belangen van hun eigen gemeente verdedigen en dat alleen de vertegenwoordigde gemeenten uiteindelijk zeggenschap hebben.

De heer Willem Draps vindt dat dit risico aanwezig is in andere instellingen omdat de gemeenten niet allemaal vertegenwoordigd zijn.

De vraag is of de vertegenwoordigers van de gemeenten ambtenaren of gekozenen moeten zijn en of de parkeerverantwoordelijken onder de ambtenaren niet in de raad van bestuur mogen zetelen.

De heer Philippe Pivin suggereert om het college in staat te stellen om afwijkingen toe te staan.

De heer Willem Draps herhaalt dat de regering benoemt. Zij kan systematisch nagaan, bijvoorbeeld, wat de exacte betrokkenheid is van de directeur van de werken in de parkeeraangelegenheden van de gemeente.

De minister heeft goed geluisterd naar de verschillende argumenten. Hij stelt voor om amendement nr. 18 af te wijzen.

De heer Willem Draps constateert ook dat er van het statuut van de leden van de raad van bestuur geen melding wordt gemaakt. Betekent dit dat hun mandaat gratis is ?

De heer Philippe Pivin merkt op dat artikel 27 gewag maakt van het geldelijk statuut.

De heer Willem Draps antwoordt dat artikel 27 betrekking heeft op de leidend ambtenaar en zijn adjunct. De volksvertegenwoordiger doelt hier op het statuut van de bestuurders.

De minister poneert dat er nog niets geregeld is want de regering wil in de volgende zittingsperiode een uitgebreide bezinning houden over het statuut en de bezoldiging van de bestuurders van de gewestelijke semi-overheidsinstellingen in de zin van een harmonisatie.

Mevrouw Martine Payfa werpt het belang op van de bezoldigde mandaten. Geen enkele ambtenaar, voornamelijk als hij uit een kleine gemeente kwam met weinig perso-

M. Willem Draps plaide pour le retrait de l'amendement.

M. Philippe Pivin suggère d'insérer, à l'amendement n° 18, entre les mots « chargé » et « de gérer », le terme « fonctionnellement ».

M. Willem Draps juge irréaliste d'obliger le gouvernement à étudier l'organigramme des communes.

M. Hamza Fassi-Fihri redoute que les représentants élus des communes ne défendent en fait que l'intérêt de leur propre commune et que seules les communes représentées aient finalement leur mot à dire.

M. Willem Draps estime que ce risque est présent dans d'autres institutions dès lors que les communes ne sont pas chacune représentées.

La question est de savoir si les représentants des communes doivent être des fonctionnaires ou des élus et s'il faut, parmi les fonctionnaires, interdire les responsables du stationnement de siéger au sein du conseil d'administration.

M. Philippe Pivin suggère de permettre au collège d'octroyer des dérogations.

M. Willem Draps rappelle que c'est le gouvernement qui nomme. Il ne pourra systématiquement vérifier, par exemple, l'implication exacte du directeur des travaux dans le stationnement de la commune.

Le ministre a bien entendu les différents arguments. Il propose dès lors de rejeter l'amendement n° 18.

M. Willem Draps constate également qu'il n'est fait aucune mention du statut des membres du conseil d'administration. Cela signifie-t-il que leur mandat est gratuit ?

M. Philippe Pivin remarque que l'article 27 parle de statut pécuniaire.

M. Willem Draps répond que l'article 27 s'intéresse au fonctionnaire dirigeant et à son adjoint. Le député vise ici le statut des administrateurs.

Le ministre explique que rien n'a encore été prévu car le gouvernement envisage d'initier, sous la prochaine législature, une large réflexion sur le statut et la rémunération des administrateurs des pararégionaux, dans le sens d'une harmonisation.

Mme Martine Payfa soulève l'importance de mandats rémunérés. Aucun fonctionnaire, particulièrement lorsqu'il était issu d'une petite commune avec peu de personnel, ne

neel, nam deel aan de vergadering van de commissie voor de verkeersveiligheid.

De minister preciseert dat hij nooit gezegd heeft dat de mandaten gratis zouden zijn.

De heer Willem Draps preciseert verder dat presentiegeld voor gemeentelijke ambtenaren tijdens de diensturen een probleem vormt.

De minister verwijst naar het debat over de commissie voor de coördinatie van de bouwplaatsen.

Stemmingen

Amendement nr. 17 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

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

Artikel 26 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 27

De heer Willy Decourty heeft vragen bij de manoeuvreerruimte van de raad van bestuur. Waarom wordt de rol van de regering beschreven in artikel 27 niet door de raad van bestuur gespeeld?

De minister antwoordt dat die werkwijze ook bij de MIVB gevolgd wordt.

Mevrouw Martine Payfa repliceert dat zulks niet het geval is bij Net-Brussel.

De heer Willem Draps legt uit dat Net-Brussel geen raad van bestuur heeft. Het is een gewestelijke semi-overheidsinstelling van type A. Het Parkeeragentschap is een type B.

De heer Hervé Doyen veronderstelt dat het artikel enkel betrekking heeft op de primobenoemingen.

De minister zegt van niet. Het artikel regelt alle benoemingen.

De heer Willem Draps meent dat het een systeem van mandaten betreft.

De minister antwoordt dat, overeenkomstig het tweede lid van het artikel, de regering moet beslissen over het administratieve statuut.

se rendait ainsi aux réunions de la commission pour la sécurité routière.

Le ministre précise qu'il n'a jamais dit que les mandats seraient gratuits.

M. Willem Draps précise également qu'accorder un jeton de présence à des fonctionnaires communaux pendant leurs heures de services pose problème.

Le ministre renvoie au débat relatif à la commission de coordination des chantiers.

Votes

L'amendement n° 17 est rejeté par 10 voix contre 4.

L'amendement n° 18 est rejeté par 10 voix contre 2 et deux abstentions.

L'article 26 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 27

M. Willy Decourty s'interroge sur la marge de manoeuvre du conseil d'administration. Pourquoi le rôle du gouvernement, décrit à l'article 27, ne revient-il pas au conseil d'administration?

Le ministre répond que cette pratique vaut à la STIB aussi.

Mme Martine Payfa rétorque que cela ne vaut pas à l'Agence Bruxelles-Propreté.

M. Willem Draps précise que l'Agence Bruxelles-Propreté n'a pas de conseil d'administration; c'est un pararégional de type A. L'Agence du stationnement est un pararégional de type B.

M. Hervé Doyen suppose que l'article en discussion ne concerne que les primo-nominations.

Le ministre répond par la négative. L'article vaut pour toutes les nominations.

M. Willem Draps estime qu'il s'agit d'un système de mandats.

Le ministre répond que, conformément au 2ème alinéa de l'article en discussion, il reviendra au gouvernement de déterminer le statut administratif.

De heer Willem Draps meent dus dat het administratieve statuut zal moeten bepalen of het over contractuelen of statutairen gaat en contracten van onbepaalde of bepaalde duur.

De heer Hamza Fassi-Fihri vindt het normaal dat, aangezien artikel 29 van het ontwerp bepaalt dat het Agentschap het parkeerbeleid van het Gewest moet uitvoeren, de regering de leden van de raad van bestuur van het Agentschap aanwijst, alsook zijn afgevaardigd ambtenaar.

De heer Willy Decourty zegt dat zulks niet in alle besturen het geval is.

Stemming

Artikel 27 wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 28

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 28 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

Artikel 29

De minister geeft dient amendement nr. 5 in en verantwoordt het.

De heer Willem Draps concludeert dat eigenaars van ecologische wagens eigen parkeerplaatsen zullen krijgen.

De minister preciseert dat er op de markt elektrische voertuigen verwacht worden die via een stopcontact opgeladen moeten worden.

Stemmingen

Amendement nr. 15 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 29, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 30

De heer Willem Draps poneert dat indien men van de mogelijkheid geboden door dit artikel gebruik had gemaakt, amendement nr. 5 geen nut zou hebben gehad.

M. Willem Draps conclut que le statut administratif devra déterminer s'il s'agit de contractuels ou de statutaires et de contrats à durée déterminée ou indéterminée.

M. Hamza Fassi-Fihri juge normal que, dès lors que, comme précisé à l'article 29 du présent projet, l'Agence a pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région, le gouvernement désigne les membres du conseil d'administration de l'Agence et son fonctionnaire délégué.

M. Willy Decourty ajoute que ce n'est pas le cas de toutes les administrations.

Vote

L'article 27 est adopté par 8 voix contre 5 et une abstention.

Article 28

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 28 est adopté par 9 voix contre 5.

Article 29

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 5.

M. Willem Draps en conclut que les propriétaires de véhicules écologiques disposeront de parkings privilégiés.

Le ministre précise qu'on prévoit l'arrivée, sur le marché, de véhicules électriques qu'il faudra recharger avec une prise.

Votes

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 29, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 30

M. Willem Draps relève que si on avait usé de la faculté offerte par le présent article, l'amendement n° 5 n'aurait pas eu d'utilité.

De minister antwoordt dat dit de bestaansreden van het artikel is.

De heer Willem Draps constateert dat de regering met dit artikel een recht in eigen handen neemt waarvan de gemeenten nu gebruik maken om hun parkeerregels te doen evolueren.

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 19 in en verantwoordt het.

De minister verwijst naar de algemene discussie. Tijdens de vorige zittingsperiode zijn teksten die soortgelijke mogelijkheden boden goedgekeurd.

De minister Smet wil het advies van de Raad van State niet volgen omdat de machtiging beperkt is tot de opdrachten die passen in het kader van het parkeerbeleid.

Stemmingen

Amendement nr. 19 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 30 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 31

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 31 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 32

Artikel 32 lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 32 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 33

De heer Philippe Pivin zit met vragen over de periodiciteit van het evaluatierapport waarvan sprake in het artikel waarover gediscussieerd wordt.

De minister verwijst naar artikel 23 : het verslag moet om de twee jaar worden opgesteld.

De heer Jacques De Coster zit met vragen over het nut van het tweede lid.

Le ministre répond que c'est la raison d'être de cet article.

M. Willem Draps constate que, par cet article, le gouvernement s'arroge un droit dont usent actuellement les communes pour faire évoluer leurs règles de stationnement.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 19.

Le ministre se réfère à la discussion générale. Des textes octroyant des facultés similaires ont été votés sous la précédente législature.

Le ministre se refuse à suivre l'avis du Conseil d'Etat, puisque l'habilitation est limitée aux missions qui s'inscrivent dans le cadre de la politique de stationnement.

Votes

L'amendement n° 19 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 30 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 31

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 31 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 32

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 32 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 33

M. Philippe Pivin s'interroge sur la périodicité du rapport d'évaluation dont mention à l'article en discussion.

Le ministre renvoie à l'article 23 : le rapport doit être établi tous les deux ans.

M. Jacques De Coster s'interroge sur l'utilité du 2^{ème} alinéa.

De minister antwoordt dat het de bedoeling is om vlottere periodes, tijdens welke geen enkel beheerscontract van toepassing is, te vermijden. Dat is ook zo voor de MIVB waar een beheerscontract maar met een jaar kan worden verlengd door de regering.

De heer Willem Draps poneert dat het principe van de continuïteit van dienstverlening geëerbiedigd moet worden.

De heer Philippe Pivin dient een mondeling amendement in om in het tweede lid het woord « definitief » te schrappen.

Stemmingen

Het mondelinge amendement van de heer Philippe Pivin wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 33, aldus mondeling geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 34

De heer Willem Draps vraagt of de middelen waarover het Agentschap beschikt kunnen dienen voor de bouw van publieke parkings.

De minister antwoordt bevestigend.

Stemming

Artikel 34 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 35

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 35 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 36

De heer Willem Draps vraagt wat artikel 85, 1° van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 is.

De minister antwoordt dat het de algemene regels zijn die van toepassing zijn op het Agentschap.

Le ministre répond qu'il s'agit d'éviter des périodes de flottement, durant lesquelles aucun contrat de gestion n'est d'application. Il en va de même pour la STIB : le contrat de gestion peut être prolongé d'un an par le gouvernement.

M. Willem Draps explique qu'il s'agit de respecter le principe de la continuité des services publics.

M. Philippe Pivin propose un amendement oral : supprimer, au 2^{ème} alinéa, les termes « à titre définitif ».

Votes

L'amendement oral de M. Philippe Pivin est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 33, tel qu'amendé oralement, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 34

M. Willem Draps demande si les moyens dont dispose l'Agence peuvent servir à la construction de parkings publics.

Le ministre répond par l'affirmative.

Vote

L'article 34 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 35

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 35 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 36

M. Willem Draps demande ce qu'est l'article 85, 1° de l'ordonnance organique du 23 février 2006.

Le ministre répond que ce sont les règles générales qui s'appliquent à l'Agence.

Stemming

Artikel 36 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 37

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 20 in en verantwoordt het.

De heer Willem Draps vindt dat de commissieleden het advies van de vrederechters en de gerechtsdeurwaarders hadden kunnen horen over de verschillende systemen om onbetaalde bedragen te recupereren.

Het is hoe dan ook overduidelijk dat de beschikking over een executoriale titel in de vorm van een aanslagbiljet – en dat is het geval voor de belasting – de inning van onbetaalde bedragen veel gemakkelijker maakt op het vlak van de procedure, de kosten en de efficiëntie, in vergelijking met een vonnis.

De minister meent dat men de gemeenten niet voor de keuze mag stellen zoals voorgesteld in amendement nr. 20. Dat zou in strijd zijn met het doel van de harmonisering.

De spreker herinnert eraan dat grootste Brusselse gemeente, te weten Brussel-Stad, geen problemen kent, hoewel zij gebruik maakt van de retributie.

De federale minister van Justitie werkt overigens aan een wetsontwerp dat de gebruiker die weigert te betalen verplicht om zelf naar de rechter te stappen. Vandaag moet de overheid dat doen om wanbetalers te vervolgen.

De heer Willem Draps stelt vast dat zulks onder het strafrecht valt.

De minister repliceert dat, als het systeem strafrechtelijk geldt, het ook kan gelden op andere niveaus.

De heer Willem Draps is niet overtuigd door dat argument, want de schuld waarvan sprake in het vorige artikel is een burgerrechtelijke schuld.

Een van de doelen van de voorliggende ordonnantie is trouwens de mensen te doen betalen, en wel zo snel mogelijk, om zo weinig mogelijk kosten te moeten maken. Het systeem van de belasting heeft evenwel een ontradend effect.

De heer Philippe Pivin meent dat zijn amendement op eensgezindheid zou moeten kunnen rekenen aangezien het de keuze laat tussen beide regelingen.

Vote

L'article 36 est adopté par 10 voix contre 5.

Article 37

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 20.

M. Willem Draps estime que les commissaires auraient pu entendre l'avis des juges de paix et des huissiers de justice sur les différents systèmes permettant de récupérer les montants impayés.

Il est, quoi qu'il en soit, très clair que le fait de disposer d'un titre exécutoire sous la forme d'un avertissement-extrait de rôle – et c'est le cas pour la taxe – rend la récupération des montants impayés beaucoup plus facile en terme procédural, moins coûteuse, plus efficace que lorsqu'il faut passer par un jugement.

Le ministre estime qu'on ne peut offrir de choix aux communes comme le suggère l'amendement n° 20; cela irait à l'encontre de l'objectif d'harmonisation.

L'intervenant rappelle que la plus grande des communes bruxelloises – la Ville de Bruxelles – ne connaît pas de problème alors qu'elle utilise le système de la redevance.

Le ministre fédéral de la Justice prépare par ailleurs un projet de loi tel que l'usager qui refusera de s'acquitter du montant d'une infraction devra lui-même ester en justice. Aujourd'hui, c'est aux pouvoirs publics de saisir les tribunaux pour poursuivre les mauvais payeurs.

M. Willem Draps constate que cela relève du droit pénal.

Le ministre rétorque que si le système vaut au pénal, il pourrait s'appliquer à d'autres niveaux.

M. Willem Draps n'est pas convaincu par cet argument : la créance dont question au présent article en discussion est une créance civile.

Par ailleurs, un des buts de l'ordonnance en projet est précisément que les gens payent, le plus rapidement possible, pour le moins de dépenses possibles. Or, le système de la taxe est d'une efficacité redoutable.

M. Philippe Pivin pense que son amendement devrait rallier l'unanimité puisqu'il offre le choix entre les deux systèmes.

De volksvertegenwoordiger stelt ook vast dat het feit dat Brussel-Stad de retributie gebruikt eigenlijk het enige argument van de minister is. De spreker kent 11 gemeenten die de belasting gebruiken.

De minister erkent dat de argumenten in beide richtingen werken. In een optiek van harmonisering waarnaar deze ordonnantie streeft, heeft de regering de knoop moeten doorhakken

De heer Hamza Fassi-Fihri betreurt dat amendement nr. 20 voldoet aan de bijzondere verzuchtingen van de gemeenten; het belang van het Gewest moet doorslaggevend zijn.

De retributie is volgens hem ontradend. Rechtsvorderingen doen de regels naleven. Het systeem in Brussel werkt, omdat het efficiënt is.

De heer Willem Draps denkt dat het probleem technisch is. Zowel de meerderheid als de oppositie wensen een efficiënt en snel werkend systeem. Er bestaat echter een korte procedure die van toepassing is inzake belastingen en van de Staat in alle gevallen een bevoorrecht schuldeiser maakt.

De minister zegt dat 90 % van de mensen in Brussel-Stad bereid zijn te betalen.

De heer Willem Draps denkt aan de resterende 10 %. Men zal een beroep moeten doen op een advocaat, dagvaarden, op de rol inschrijven, betekenen, uitvoeren ... De inning van een belasting gebeurt onmiddellijk.

De heer Hervé Doyen vraagt zich af of de Stad, alvorens te dagvaarden, de wanbetaler niet eerst een administratieve sanctie oplegt ?

De minister ontkent dat. De vervolging gebeurt echter onmiddellijk.

De belasting laat overigens geen vork toe en moet ieder jaar door het parlement goedgekeurd worden. Het is bovendien het gewestbestuur die de belasting moet heffen en vervolgens doorstorten aan het Agentschap.

De heer Willem Draps meent dat de belastingen flexibel gemaakt kunnen worden.

De minister legt uit dat er daarover geen eensgezindheid bestaat.

De heer Willem Draps herhaalt nogmaals dat 11 van de 19 gemeenten voor het belastingstelsel gekozen hebben. De belasting kan gemakkelijk toegepast worden en kan verhoogd worden als ze niet betaald wordt.

Le député constate aussi que le fait que la Ville utilise la redevance est en fait le seul argument du ministre. L'intervenant compte 11 communes qui emploient la taxe.

Le ministre reconnaît que les arguments vont dans les deux sens. Toutefois, dans l'optique d'harmonisation qui est celle de l'ordonnance en discussion, le gouvernement a dû trancher.

M. Hamza Fassi-Fihri déplore que l'amendement n°20 réponde aux souhaits particuliers des communes; l'intérêt régional doit primer.

Le système de la redevance est, selon le député, dissuasif. L'entame de procédures judiciaires force au respect des règles. Si le système fonctionne à Bruxelles, c'est qu'il est efficace.

M. Willem Draps croit que le problème est de nature technique. Le souci de la majorité comme de l'opposition est de mettre en place un système qui soit le plus efficace et le plus rapide possible. Or, il existe une procédure courte, qui prévaut en matière de taxe et qui permet à l'Etat, dans toute circonstance, d'être un créancier privilégié.

Le ministre déclare que 90 % des gens payent à Bruxelles-Ville.

M. Willem Draps pense aux 10 % restants. Il faudra faire appel à un avocat, citer à comparaître, mettre au rôle, signifier, exécuter, ... La récupération d'une taxe est immédiate.

M. Hervé Doyen se demande si la Ville, avant de saisir les tribunaux, ne soumet pas le mauvais payeur à une sanction administrative ?

Le ministre répond par la négative. Le suivi est toutefois immédiat.

Par ailleurs, la taxe n'admet pas de fourchette et doit être votée tous les ans par le Parlement. C'est en outre l'administration régionale qui doit la prélever pour ensuite doter l'Agence.

M. Willem Draps croit que les taxes peuvent être modulées.

Le ministre explique qu'il n'y pas unanimité en la matière.

M. Willem Draps rappelle que 11 des 19 communes ont adopté le système de la taxe. La taxe est facile à mettre en œuvre et peut être majorée si elle n'est pas payée.

De heer Philippe Pivin stelt vast de minister voor harmonie pleit, maar tegelijk bepaalt artikel 40 van het ontwerp dat de inning van de retributies ten laste komt van de gemeenten voor de gemeentewegen en ten laste van het Agentschap voor de gewestwegen of als de gemeente voor het Agentschap kiest.

De minister ontkent die laatste stellingname. De regering wil juist voorkomen wat er gebeurt binnen het GAN, waar er verschillende behandelingen bestaan tussen de gemeente- en de gewestwegen. Het zijn, in voorkomend geval, de gemeenten of het Agentschap.

De heer Philippe Pivin zegt dat de gemeenten wellicht gevraagd hebben om de inning te mogen doen, maar dat ze hun werklast niet wilden verzwaren. Daarom stelt de volksvertegenwoordiger voor om de gemeenten de keuze te laten tussen belasting en retributie.

De minister herhaalt dat harmonisatie het doel is. Men zou de ratio van de ordonnantie onderuit halen door de gemeenten de keuze te laten.

De heer Willem Draps meent dat, als men de gemeenten vraagt om het werk te doen, men hun de procedure moet laten kiezen.

Ter inlichting : in Nederland worden de verkeersovertredingen uit de strafrechtelijke sfeer gehaald en als belasting beschouwd. Het parket vervolgt niet meer.

De volksvertegenwoordiger meent dat men de vrede-rechters daarmee niet mag overstelpen en hen dwingen om vonnissen te vellen voor uiterst bescheiden bedragen, met de papiermolen die dat meebrengt. De advocaten moeten ten andere afraden om naar de vrederechter te stappen om die belachelijke bedragen te vorderen.

De heer Hamza Fassi-Fihri vindt dat men op de details van de procedure moet letten. Het systeem van Brussel-Stad is niet bijzonder omslachtig. Na een aanmaning, wordt een deurwaardersexploot verzonden en dat is doorgaans efficiënt.

De belasting zelf vereist een omslachtige procedure, de bijeenroeping van het belastingcollege, ...

De heer Willem Draps legt nogmaals uit dat de deurwaardersakte niet hetzelfde is en niet hetzelfde kost naargelang het gekozen systeem. De eerste akte in het retributiesysteem is de laatste akte in het belastingsysteem. Heel de procedure voor de inning van een retributie wordt aldus onderuitgehaald.

De heer Jacques De Coster wijst op het technisch karakter van de zaak. De uitleg heeft klaarheid gebracht.

M. Philippe Pivin constate que le ministre plaide l'harmonie mais que, dans le même temps, l'article 40 du projet indique que la charge de la perception des redevances est mise aux communes pour les voiries communales et à l'Agence pour les voiries régionales ou lorsque la commune fait le choix de l'Agence.

Le ministre dément cette dernière assertion. Le gouvernement veut justement éviter ce qui se passe au sein de l'Agence Bruxelles-Propreté, où des différences de traitement existent entre les voiries communales et les voiries régionales. Ce sont, dans le cas présent, les communes ou l'Agence.

M. Philippe Pivin déclare que les communes ont certes demandé d'avoir la charge de la perception mais n'ont pas souhaité un alourdissement de leur charge de travail. C'est pourquoi le député propose de laisser aux communes le choix entre taxe et redevance.

Le ministre rappelle que l'objectif poursuivi est l'harmonisation. Laisser le choix aux communes minerait la philosophie de l'ordonnance.

M. Willem Draps estime qu'à partir du moment où il est demandé aux communes de faire le travail, on peut au moins leur laisser le choix de la procédure.

Pour information, aux Pays-Bas, toutes les infractions de roulage sont dépenalisées et fiscalisées; le parquet ne poursuit plus.

Le député estime qu'on ne peut submerger les juges de paix de ce contentieux, et les forcer à rendre des jugements pour des sommes extrêmement modiques, avec toute la paperasserie que cela suppose. Les avocats déconseilleront d'ailleurs de saisir le juge de paix pour récupérer des montants aussi dérisoires.

M. Hamza Fassi-Fihri estime qu'il faut s'intéresser aux détails de la procédure. Le système de la Ville de Bruxelles ne comporte pas de lourdeur particulière. Un exploit d'huissier est envoyé après le rappel et, en général, cela suffit.

La taxe elle-même comporte des lourdeurs : convocation du collègue fiscal, etc.

M. Willem Draps réexplique que l'acte d'huissier n'est pas le même et n'a pas le même prix selon le système choisi. L'acte initial dans le système de la redevance est l'acte final de celui de la taxe. Toute la procédure nécessaire à la récupération d'une redevance est ainsi court-circuitée.

M. Jacques De Coster relève le caractère technique de la matière. Les différentes explications l'ont cependant éclairé.

Mevrouw Céline Delforge stelt voor om te stemmen.

De heer Willy Decourty meent dat de goedkoopste manier voordelen biedt voor het Gewest en voor de gemeenten.

De heer Willem Draps poneert dat het debat geen politiek tintje heeft. Het is een praktische kwestie.

De heer Hamza Fassi-Fihri meent dat, als het een kwestie van efficiency is, het systeem van de retributie deugdelijk gebleken is in Brussel-Stad.

De heer Hervé Doyen voegt eraan toe dat er in Brussel-Stad een toeslag is in geval van wanbetaling.

De heer Willem Draps zegt dat dat ook zo is voor een belasting.

De heer Hervé Doyen herhaalt dat het Agentschap de belasting niet kan innen omdat zulks de taak is van de gewestelijke ontvanger.

De heer Willem Draps meent dat dat de reden is waarom de regering gekozen heeft voor de retributie.

Stemmingen

Amendement nr. 20 wordt verworpen met 7 stemmen tegen 5, bij 3 onthoudingen.

Artikel 37 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij een onthouding.

Artikel 38

De minister dient amendement nr. 6 in en verantwoordt het.

De heer Philippe Pivin dient amendement nr. 21 in en verantwoordt het.

De volksvertegenwoordiger meent dat het gratis kwartier beantwoordt aan vele wensen van de Brusselaars, onder meer inzake de instandhouding van de kleinhandel.

De spreker wil zijn amendement niet intrekken. Amendement nr. 6 geeft de regering de mogelijkheid om het gratis kwartiertje in te voeren. Amendement nr. 21 maakt het kwartier automatisch gratis.

De heer Jacques De Coster meent dat dit technisch niet haalbaar is.

Mme Céline Delforge suggère de passer au vote.

M. Willy Decourty estime que le chemin le moins onéreux présente des avantages tant pour la Région que pour les communes.

M. Willem Draps précise que le débat ne revêt aucune dimension politique. C'est une question pratique.

M. Hamza Fassi-Fihri pense que si c'est une question d'efficacité, le système de la redevance a fait ses preuves à Bruxelles-Ville.

M. Hervé Doyen ajoute qu'à Bruxelles-Ville, une majoration est prévue en cas de non-paiement.

M. Willem Draps rétorque que c'est pareil pour la taxe.

M. Hervé Doyen rappelle que l'Agence ne peut encaisser la taxe, c'est le rôle du receveur régional.

M. Willem Draps croit que c'est bien là la raison qui a poussé le gouvernement à opter pour le système de la redevance.

Votes

L'amendement n° 20 est rejeté par 7 voix contre 5 et 3 abstentions.

L'article 37 est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Article 38

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 6.

M. Philippe Pivin présente et justifie l'amendement n° 21.

Le député estime que le quart d'heure gratuit répond à de nombreux soucis exprimés par les Bruxellois et notamment le maintien du petit commerce.

L'intervenant n'entend pas retirer son amendement. L'amendement n° 6 réserve au gouvernement la possibilité de mettre le quart d'heure gratuit en vigueur. L'amendement n° 21 octroie au quart d'heure gratuit un caractère automatique.

M. Jacques De Coster pense que cette automaticité n'est pas réalisable sur le plan technique.

De heer Philippe Pivin zegt dat het werkt in Jette.

De heer Hervé Doyen zegt dat de tickets van de parkeermeters in een bepaalde zone van zijn gemeente gratis zijn voor het eerste kwartier. Zo betaalt men maar drie kwartier als men een uur wil parkeren. Blijft men maar een kwartier ter plekke, dan betaalt men niet.

De heer Willy Decourty zou dit artikel willen koppelen aan de opmaak van een gemeentelijk actieplan.

De minister herhaalt dat de gemeente uiteraard het gratis kwartier kan voorstellen maar dat de regering ermee akkoord moet gaan.

De heer Willy Decourty vraagt of een gemeente een halfuur kan voorzien.

De minister wil dat niet.

De heer Willy Decourty meent dat rekening gehouden moet worden met de specifieke kenmerken van de wijken.

De minister dient amendement nr. 28 in. De door het amendement ingevoerde toeslag zal de mensen ertoe aanporren om te betalen.

De heer Willy Decourty vraagt zich af waarom er 15 euro betaald moet worden terwijl men bij wanbetaling geacht wordt te hebben gekozen voor een forfaitair bedrag van 30 tot 50 euro.

De minister zegt dat er bij die bedragen 15 euro bijkomt in geval van wanbetaling.

De heer Willem Draps constateert dat er in zeer vele Brusselse gemeenten forfaitair minder dan 30 euro, vaak 15 euro moet worden betaald. Dat wordt dus plots verdubbeld of zelfs verdriedubbeld.

Slechte betalers zijn geen criminelen. Ze zijn soms simpelweg onoplettend.

Moet men de vork niet uitbreiden van 20 tot 50 euro ?

De heer Rachid Madrane meent dat men zelfs daaronder kan gaan.

De minister is het eens met het voorstel van de heer Willem Draps.

De heer Jacques De Coster zou de drie gevallen willen kennen waarin de gebruiker verondersteld wordt om voor een forfaitaire retributie gekozen te hebben.

De minister somt ze op :

M. Philippe Pivin rétorque que cela fonctionne de la sorte à Jette.

M. Hervé Doyen explique que, dans une zone délimitée de sa commune, les tickets délivrés par les horodateurs sont gratuits pour le premier quart d'heure. Ainsi, si on entend stationner une heure, on ne paie que trois quart d'heure; si on ne reste sur place qu'un quart d'heure, on ne paie pas.

M. Willy Decourty voudrait lier cet article à l'élaboration du plan d'action communal.

Le ministre rappelle qu'il revient évidemment à la commune de proposer le quart d'heure gratuit mais que le gouvernement doit l'approuver.

M. Willy Decourty demande si une commune peut prévoir une demi-heure.

Le ministre le refuse.

M. Willy Decourty estime qu'il faut tenir compte des spécificités des quartiers.

Le ministre dépose l'amendement n° 28. La majoration prévue par l'amendement incitera les gens à payer.

M. Willy Decourty se demande pourquoi prévoir le paiement de 15 euros alors qu'en cas de non-paiement, l'usager est réputé avoir opté pour une redevance forfaitaire de 30 à 50 euros.

Le ministre explique qu'il s'agit d'ajouter à ces montants la somme de 15 euros en cas de non-paiement.

M. Willem Draps constate que dans de très nombreuses communes bruxelloises, le forfait est de moins de 30 euros, souvent de 15 euros. Ce forfait va donc être brusquement doublé voire triplé.

Les mauvais payeurs ne sont pas des criminels; ils sont parfois simplement inattentifs.

Ne faudrait-il pas élargir la fourchette : de 20 à 50 euros ?

M. Rachid Madrane pense qu'on peut même descendre en deçà.

Le ministre marque son accord avec la proposition de M. Willem Draps.

M. Jacques De Coster voudrait connaître les trois hypothèses dans lesquelles l'usager est réputé avoir opté pour une redevance forfaitaire.

Le ministre les cite :

- geen betaling;
- niet-naleving van de duur waarvoor de betaling gedaan is;
- overschrijding van de toegestane maximumduur.

De heer Rachid Madrane vraagt wie de tweede aanmaning vermeld in amendement nr. 28 verstuurt.

De minister antwoordt dat de gemeente dat doet.

De heer Willem Draps vraagt in welke vorm die aanmaning verstuurd moet worden : gewone brief of aangetekende brief. De aanmaning voor de belasting wordt aangekend verzonden.

De minister verwijst naar het recht. Alleen de aangetekende brief geldt als bewijs.

De heer Philippe Pivin twijfelt eraan of de hogere sanctie de mensen ertoe aanzet te betalen.

De heer Willem Draps vat de procedure samen. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie, wordt een eerste aanmaning verzonden. Als de gebruiker niet reageert, wordt een tweede aanmaning met verhoging gestuurd, bij aangetekende brief.

De heer Rachid Madrane vraagt of de gebruiker op de hoogte gebracht wordt van de eventuele verhoging vanaf de eerste aanmaning.

De minister bevestigt dat.

Stemmingen

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

Amendement nr. 21 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 28 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4, bij 1 onthouding.

Het mondelinge amendement van de heer Willem Draps wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 38, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 39

De heer Willem Draps vraagt of het woord « vrijgesteldenkaart » gepast is.

- absence de paiement;
- non-respect de la durée pour laquelle le paiement a été effectué;
- dépassement de la durée maximale autorisée.

M. Rachid Madrane demande qui envoie le deuxième rappel mentionné à l'amendement n° 28.

Le ministre répond que c'est la commune.

M. Willem Draps demande sous quelle forme doit être envoyé ce rappel : courrier ordinaire ou courrier recommandé. En matière de taxe, le rappel est envoyé par recommandé.

Le ministre se réfère au droit. Seul le recommandé constitue une preuve.

M. Philippe Pivin doute que l'augmentation de la sanction incite les gens à payer.

M. Willem Draps résume la procédure. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire, un premier rappel est envoyé. Si l'utilisateur ne réagit pas, un second rappel, avec majoration, est renvoyé par courrier recommandé.

M. Rachid Madrane demande si l'utilisateur est averti de la majoration éventuelle dès le premier rappel.

Le ministre répond par l'affirmative.

Votes

L'amendement n° 6 est adopté par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

L'amendement n° 21 est rejeté par 8 voix contre 5 et une abstention.

L'amendement n° 28 est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement oral de M. Willem Draps est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 38, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 39

M. Willem Draps se demande si le terme de « carte de dérogation » convient.

De minister antwoordt dat de vrijgesteldenkaart alle andere kaarten vervangt (bewonerskaart ...).

Stemming

Artikel 39 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 40

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 40 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4.

Artikel 41

De heer Willy Decourty vraagt de regering om het deel van de winst die de gemeenten aan het Agentschap doorstorten te verminderen tot 10 %. Men moet rekening houden met de economische crisis en het risico dat er geen dividenden meer zijn, gelet op de situatie bij Dexia.

De minister antwoordt dat hij daar al lang over gedebatteerd heeft; het voorstel wordt afgewezen.

De heer Willem Draps stelt een mondeling amendement voor dat ertoe strekt om 15 % door 10 % te vervangen.

Stemmingen

Het mondeling amendement van de heer Willem Draps wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 41 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

Artikel 42

De minister dient amendement nr. 7 in en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 42, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Le ministre répond que la carte de dérogation remplacera toutes les autres (carte d'habitant, de riverain, ...).

Vote

L'article 39 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 40

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 40 est adopté par 10 voix contre 4.

Article 41

M. Willy Decourty demande au gouvernement de réduire à 10 % la part des bénéficiaires que les communes versent à l'Agence. Il s'agit de tenir compte de la crise économique et des risques d'absence de dividendes liés à la situation de Dexia.

Le ministre répond qu'il en a déjà longuement été débattu : la réponse est négative.

M. Willem Draps propose un amendement oral visant à remplacer les « 15 % » par « 10 % ».

Votes

L'amendement oral de M. Willem Draps est rejeté par 9 voix contre 5 et une abstention.

L'article 41 est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Article 42

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 7.

Votes

L'amendement n° 7 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 42, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Artikel 43

De minister dient amendement nr. 8 in en verantwoordt het.

De heer Hamza Fassi-Fihri stelt voor dat de uitvoeringsbesluiten een tarifiering van de publieke parkeerplaatsen per minuut invoeren in plaats van per begonnen periode.

De minister sluit niet uit dat hij dat overweegt bij het opstellen van de besluiten. Dat punt moet onderzocht worden samen met de tarifiering voor de parkeerplaatsen langs de weg.

De heer Hervé Doyen verklaart dat er terzake een Europese richtlijn bestaat.

Stemmingen

Amendement nr. 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 43, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 44

De heer Philippe Pivin dient de amendementen nrs. 22 en 23 in en verantwoordt ze.

De heer Willy Decourty dient amendement nr. 11.

De minister denkt dat eerst de vraag moet worden gesteld of de overeenkomst die de gemeente Koekelberg gesloten heeft niet onwettig is.

De spreker herinnert er ook aan dat een concessieovereenkomst te allen tijde opzegbaar is, mits een vergoeding wordt betaald. De privésector moet bewijzen hoeveel hij geïnvesteerd heeft en hoeveel hij afgelost heeft.

Bovendien stond in het regeerakkoord van 2004 dat de parkeercontrole een zaak voor de overheid zou zijn. Het is dus niet logisch dat een gemeente een contract ondertekent, terwijl ze pertinent weet dat ze het niet tot het einde kan nakomen.

Ten slotte zegt de minister dat het Agentschap zich kan moeien in de onderhandelingen tussen de gemeenten en de privésector. Daartoe strekt amendement nr. 9 op artikel 45. Uiteraard moet het optreden van het Agentschap redelijk zijn.

De heer Willy Decourty poneert dat het financieel onmogelijk was voor zijn gemeente om zich niet tot de privésector te wenden.

Article 43

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 8.

M. Hamza Fassi-Fihri suggère que les arrêtés d'exécution instaurent une tarification des parkings publics à la minute plutôt qu'à la période entamée.

Le ministre n'exclut pas de l'envisager lors de la rédaction des arrêtés. Ce point doit être examiné en parallèle avec celui relatif à la tarification des parkings en voirie.

M. Hervé Doyen déclare qu'il existe une directive européenne en la matière.

Votes

L'amendement n° 8 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 43, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 44

M. Philippe Pivin présente et justifie les amendements n^{os} 22 et 23.

M. Willy Decourty présente l'amendement n°11.

Le ministre croit qu'il faut d'abord s'interroger sur le fait de savoir si la convention conclue par la commune de Koekelberg n'est pas entachée d'illégalité.

L'intervenant rappelle également qu'un contrat de concession est résiliable à tout moment, moyennant une indemnisation réelle. Le secteur privé doit prouver combien il a investi et ce qu'il a amorti.

Par ailleurs, l'accord de gouvernement de 2004 avait prévu que le contrôle du stationnement reviendrait au public. Il n'est donc pas logique qu'une commune signe un contrat alors qu'elle sait pertinemment bien qu'elle ne pourra l'honorer jusqu'à son terme.

Enfin, le ministre rappelle que l'Agence pourra intervenir auprès des communes dans les négociations avec le secteur privé. C'est le sens de l'amendement n°9 à l'article 45. Evidemment, l'intervention de l'Agence devra être raisonnable.

M. Willy Decourty explique que financièrement, il était impossible pour sa commune de ne pas recourir au privé.

Bovendien schendt de ordonnantie de gemeentelijke autonomie omdat ze bepaalt dat het Agentschap zal optreden als de gemeente dat zelf niet kan doen.

De heer Philippe Pivin begrijpt dat de minister geen blanco cheque kan tekenen. De volksvertegenwoordiger zou echter de verzekering willen dat, in geval van verbrekking van het contract, de schadevergoeding door het Gewest wordt betaald, aangezien de ontworpen ordonnantie de gemeenten die verbrekking oplegt.

Volgens de minister gaat de juridische redenering van de heer Philippe Pivin niet op. Artikel 18 van het contract tussen de gemeente Koekelberg en de privésector bepaalt dat, mits eerbiediging van een opzegging van zes maanden, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Koekelberg zich het recht voorbehouden om te allen tijde en wegens het algemeen belang de n.v. City Parking te verplichten om zijn rechten en verplichtingen die voortvloeien uit dit contract af te staan aan de concessiehouder die zij zullen aanstellen en dat het gebruik van die mogelijkheid gekoppeld is aan een billijke en voorafgaande vergoeding.

Bovendien verzekert Pascal Smet dat het Gewest zal interveniëren, in die mate dat het betrokken partij is.

De gemeente Elsene heeft nog geen contract ondertekend. De gemeente Elsene weet dat de besproken ordonnantie het beroep op de privésector verbiedt.

De heer Philippe Pivin gaat niet akkoord met de redenering van de minister. De gemeente Koekelberg wil geen euro uitgeven voor een handeling die zij moet stellen.

De minister gaat akkoord. Hij kan echter niet vooruitlopen op de onderhandelingen.

De heer Rachid Madrane is, met de socialistische fractie, ermee ingenomen dat de parkeercontrole voor de openbare sector is. Dat is een van de punten van vooruitgang van de ontworpen ordonnantie, naast de harmonisatie.

De heer Jacques De Coster zal zich onthouden bij de stemming over amendement nr. 11. De volksvertegenwoordiger meent dat de gevaren voor schadeloosstelling, gezien de gewestelijke financiën, moeten worden bezworen.

Stemmingen

Amendement nr. 11 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 6, bij 1 onthouding.

Amendement nr. 22 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

En outre, l'ordonnance, dans la mesure où elle prévoit que l'Agence agira si la commune ne peut le faire elle-même, porte atteinte à l'autonomie communale.

M. Philippe Pivin comprend que le ministre ne puisse signer un chèque en blanc. Toutefois, le député souhaiterait obtenir l'assurance que la Région supportera le dédit en cas de rupture de contrat, dans la mesure où l'ordonnance en projet impose aux communes cette même rupture.

Le ministre estime que le raisonnement juridique développé par M. Philippe Pivin n'est pas correct. L'article 18 du contrat qui unit la commune du Koekelberg au secteur privé précise : « moyennant le respect d'un préavis de six mois, la Région de Bruxelles-Capitale et la commune de Koekelberg se réservent le droit d'ordonner à tout moment et pour motif d'intérêt général à la SA City Parking la cession par celle-ci de ses droits et obligations résultant du présent contrat au cessionnaire qu'elles désigneront. L'usage de cette faculté est soumise à une juste et préalable indemnité ».

Par ailleurs, M. Pascal Smet assure que dans la mesure où la Région est partie, elle interviendra.

Pour ce qui concerne la commune d'Ixelles, le contrat n'est pas encore signé. La commune d'Ixelles sait que l'ordonnance en discussion interdit le recours au secteur privé.

M. Philippe Pivin n'est pas d'accord avec le raisonnement développé par le ministre. La commune de Koekelberg n'entend pas déboursier un euro pour un acte qu'elle est obligée de poser.

Le ministre est d'accord; il ne peut toutefois anticiper les négociations.

M. Rachid Madrane se réjouit, avec le groupe socialiste, de ce que le contrôle du stationnement échoie au secteur public. C'est une des avancées de l'ordonnance en projet, avec l'harmonisation.

M. Jacques De Coster s'abstiendra de voter l'amendement n° 11. Le député estime qu'au vu des finances régionales, il convient d'éviter les risques de dédit.

Votes

L'amendement n° 11 est rejeté par 8 voix contre 6 et une abstention.

L'amendement n° 22 est rejeté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Amendement nr 23 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 44 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 6.

Artikel 45

De minister dient amendement nr. 9 in en verantwoordt het.

Het artikel en het amendement lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 45, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Artikel 46

Dit artikel lukt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 46 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen tegen 5, bij 1 onthouding.

V. Lezing en goedkeuring van het verslag

Mits enkele correcties, wordt het verslag aangenomen met 10 stemmen tegen 2.

De Mederapporteurs,

Willy DECOURTY,
Hervé DOYEN

De Voorzitter,

Willem DRAPS

L'amendement n° 23 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'article 44 est adopté par 9 voix contre 6.

Article 45

Le ministre présente et justifie l'amendement n° 9.

L'article et l'amendement ne suscitent aucun autre commentaire.

Votes

L'amendement n° 9 est adopté par 10 voix contre 5.

L'article 45, tel qu'amendé, est adopté par 10 voix contre 5.

Article 46

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 46 est adopté par 10 voix contre 5.

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

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

V. Lecture et approbation du rapport

Moyennant quelques corrections techniques, le rapport est approuvé par 10 voix contre 2.

Les Corapporteurs,

Willy DECOURTY,
Hervé DOYEN

Le Président,

Willem DRAPS

VI. Tekst aangenomen door de commissie

EERSTE HOOFDSTUK Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie, wordt verstaan onder :

- 1° parkeerplaats : ruimte op de openbare weg die bestemd is om een motorvoertuig te parkeren;
- 2° voorbehouden parkeerplaats : een parkeerplaats uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, motorvoertuigen gebruikt voor het autodelen, vrachtwagens, motorvoertuigen die mensen in en uit laten stappen en goederen laden en lossen en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de Regering;
- 3° gereglementeerde zone : deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare weg en waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens de categorie waartoe zij behoort;
- 4° vrijgesteldenkaart : individuele toelating uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen;
- 5° publieke parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die beantwoordt aan de voorwaarden bedoeld in deze ordonnantie, met inbegrip van die welke aan het Gewest of elke andere publiekrechtelijke rechtspersoon toebehoren, met inbegrip van de transitparkings;
- 6° parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem omtrent de beschikbare plaatsen in de publieke parkings;
- 7° het Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van deze ordonnantie;
- 8° de inning : het ophalen van het geld van de parkeerautomaten, het ontvangen van betalingen in geval van niet-naleving van de parkeerregels en de invordering van de niet-betaalde bedragen;

VI. Texte adopté par la commission

CHAPITRE PREMIER Dispositions générales

Article 1^{er}

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

Article 2

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

- 1° place de stationnement : espace situé sur la voie publique et destiné au stationnement d'un véhicule à moteur;
- 2° place de stationnement réservée : place de stationnement destinée exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux-roues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés, aux poids-lourds, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargement de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement;
- 3° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées sur la voie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève;
- 4° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs de places de stationnement;
- 5° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions visées par la présente ordonnance, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit;
- 6° téléjalonnement : système d'information et de guidage relatif aux emplacements disponibles dans les parkings publics;
- 7° l'Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le Chapitre VI de la présente ordonnance;
- 8° la perception : la collecte de l'argent des horodateurs, la réception des paiements en cas de non-respect des règles de stationnement et la récupération des montants impayés;

9° de controle : het controleren op gemeente- en gewestwegen van het naleven van het gereglementeerd parkeren.

HOOFDSTUK II Middelen

Artikel 3

Het parkeerbeleid beoogt een doeltreffende, coherente en overlegde organisatie van het privaat gebruik van de gewest- en gemeentewegen. Het wil ook bijdragen aan de doelstelling om de verkeerslast te beperken. De hoofd-functie van deze wegen als vector voor de mobiliteit, zowel voor motorvoertuigen als voor voetgangers en fietsers, wordt hierbij benadrukt.

Het parkeerbeleid komt tot stand via :

- 1° de bepaling van gereglementeerde zones;
- 2° de vaststelling van een gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 3° de vaststelling van gemeentelijke parkeeractieplannen;
- 4° de oprichting van een Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK III Gereglementeerde zones

Artikel 4

Onverminderd de mogelijkheid voor de Regering om andere aanvullende zones te creëren, waarvoor zij de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden vastlegt, worden drie soorten gereglementeerde zones op het grondgebied van het Gewest bepaald :

- 1° de rode zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 1 van deze ordonnantie;
- 2° de groene zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 2 van deze ordonnantie;
- 3° de blauwe zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats de beperkte parkeertijd moet naleven middels een parkeerschijf, conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg,

9° le contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur les voiries communales et régionales.

CHAPITRE II Instruments

Article 3

La politique du stationnement a pour objectif d'organiser de manière efficace, cohérente et concertée l'usage privatif des voiries régionales et communales et de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic, en privilégiant leur fonction principale de vecteur de mobilité tant pour les véhicules à moteur que pour les piétons et les cyclistes.

La politique de stationnement passe par :

- 1° la fixation de zones réglementées;
- 2° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement;
- 3° l'adoption de plans d'action communaux de stationnement;
- 4° la création d'une Agence du stationnement.

CHAPITRE III Des zones réglementées

Article 4

Sans préjudice de la faculté pour le Gouvernement de créer d'autres zones à titre complémentaire, et pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation, il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées :

- 1° la zone rouge, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 1^{er} de la présente ordonnance;
- 2° la zone verte, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 2 de la présente ordonnance;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la

op straffe van onderwerping aan de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 3 van deze ordonnantie.

Artikel 5

Het gebruik van een parkeerplaats is de feitelijke bezetting van deze plaats door een motorvoertuig langer dan de tijd die nodig is voor het laten instappen of uitstappen van mensen of het laden of lossen van zaken in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 4 van deze ordonnantie bedoelde gereglementeerde zones is onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan, elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen die in het hele land gelden.

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

Artikel 6

Met inachtneming van de regels bepaald door het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart en onverminderd de mogelijkheid om deze taak aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen, reiken de gemeenten de vrijgesteldenkaarten uit aan :

- 1° buurtbewoners, wat de wijk betreft waarin zij wonen;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die voor het autodelen worden ingezet;
- 4° gehandicapte personen.

Elke vrijgesteldenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig.

De Regering kan de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten preciseren met inachtneming van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het ministeri-

voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 3 de la présente ordonnance.

Article 5

L'utilisation d'une place de stationnement s'entend de l'occupation effective de cette place par un véhicule à moteur au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées visées à l'article 4 de la présente ordonnance est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays.

Un plan d'action communal de stationnement peut déroger ponctuellement à la période visée au deuxième alinéa, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie. Le Gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation.

Article 6

Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence du stationnement, les communes délivrent les cartes de dérogation :

- 1° aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés;
- 4° aux personnes handicapées.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé.

Le Gouvernement peut préciser les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concer-

eel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen dit kader, kan zij aanvullende categorieën begunstigden bepalen.

Artikel 7

De Regering bepaalt de algemene voorwaarden betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen zoals verhuizingen, werken die het gebruik van vrachtwagens of containers vereisen of festiviteiten.

De gemeenten blijven bevoegd voor het toestaan of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de Regering bepaalde algemene voorwaarden.

Artikel 8

De Regering bepaalt de regels voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK IV Gewestelijk parkeerbeleidsplan

AFDELING 1

Inhoud

Artikel 9

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen terzake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het parkeerbeleidsplan bevat ten minste :

- 1° een informatief luik bestaande in een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand en de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid;
- 2° een reglementair luik waarbij enerzijds voor het volledige grondgebied van het Gewest en anderzijds voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt, het volgende bepaald wordt :
 - a) het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen;
 - b) het aantal parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie;

nant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Article 7

Le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation de places de stationnement à l'occasion d'événements temporaires tels que déménagements, travaux nécessitant l'usage de camions ou conteneurs ou festivités.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement.

Article 8

Le Gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées.

CHAPITRE IV Du plan régional de politique du stationnement

SECTION 1

Contenu

Article 9

Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

- 1° un volet indicatif constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie;
- 2° un volet réglementaire fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :
 - a) le nombre maximal de places de stationnement admissibles;
 - b) le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de la présente ordonnance;

c) het minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of elk ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

AFDELING 2
Opmaakprocedure

Artikel 10

§ 1. – De Regering stelt het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het Gewest, door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende zestig dagen ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis van elke gemeente van het Gewest gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan de Regering toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

§ 2. – Tegelijk met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan aan Mobiel Brussel, de MIVB en Leefmilieu Brussel om advies voor. De adviezen moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag. Is de termijn vervallen, dan wordt het niet bezorgde advies geacht gunstig te zijn.

§ 3. – Na het verstrijken van het openbaar onderzoek en van de termijn bedoeld in § 2, legt de Regering aan de gemeenten het ontwerpplan om advies voor, samen met de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen bedoeld in de §§ 1 en 2.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Zo niet, worden de adviezen over het ontwerpplan geacht gunstig te zijn.

c) le nombre minimal de places de stationnement réservées ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

SECTION 2
Procédure d'élaboration

Article 10

§ 1^{er}. – Le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans chacune des communes de la Région, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la Région. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé pendant soixante jours aux fins de consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

§ 2. – Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à Bruxelles Environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. A l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable.

§ 3. – A l'expiration de l'enquête publique et du délai visé au § 2, le Gouvernement soumet aux communes pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux §§ 1 et 2.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

A défaut, les avis sont réputés favorables au projet de plan.

Artikel 11

Binnen een termijn van acht maanden na de vaststelling van het ontwerpplan, stelt de Regering het gewestelijk parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 12

De procedure bedoeld in artikelen 10 en 11 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijk parkeerbeleidsplan aanbrengt.

Artikel 13

Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander plan wordt vervangen.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van het globale evaluatierapport dat is opgesteld door het Parkeeragentschap conform artikel 23 van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK V
Gemeentelijke parkeeractieplannen

AFDELING 1

*Inhoud**Artikel 14*

§ 1. – Elke gemeente van het Gewest stelt een gemeentelijk parkeeractieplan vast dat van toepassing is op alle Gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. – De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn plannen die concreet ingrijpen op het parkeren. Zij operationaliseren het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

§ 3. – De Regering bepaalt de precieze inhoud van de parkeeractieplannen, die minstens het volgende bevatten :

- 1° een toelichting waaruit blijkt dat zij het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationaliseren;
- 2° een actieplan betreffende het parkeren in elke straat die in het plan is opgenomen en dat minstens het volgende omvat :

Article 11

Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 12

La procédure visée aux articles 10 et 11 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

Article 13

Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de cinq ans à compter de son entrée en vigueur.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.

Le nouveau plan est établi sur la base du rapport global d'évaluation établi par l'Agence du stationnement conformément à l'article 23 de la présente ordonnance.

CHAPITRE V
Des plans d'action communaux de stationnement

SECTION 1

*Contenu**Article 14*

§ 1^{er}. – Chaque commune de la Région adopte un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. – Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan régional de politique du stationnement.

§ 3. – Le Gouvernement détermine le contenu précis des plans d'action de stationnement qui doivent comprendre au moins :

- 1° un exposé indiquant en quoi ils rendent opérationnel le plan régional de politique du stationnement;
- 2° un plan d'action relatif au stationnement dans chacune des voiries visées par le plan et indiquant au moins :

- a) de afbakening van de gereguleerde zones;
 - b) het aantal gereguleerde parkeerplaatsen;
 - c) het aantal en de aard van de voorbehouden parkeerplaatsen.
- 3° een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waarvan de vaststelling nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan;
- 4° een beschrijving van de aan te wenden controlewijzen en -middelen voor de naleving van het gemeentelijk parkeeractieplan;
- 5° een raming van de gegeneerde kosten en verwachte inkomsten als gevolg van de uitvoering van het gemeentelijk parkeeractieplan.

AFDELING 2

*Procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen**Artikel 15*

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in de gemeente en in het gemeenteblad of, anders, in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in de gemeente worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende de hele duur van het onderzoek ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan het college van burgemeester en schepenen toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

Zij worden bij het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek gevoegd, dat door het college binnen een termijn van vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van het onderzoek wordt opgesteld.

Artikel 16

Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan aan elke aangrenzende gemeente alsook aan het Parkeeragentschap om advies voor.

- a) la délimitation des zones réglementées;
 - b) le nombre de places de stationnement réglementées;
 - c) le nombre et la nature des places de stationnement réservées.
- 3° l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action;
- 4° la description des modes et moyens de contrôle à mettre en œuvre en vue d'assurer le respect du plan d'action communal de stationnement;
- 5° l'estimation des coûts générés et des recettes attendues suite à la mise en œuvre du plan d'action communal de stationnement.

SECTION 2

*Procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement**Article 15*

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans le mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans le périodique communal ou, à défaut, dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

Article 16

Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement.

De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Het advies dat niet voor de vervaldatum van deze termijn is toegekomen, wordt geacht gunstig te zijn.

Artikel 17

De gemeenteraad stelt het gemeentelijk parkeeractieplan definitief vast uiterlijk binnen een termijn van twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*.

De Regering kan, op met redenen omkleed verzoek van de gemeente, een verlenging met drie maanden toestaan voor de goedkeuring van het gemeentelijk parkeeractieplan.

Zo niet, stelt de Regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op volgens de procedure bedoeld in artikel 18, § 3 van deze ordonnantie.

Artikel 18

§ 1. – De Regering keurt het gemeentelijk parkeeractieplan goed binnen de drie maanden na ontvangst van het volledige dossier, op basis van :

- 1° het gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 2° de overeenstemming tussen het gemeentelijk actieplan en de goedgekeurde of in opmaak zijnde parkeerplannen in de andere gemeenten van het Gewest.

In geval van niet-goedkeuring, wordt de beslissing met redenen omkleed. Zij bevat de indicaties waarmee de gemeente een nieuw definitief actieplan kan vaststellen dat aan de vooropgestelde doelstellingen en aan de samenhang met de verschillende plannen beantwoordt.

§ 2. – Het gewijzigde parkeeractieplan moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Regering binnen een termijn van drie maanden na de notificatie van de beslissing van niet-goedkeuring.

§ 3. – Als een gemeente haar definitief actieplan niet ter goedkeuring voorlegt binnen de vereiste termijn of in geval van voorlegging van een actieplan ter goedkeuring gevolgd door twee opeenvolgende regeringsbesluiten tot weigering van de goedkeuring, maakt de Regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op en keurt het goed.

Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

L'avis qui ne serait pas parvenu à l'échéance de ce délai est réputé favorable.

Article 17

Le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement au plus tard dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan régional de politique du stationnement.

Le Gouvernement peut, sur demande motivée de la commune, accorder une prolongation de trois mois pour l'adoption du plan d'action communal de stationnement.

A défaut, le Gouvernement élabore, sur proposition de l'Agence du stationnement, le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune selon la procédure visée à l'article 18, § 3 de la présente ordonnance.

Article 18

§ 1^{er}. – Le Gouvernement approuve le plan d'action communal de stationnement dans les trois mois de la réception du dossier complet, sur la base :

- 1° du plan régional de politique du stationnement;
- 2° de la compatibilité du plan d'action communal avec les plans de stationnement adoptés ou en cours d'élaboration dans les autres communes de la Région.

En cas de non-approbation, la décision est motivée et contient les indications permettant à la commune d'adopter un nouveau plan d'action définitif répondant aux objectifs poursuivis et à la cohérence des différents plans.

§ 2. – Le plan d'action de stationnement modifié doit être soumis au Gouvernement pour approbation dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de non-approbation.

§ 3. – A défaut pour une commune de soumettre pour approbation son plan d'action définitif dans les délais requis ou en cas de soumission d'un plan d'action pour approbation suivi de deux arrêtés successifs du Gouvernement refusant l'approbation, celui-ci élabore et adopte sur proposition de l'Agence du stationnement le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune défailante.

In dit geval, keurt de Regering het gemeentelijk parkeeractieplan op voorstel van het Parkeeragentschap voorlopig goed en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek in de gemeente en legt het om advies voor aan de betrokken gemeente en aan de aangrenzende gemeenten, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Na afloop van de procedure, keurt de Regering het definitief gemeentelijk parkeeractieplan goed.

Artikel 19

In afwijking van artikel 15, kan een gemeente, bij beslissing van de gemeenteraad, de opmaak van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan het Parkeeragentschap toevertrouwen, alsook de voorlegging, ter goedkeuring, van dit ontwerp aan de Regering.

In dit geval, legt het Parkeeragentschap het ontwerp van actieplan aan elke gemeente die aan de betrokken gemeente grenst om advies voor, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Het advies van de betrokken gemeente wordt pas gevraagd na het verstrijken van de termijn van het openbaar onderzoek en van de termijn waarbinnen de adviezen van de aangrenzende gemeenten kunnen worden uitgebracht, op basis van het ontwerpplan en de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen. Dit advies wordt door de gemeenteraad uitgebracht en moet bij het Parkeeragentschap binnen een termijn van negentig dagen na de aanvraag toekomen.

Is deze termijn verstreken, dan bezorgt het Parkeeragentschap het volledige dossier aan de Regering ter vaststelling van het definitief actieplan.

Artikel 20

Het gemeentelijk parkeeractieplan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Artikel 21

§ 1. – De procedure bedoeld in de artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie is van toepassing op elke wijziging aangebracht in een gemeentelijk parkeeractieplan.

Elke gemeente neemt de nodige wijzigingen aan rekening houdend met de wijzigingen aangebracht in het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Hetzelfde geldt na vaststelling van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan.

§ 2. – Van de in de artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie bedoelde procedure kan afgeweken worden in de

Dans ce cas, le Gouvernement adopte provisoirement le plan d'action communal de stationnement sur proposition de l'Agence du stationnement et le soumet à l'enquête publique dans la commune et pour avis à la commune concernée et aux communes qui lui sont limitrophes, conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

Au terme de la procédure, le Gouvernement adopte le plan d'action communal de stationnement définitif.

Article 19

Par dérogation à l'article 15, une commune peut, par décision du conseil communal, confier à l'Agence du stationnement la tâche d'élaborer le projet de plan d'action communal de stationnement et de soumettre ce projet au Gouvernement pour approbation.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement soumet le projet de plan d'action pour avis à chacune des communes limitrophes de la commune concernée, conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

L'avis de la commune concernée n'est sollicité qu'au terme du délai de l'enquête publique et du délai dans lequel les avis des communes limitrophes peuvent être émis, sur la base du projet de plan et des réclamations, observations et avis émis. Cet avis est formulé par le conseil communal et doit parvenir à l'Agence du stationnement dans les nonante jours de la demande.

Au terme de ce délai, l'Agence du stationnement transmet le dossier complet au Gouvernement pour adoption du plan d'action définitif.

Article 20

Le plan d'action communal de stationnement est publié au *Moniteur belge*.

Article 21

§ 1^{er}. – La procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance est applicable à toute modification apportée à un plan d'action communal de stationnement.

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent au regard des modifications apportées au volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement.

Il en va de même après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement.

§ 2. – Il peut être dérogé à la procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance dans les cas détermi-

door de Regering bepaalde gevallen betreffende minieme aanpassingen in het gemeentelijk parkeeractieplan. In dat geval, worden de door de gemeenteraad voorgestelde aanpassingen rechtstreeks voorgelegd aan de Regering, die binnen drie maanden het gewijzigde gemeentelijk parkeeractieplan goed- of afkeurt. Indien de Regering binnen drie maanden na de notificatie van de gemeenteraadsbeslissing geen beslissing neemt, worden de voorgestelde minieme aanpassingen geacht te zijn goedgekeurd.

AFDELING 3

Gevolgen van de parkeeractieplannen

Artikel 22

De parkeeractieplannen zijn verplicht.

Wat de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied betreft, moeten de gemeenten de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen goedkeuren en binnen twee jaar na de inwerkingtreding ervan uitvoeren. Zo niet, neemt de Regering de vereiste uitvoeringsmaatregelen.

Artikel 23

Om de twee jaar en volgens de regels bepaald door de Regering, keurt elke gemeente een evaluatieverslag goed dat de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen specificieert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen. De gemeenten maken deze rapporten aan het Parkeeragentschap over.

Op basis van deze rapporten, stelt het Parkeeragentschap een globaal rapport op dat de impact van deze parkeeractieplannen op de mobiliteit en het milieu evalueert. De Regering maakt het globaal rapport ter informatie over aan het Parlement.

Indien een gemeente dit evaluatieverslag niet goedkeurt, kan de Regering het Parkeeragentschap ermee belasten dit evaluatieverslag op te stellen en het haar te bezorgen.

Artikel 24

Indien uit het evaluatieverslag bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie blijkt dat een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, niet op afdoende wijze of binnen de voorgeschreven termijn uitvoert, dan richt de Regering bij een ter post aangetekend schrijven een ingebrekestelling aan deze gemeente.

Deze ingebrekestelling specificieert de vastgestelde tekortkomingen alsook de te nemen maatregelen om er een eind aan te stellen. Zij preciseert de termijn waarbinnen

nés par le Gouvernement concernant des adaptations minimales du plan d'action communal de stationnement. Dans ce cas, les adaptations proposées par le conseil communal sont soumises directement au Gouvernement, lequel approuve ou refuse, dans un délai de trois mois, le plan d'action communal de stationnement modifié. Si le Gouvernement ne prend pas de décision dans un délai de trois mois suivant la notification de la décision du conseil communal, lesdites adaptations minimales sont supposées avoir été approuvées.

SECTION 3

Effets des plans d'action de stationnement

Article 22

Les plans d'action de stationnement sont obligatoires.

En ce qui concerne les voiries communales et régionales situées sur leur territoire, les communes sont tenues d'adopter les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur. A défaut, le Gouvernement adopte les mesures d'exécution requises.

Article 23

Tous les deux ans, et selon les modalités fixées par le Gouvernement, chaque commune adopte un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées. Les communes transmettent ces rapports à l'Agence du stationnement.

Sur la base de ces rapports, l'Agence du stationnement dresse un rapport global évaluant l'impact de ces plans d'action de stationnement sur la mobilité et l'environnement. Le Gouvernement transmet le rapport global pour information au Parlement.

A défaut pour une commune d'adopter ce rapport d'évaluation, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement la tâche de rédiger et de lui transmettre ce rapport d'évaluation.

Article 24

S'il ressort du rapport d'évaluation visé à l'article 23 de la présente ordonnance qu'une commune n'exécute pas de manière satisfaisante ou dans les délais impartis tout ou partie du plan d'action de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, le Gouvernement adresse à cette commune une mise en demeure par envoi recommandé confié à la poste.

Cette mise en demeure détaille les manquements constatés ainsi que les mesures à prendre pour y mettre fin. Elle précise le délai dans lequel ces mesures doivent être prises

deze maatregelen moeten worden genomen en uitgevoerd en vermeldt hierbij, desgevallend, dat bij het ontbreken van een afdoend antwoord, de Regering in de plaats zal treden van de gemeente.

Binnen zestig dagen na ontvangst van deze ingebrekestelling, kan de betrokken gemeente haar opmerkingen bezorgen. Na kennisneming ervan, kent de Regering, desgevallend, een laatste termijn toe aan de gemeente om een eind te stellen aan de vastgestelde tekortkomingen. In dit geval, belast de Regering het Parkeeragentschap ermee, na afloop van deze termijn, een evaluatieverslag op te maken met betrekking tot de wijze waarop een eind werd gesteld aan de vastgestelde tekortkomingen.

Indien de vastgestelde tekortkomingen, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan, dan neemt de Regering de vervangingsmaatregelen die nodig zijn voor de goede uitvoering van de parkeeractieplannen in de gemeente aan.

HOOFDSTUK VI Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

AFDELING 1 *Algemene bepalingen*

Artikel 25

§ 1. – Om de door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen te bereiken, wordt er een naamloze vennootschap naar publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap », hierna genoemd het Parkeeragentschap en belast met de opdrachten vermeld in afdeling 5.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van Vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van deze ordonnantie of van zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering keurt de eerste statuten van het Parkeeragentschap goed en kan haar benaming wijzigen. Elke latere wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. – Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het door het Gewest onderschreven kapitaal bedraagt minstens 81 %. Alle gemeenten van het Gewest kunnen het kapitaal onderschrijven, elkeen met een maximum van 1 %. Elk aandeel geeft recht op één stem. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

et exécutées en mentionnant le cas échéant qu'à défaut de réponse satisfaisante, le Gouvernement se substituera à la commune.

Dans les soixante jours de la réception de cette mise en demeure, la commune concernée peut faire valoir ses observations. Au vu de celles-ci, le Gouvernement accorde le cas échéant à la commune un dernier délai pour mettre fin aux manquements constatés. Dans ce cas, le Gouvernement charge l'Agence du stationnement d'établir au terme de ce délai un rapport d'évaluation relatif à la manière dont il aura été mis fin aux manquements constatés.

En cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés, le Gouvernement adopte les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution des plans d'action de stationnement dans la commune.

CHAPITRE VI De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

SECTION 1 *Dispositions générales*

Article 25

§ 1^{er}. – Afin d'atteindre les objectifs définis par la présente ordonnance, il est créé une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », ci-après dénommée l'Agence du stationnement, et chargée des missions énumérées à la section 5.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions de la présente ordonnance ou de ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement approuve les premiers statuts de l'Agence du stationnement et peut modifier sa dénomination. Toute modification ultérieure des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du ministre de la Mobilité.

§ 2. – Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital souscrit par la Région s'élève à un minimum de 81 %. Toutes les communes de la Région peuvent souscrire au capital avec un maximum de 1 % chacune. Chaque part sociale donne droit à une voix. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. – Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De commissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de commissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

§ 4. – De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, moeten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen omvatten, met name op het vlak van de modaliteiten inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en de bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden door de Regering bepaald.

AFDELING 2
Samenstelling

Artikel 26

§ 1. – De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de bestuurders. Enkel de aandeelhouders nemen deel aan de stemmingen.

§ 2. – Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur samengesteld uit 15 leden :

- 5 leden worden benoemd door de Regering op voordracht van de betrokken gemeenten;
- 10 leden worden benoemd door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit.

Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.

De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur bij maar nemen niet deel aan de stemmingen.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. – De raad van bestuur kiest een voorzitter en een ondervoorzitter onder de leden van de raad. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.

§ 4. – Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar. Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. – Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

§ 3. – L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

§ 4. – Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intégreront des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

SECTION 2
Composition

Article 26

§ 1^{er}. – L'assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires prennent part aux votes.

§ 2. – L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de 15 membres :

- 5 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition des communes associées;
- 10 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition du ministre de la Mobilité.

Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration mais ne prennent pas part aux votes.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. – Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.

§ 4. – Les mandats des administrateurs sont renouvelables. Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. – Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden;
- 2° lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;
- 3° bestuurder, manager of personeelslid van een onderneming die actief is op het vlak van het parkeren of de exploitatie van publieke parkings en elke persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;
- 4° personeelslid van het Parkeeragentschap.

AFDELING 3
Dagelijks bestuur

Artikel 27

Het dagelijks bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangewezen en ontslagen volgens de door haar vastgestelde regels.

De Regering bepaalt hun administratief en geldelijk statuut, alsook de bevoegdheden die hun worden gedelegeerd. Zij stelt vast in welke gevallen de beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijks bestuur, rechtsgeldig op in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap.

AFDELING 4
Personeel

Artikel 28

De Regering stelt de personeelsformatie van het Parkeeragentschap vast, alsook het administratief en geldelijk statuut van het personeel. Een optimale mobiliteit zal voorzien worden voor de ambtenaren van de openbare besturen naar het Parkeeragentschap.

AFDELING 5
Opdrachten

Artikel 29

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor de goede werking ervan. Hiertoe wordt het Parkeeragentschap

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'Etat adjoint à l'un de ses membres;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une entreprise active dans le domaine du stationnement ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre;
- 4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

SECTION 3
Gestion journalière

Article 27

La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement, selon les modalités que celui-ci détermine.

Le Gouvernement détermine leur statut administratif et pécuniaire ainsi que les compétences qui leur sont déléguées. Il arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

SECTION 4
Personeel

Article 28

Le Gouvernement arrête le cadre du personnel de l'Agence du stationnement ainsi que son statut administratif et pécuniaire. Il sera prévu une mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence du stationnement.

SECTION 5
Missions

Article 29

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. A cet effet, l'Agence du stationnement

met opdrachten belast die eraan door deze ordonnantie worden toevertrouwd alsook met :

- 1° de aanmaak en de update van een gegevensbank, met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de parkeeractieplannen; de Regering bepaalt wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot deze gegevensbank;
- 2° de medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid;
- 3° de opmaak van gemeentelijke parkeeractieplannen op vraag van de gemeenten in het geval bedoeld in artikel 19 van deze ordonnantie, of de medewerking aan de opmaak van deze plannen door de Regering in het geval bedoeld in artikel 18, § 3 van deze ordonnantie;
- 4° de opmaak van evaluatieverslagen bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie;
- 5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegen waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies;
- 6° de implementatie van de maatregelen ter uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen in de gevallen bedoeld in artikel 24 van deze ordonnantie;
- 7° de bouw, de aankoop of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings die eigendom zijn van het Gewest, die het Gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dit nu transitparkings zijn of niet;
- 8° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels;
- 9° de organisatie en het beheer of de controle van een takedienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het Gewest en de ontwikkeling van een parkeergeleidingssysteem;
- 10° de ontwikkeling van een aanbod van beveiligde, publieke en overdekte bromfiets-, motorfiets- en fietsstallingen aangepast aan de verschillende behoeften op dit vlak.
- 11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge ecologische performantie.

ment est chargée des missions qui lui sont confiées par la présente ordonnance ainsi que :

- 1° de la création et de la mise à jour d'une banque de données, contenant les informations utiles à l'élaboration du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action de stationnement; le Gouvernement détermine qui a accès à cette banque de données et sous quelles conditions;
- 2° de la collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement;
- 3° de l'élaboration des plans d'action communaux de stationnement à la demande de communes dans le cas visé à l'article 19 de la présente ordonnance, ou la collaboration à l'élaboration de ces plans par le Gouvernement dans le cas visé à l'article 18, § 3 de la présente ordonnance;
- 4° de l'élaboration des rapports d'évaluation visés à l'article 23 de la présente ordonnance;
- 5° de la gestion et du contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement;
- 6° de la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement dans les cas visés à l'article 24 de la présente ordonnance;
- 7° de la construction, de l'acquisition ou de la location ainsi que de l'organisation, de la gestion et du contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit;
- 8° de la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins;
- 9° de l'organisation et de la gestion ou du contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région et l'élaboration d'un système de téléjalonnement;
- 10° du développement d'une offre de parkings pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs sécurisés, publics et couverts, adaptés aux différents besoins en la matière.
- 11° de favoriser le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique.

De Regering bepaalt de regels betreffende de uitoefening van deze bevoegdheden.

Artikel 30

De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 31

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de opgedragen opdrachten voor zover deze bijkomstig zijn aan deze opdrachten. Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten, kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

AFDELING 6
Beheerscontract

Artikel 32

De Regering en het Parkeeragentschap stellen een beheerscontract op dat de regels en bijzondere voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 33

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar. Het bestaat uit een financieel plan, de te behalen doelstellingen en voorziet in de opmaak van een evaluatierapport.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.

Het wordt ter informatie aan de parlementsleden bezorgd vanaf het ogenblik dat het goedgekeurd is door de Regering en het Parkeeragentschap.

AFDELING 7
Middelen

Artikel 34

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele specifieke dotaties;

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à l'exercice de ces compétences.

Article 30

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement.

Article 31

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions. En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

SECTION 6
Contrat de gestion

Article 32

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions particulières dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 33

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans. Il comprend un plan financier, les objectifs à atteindre et il prévoit l'établissement d'un rapport d'évaluation.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

SECTION 7
Moyens

Article 34

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales;

- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in de artikel 38 van deze ordonnantie;
- 4° schenkingen en legaten;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten;
- 6° de leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma goedgekeurd door de Regering.

Artikel 35

Het Parkeeragentschap gebruikt zijn tegoeden en beschikbare gelden om de in of krachtens deze ordonnantie bepaalde opdrachten, contracten en investeringen uit te voeren.

AFDELING 8

Boekhouding en controle

Artikel 36

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 1° van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid onderworpen aan de bepalingen van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK VII

**Parkeerretributies en controle
op de naleving van de parkeerregels**

AFDELING 1

Parkeerretributies

Artikel 37

Overeenkomstig artikel 40 van deze ordonnantie, wordt er een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereguleerde rode of groene zone in de zin van artikel 4 gedurende de periode bedoeld in artikel 5.

De retributie is ten laste van de bestuurder van het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 38 de la présente ordonnance;
- 4° des dons et legs;
- 5° des subsides et revenus occasionnels;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 35

L'Agence du stationnement utilise ses avoirs et ses fonds disponibles pour réaliser les missions, contrats et investissements déterminés par ou en vertu de la présente ordonnance.

SECTION 8

Comptabilité et contrôle

Article 36

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 1° de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE VII

**Des redevances de stationnement et du contrôle
du respect des règles de stationnement**

SECTION 1

Redevances de stationnement

Article 37

Conformément à l'article 40 de la présente ordonnance, il est prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée rouge ou verte au sens de l'article 4 durant la période visée à l'article 5.

La redevance est mise à charge du conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, de la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

Artikel 38

§ 1. – De Regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de rode zone binnen een vork :

- van 0,50 EUR tot 1 EUR voor een half uur;
- van 2 EUR tot 4 EUR voor een uur;
- van 5 EUR tot 8 EUR voor twee uur;

en preciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

De Regering kan beslissen om gratis parkeren toe te laten voor maximum een kwartier.

Behoudens afwijking, beslist door de Regering wordt de maximale parkeertijd in deze zone vastgelegd op twee uur. Bij afwijking bepaalt de Regering het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor de duur die twee uur overschrijdt binnen een vork van 3 tot 5 EUR per extra uur.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in het eerste lid of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiesbedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 EUR en hierbij de drie voormelde gevallen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de met toepassing van deze paragraaf te betalen forfaitaire retributie.

§ 2. – De Regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de groene zone binnen een vork :

- van 0,50 EUR tot 0,75 EUR voor een half uur;
- van 1 EUR tot 2 EUR voor een uur;
- van 3 EUR tot 5 EUR voor twee uur;
- van 1,50 EUR tot 3 EUR per extra uur;

en preciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

De Regering kan een maximale parkeertijd in deze zone vastleggen.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in het eerste lid of niet-naleving van de toegelaten of met het

Article 38

§ 1^{er}. – Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone rouge dans une fourchette :

- de 0,50 EUR à 1 EUR pour une demi-heure;
- de 2 EUR à 4 EUR pour une heure;
- de 5 EUR à 8 EUR pour deux heures;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure au maximum.

Sauf dérogation décidée par le Gouvernement, la durée maximale de stationnement dans cette zone est fixée à deux heures. En cas de dérogation, le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour la durée excédant deux heures dans une fourchette de 3 à 5 EUR par heure supplémentaire.

En cas de non-paiement de la redevance visée au premier alinéa ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 EUR en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

§ 2. – Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone verte dans une fourchette :

- de 0,50 EUR à 0,75 EUR pour une demi-heure;
- de 1 EUR à 2 EUR pour une heure;
- de 3 EUR à 5 EUR pour deux heures;
- de 1,50 EUR à 3 EUR par heure supplémentaire;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

Le Gouvernement peut fixer une durée maximale de stationnement dans cette zone.

En cas de non-paiement de la redevance visée au premier alinéa ou de non-respect de la durée de stationnement auto-

betaalde retributiebedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 EUR en hierbij de drie voormelde gevallen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de met toepassing van deze paragraaf te betalen forfaitaire retributie.

§ 3. – In de blauwe zone, is geen enkele retributie verschuldigd voor de duur van de toegelaten parkeertijd bij gebruik van een parkeerschijf, met inachtneming van en conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij niet-gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van dit koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 40 EUR en hierbij de twee voormelde veronderstellingen onderscheidt.

§ 4. – In de gevallen bedoeld in § 1, derde lid, in § 2, derde lid en in § 3, tweede lid zal een van de parkeerstewards bedoeld in artikel 42 van deze ordonnantie, op de voorruit van het voertuig, een verzoek tot betaling, binnen een termijn van vijf dagen, van de forfaitaire retributie plaatsen.

Bij niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen deze termijn, en na een tweede herinnering die de retributie verhoogt met een administratieve sanctie van 15 EUR, geschiedt de inning ervan langs wettelijke burgerlijke weg.

Artikel 39

De houders van een vrijgesteldenkaart zijn niet onderworpen aan de retributie die van toepassing is in de groene zone zoals bedoeld in artikel 38, § 2 van deze ordonnantie. Zij zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van de forfaitaire retributie, die van toepassing zijn in de blauwe zone zoals bedoeld in artikel 38, § 3.

De houders van een vrijgesteldenkaart bedoeld in artikel 6, 2° van deze ordonnantie genieten de regeling bedoeld in het eerste lid in alle gereguleerde parkeerzones, maar enkel voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp.

risée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 EUR en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

§ 3. – Dans la zone bleue, il n'est dû aucune redevance pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de cet arrêté royal, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 40 EUR en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

§ 4. – Dans les hypothèses visées au § 1^{er}, troisième alinéa, au § 2, troisième alinéa et au § 3, deuxième alinéa, il sera apposé par un des stewards de stationnement visés à l'article 42 de la présente ordonnance, sur le pare-brise du véhicule, une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans les cinq jours.

En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans ce délai, et après un deuxième rappel majorant la redevance d'une amende administrative de 15 EUR, le recouvrement de celle-ci sera poursuivi par la voie civile légale.

Article 39

Les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone verte telle que visée à l'article 38, § 2 de la présente ordonnance et ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue tels que visés à l'article 38, § 3.

Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, 2° de la présente ordonnance bénéficient du régime visé au premier alinéa dans toutes les zones de stationnement réglementées mais uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

AFDELING 2
Controle en inning

Artikel 40

§ 1. – De controle op de naleving van de parkeerregels en de inning van de parkeerretributie behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en de gemeenten.

§ 2. – Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap, oefent elke gemeente de controleopdracht uit op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze controleopdracht uit op de gewest- en de gemeentewegen van de gemeenten die het uitdrukkelijk belast hebben deze opdracht in hun plaats uit te voeren.

§ 3. – Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap, oefent elke gemeente de inningsopdracht uit van de retributie bedoeld in artikel 38 van deze ordonnantie, zowel op de gemeente- als op de gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze inningsopdracht uit op de gemeente- en gewestwegen van de gemeenten die het uitdrukkelijk opgedragen hebben om deze opdracht in hun plaats uit te oefenen.

§ 4. – Op basis van een door de Regering vastgesteld model, sluit het Parkeeragentschap met elke gemeente een overeenkomst af die de modaliteiten en de engagementen van elk van de partijen betreffende de controle en de inning van de retributies vastlegt.

§ 5. – Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdracht bedoeld in § 2 en § 3 niet op afdoende wijze uitvoert, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval, wordt het Parkeeragentschap onmiddellijk belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in § 2 en § 3 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

Artikel 41

§ 1. – Elke gemeente wordt vergoed voor de gedragen kosten betreffende de controle en de inning op de gemeentewegen en de gewestwegen, evenals voor de kosten betreffende de invordering van de niet-betaalde bedragen. Op basis van de effectief gedragen kosten en de uitgevoerde

SECTION 2
Contrôle et perception

Article 40

§ 1^{er}. – Le contrôle du respect des règles de stationnement et la perception de la redevance de stationnement relèvent exclusivement de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes.

§ 2. – Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de contrôle sur les voiries communales et régionales faisant partie de son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de contrôle sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 3. – Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de perception de la redevance de stationnement, visée à l'article 38 de la présente ordonnance sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de perception sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 4. – Sur la base d'un modèle fixé par le Gouvernement, l'Agence du stationnement conclut avec chaque commune une convention organisant les modalités et les engagements respectifs de chacune des parties relatifs au contrôle et à la perception des redevances.

§ 5. – S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas la mission visée aux §§ 2 et 3 de manière satisfaisante, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est immédiatement chargée d'exercer les missions visées aux §§ 2 et 3 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

Article 41

§ 1^{er}. – Chaque commune est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de récupération des montants impayés. Sur la base des coûts supportés, des prestations réalisées, et dans l'hypo-

prestaties en in geval van een eventuele winst, storten de gemeenten 15 % van deze winst door aan het Parkeeragentschap.

§ 2. – Indien de controle en de inningsopdracht overeenkomstig artikel 40 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, dan wordt dit vergoed voor de gedragen kosten betreffende de controle, de inning en de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Het Parkeeragentschap stort een deel van de parkeerinkomsten door naar de gemeenten en behoudt zelf het andere deel van de parkeerinkomsten. Dit gebeurt op basis van de gedragen kosten en met een verdeelsleutel wat betreft de winsten, gemeente per gemeente, op basis van de uitgevoerde prestaties en van het geheel van de parkeerretributies die op het grondgebied van elke gemeente geïnd zijn.

Vervolgens wordt de eventuele winst die na vergoeding van de kosten overblijft, doorgestort aan elk van de gemeenten. Hierop wordt echter een afhouding van 15 % ten voordele van het Parkeeragentschap voorzien. Wanneer de kosten de winst overstijgen, neemt het Gewest het tekort ten laste.

De Regering bepaalt de toepassingsregels van dit artikel.

Artikel 42

De Regering en de gemeenten duiden respectievelijk de parkeerstewards van het Parkeeragentschap of van de gemeenten aan om de niet-naleving van de parkeerregels, op gewest- of gemeentewegen, die aanleiding geven tot de parkeerretributie op te sporen en vast te stellen.

HOOFDSTUK VIII Publieke parkings

Artikel 43

Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de exploitatie van publieke parkings, bepaalt de Regering de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, per besluit, erkend kan worden als publieke parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap.

Enkel de parkings door de Regering erkend met toepassing van het besluit bedoeld in het eerste lid zijn gemachtigd om gebruik te maken van de vermelding « publieke parking ».

thèse d'un bénéfice éventuel, la commune transfère 15 % de ce bénéfice à l'Agence du stationnement.

§ 2. – L'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de récupération des montants impayés, lorsque ces missions de contrôle et de perception lui ont été déléguées conformément à l'article 40.

Sur la base des coûts supportés et d'une clé de répartition des bénéfices, commune par commune, sur la base des prestations réalisées et de la totalité des redevances de stationnement perçues sur le territoire de chaque commune, l'Agence du stationnement transfère une partie des recettes du stationnement aux communes et conserve l'autre partie.

Une fois les coûts indemnisés, les bénéfices éventuels sont versés à chacune des communes. 15 % sont toutefois retenus au profit de l'Agence du stationnement. Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte le déficit.

Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Article 42

Le Gouvernement et les communes désignent respectivement les stewards de stationnement de l'Agence du stationnement ou des communes chargés de rechercher et constater le non-respect des règles de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales et donnant lieu à redevance de stationnement.

CHAPITRE VIII Des parkings publics

Article 43

Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé au premier alinéa sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ».

HOOFDSTUK IX Slotbepalingen

Artikel 44

In afwijking van artikel 40 van deze ordonnantie, moeten de gemeenten die, op de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, via een contract betreffende de controle op het parkeren op hun grondgebied gebonden zijn aan een privaatrechtelijke natuurlijke persoon of rechtspersoon, er een eind aan stellen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap deze controle kunnen uitoefenen binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, met inbegrip van de gevallen waarin de uitvoeringstermijn van de concessie of van de overeenkomst tot onderaanneming deze termijn van vijf jaar overschrijdt. In dit geval, moet de gemeente de overeenkomst opzeggen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap de controle op het parkeren op haar grondgebied binnen de voorgeschreven termijn kan uitoefenen.

Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie, kunnen de gemeenten geen contracten meer sluiten met betrekking tot de controle op het parkeren op hun grondgebied in de zin van het eerste lid.

Bij het niet-behalen door de gemeente van de doelstellingen bedoeld in het eerste lid of het naleven van het verbod bedoeld in het tweede lid, kan de Regering elke maatregel om deze doelstellingen te bereiken of om dit verbod te doen naleven, bij gemotiveerd besluit nemen.

Artikel 45

Een individuele overeenkomst tussen het Parkeeragentschap en gemeenten legt de modaliteiten vast betreffende de eventuele vrijwillige delegatie waarin voorzien in artikel 19, artikel 40 §§ 2 en 3 van deze ordonnantie.

Deze overeenkomst kan ook de overname regelen, door het Parkeeragentschap, van alle bestaande concessieovereenkomsten tussen de gemeente en een privépartner, alsook de overdracht van alle reeds door de gemeente geplaatste parkeerautomaten.

Artikel 46

Deze ordonnantie treedt in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

CHAPITRE IX Dispositions finales

Article 44

Par dérogation à l'article 40 de la présente ordonnance, les communes qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont liées avec une personne physique ou morale de droit privé, par un contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire, sont tenues d'y mettre fin afin d'être à même d'exercer ce contrôle elles-mêmes ou par l'Agence du stationnement, dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, en ce compris dans les cas où la durée d'exécution de la concession ou de la convention de sous-traitance excède ce délai de cinq ans. Dans cette hypothèse, la commune est tenue de résilier la convention afin d'assurer, elle-même ou par l'Agence du stationnement, le contrôle du stationnement sur son territoire dans le délai imposé.

Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les communes ne peuvent plus conclure de contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire au sens du premier alinéa.

A défaut pour une commune d'atteindre les objectifs fixés au premier alinéa ou de respecter l'interdiction visée au deuxième alinéa, le Gouvernement peut adopter par arrêté motivé toute mesure de nature à atteindre ces objectifs ou à faire respecter cette interdiction.

Article 45

Un accord individuel entre l'Agence du stationnement et les communes fixe les modalités relatives à la délégation volontaire éventuelle prévue aux articles 19, 40 §§ 2 et 3 de la présente ordonnance.

Cet accord peut également régler la reprise par l'Agence du stationnement de toutes sortes de concessions existant entre une commune et un partenaire privé, de même que la reprise des horodateurs déjà installés par les communes.

Article 46

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Bijlage**Amendementen**

Nr. 1 (van de Regering)

Artikel 5

In het derde lid de woorden « Een gewestelijk of gemeentelijk parkeerplan » **te vervangen door de woorden** « *Een gemeentelijk parkeeractieplan* ».

De woorden « in lid 1 » **te vervangen door de woorden** « *in het tweede lid* ».

VERANTWOORDING

Het gaat hier om een materiële fout die resulteerde uit een vorige versie (de versie tijdens de eerste lezing voor de Regering) van de parkeerordonnantie.

Vermits er in de voorliggende versie van het ontwerp van ordonnantie geen sprake meer is van een gewestelijk parkeeractieplan maar enkel van gemeentelijke parkeeractieplannen en een gewestelijk parkeerbeleidsplan, moet dit lid voor alle duidelijkheid aangepast worden.

Nr. 2 (van de Regering)

Artikel 22

In het tweede lid de woorden « , op voorstel van het Parkeeragentschap, » **te doen vervallen**.

VERANTWOORDING

Bedoeling is om de coherentie te bewaren met de andere artikelen (bijvoorbeeld artikel 10). Het is inderdaad de Regering en de Regering alleen die de beslissing neemt betreffende de uitvoeringsmaatregelen en eventuele vervangingsmaatregelen in het kader van de uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen. Logischerwijze zal het Parkeeragentschap hier een belangrijke voorbereidende rol spelen, maar om elke ambiguïteit weg te nemen betreffende wie de uiteindelijke beslissing neemt wordt voorgesteld om deze zinsnede te schrappen.

Nr. 3 (van de Regering)

Artikel 23

Aan het einde van het tweede lid, een nieuwe zin toe te voegen, luidend als volgt : « *De Regering maakt het globaal rapport ter informatie over aan het Parlement.* ».

Annexe**Amendements**

N° 1 (du Gouvernement)

Article 5

Au troisième alinéa, remplacer les mots : « Un plan régional ou communal de stationnement » **par les mots** : « *Un plan d'action communal* ».

Remplacer les mots « à l'alinéa 1^{er} » **par les mots** « *au deuxième alinéa* ».

JUSTIFICATION

Il s'agit ici d'une faute matérielle résultant d'une version précédente de l'ordonnance de stationnement (la version soumise au Gouvernement en première lecture).

Etant donné que dans la présente version du projet d'ordonnance il n'est plus question d'un plan d'action régional de stationnement mais uniquement de plans d'action communaux de stationnement et d'un plan de politique régionale du stationnement, cet alinéa doit être modifié pour des raisons de clarté.

N° 2 (du Gouvernement)

Article 22

Au deuxième alinéa, supprimer les mots « , sur proposition de l'Agence du stationnement, ».

JUSTIFICATION

L'objectif est d'assurer la cohérence avec les autres articles (exemple article 10). En effet, seul le Gouvernement prend les décisions concernant les mesures d'exécution et les mesures de substitution éventuelles dans le cadre de l'exécution des plans d'action communaux de stationnement. En toute logique, l'Agence du stationnement jouera ici un rôle préparatoire important mais afin d'éliminer toute ambiguïté quant à savoir qui prend la décision finale, il est proposé de supprimer ce membre de phrase.

Nr. 3 (du Gouvernement)

Article 23

A la fin du deuxième alinéa, ajouter une nouvelle phrase, rédigée comme suit : « *Le Gouvernement transmet le rapport global pour information au Parlement.* ».

VERANTWOORDING

Deze zin wordt toegevoegd om het Parlement ook tussentijds een duidelijk zicht te geven op de implementatie van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen. Zodoende heeft het Parlement niet enkel bij de opmaak van het beheerscontract, om de 5 jaar (artikel 33), zicht op de ontwikkelde parkeerpolitiek, maar ook tussentijds.

Nr. 4 (van de Regering)

Artikel 24

In het vierde lid de woorden « , op voorstel van het Parkeeragentschap, » te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Bedoeling is om de coherentie te bewaren met de andere artikelen (bijvoorbeeld artikel 10). Het is inderdaad de Regering en de Regering alleen die de beslissing neemt betreffende de uitvoeringsmaatregelen en eventuele vervangingsmaatregelen in het kader van de uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen. Logischerwijze zal het Parkeeragentschap hier een belangrijke voorbereidende rol spelen, maar om elke ambiguïteit weg te nemen betreffende wie de uiteindelijke beslissing neemt wordt voorgesteld om deze zinsnede te schrappen.

Nr. 5 (van de Regering)

Artikel 29

In het punt 10°, tussen de woorden « overdekte » en « fietsstallingen », de woorden « brom-, motor- en » toe te voegen.

Een 11° punt toe te voegen, luidend als volgt : « 11° de actieve ontwikkeling van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge ecologische performantie; ».

VERANTWOORDING

Dit amendement strekt er toe de lijst van taken die reeds expliciet aan het Parkeeragentschap zijn toevertrouwd uit te breiden met twee extra taken.

Eenzijds wordt ook de ontwikkeling van parkeerplaatsen voor bromfietzen en motorfietzen toegevoegd aan de taken van het Parkeeragentschap. Vermits deze vervoersmiddelen steeds meer aan belang winnen voor de mobiliteit in de stad, lijkt deze aanvulling wenselijk.

Anderzijds wordt er een nieuw punt 11 toegevoegd dat de mogelijkheid creëert voor het Parkeeragentschap om een actieve rol te gaan spelen in de ontwikkeling van parkeerfaciliteiten (« tankstations », gereserveerde plaatsen, speciale tarieven, ...) voor voertuigen die ecologisch vooruitstrevend zijn. Een uitvoeringsbesluit van de Regering zal uiteraard nodig zijn om aan dit artikel een concrete invulling te geven.

JUSTIFICATION

Cette phrase est ajoutée afin de fournir entre-temps au Parlement un aperçu précis sur la mise en oeuvre du plan de politique régionale du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement. Ainsi, le Parlement a vue sur la politique de stationnement développée non seulement lors de l'élaboration du contrat de gestion, tous les 5 ans (article 33), mais aussi dans l'intermédiaire.

N° 4 (du Gouvernement)

Artikel 24

Au quatrième alinéa, supprimer les mots « , sur proposition de l'Agence du stationnement, ».

JUSTIFICATION

L'objectif est d'assurer la cohérence avec les autres articles (exemple article 10). En effet, seul le Gouvernement prend les décisions concernant les mesures d'exécution et les mesures de substitution éventuelles dans le cadre de l'exécution des plans d'action communaux de stationnement. En toute logique, l'Agence du stationnement jouera ici un rôle préparatoire important mais afin d'éliminer toute ambiguïté quant à savoir qui prend la décision finale, il est proposé de supprimer ce membre de phrase.

N° 5 (du Gouvernement)

Artikel 29

Au point 10°, ajouter le mot « pour » entre les mots « parkings » et « vélos », et les mots « motocyclettes et cyclomoteurs » entre les mots « vélos » et « sécurisés ».

Ajouter un 11^{ème} point, rédigé comme suit : « 11° de favoriser le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique ».

JUSTIFICATION

Cet amendement vise à étoffer de deux tâches supplémentaires la liste des tâches déjà explicitement confiées à l'Agence du stationnement.

D'une part, le développement des places de stationnement pour motocyclettes et cyclomoteurs est également ajouté à la liste des tâches de l'Agence de stationnement. Cet ajout semble souhaitable compte tenu de l'importance croissante de ces modes de transport pour la mobilité en ville.

D'autre part, un point 11 est ajouté, habilitant l'Agence du stationnement à jouer un rôle actif dans le développement de facilités de stationnement (« stations-services », places réservées, tarifs spéciaux, ...) pour les véhicules écologiquement performants. Un arrêté d'exécution Gouvernemental sera évidemment nécessaire en vue de concrétiser cet article.

Nr. 6 (van de Regering)

Artikel 38

In § 1, na het eerste lid, een nieuw lid toe te voegen luidend als volgt : « De Regering kan beslissen om gratis parkeren toe te laten voor maximum een kwartier ».

VERANTWOORDING

Het nieuwe artikel 38, § 1, lid 2 heeft tot doel de Regering de mogelijkheid te geven om al dan niet een gratis kwartier te voorzien in de rode zone. De Regering kan, bij de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan dus een opportuniteitsafweging maken over het al dan niet invoeren van het gratis kwartiertje.

Nr. 7 (van de Regering)

Artikel 42

Het woord « agenten » te vervangen door het woord « parkeerstewards » en de woorden « overtredingen op » te vervangen door de woorden « het niet respecteren van ». De woorden « bij proces-verbaal » te doen vervallen.

VERANTWOORDING

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel om elke verwarring in terminologie te vermijden.

Eenzijds wil dit artikel niet vooruitlopen op het contractuele of ambtenarenstatuut van de parkeerstewards en anderzijds wil men geen verwarring creëren met louter politionele bevoegdheden (bijvoorbeeld het opstellen van een echt proces-verbaal).

Daarom werd er gekozen voor een meer neutrale terminologie.

Nr. 8 (van de Regering)

Artikel 43

In het eerste lid het woord « openingsuren, » tussen de woorden « tarificatie, » en « aantal » toe te voegen.

VERANTWOORDING

Artikel 43 voorziet in een aantal gebieden waarin de Regering voorwaarden kan opleggen waaraan openbare parkings moeten voldoen om het label « publieke parking » te kunnen gebruiken en om in aanmerking te komen voor opname in het gewestelijk parkeergeleidingssysteem.

Naast tarifiering, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie zou ook het criterium « openingsuren »

N° 6 (du Gouvernement)

Artikel 38

Au § 1^{er}, après le premier alinéa, insérer un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure au maximum. ».

JUSTIFICATION

Le nouvel article 38, § 1^{er}, alinéa 2, a pour but de laisser la possibilité au Gouvernement de pouvoir introduire oui ou non le quart d'heure gratuit dans la zone rouge. Lors de l'élaboration du plan de politique régionale de stationnement, le Gouvernement peut donc procéder à l'évaluation de l'opportunité d'introduire oui ou non ce quart d'heure gratuit.

N° 7 (du Gouvernement)

Article 42

Remplacer le mot « agents » par les mots « stewards de stationnement ». Supprimer les mots « par procès-verbal » et remplacer les mots « les infractions aux » par les mots « le non-respect des ».

JUSTIFICATION

Les modifications proposées visent à éviter toute équivoque dans la terminologie.

D'une part, cet article ne veut pas préjuger du statut contractuel ou de fonctionnaire des stewards de stationnement et d'autre part, on ne souhaite pas créer la confusion avec des compétences purement policières (exemple la rédaction d'un véritable procès-verbal).

C'est pourquoi l'on a opté pour une terminologie plus neutre.

N° 8 (du Gouvernement)

Article 43

Au premier alinéa, ajouter les mots « d'horaires d'ouverture, » entre les mots « tarification, » et « de ».

JUSTIFICATION

L'article 43 prévoit un certain nombre de domaines dans lesquels le Gouvernement peut imposer des conditions auxquelles les parkings publics doivent satisfaire pour pouvoir utiliser le label « parking public » et pour être pris en compte dans le système régional de téléjalonement.

Outre la tarification, le nombre de places de stationnement, l'accessibilité, la salubrité, la sécurité, l'éclairage et la signalisation, le critère « ho-

een belangrijke rol kunnen spelen. Om immers te komen tot een optimale dienstverlening naar de autobestuurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zijn ook adequate openingsuren essentieel.

Nr. 9 (van de Regering)

Artikel 45

In het tweede lid de woorden « de overdracht van de parkeerautomaten van de gemeenten naar het gewest regelen » **te vervangen door de woorden** « *de overname door het Parkeeragentschap van alle bestaande concessieovereenkomsten tussen de gemeente en een privépartner regelen, alsook de overdracht van alle reeds door de gemeente geplaatste parkeerautomaten.* ».

VERANTWOORDING

Dit artikel betreft het geval van vrijwillige overdracht van de uitoefening van bevoegdheden van de gemeente naar het Parkeeragentschap. Be-doeling van de voorgestelde wijzigingen is om niet enkel de mogelijkheid van overdracht van parkeermeters van de gemeente naar het Agentschap mogelijk te maken maar ook de eventuele overdracht van een lopend concessiecontract tussen de privépartner en de gemeente. Deze contracten met de privépartner kunnen zowel de eigendom als het onderhoud of het leegmaken van parkeermeters betreffen, alsook de uitoefening van de controle op het parkeren of de exploitatie van een publieke parking.

Nr. 10 (van de heer Willy DECOURTY)

Artikel 15

In het tweede lid, na de woorden « in de gemeente en », **de woorden** « *in het gemeentebblad, of anders,* » **in te voegen.**

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Nr. 11 (van de heer Willy DECOURTY)

Artikel 44

De woorden « ... moeten de gemeenten er een eind aan stellen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap deze controle kunnen uitoefenen binnen de vijf jaar na de inwerking-treding van deze ordonnantie » **te vervangen door de woorden** « (...) *zijn de gemeenten (...) gemachtigd om dat*

raires d'ouverture » pourrait aussi jouer un rôle important. En effet, des horaires d'ouverture adéquats sont essentiels également pour garantir aux automobilistes de la Région de Bruxelles-Capitale un service optimal.

N° 9 (du Gouvernement)

Article 45

Au deuxième alinéa, remplacer les mots « le transfert des horodateurs des » **par les mots** « *la reprise par l'Agence du stationnement de toutes sortes de concessions existant entre une commune et un partenaire privé, de même que la reprise des horodateurs déjà installés par les* » **et supprimer les mots** « vers la Région ».

JUSTIFICATION

Cet article concerne le cas du transfert volontaire de l'exercice de compétences communales vers l'Agence du stationnement. Les modifications proposées visent à permettre non seulement le transfert des horodateurs de la commune vers l'Agence mais aussi le transfert éventuel d'un contrat de concession en cours entre le partenaire privé et la commune. Ces contrats avec le partenaire privé peuvent concerner tant la propriété que l'entretien ou la vidange des horodateurs, ainsi que l'exercice du contrôle du stationnement ou l'exploitation d'un parking public.

N° 10 (de M. Willy DECOURTY)

Article 15

Au deuxième alinéa, insérer après les mots « dans la commune », **les mots** « *dans le périodique communal ou, à défaut,* ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 11 (de M. Willy DECOURTY)

Article 44

Remplacer les mots « ... sont tenues d'y mettre fin afin d'être à même d'exercer elles-mêmes ou par l'Agence de stationnement ce contrôle dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance ... » **par les mots** « *sont autorisées à le respecter jusqu'à son terme. Elles ne pour-*

na te leven tot op het einde van de termijn. Zij kunnen het evenwel niet vernieuwen en moeten zich schikken naar artikel 40 van deze ordonnantie. ».

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Nr. 12 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 5

Na het tweede lid, een nieuw lid in te voegen, luidend als volgt : « *Naargelang de specifieke bepalingen van het gemeentelijk plan en de wijk, kan de uitzondering ook gelden op zaterdag. ».*

VERANTWOORDING

Volgens de eigenheid van de wijk kan al dan niet een uitzondering gelden op zaterdag, bijvoorbeeld wegens de drukte van het autoverkeer als gevolg van de aanwezigheid van kantoren en handelszaken.

Nr. 13 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 6

In het 1° de woorden « wat de wijk betreft waarin zij wonen » **te vervangen door de woorden** « *wat de wijk of de door het gemeentelijk parkeerplan bepaalde zone betreft* ».

VERANTWOORDING

Gelet op de verschillen in grootte tussen de gemeenten en in dichtheid van de wijken, moeten de gemeenten via hun gemeentelijk plan kunnen beslissen over de reikwijdte van de vrijstelling voor de buurtbewoners.

Nr. 14 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 6

Aan het slot van het 2°, de volgende woorden toe voegen : « *alle paramedische zorgverstrekkers, kinesitherapeuten, osteopaten, verpleegkundigen en in het algemeen,*

ront toutefois pas le renouveler et se soumettront à l'application de l'article 40 de la présente ordonnance. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 12 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 5

Après le deuxième alinéa, ajouter un nouvel alinéa rédigé comme suit : « *Selon les spécificités du plan communal et selon le quartier, l'exception pourra aussi viser le samedi. ».*

JUSTIFICATION

Les particularités des quartiers justifient que le samedi soit excepté ou non en raison de la pression automobile, par exemple liée à la présence ou non de bureaux ou de commerces.

N° 13 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 6

Au 1°, remplacer les mots « en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent » **par les mots** « *en ce qui concerne le quartier ou la zone définie par le plan communal de stationnement* ».

JUSTIFICATION

Vu les différences de taille des communes et de densité des quartiers, il est impératif de laisser les communes décider via leur plan communal de l'étendue d'application de l'exemption en faveur des riverains.

N° 14 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 6

A la fin du 2°, ajouter les mots « *l'ensemble des prestataires para-médicaux, kinésithérapeutes, ostéopathes, infirmières et d'une manière générale tous ceux qui sont*

iedereen die diensten aan huis levert, naast de gezinshulpverleners en de leveranciers van warme maaltijden aan huis. ».

VERANTWOORDING

Als het amendement niet wordt aangenomen, lopen de leden van de vermelde beroepsgroepen onherstelbare schade op.

Nr. 15 (van de heren Serge de PATOUL en Philippe PIVIN)

Artikel 21

Aan het slot van het eerste lid, de volgende woorden toe te voegen : « , behalve de wijzigingen betreffende de aard van de zones of het aantal parkeerplaatsen ».

VERANTWOORDING

De traagheid van de procedure waarvan sprake in de artikelen 15 tot 20 valt niet te rijmen met de noodzakelijke soepelheid om de in het amendement bedoelde doelstellingen te halen.

Nr. 16 (van de heer Philippe PIVIN)

Artikel 24

Het vijfde lid van het artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het artikel houdt de invoering van een vervangingstoezicht dat in hoge mate het gemeentelijke optreden ondermijnt.

Nr. 17 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 24

Na het vierde lid de volgende woorden toe te voegen, te weten : « één derde van de door de regering benoemde leden moet behoren tot de niet in de regering vertegenwoordigde democratische partijen ».

VERANTWOORDING

Het gaat om elementair respect voor de democratie.

amenés à prester des soins à domicile, outre les aides familiales et les livreurs de repas chauds à domicile. ».

JUSTIFICATION

L'absence de vote de l'amendement entraînera un dommage irréparable pour les membres des professions considérées.

N° 15 (de MM. Serge de PATOUL et Philippe PIVIN)

Article 21

A la fin du premier alinéa, ajouter les mots « sauf en ce qui concerne des modifications relatives à la nature des zones ou quant au nombre de places de stationnement ».

JUSTIFICATION

La lenteur de la procédure visée aux articles 15 à 20 ne peut se concilier avec la nécessaire souplesse d'adaptation relative aux objectifs visés dans l'amendement.

N° 16 (de M. Philippe PIVIN)

Article 24

Supprimer le cinquième alinéa de cet article.

JUSTIFICATION

Cet article implique la création d'une tutelle de substitution particulièrement attentatoire à l'autorité communale.

N° 17 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 24

Après le quatrième alinéa, ajouter les mots « parmi les membres nommés par le Gouvernement, il y a lieu de prévoir une proportion d'un tiers issue de partis démocratiques non représentés au Gouvernement ».

JUSTIFICATION

Il en va d'un respect élémentaire de la démocratie.

Nr. 18 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 26

In de § 5, een 5° toe te voegen, luidend als volgt :
« ambtenaar of aangestelde van een gemeente belast met het lokale parkeerbeleid ».

VERANTWOORDING

Voor dat type functie ligt de onverenigbaarheid voor de hand.

Nr. 19 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 30

Dit artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

De Raad van State heeft in zijn advies die mogelijkheid, die ertoe leidt dat elke reële parlementaire controle wordt verhinderd, duidelijk aan de kaak gesteld.

Nr. 20 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 37

Na het woord « retributie », de woorden « of een heffing op basis van de keuze gemaakt door het parkeerplan in kwestie, », in te voegen.

VERANTWOORDING

De debatten in de commissie hebben aangetoond dat heel wat gemeenten de regeling van de heffing wensen te behouden.

De regeling maakt een inning bij gedwongen uitvoering mogelijk via een uitvoerbare titel afgegeven door de gemeentelijke ontvanger terwijl de heffing een rechtsvordering impliceert met de termijnen en de problemen vandien.

N° 18 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 26

Au § 5, ajouter un 5°, libellé comme suit : « fonctionnaire ou préposé d'une commune chargé de gérer localement le stationnement ».

JUSTIFICATION

L'incompatibilité est évidente pour ce type de fonction.

N° 19 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 30

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Le Conseil d'Etat, dans son avis, a clairement stigmatisé cette possibilité qui aboutit à empêcher tout contrôle parlementaire réel.

N° 20 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 37

Insérer après le mot « redevance », les mots « ou une taxe en fonction du choix opéré par le plan de stationnement considéré. ».

JUSTIFICATION

Les débats en commission ont montré combien les communes qui souhaitent conserver le système de la taxe sont nombreuses.

Système qui permet un recouvrement en exécution forcée via un titre exécutoire délivré par le receveur communal alors que la redevance implique l'intentement d'une procédure judiciaire avec les délais et aléas que l'on connaît.

Nr. 21 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 38

In § 1, aan het einde van het eerste lid, de woorden « de heffing zal beginnen een kwartier na de bezetting van de parkeerplaats in kwestie », toe te voegen.

VERANTWOORDING

De goedkeuring van de maatregel komt de kleine handelszaken in de stad ten goede en lijkt essentieel.

Nr. 22 (van de heren Vincent DE WOLF en Philippe PIVIN)

Artikel 44

Het eerste lid van het artikel te doen vervallen.

VERANTWOORDING

De wettelijkheid van die bepaling kan in vraag worden gesteld aangezien ze met terugwerkende kracht van toepassing is op overeenkomsten die tot wet strekken voor de partijen die ze zijn aangegaan (artikel 1134 van het Burgerlijk Wetboek).

Nr. 23 (van de heren Serge de PATOUL en Philippe PIVIN)

Artikel 44

In artikel 44, na het eerste lid, een nieuw lid in te voegen, luidend als volgt :

« De gemeenten worden vergoed voor de kosten en de schadevergoedingen die ze betalen ten gevolge van de voortijdige opzegging van de overeenkomsten betreffende de controle op het parkeren op hun grondgebied. ».

VERANTWOORDING

Aangezien de ordonnantie tot voortijdige opzegging van die overeenkomsten verplicht, is het niet meer dan normaal dat het Gewest de financiële gevolgen daarvan voor zijn rekening neemt.

N° 21 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 38

Au § 1^{er}, in fine du premier alinéa, ajouter les mots « la débiton de la redevance commencera un quart d'heure après l'occupation de la place de stationnement considérée. ».

JUSTIFICATION

L'adoption de cette mesure rendra possible le maintien du petit commerce en ville et apparaît comme essentielle.

N° 22 (de MM. Vincent DE WOLF et Philippe PIVIN)

Article 44

Supprimer le premier alinéa de cet article.

JUSTIFICATION

La légalité de cette disposition est particulièrement douteuse puisqu'elle s'applique rétroactivement à des conventions qui font la loi des parties (article 1134 du Code Civil).

N° 23 (de MM. Serge de PATOUL et Philippe PIVIN)

Article 44

A l'article 44, après le premier alinéa, insérer un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Les communes sont indemnisées des coûts et dédommagements supportés à raison de la résiliation anticipée des conventions portant sur le contrôle de stationnement sur leur territoire. ».

JUSTIFICATION

La résiliation anticipée étant imposée par la présente ordonnance, il est naturel que les conséquences financières soient prises en charge par la Région.

Nr. 24 (van mevr. Martine PAYFA en de heren Serge de PATOUL en Philippe PIVIN)

Artikel 5

In het derde lid, de laatste zin, « De regering legt de toelatingsvoorwaarden voor dergelijke afwijkingen vast. » **te doen vervallen.**

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Nr. 25 (van mevr. Martine PAYFA en de heren Serge de PATOUL en Philippe PIVIN)

Artikel 6

In het eerste lid, de woorden « en onverminderd de mogelijkheid om deze taak aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen » **te doen vervallen.**

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Nr. 26 (van de Regering)

Artikel 17

Na het eerste lid, een nieuw lid toe te voegen, luidend als volgt : « *De regering kan op vraag van de gemeente per met redenen omklede brief, een verlenging met drie maanden toestaan voor de goedkeuring van het parkeeractieplan.* ».

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Nr. 27 (van de Regering)

Artikel 21

Een § 2 toe te voegen, luidend als volgt :

« § 2. – *Van de in de artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie bedoelde procedure kan afgeweken worden in de*

N° 24 (de Mme Martine PAYFA et MM. Serge de PATOUL et Philippe PIVIN)

Article 5

Au troisième alinéa, supprimer la dernière phrase : « Le Gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 25 (de Mme Martine PAYFA et MM. Serge de PATOUL et Philippe PIVIN)

Article 6

Au premier alinéa, supprimer les mots « et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence du stationnement ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 26 (du Gouvernement)

Article 17

Après le premier alinéa, insérer un nouvel alinéa, rédigé comme suit : « *Le Gouvernement peut, sur demande motivée de la commune, accorder une prolongation de trois mois pour l'adoption du plan d'action communal de stationnement.* ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

N° 27 (du Gouvernement)

Article 21

Ajouter un § 2 rédigé comme suit :

« § 2. – *Il peut être dérogé à la procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance dans les cas dé-*

door de Regering bepaalde gevallen betreffende minieme aanpassingen in het gemeentelijk parkeeractieplan. In dat geval, worden de door de gemeenteraad voorgestelde aanpassingen rechtstreeks voorgelegd aan de Regering, die binnen de drie maanden het gewijzigde gemeentelijk parkeeractieplan goed- of afkeurt. Indien de Regering binnen drie maanden na de notificatie van de gemeenteraadsbeslissing geen beslissing neemt, worden de voorgestelde minieme aanpassingen geacht te zijn goedgekeurd. ».

VERANTWOORDING

Het nieuw voorgesteld artikel 21, § 2, betreft een verkorte wijzigingsprocedure van het gemeentelijk parkeeractieplan. In geval van minieme aanpassingen (te bepalen door de Regering via een uitvoeringsbesluit) aan het gemeentelijk parkeeractieplan wordt een verkorte goedkeuringsprocedure voorzien. In dat geval moet de verplichte consultatie van de aangrenzende gemeenten en het Parkeeragentschap niet plaatsvinden. Bovendien worden deze aanpassingen verondersteld te zijn goedgekeurd indien de Regering binnen de drie maanden na de genotificeerde gemeenteraadsbeslissing geen beslissing genomen heeft.

Op die manier wordt de nood aan flexibiliteit gecombineerd met de zekerheid van een coherent beleid.

Nr. 28 (van de Regering)

Artikel 38

In § 4, tweede lid, de woorden « , en na een tweede herinnering die de retributie verhoogt met een administratieve sanctie van 15 EUR » tussen het woord « termijn » en het woord « geschiedt » toe te voegen.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

terminés par le Gouvernement concernant des adaptations minimales du plan d'action communal de stationnement. Dans ce cas, les adaptations proposées par le conseil communal sont soumises directement au Gouvernement, lequel approuve ou refuse, dans un délai de trois mois, le plan d'action communal de stationnement modifié. Si le Gouvernement ne prend pas de décision dans un délai de trois mois suivant la notification de la décision du conseil communal, lesdites adaptations minimales sont supposées avoir été approuvées. ».

JUSTIFICATION

Le nouvel article 21, § 2 proposé concerne une procédure de modification raccourcie du plan d'action communal de stationnement. En cas d'adaptations minimales (déterminées par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution) du plan d'action communal de stationnement, une procédure d'approbation raccourcie est prévue. Dans ce cas, la consultation obligatoire des communes limitrophes et de l'Agence du stationnement ne doit pas avoir lieu. En outre, ces adaptations sont supposées avoir été approuvées si le Gouvernement n'a pas pris de décision dans un délai de trois mois suivant la décision notifiée du conseil communal.

Ainsi, on concilie le besoin de flexibilité avec la certitude d'une politique cohérente.

N° 28 (du Gouvernement)

Article 38

Au § 4, deuxième alinéa, ajouter les mots « , et après un deuxième rappel majorant la redevance d'une amende administrative de 15 EUR » entre le mot « délai » et les mots « le recouvrement ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

1ste reeks maatregelen : tarieven en controle

De wegbeheerder kan maatregelen nemen inzake het parkeren door middel van een

- belastingverordening (11 gemeenten)
- heffingsverordening (8 gemeenten)

19 gemeenten = 19 verschillende beheersvormen

Gemeente	Verordening
Anderlecht	Belasting
Oudergem	Belasting
Sint-Agatha-Berchem	Heffing
Brussel	Heffing
Etterbeek	Belasting
Evere	Heffing
Vorst	Belasting
Ganshoren	Belasting
Elsene	Heffing
Jette	Belasting
Koekelberg	Heffing
Sint-Jans-Molenbeek	Belasting
Sint-Gillis	Belasting
Sint-Joost-ten-Node	Heffing
Schaerbeek	Heffing
Ukkel	Belasting
Watermaal-Bosvoorde	Belasting
Sint-Lambrechts-Woluwe	Heffing
Sint-Pieters-Woluwe	Belasting

1re ligne de mesures : tarification et contrôle

Le gestionnaire de voirie peut prendre des mesures pour gérer le stationnement par :

- règlement taxe (11 communes)
- règlement redevance (8 communes)

19 communes = 19 gestions différentes

Commune	Règlement
Anderlecht	Taxe
Auderghem	Taxe
Berchem-Ste-Agathe	Redevance
Bruxelles	Redevance
Etterbeek	Taxe
Evere	Redevance
Forest	Taxe
Ganshoren	Taxe
Ixelles	Redevance
Jette	Taxe
Koekelberg	Redevance
Molenbeek-St-Jean	Taxe
Saint-Gilles	Taxe
St-Josse-ten-Noode	Redevance
Schaerbeek	Redevance
Uccle	Taxe
Watermael-Boitsfort	Taxe
Woluwe-St-Lambert	Redevance
Woluwe-St-Pierre	Taxe

