

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2013-2014

12 MAART 2014

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende de aanvullende reglementen
op het wegverkeer en de plaatsing en
bekostiging van de verkeerstekens**

VERSLAG

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

door mevrouw Carla DEJONGHE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : mevr. Michèle Carthé, de heren Philippe Close, Jamal Ikazban, Emir Kir, mevr. Céline Delforge, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Cécile Jodogne, mevr. Carla Dejonghe, de heer Jef Van Damme.

Plaatsvervangers : de heer Arnaud Pinxteren, mevr. Magali Plovie, de heer Benoît Cerexhe, mevr. Annemie Maes.

Ander lid : mevr. Gisèle Mandaila.

Zie :

Stuk van het Parlement :
A-513/1 – 2013/2014 : Ontwerp van ordonnantie.

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2013-2014

12 MARS 2014

PROJET D'ORDONNANCE

**relative aux règlements complémentaires
sur la circulation routière et sur la pose et
le coût de la signalisation routière**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure,
chargée des travaux publics et
des communications

par Mme Carla DEJONGHE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : Mme Michèle Carthé, MM. Philippe Close, Jamal Ikazban, Emir Kir, Mmes Céline Delforge, Anne-Charlotte d'Ursel, M. Gaëtan Van Goidsenhoven, Mmes Béatrice Fraiteur, Cécile Jodogne, Carla Dejonghe, M. Jef Van Damme.

Membres suppléants : M. Arnaud Pinxteren, Mme Magali Plovie, M. Benoît Cerexhe, Mme Annemie Maes.

Autre membre : Mme Gisèle Mandaila.

Voir :

Document du Parlement :
A-513/1 – 2013/2014 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Brigitte Grouwels

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden :

« Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag ter instemming wordt voorgelegd dient om het Gewest in staat te stellen ten volle zijn bevoegdheid inzake de aanvullende reglementen uit te oefenen.

Deze aanvullende reglementen hebben een bijzondere toepassingsgebied en strekken ertoe de algemene Verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Met andere woorden, telkens als de wegbeheerder een verbod of een gebod wil opleggen aan een weggebruiker, dan moet voor deze maatregel een aanvullend reglement worden genomen. Enkele voorbeelden waarvoor een aanvullend reglement nodig is : het instellen van eenrichtingsverkeer, het voorbehouden van een parkeerplaats voor personen met een handicap, het verbod om te parkeren ...

De voorgedij over de aanvullende reglementen was vroeger een federale bevoegdheid, maar werd in 2008 overgeheveld naar de Gewesten. Het Brusselse Gewest heeft het op dat ogenblik niet opportuun geacht om de reglementering aan te passen, maar heeft wel de raadgevende commissie bestaande uit de 19 burgemeesters, een afgevaardigde van het Gewest en een afgevaardigde van de federale overheid (FOD Mobiliteit) afgeschaft.

Doordat het wettelijk kader fel werd afgezwakt, wordt er thans weinig of geen overleg gepleegd tussen de verschillende wegbeheerders. Elke gemeente afzonderlijk neemt een aanvullend reglement en stuurt het zonder overleg naar Mobiel Brussel. Het Gewest kan alleen het reglement weigeren als aan de vormvereisten niet wordt voldaan. Het kan niet weigeren indien het aanvullend reglement bijvoorbeeld hinderlijk zou zijn voor een andere gemeente of voor het Gewest zelf.

Daarom heeft de werkgroep bestaande uit de verschillende wegbeheerders (gemeenten en gewest) en de politiediensten die in de schoot van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest werd opgericht aanbevolen om opnieuw een platform op te richten waar op een structurele wijze alle partners met elkaar overleg kunnen plegen. Dit kan door opnieuw een Raadgevende Commissie op te richten.

Het advies van de raadgevende commissie mag er echter niet toe leiden dat procedures te lang aanslepen. Daarom wordt in deze ordonnantie voorzien dat er slechts 45 dagen verlopen tussen het ontvangen van het reglement en de beslissing die de voorgedijoverheid moet nemen. Indien na 45 dagen de bevoegde Minister geen beslissing heeft

I. Exposé introductif de la Ministre Brigitte Grouwels

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

« Le projet d'ordonnance qui est soumis aujourd'hui pour approbation tend à permettre à la Région d'exercer pleinement sa compétence en matière de règlements complémentaires.

Ces règlements complémentaires ont un champ d'application spécial et visent à adapter le code général de la route aux conditions locales ou particulières. En d'autres termes, à chaque fois que le gestionnaire de voirie souhaite imposer une obligation ou une interdiction à un usager de la route, un règlement complémentaire doit être pris pour cette mesure. Quelques exemples de situations pour lesquelles un règlement complémentaire est nécessaire : l'introduction d'un sens unique, la réservation d'un emplacement de stationnement pour les personnes handicapées, l'interdiction de stationner, etc.

La tutelle sur les règlements complémentaires était auparavant une compétence fédérale, mais elle a été transférée aux Régions en 2008. La Région bruxelloise n'avait pas jugé opportun d'adapter cette réglementation à ce moment, mais a cependant supprimé la Commission consultative, qui était composée des 19 bourgmestres, d'un représentant de la Région et d'un représentant des autorités fédérales (SPF Mobilité).

Le cadre légal ayant été fortement affaibli, il n'y a actuellement peu ou pas de concertation entre les différents gestionnaires de voirie. Chaque commune prend séparément un règlement complémentaire et l'envoie sans concertation à Bruxelles Mobilité. La Région peut uniquement refuser le règlement en cas de non-respect des formalités. Elle ne peut pas refuser le règlement si celui-ci est, par exemple, préjudiciable pour une autre commune ou la Région en elle-même.

Dès lors, le groupe de travail, qui a été créé au sein de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, composé des différents gestionnaires de voirie (communes et région) ainsi que des services de police a recommandé de prévoir une plate-forme au sein de laquelle tous les partenaires pourraient se concerter de manière structurelle. La création d'une nouvelle Commission consultative permettra de répondre à cette demande.

L'avis de la Commission consultative ne peut cependant pas avoir pour conséquence que les procédures s'étirent en longueur. C'est la raison pour laquelle cette ordonnance prévoit que seuls 45 jours séparent la réception du règlement de la décision que doit prendre l'autorité de tutelle. Si après 45 jours, le ministre compétent n'a pas pris de déci-

genomen wordt het aanvullend reglement automatisch van kracht.

Deze ordonnantie neemt de bepalingen over die in de vroegere verkeerswet van toepassing waren met betrekking tot de aanvullende reglementen, en past ze aan de Brusselse context aan.

Tot slot wordt in deze ordonnantie het probleem van de toegang tot de DIV en het heffen van retributies geregeld. Het Grondwettelijk Hof heeft immers gesteld dat de laatste wijzigingen van de wet van 22 februari 1965 dat de mogelijkheid aan de gemeenten geeft om retributies te heffen op geparkeerde voertuigen ongrondwettelijk zijn. De parkeerreglementering is immers geen bevoegdheid van de federale overheid meer, maar wel van de gewesten. De wet van 1965 voorzag dat de gemeenten retributies konden heffen op het betaald parkeren. In 2003 zijn een aantal parkeerovertradingen gedepenaliseerd. Naast het betaald parkeren werd ook de blauwe zone en het parkeren op voorbehouden parkeerplaatsen voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart gedepenaliseerd. Door de uitspraak van het Grondwettelijk Hof is er nu geen wettelijke basis meer voor deze laatste overtradingen. Deze ordonnantie komt daaraan tegemoet.

Laten we even kort de artikelen overlopen :

Artikel 1 verwijst naar artikel 39 van de grondwet.

Artikel 2 bepaalt de termen « Regering » en « Aanvullende reglementen ».

Artikel 3 stelt dat de gemeenten de aanvullende reglementen uitvaardigen op alle openbare wegen die op haar grondgebied zijn gelegen, met uitzondering van de gewestwegen en de autosnelwegen. Als de bevoegde Minister geen uitspraak heeft gedaan binnen 45 dagen, dan wordt het reglement van ambtswege goedgekeurd.

Artikel 4 neemt letterlijk de bepaling van het huidig artikel 2*bis* van de Verkeerswet over. Deze bepaling maakt het mogelijk om de gemeenten te vragen om verkeersmaatregelen te treffen om de kosten van het openbaar vervoer te beheersen en de doorstroming te garanderen.

Artikel 5 voorziet dat de minister van Vervoer de aanvullende reglementen uitvaardigt op de gewestwegen en ook deze betreffende de afbakening van de bebouwde kom en de verkeersmaatregelen die zich over meer dan een gemeente uitstrekken. Voorts voorziet dit artikel dat de gemeenten het initiatiefrecht hebben om aanvullende reglementen uit te vaardigen op de gewestwegen.

Artikel 6 maakt het mogelijk dat ook het schepencollege de aanvullende reglementen kan uitvaardigen.

sion, le règlement complémentaire entre automatiquement en vigueur.

Cette ordonnance reprend les dispositions qui étaient d'application dans la précédente loi sur la circulation routière relative aux règlements complémentaires et les adapte au contexte bruxellois.

Enfin, cette ordonnance règle le problème de l'accès à la DIV et la perception de redevances. La Cour Constitutionnelle a en effet estimé que les dernières modifications de la loi du 22 février 1965 offrant aux communes la possibilité de percevoir des redevances pour les véhicules stationnés sont anticonstitutionnelles. La réglementation de stationnement n'est, en effet, plus une compétence de l'autorité fédérale, mais bien des régions. Conformément à la loi de 1965, les communes pouvaient percevoir des redevances pour le stationnement payant. En 2003, certaines infractions aux règles de stationnement ont été dépenalisées. Outre le stationnement payant, la zone bleue et le stationnement sur les emplacements réservés aux détenteurs d'une carte de stationnement communale ont été dépenalisés. En raison du jugement de la Cour Constitutionnelle, il n'existe plus de base légale pour ces dernières infractions. La présente ordonnance vient combler ce vide juridique.

Je vous propose de survoler rapidement ensemble les articles de cette ordonnance :

L'article 1^{er} fait référence à l'article 39 de la Constitution.

L'article 2 définit les termes « Gouvernement » et « Règlements complémentaires ».

L'article 3 prévoit que les communes prennent les règlements complémentaires sur toutes les voies publiques situées sur leur territoire, à l'exception des voiries régionales et des autoroutes. Si le ministre compétent n'a pas rendu d'avis endéans les 45 jours, le règlement est approuvé d'office.

L'article 4 reprend littéralement la disposition du présent article 2*bis* de la loi relative à la police de la circulation routière. Cette disposition permet de demander aux communes de prendre des mesures en matière de circulation afin de maîtriser les coûts des transports publics et de garantir leur fluidité.

L'article 5 prévoit que le ministre des Transports prend les règlements complémentaires sur les voiries régionales ainsi en ce qui concerne la délimitation de l'agglomération et les mesures de circulation qui s'étendent à plus d'une commune. En outre, cet article prévoit que les communes ont un pouvoir d'initiative en ce qui concerne la prise des règlements complémentaires sur les voiries régionales.

L'article 6 prévoit que le collège des échevins puisse, lui aussi, prendre des règlements complémentaires.

Artikel 7 stelt opnieuw de raadgevende commissie betreffende de politie over het wegverkeer voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in.

Door de toepassing van artikel 8 zal het mogelijk zijn om de aanvullende reglementen naar de voogdijoverheid door te sturen via elektronische weg. Deze gegevens zullen dan een gegevensbank voeden met betrekking tot de plaats waar het verkeersbord is opgesteld en het type. Deze databank zal het dagelijks beheer van het weggennet van de gemeenten vergemakkelijken, en zal er ook op termijn toe leiden dat de gegevens ter beschikking kunnen worden gesteld aan de kaartenmakers van GPS-toestellen, zodat bij de berekening van een route de woonwijken vermeden worden.

Artikel 9 bepaalt dat de aanvullende reglementen ter kennis moeten worden gebracht aan de weggebruikers door ofwel passende verkeerstekens, ofwel door een bevoegd persoon die ter plaatse is opgesteld.

Artikel 10 stelt dat de overheid die de maatregel heeft genomen, ook instaat voor het plaatsen van de verkeerstekens.

Artikel 11 maakt een onderscheid tussen een verkeersbelemmering en werken die op de openbare weg worden uitgevoerd, en bepaalt wie de signalisatie ervan moet plaatsen.

Artikel 12 neemt de bepaling van artikel 15 van de verkeerswet over die stelt dat het de exploitant is van de overwegen die de signalisatie van de overwegen plaatst en dat het de wegbeheerder is die de signalisatie op afstand (de gevaarsborden) plaatst.

Artikel 13 bepaalt wie de kosten moet dragen voor het plaatsen, het onderhouden en het vernieuwen van de verkeerstekens.

Artikel 14 zorgt ervoor dat het Gewest het verwijderen van niet-reglementaire verkeerstekens op zich kan nemen.

Artikel 15 regelt het probleem van het ontbreken van een wettelijke basis voor de gemeenten om parkeerretributies te heffen op de gedepenaliseerde overtredingen.

Artikel 16 zorgt ervoor dat de gemeenten en het Gewestelijk Parkeeragentschap de identiteit van de houder van de nummerplaat kunnen opvragen bij de Dienst Inschrijving der Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Artikel 17 bepaalt dat de retributies ten laste wordt gelegd van de houder van de nummerplaat, net zoals voor de strafrechtelijke overtredingen.

Artikel 18 heft de federale wet van 22 februari 1965 op, en artikel 19 heft een aantal artikelen uit de Verkeerswet op aangezien die bepalingen thans een bevoegdheid van de gewesten zijn. ».

L'article 7 crée à nouveau la Commission consultative relative à la police de la circulation routière pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Suite à l'application de l'article 8, il sera possible d'envoyer les règlements complémentaires à l'autorité de tutelle par voie électronique. Ces données alimenteront une banque de données relatives à la localisation et au type de signal routier. Cette banque de données simplifiera la gestion quotidienne du réseau routier des communes et permettra aussi, à terme, de pouvoir mettre les données à la disposition des concepteurs de cartes des appareils GPS de sorte que les quartiers résidentiels puissent être évités lors du calcul de l'itinéraire.

L'article 9 dispose que les règlements complémentaires devront être notifiés aux usagers de la route soit par une signalisation appropriée, soit par une personne compétente qui est postée sur place.

L'article 10 prévoit que les autorités ayant pris la mesure se chargent également du placement de la signalisation.

L'article 11 établit une distinction entre une entrave à la circulation et des travaux qui sont réalisés sur la voie publique et détermine le responsable du placement de la signalisation.

L'article 12 reprend la disposition de l'article 15 de la loi relative à la police de la circulation routière selon laquelle l'exploitant des passages à niveau place la signalisation des passages à niveau et le gestionnaire de voirie place la signalisation à distance (les signaux de danger).

L'article 13 détermine l'autorité qui doit assumer les coûts liés au placement, à l'entretien et au remplacement de la signalisation routière.

L'article 14 permet à la Région de pouvoir s'acquitter de la suppression des panneaux non réglementaires.

L'article 15 règle le problème du manque de base légale afin que les communes puissent percevoir des redevances de stationnement sur les infractions dépénalisées.

L'article 16 permet que les communes et l'Agence régionale de stationnement puissent demander l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation auprès du Service Inscriptions Véhicules du SPF Mobilité et Transports.

L'article 17 prévoit que les redevances seront à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation, tout comme pour les infractions pénales.

L'article 18 supprime la loi fédérale du 22 février 1965 et l'article 19 supprime un certain nombre d'articles de la Loi relative à la police de la circulation routière étant donné que ces dispositions relèvent à présent de la compétence des Régions. ».

II. Algemene bespreking

De heer Gaëtan Van Goidsenhoven stelt vast dat dit ontwerp van ordonnantie ertoe strekt de raadgevende commissie voor de verkeerspolitie voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opnieuw op te richten. Die commissie moet instaan voor het delicate evenwicht tussen de gemeentelijke autonomie en het gewestelijk toezicht. De kwestie van het gezag dat de Regering uitoefent op de gemeenten in het kader van de goedkeuring van de aanvullende regelgeving, blijft immers delicaat.

Artikel 3 van het ontwerp van ordonnantie bepaalt dat de Regering een reglement kan verwerpen dat uitgaat van de gemeenteraden. Uit de artikelen 4 en 13 van de ordonnantie die voorligt, blijkt dat de Regering uiteindelijk een reglement aan de gemeenten kan opleggen en hen de financiering kan opleggen van de lasten die het gevolg zijn van de uitvoering van dit reglement (artikel 13). Het volstaat dat de Regering niet instemt met het reglement dat door de gemeenteraden goedgekeurd is om vervolgens haar eigen reglement vast te stellen. Het artikel luidt immers als volgt : « Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de Minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de Minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissie te hebben ingewonnen. ».

Deze bepalingen moeten verenigbaar zijn met het principe van de lokale autonomie. In die zin moet de rol voor de raadgevende commissie de dialoog bevorderen. De inzet zal dan ook bestaan uit de goede werking van de commissie en te bepalen in welke mate rekening gehouden wordt met het advies van de commissie.

Moet de beslissing om het advies van de commissie niet te volgen gemotiveerd worden ? Kan de Minister nu al preciseren wat de geplande samenstelling van deze commissie zal zijn ? Aangezien dit ontwerp de relaties tussen de gemeenten en het Gewest regelt, kan de Minister ons zeggen of de VSGBHG geraadpleegd is en, in voorkomend geval, het advies bezorgen ? Wat gebeurt er tot slot met de wegen die verder lopen op het grondgebied van een gemeente van het Vlaams Gewest ?

Mevrouw Annemie Maes heeft vragen bij de oprichting van de raadgevende commissie. In haar uiteenzetting heeft de minister gezegd dat zij een uitvoeringsbesluit zou nemen met betrekking tot de samenstelling van deze raadgevende commissie. De spreekster pleit ervoor dat er in deze commissie een evenwicht tussen mannen en vrouwen zou zijn. Welke gewestelijke en gemeentelijke diensten zullen overigens betrokken worden bij de raadgevende commissie ? Zal de politie daar deel van uitmaken ?

Heeft dit ontwerp betrekking op de verbodsborden voor de quads ? Zou dit ontwerp de uitbreiding van de verbods-

II. Discussion générale

M. Gaëtan Van Goidsenhoven constate que ce présent projet d'ordonnance vise à réinstaurer la commission consultative relative à la police de la circulation routière pour la Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci doit permettre de garantir le délicat équilibre entre l'autonomie communale et la tutelle régionale. En effet, la question de l'autorité que le Gouvernement exerce sur les communes dans l'adoption des règlements complémentaires reste délicate.

L'article 3 du projet d'ordonnance stipule que « le gouvernement peut refuser un règlement » émanant des conseils communaux. Il ressort des articles 4 et 13 de l'ordonnance en projet que le gouvernement peut en définitive imposer un règlement aux communes et leur imposer le financement des charges qui résultent de l'exécution de ce règlement (article 13). Il suffit qu'il marque son désaccord sur le règlement arrêté par les conseils communaux pour ensuite arrêter son propre règlement. En effet : « Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis de la commission consultative intéressée. ».

Ces dispositions doivent être conciliables avec le principe d'autonomie locale. En ce sens, le rôle donné à la commission consultative doit permettre de favoriser le dialogue. L'enjeu sera par conséquent de s'assurer du bon fonctionnement de la commission et de déterminer dans quelle mesure il est tenu compte de l'avis de la commission.

La décision de ne pas suivre l'avis de la commission doit elle être motivée ? La ministre peut-elle déjà nous préciser quelle est la composition envisagée de cette commission ? Dans la mesure où le présent projet organise les relations entre les communes et la Région, la ministre peut-elle nous dire si l'AVCB a été consultée et, le cas échéant, nous transmettre son avis ? Enfin, que se passe-t-il pour les voiries qui se poursuivent sur le territoire d'une commune de la Région flamande ?

Mme Annemie Maes s'interroge sur la mise en place de la commission consultative. Dans son exposé, la ministre a annoncé qu'il y aura un arrêté d'exécution déterminant la composition de cette commission consultative. L'oratrice plaide pour qu'il y ait au sein de cette commission un équilibre hommes/femmes. Par ailleurs, quels seront les services régionaux et communaux concernés par cette commission consultative ? La police en fera-t-elle partie ?

Ce projet concerne-t-il les panneaux d'interdiction pour les quads ? En effet, ce projet pourrait-il faciliter la géné-

borden voor quads bijvoorbeeld kunnen vergemakkelijken? Er zijn immers gemeenten die nog geen stappen gezet hebben om deze borden te plaatsen. Hetzelfde geldt voor de borden B23 die de fietsers de mogelijkheid geven om rechts af te slaan aan de rode lichten. Quid?

De volksvertegenwoordigster vraagt wat er gebeurt indien het advies van de raadgevende commissie niet unaniem is. Wat gebeurt er als de Minister afwijkt van het advies van deze adviescommissie? Heeft het Gewest met andere woorden het laatste woord in de goedkeuring van de aanvullende reglementen?

De heer Jef Van Damme vindt dit ontwerp een goed initiatief, omdat het meer duidelijkheid brengt. In deze fase heeft hij twee opmerkingen.

De eerste opmerking sluit aan bij mevrouw Maes: hoe staat het met het verbod op quads? Kan men via deze wetgeving quads verbieden op het volledige gewestelijke grondgebied?

Het ontwerp bepaalt overigens dat de gemeenten hun aanvullende reglementen aan het Gewest moeten bezorgen. Wat gebeurt er als een gemeente haar aanvullende reglementen niet bezorgt aan het Gewest? De Stad-Brussel zendt bijvoorbeeld nooit haar aanvullende reglementen naar het Gewest. Zullen die dan geldig zijn? Men zou in de ordonnantie moeten bepalen dat in geval van niet-overzending van de aanvullende reglementen, die reglementen niet geldig zijn. Tot nu toe is er niets om de gemeenten te bestraffen die hun reglementen niet verzenden. Is men van plan de gemeente te straffen voor de niet-overzending?

Mevrouw Michèle Carthé is tevreden met dit ontwerp van ordonnantie, maar vraagt waarom men er pas vandaag zes jaar na deze overdracht van bevoegdheden over discussieert. Deze overdracht vond reeds in 2008 plaats. Het parlementslid stelt overigens dezelfde vraag als zijn collega's over de samenstelling van de raadgevende commissie. Hoe wordt die georganiseerd? Met welke middelen?

Mevrouw Cécile Jodogne wijst erop dat er sinds 2008 een zekere tijd nodig geweest is om tot het ontwerp van vandaag te komen. Enkele artikelen van deze ordonnantie overlappen elkaar volgens haar, met name op het vlak van de parkeerretributies. Die zijn reeds goed gedefinieerd in de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In haar toelichting heeft de Minister het gehad over gedepenaliseerde overtredingen: het gaat wel degelijk om gedepenaliseerde heffingen in het kader van de parkeerreglementen en niet over overtredingen op het verkeersreglement. In dit geval zijn de artikelen 15 tot 17 van dit ontwerp van ordonnantie overlappend, zo meent de spreker, met de artikelen 37 en 38 van de ordonnantie van 22 januari 2009.

ralisation des panneaux d'interdiction des quads? Il y a en effet des communes qui n'ont pas encore fait les démarches pour placer ces panneaux. Il en va de même pour les panneaux B23 permettant aux cyclistes de tourner à droite aux feux rouges. Qu'en est-il?

Enfin, la députée souhaiterait savoir ce qui se passe si l'avis de la commission consultative n'est pas unanime. Que se passe-t-il si le Ministre s'écarter de l'avis remis par cette commission consultative? En d'autres termes, la Région a-t-elle le dernier mot pour l'approbation des règlements complémentaires?

M. Jef Van Damme estime que ce projet est une bonne initiative, car il apporte plus de clarté dans ce domaine. A ce stade, il formulera deux remarques.

La première remarque s'inscrit dans le propos de Mme Maes: qu'en est-il de l'interdiction des quads? Peut-on, par le biais de cette législation, les interdire sur l'ensemble du territoire régional?

Par ailleurs, le projet prévoit que les communes doivent transmettre leurs règlements complémentaires à la Région. Mais que se passe-t-il si une commune ne transmet pas ses règlements complémentaires à la Région? Par exemple, la Ville de Bruxelles n'envoie jamais ses règlements complémentaires à la Région. Ceux-ci seront-ils dès lors valables? Il faudrait spécifier dans l'ordonnance qu'en cas de non-transmission des règlements complémentaires, ceux-ci ne sont pas valables. Jusqu'à présent, il n'y a rien pour sanctionner le fait que les communes n'envoient pas leurs règlements complémentaires. Est-il prévu de sanctionner la commune pour la non-transmission?

Mme Michèle Carthé se réjouit de ce projet d'ordonnance, mais se demande pourquoi n'en discuter qu'aujourd'hui, six ans après ce transfert de compétences, qui a déjà eu lieu en 2008. Par ailleurs, la députée se joint à la question de ses collègues concernant la composition de la commission consultative. Comment sera-t-elle organisée? Avec quel budget?

Mme Cécile Jodogne fait observer que depuis 2008, il a fallu un temps certain avant d'arriver au projet d'aujourd'hui. Certains articles de cette ordonnance lui paraissent redondants, notamment en ce qui concerne les redevances de stationnement. Celles-ci sont déjà bien définies et précisées dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans son exposé, la ministre a parlé d'infractions dépénalisées: il s'agit bien de redevances dépénalisées là où il y a des règlements de stationnement, et pas des infractions au code de la route? Dans ce cas, les articles 15 à 17 de ce projet d'ordonnance sont redondants, d'après l'oratrice, avec les articles 37 et 38 de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

De spreekster meent dat er eveneens een overlapping bestaat wat betreft de raadgevende commissie : het parlementslid herinnert eraan dat de gewestelijke commissie voor Mobiliteit al bestaat en dat die goed werkt. De commissie heeft verschillende meer specifieke kamers (problematiek van de PBM's, bijvoorbeeld). Men zou een specifieke kamer kunnen oprichten voor de aanvullende reglementen. Zo wordt voorkomen dat er tweemaal een permanent secretariaat opgericht wordt en zo ontstaan er schaalvoordelen.

Hoe staat het met het overleg dat mogelijk gevoerd is met de VSGBHG, de gewestelijke commissie voor Mobiliteit en eventueel de MIVB wat betreft de doorstroming van het openbaar vervoer ? Mevrouw Jodogne stelt eveneens dezelfde vraag als de heer Van Damme over de geldigheid van de huidige reglementen.

Het parlementslid meent dat men van deze ordonnantie gebruik had kunnen maken om het aantal palen en paaltjes langs de weg te rationaliseren. Vandaag moet men met verkeersborden op ieder kruispunt opnieuw wijzen op de regelgeving op het vlak van parkeren, terwijl men evengoed aan de grenzen van de gemeenten, zoals in de Franse steden, een groot bord zou kunnen plaatsen met een herinnering aan de regelgeving inzake parkeren, met eventuele herinneringen op de grond. Sinds 2008 is het Gewest daarvoor bevoegd en men had het al lang kunnen doen.

Minister Brigitte Grouwels antwoordt op de vragen die haar gesteld zijn.

Het feit dat er opnieuw een raadgevende commissie opgericht wordt, is gebeurd op voorstel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten. Er was er geen meer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat soms tot absurde situaties kon leiden. Het was dus nodig om opnieuw een overlegplatform te organiseren. Hoe zal die commissie samengesteld worden ? Dat zal bij besluit worden bepaald. De wetgeving inzake gelijkheid tussen mannen en vrouwen zal natuurlijk worden nageleefd. De gemeenten en de politiezones zullen erin vertegenwoordigd zijn. De Minister meent dat die raadgevende commissie niet mag worden opgevat als een kamer van de gewestelijke mobiliteitscommissie, want de samenstelling ervan is volledig anders. Het besluit zal eveneens bepalen hoe het secretariaat van die raadgevende commissie zal werken.

Het verbod op quads is een gemeentelijke bevoegdheid. Het staat aan elke gemeente om een algemeen reglement ter zake uit te vaardigen, conform de wet op de politie voor het wegverkeer. Tot nu toe hebben alle gemeenten een dergelijk reglement uitgevaardigd, behalve Ukkel, dat dit niet van plan is. Er is sprake van een algemeen verbodsbord op quads bij de grens van het Gewest te plaatsen, rekening houdend met de gemeente Ukkel.

L'intervenante estime qu'il y a également une redondance en ce qui concerne la commission consultative : la députée rappelle que la Commission régionale de Mobilité existe déjà, et qu'elle fonctionne bien, avec, en son sein, plusieurs chambres plus spécifiques (problématique PMR, par exemple). On pourrait créer une chambre spécifique destinée aux règlements complémentaires. Cela permettrait d'éviter de dédoubler les secrétariats permanents, et ainsi de réaliser des économies d'échelle.

Quelles sont les concertations qui ont pu avoir lieu avec l'AVCB, la Commission régionale de Mobilité et éventuellement avec la STIB pour tout ce qui concerne la fluidité des transports en commun ? Mme Jodogne se joint également à la question de M. Van Damme sur la validité des règlements actuels.

La députée estime qu'on aurait pu profiter de cette ordonnance pour pouvoir rationaliser le nombre de poteaux et de potelets en voirie. Aujourd'hui, on est obligé de rappeler à chaque carrefour, par des panneaux de signalisation, la réglementation en matière de stationnement, alors qu'on pourrait simplement placer, aux entrées de la commune, comme cela se fait dans les villes françaises, un grand panneau rappelant la réglementation en matière de stationnement, avec éventuellement des rappels au sol. Depuis 2008 qu'on a cette compétence, on aurait pu le faire depuis longtemps.

La Ministre Brigitte Grouwels répond aux questions qui lui sont posées.

Le fait de re-crée une commission consultative s'est faite sur proposition de l'Association de la Ville et des Communes. Il n'y en avait plus en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui menait parfois à des situations absurdes. Il était donc nécessaire de rétablir un lieu de concertation. Comment cette commission sera-t-elle composée ? Un arrêté le déterminera. Bien sûr, la législation en matière d'égalité hommes/femmes sera respectée. Les communes et les zones de police y seront représentées. La Ministre estime que cette commission consultative ne doit pas être comprise comme une chambre de la Commission régionale de Mobilité, car il s'agit d'un tout autre type de composition. L'arrêté déterminera également la manière dont fonctionnera le secrétariat de cette commission consultative.

Concernant l'interdiction des quads, il s'agit d'une compétence communale. Il appartient à chaque commune de prendre un règlement général en la matière, conformément à la loi relative à la police de la circulation routière. Toutes les communes ont pris un tel règlement jusqu'à présent, sauf Uccle, qui n'a pas l'intention de le faire. Il est question de placer un panneau d'interdiction générale pour les quads à l'entrée de la Région, compte tenu de la commune d'Uccle.

Wat gebeurt er als er geen unanimité in de raadgevende commissie is ? De beslissing komt in laatste instantie aan de Minister toe. Het gaat wel degelijk om een federale bevoegdheid die is overgedragen aan de Gewesten. Het gaat dus wel degelijk over een gewestelijke bevoegdheid. De commissie dient enkel een advies bij de Minister in. Indien het advies unaniem is, kan de Minister er moeilijk van afwijken.

De gemeenten moeten natuurlijk hun aanvullende reglementen opsturen, op straffe van nietigheid.

De heer Jef Van Damme neemt akte van het feit dat de aanvullende reglementen die niet door de gemeenten zijn opgestuurd naar de raadgevende commissie, voortaan niet meer geldig zijn.

Minister Brigitte Grouwels voegt eraan toe dat het de bedoeling is die aanvullende reglementen via elektronische weg te kunnen verzenden. Dat is een werkinstrument dat aan de gemeenten zal worden voorgesteld.

Waarom heeft men zo lang gewacht ? In 2008 was men immers van oordeel dat het niet nodig was om opnieuw een raadgevende commissie op te richten. Vandaag vinden de diensten dat wel nodig. Men maakt van de gelegenheid gebruik om bepaalde aanverwante problemen te regelen. Bijvoorbeeld de kwestie van de retributie kan nu worden geregeld. Het is juist, zoals mevrouw Jodogne benadrukt, dat die retributie voor het betalend parkeren wordt vermeld in de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en tot oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hetzelfde geldt voor de gemeentewet waarvan een artikel in de mogelijkheid voor de gemeenten voorziet om zo'n retributie te innen. Dat is evenwel niet redundant.

Wat de overvloed aan paaltjes betreft, kan het Gewest inderdaad optreden om een « grote kuis » te houden bij de overtollige signalisering : in artikel 14 wordt gepreciseerd dat de Minister kan bevelen dat de nodige werken ambtshalve worden uitgevoerd indien de verkeerstekens niet zijn aangebracht of onderhouden worden door de overheid op wie die verplichting rust. Ook daar is het echter noodzakelijk om vooraf overleg te plegen.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikelen 1 en 2

De artikelen 1 en 2 lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Que se passe-t-il s'il n'y a pas d'unanimité au conseil consultatif ? Il revient au Ministre de décider, en dernier recours. Il s'agit bien d'une compétence fédérale qui a été transmise aux régions. C'est donc bien une compétence régionale. La commission ne fait que remettre un avis au Ministre. Si l'avis est unanime, le Ministre peut difficilement s'en écarter.

Les communes doivent bien envoyer leurs règlements complémentaires, sous peine de nullité.

M. Jef Van Damme prend acte du fait que les règlements complémentaires qui n'auront pas été envoyés par la commune à la commission consultative ne seront désormais plus valables.

La ministre Brigitte Grouwels ajoute que l'idée est de permettre une transmission de ces règlements complémentaires par la voie électronique. Il s'agit ici d'un outil de travail qui sera proposé aux communes.

Pourquoi a-t-on attendu si longtemps ? Car en 2008, on a estimé qu'il n'était pas nécessaire de re-crée une commission d'avis. Maintenant, les services en éprouvent la nécessité pratique. Par la même occasion, on en profite pour régler certains problèmes connexes. Par exemple, la question de la redevance peut être réglée dès à présent. Il est exact, comme le souligne Mme Jodogne, que cette redevance pour le stationnement payant est mentionnée dans l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il en va de même pour la loi communale, dans laquelle un article prévoit la possibilité pour les communes de percevoir une telle redevance. Ce n'est pas redondant pour autant.

Pour ce qui concerne la pléthore de poteaux, la Région peut en effet intervenir pour effectuer un « grand nettoyage » de la signalisation excédentaire : à l'article 14, il est précisé que le Ministre peut décréter d'office l'exécution de travaux nécessaires à effectuer si la signalisation n'est pas établie ou entretenue par les autorités auxquelles cela incombe. Mais il est nécessaire, là encore, de se concerter au préalable.

III. Discussion des articles et votes

Articles 1^{er} et 2

Les articles 1^{er} et 2 ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 15 membres présents.

Artikel 3

Mevrouw Cécile Jodogne heeft vragen over de termijn van vijfenveertig dagen waarvan sprake is in verschillende artikelen van het ontwerp. Dat is niet erg duidelijk. Gaat het om vijfenveertig dagen voor de raadgevende commissie en voor vijfenveertig dagen voor de Minister ? Of gaat het over vijfenveertig dagen in totaal ?

De Minister antwoordt dat het over vijfenveertig dagen in totaal gaat vanaf de ontvangst. Anders zou er opnieuw onzekerheid rijzen.

Stemming

Artikel 3 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 4

Mevrouw Cécile Jodogne begrijpt de bestaansreden van het tweede lid, dat haar redundant lijkt, niet. Waarom is er een verschil tussen een reglement waartoe de gemeente het initiatief zou hebben genomen en een reglement dat op verzoek van de Minister zou zijn opgesteld ? Waarom wordt er een onderscheid gemaakt ?

De Minister antwoordt dat, wanneer een gemeente een aanvullend reglement op verzoek van de Minister opstelt, het in ieder geval voor de raadgevende commissie moet worden gebracht om het advies van de andere leden in te winnen. Het is bijgevolg nodig om dat te preciseren. De Raad van State heeft trouwens geen enkele opmerking over dat lid gemaakt.

Mevrouw Annemie Maes heeft vragen over het derde lid waarin gesproken wordt van een termijn die de Minister heeft vastgesteld. Men heeft te maken met het geval waarin de Minister de gemeenteraad vraagt om een aanvullend reglement op te stellen : gaat het over een andere termijn dan die vijfenveertig dagen ?

De minister antwoordt dat het over een andere termijn gaat. Het staat aan de Minister om de termijn vast te stellen, wanneer hij iets aan de gemeenteraad vraagt : die termijn zal afhangen van de moeilijkheid van wat gevraagd wordt.

Mevrouw Cécile Jodogne stelt nog een vraag over het eerste lid van artikel 4 betreffende de doorstroming van het openbaar vervoer. Artikel 16 van de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt dat de MIVB gemachtigd is om zonder enige toelating over te gaan tot het aanbrengen van de uitrustingen en de toebehoren ervan die noodzakelijk zijn voor het openbaar vervoer. Men zou moeten nagaan of het in artikel 4 van het ontwerp enkel gaat over de verkeersreglementen en niet om de uitrustingen en de toebehoren ervan. Indien de MIVB bijvoorbeeld

Article 3

Mme Cécile Jodogne s'interroge sur le délai de quarante-cinq jours, dont il est question à plusieurs articles de ce projet. Ce n'est pas très clair. S'agit-il de 45 jours pour la commission consultative, plus 45 jours pour le Ministre ? Ou s'agit-il de quarante-cinq jours au total ?

La ministre répond qu'il s'agit de quarante-cinq jours au total, à dater de la réception. Sinon il y aurait de nouveau une incertitude.

Vote

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 4

Mme Cécile Jodogne ne comprend pas la raison d'être du 2^{ème} alinéa, qui lui semble redundant. Pourquoi y a-t-il une différence entre un règlement qui serait fait d'initiative par la commune, et un règlement qui serait fait à la demande du Ministre ? Pourquoi faut-il faire une distinction ?

La ministre répond que lorsqu'une commune établit un règlement complémentaire à la demande du Ministre, il faut de toute façon passer devant la commission consultative, afin de recueillir l'avis des autres membres. Il est dès lors nécessaire de le préciser. Le Conseil d'Etat n'a d'ailleurs fait aucune remarque sur cet alinéa.

Mme Annemie Maes s'interroge sur l'alinéa 3, où l'on parle d'un délai que le Ministre a fixé. On se trouve dans l'hypothèse où le Ministre demande au conseil communal d'établir un règlement complémentaire : s'agit-il d'un autre délai que celui des 45 jours ?

La ministre répond qu'il s'agira d'un autre délai. C'est au Ministre de fixer le délai, lorsqu'il demande quelque chose au conseil communal : ce délai dépendra du degré de difficulté de ce qui sera demandé.

Mme Cécile Jodogne pose encore une question relative au premier alinéa de l'article 4, concernant la fluidité des transports publics. L'article 16 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale prévoit que la STIB peut intervenir sans aucune autorisation pour mettre en place des équipements et accessoires nécessaires à la circulation des transports publics. Il faudrait vérifier qu'il ne s'agit ici, à l'article 4 du présent projet, que des règlements de circulation, et non des accessoires et équipements. Par exemple, si la STIB veut établir un arrêt de

een tram- of bushalte wil aanleggen, kan ze dat doen zonder toelating. Men heeft het hier echter over een straat waarvan een eenrichtingsstraat wordt gemaakt om een bus te kunnen laten passeren. Dat vereist een aanvullend politiereglement.

De minister bevestigt de interpretatie van mevrouw Jodogne : het gaat wel degelijk om aanvullende wetgeving.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 5

Mevrouw Cécile Jodogne heeft vragen bij het vierde lid. In het hier bedoelde geval is het de Minister die geen aanvullende reglementen heeft opgesteld met betrekking tot een gewestweg « en op de kruispunten waarvan een van die openbare wegen deel van uitmaakt » : het is positief rekening te houden met de tekortkoming van de Minister. Worden hier evenwel alle kruispunten bedoeld die worden doorkruist door een gewestweg ? Moet er daarvoor noodzakelijk een aanvullend reglement opgesteld worden ?

De Minister antwoordt ontkennend. Het gaat hier over aanvullende reglementen in specifieke situaties. Een aanvullend reglement moet enkel opgesteld worden als de bijzondere situatie dat vereist.

Stemming

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 6

Artikel 6 lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 7

Mevrouw Cécile Jodogne benadrukt inzake het tweede lid dat die middelen moeten worden gedeeld met de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Stemming

Artikel 7 wordt aangenomen met 11 stemmen bij 4 onthoudingen.

tram ou de bus, elle peut le faire sans autorisation. Mais on parle bien, ici, de la mise à sens unique d'une rue afin de pouvoir faire passer un bus, ce qui nécessite un règlement complémentaire de police.

La ministre confirme l'interprétation de Mme Jodogne : il s'agit bien ici d'une législation complémentaire.

Vote

L'article 4 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Article 5

Mme Cécile Jodogne s'interroge sur le 4^{ème} alinéa. Dans l'hypothèse visée ici, c'est le Ministre qui s'est abstenu de prendre des règlements complémentaires sur une voirie régionale « et aux carrefours dont une de ces voiries régionales fait partie » : c'est positif de prévoir la défaillance du Ministre. Mais vise-t-on ici tous les carrefours traversés par une voie régionale ? Ceux-ci devront-ils faire nécessairement l'objet d'un règlement complémentaire ?

La ministre répond par la négative. Ici on parle des règlements complémentaires dans des situations spécifiques. Il ne faut prendre un règlement complémentaire que lorsque la situation particulière le nécessite.

Vote

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 6

L'article 6 ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 6 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 7

Mme Cécile Jodogne insiste, au 2^{ème} alinéa, pour qu'il y ait une mutualisation de ces moyens-là avec ceux de la Commission régionale de Mobilité.

Vote

L'article 7 est adopté par 11 voix et 4 abstentions.

Artikelen 8 tot 13

De artikelen 8 tot 13 lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 8 tot 13 worden aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 14

Volgens mevrouw Cécile Jodogne gaat deze ordonnantie niet ver genoeg. Deze gelegenheid had te baat kunnen genomen worden om het probleem van de paaltjes en palen op de openbare weg te regelen. Om die reden zal haar fractie zich onthouden bij de stemming.

Stemming

Artikel 14 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 15

Mevrouw Cécile Jodogne heeft vragen over de parkeerreglementen. In de algemene bespreking heeft de Minister gezegd dat dient te worden herhaald dat parkeervergoedingen kunnen worden geïnd door de gemeenten wanneer er een parkeerreglement bestaat. Volgens de spreker vormt dat een herhaling van wat gezegd wordt in de artikelen 37 en 38 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. Bovendien moet erop gelet worden dat die parkeerretributies niet worden verward met gedepenaliseerde inbreuken, bijvoorbeeld parkeren op een trottoir, die beboet worden met een GAS (gemeentelijke administratieve sanctie). Dat moet gepreciseerd worden in de tekst.

De minister antwoordt dat het artikel duidelijk stelt dat het gaat over parkeerreglementen.

De heer Jef Van Damme is het eens met mevrouw Jodogne en benadrukt een fundamenteel probleem in artikel 15. Daarin staat duidelijk dat de gemeenten parkeerretributies kunnen opstellen. Dat is in strijd met de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de organisatie van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. Deze tekst machtigt dus de gemeenten andere parkeerretributies te bepalen dan die waarin de ordonnantie van 22 januari 2009 voorziet.

Articles 8 à 13

Les articles 8 à 13 ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 8 à 13 sont adoptés à l'unanimité des 15 membres présents.

Article 14

Mme Cécile Jodogne estime que cette ordonnance ne va pas assez loin. On aurait pu ici en profiter pour régler le problème du nombre de potelets et poteaux en voirie. C'est la raison pour laquelle son groupe s'abstiendra sur cet article.

Vote

L'article 14 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Article 15

Mme Cécile Jodogne s'interroge sur les règlements relatifs au stationnement. Dans la discussion générale, la ministre a dit qu'il fallait rappeler que les communes, lorsqu'il y a un règlement en matière de stationnement, peuvent percevoir des redevances de stationnement. L'oratrice répète que c'est redondant par rapport aux articles 37 et 38 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, il faut faire attention de ne pas confondre ces redevances de stationnement avec les infractions dépenalisées, par exemple lorsque l'on stationne sur un trottoir, qui sont sanctionnées par des SAC (sanctions administratives communales). Il faudrait le préciser dans le texte.

La ministre répond que l'article dit clairement qu'il s'agit de règlements en matière de stationnement.

M. Jef Van Damme s'inscrit dans les propos de Mme Jodogne, soulignant un problème fondamental à l'article 15. Dans cet article, il est clairement écrit que les communes peuvent établir des redevances de stationnement. Cela va à l'encontre de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce texte habilite donc les communes à établir d'autres redevances de stationnement que celles que prévoit l'ordonnance du 22 janvier 2009.

De Minister antwoordt dat in de ordonnantie van 22 januari 2009 het Gewest het bedrag bepaalt van de retributies die de gemeenten kunnen innen.

Mevrouw Cécile Jodogne merkt op dat artikel 38 van de ordonnantie van 22 januari 2009 schijven verschaft voor bedragen per zone. Derhalve kan men aan de gemeente de opdracht geven om parkeerretributies op te stellen binnen die schijven. De gemeenten moeten dus beslissingen nemen inzake de zones, « overeenkomstig de ordonnantie van 22 januari 2009 », die de schijven van de bedragen geeft. In de tekst moet dus worden gepreciseerd « overeenkomstig de ordonnantie van 22 januari 2009 ».

Een door verscheidene leden medeondertekend amendement nr. 1 in die zin wordt ingediend.

De minister aanvaardt dit amendement, dat meer duidelijkheid verschaft, hoewel dat niet nodig was.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 15, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 16 tot 19

De artikelen 16 tot 19 lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 16 tot 19 worden aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

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

De Rapporteur,

Carla DEJONGHE

De Voorzitter,

Jamal IKAZBAN

La ministre répond que dans l'ordonnance du 22 janvier 2009, la Région détermine le montant des rétributions que peuvent percevoir les communes.

Mme Cécile Jodogne signale que l'article 38 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 donne des fourchettes de montants par zone. Donc, on peut donner à la commune la mission d'établir des redevances de stationnement dans ces fourchettes. Les communes doivent donc prendre des décisions quant aux zones, et quant aux redevances à percevoir dans ces zones, « conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 », qui donne les fourchettes de montants. Il faudrait donc préciser dans le texte « conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 ».

Un amendement n° 1, co-signé par plusieurs membres, est déposé en ce sens.

La ministre accepte cet amendement, qui apporte davantage de clarté, bien que ce ne fût pas nécessaire.

Votes

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 15, tel qu'amendé, est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Articles 16 à 19

Les articles 16 à 19 ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 16 à 19 sont adoptés à l'unanimité des 15 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

– *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse,

Carla DEJONGHE

Le Président,

Jamal IKAZBAN

V. Tekst aangenomen door de commissie

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

- 1° Regering : de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- 2° Aanvullende reglementen : reglementen die ertoe strekken om de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden die een periodiek of permanent karakter hebben.

HOOFDSTUK 2 Aanvullende reglementen

Artikel 3

Onder voorbehoud van artikel 5 van deze ordonnantie en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden de aanvullende reglementen betreffende de politie over het wegverkeer vast voor alle openbare wegen gelegen op hun grondgebied.

Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Vervoer, na advies van de raadgevende commissie, ingesteld met toepassing van artikel 7.

Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen vijftien dagen nadat het aanvullend reglement werd ontvangen, dan kan het in werking gesteld worden.

Artikel 4

Om de exploitatiekosten van de maatschappijen voor openbaar vervoer te beheersen en om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen, kan de Minister bevoegd voor het Vervoer de gemeenteraden verzoeken te beraadslagen over de maatregelen die hij voorstelt om het verkeer van het openbaar vervoer op het grondgebied van de gemeente te vergemakkelijken.

De aanvullende reglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld op verzoek van de Minister behoeven de goedkeuring van deze laatste, die het advies van de in artikel 7 opgerichte raadgevende commissie inwint. Heeft

V. Texte adopté par la commission

CHAPITRE 1^{er} 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° Gouvernement : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 2° Règlements complémentaires : des règlements qui visent à adapter la réglementation de circulation aux circonstances locales ou particulières qui ont un caractère périodique ou permanent.

CHAPITRE 2 Règlements complémentaires

Article 3

Sous réserve de l'article 5 de la présente ordonnance et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune.

Ces règlements sont soumis à l'approbation du Ministre des Transports, après avis de la commission consultative, instituée en application de l'article 7.

Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire, le règlement peut être mis en vigueur.

Article 4

En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transports en commun et de garantir la fluidité des transports publics, le Ministre des Transports peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux sur l'invitation du Ministre sont soumis à l'approbation de celui-ci, qui prend l'avis de la commission consultative intéressée, créée en application de l'arti-

de raadgevende commissie geen advies gegeven binnen vijfenveertig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, dan kan de Minister dat reglement goedkeuren.

Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de Minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de Minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement, kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissie te hebben ingewonnen.

Indien de raadgevende commissie geen advies heeft gegeven binnen vijfenveertig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, kan het reglement in werking worden gesteld.

Artikel 5

De Minister van Vervoer stelt de aanvullende reglementen vast die betrekking hebben op :

- 1° de gewestwegen en op de kruispunten waarvan een van die openbare wegen deel uitmaakt;
- 2° de aanwijzing van de bebouwde kommen bedoeld in het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer;
- 3° de verkeersmaatregelen die zich over meer dan een gemeente uitstrekken.

Die reglementen worden vastgesteld na advies van de raadgevende commissie bedoeld in artikel 7.

Is dat advies binnen vijfenveertig dagen na de aanvraag niet toegekomen, dan kan de Minister bevoegd voor het Vervoer het reglement ambtshalve vaststellen.

De gemeenteraden stellen de in het 1° bedoelde aanvullende reglementen vast indien de bevoegde Minister dat niet heeft gedaan. Die reglementen worden hem ter goedkeuring voorgelegd na advies van de raadgevende commissie bedoeld in artikel 7.

Heeft de raadgevende commissie geen advies uitgebracht binnen vijfenveertig dagen nadat het aanvullend reglement is toegekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de Minister voorleggen. Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen vijfenveertig dagen nadat het aanvullend reglement of, in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissies is toegekomen, dan kan het in werking gesteld worden.

Artikel 6

De gemeenteraad kan de bevoegdheid om aanvullende reglementen te nemen toevertrouwen aan het college van burgemeester en schepenen.

cle 7. Si la commission consultative n'a pas donné son avis dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis de la commission consultative intéressée.

Si la commission consultative n'a pas donné son avis dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire, ce règlement peut être mis en vigueur.

Article 5

Le Ministre des Transports arrête les règlements complémentaires relatifs :

- 1° aux voiries régionales et aux carrefours dont une de ces voiries régionales fait partie;
- 2° à la détermination des agglomérations prévues au règlement général sur la police de la circulation routière;
- 3° aux mesures de circulation qui englobent plusieurs communes.

Ces règlements seront arrêtés après avis de la commission consultative visée à l'article 7.

A défaut de réception de cet avis dans un délai de quarante-cinq jours à dater de la demande, le Ministre des Transports peut arrêter d'office le règlement.

Les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires visés au 1°, si le Ministre compétent s'est abstenu de les prendre. Ces règlements sont soumis à son approbation, après avis de la commission consultative visée à l'article 7.

Si la commission consultative n'a pas donné son avis dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le Ministre. Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les quarante-cinq jours de la réception du règlement complémentaire ou, s'il y a lieu, de l'avis de la commission consultative, le règlement peut être mis en vigueur.

Article 6

Le conseil communal peut confier la responsabilité de prendre des règlements complémentaires au collège des bourgmestre et échevins.

HOOFDSTUK 3 Raadgevende commissie

Artikel 7

Er wordt een raadgevende commissie ingesteld, die advies geeft over de te nemen maatregelen betreffende het wegverkeer en het parkeren van voertuigen.

De raadgevende commissie stelt een vast secretariaat in, waarvan de werkingskosten door de Minister bevoegd voor het Vervoer worden bepaald.

HOOFDSTUK 4 Verkeersbordendatabank

Artikel 8

De aanvullende reglementen en de locaties van de verkeersborden worden opgenomen in een gegevensbank die beheerd wordt door Mobiel Brussel.

De Minister bevoegd voor het Vervoer bepaalt de nadere regels met betrekking tot het beheer, de werking en de toegang tot de gegevensbank.

HOOFDSTUK 5 Openbaarmaking

Artikel 9

De maatregelen tot regeling van het verkeer, genomen krachtens deze ordonnantie of krachtens de artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, moeten, om bindend te zijn, ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht door personen die de kentekens van hun ambt dragen en ter plaatse opgesteld zijn of door passende verkeerstekens.

HOOFDSTUK 6 Plaatsing van verkeerstekens

Artikel 10

Tekens die een gebod of een verbod inhouden worden geplaatst door de overheid die de maatregel heeft genomen. Het plaatsen van alle andere tekens op de openbare weg berust bij de overheid die het beheer over die weg heeft.

HOOFDSTUK 7 Verkeersbelemmeringen en werken

Artikel 11

In afwijking van artikel 10, moeten de verkeersbelemmeringen aangeduid worden door degene die ze heeft doen

CHAPITRE 3 Commission consultative

Article 7

Il est institué une commission consultative, chargée de donner des avis sur les mesures à prendre en ce qui concerne la circulation routière et le stationnement des véhicules.

La commission consultative peut instituer un secrétariat permanent dont les frais de fonctionnement sont déterminés par le Ministre des Transports.

CHAPITRE 4 Banque de données des signaux routiers

Article 8

Les règlements complémentaires et les emplacements des signaux routiers sont repris dans une base de données qui est gérée par Bruxelles Mobilité.

Le Ministre des Transports fixe les modalités de la gestion, du fonctionnement et de l'accès à la base de données.

CHAPITRE 5 Publication

Article 9

Les mesures réglant la circulation, prises en vertu de la présente ordonnance ou des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par des agents portant les insignes de leurs fonctions et qui sont postés sur place ou par une signalisation appropriée.

CHAPITRE 6 Placement des signaux routiers

Article 10

Le placement des signaux qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Toute autre signalisation sur la voie publique incombe à l'autorité qui a la gestion de cette voie.

CHAPITRE 7 Obstacles et travaux

Article 11

Par dérogation à l'article 10, la signalisation des obstacles à la circulation incombe à celui qui a créé l'obstacle.

ontstaan. Ingeval hij hierin tekortschiet, neemt de overheid die het beheer over de openbare weg heeft die verplichting op zich.

Werken in uitvoering op de openbare weg worden aangeduid door degene die de werken uitvoert.

HOOFDSTUK 8 Overwegen en kruisingen met spoorwegen

Artikel 12

Overeenkomstig artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, worden de verkeerstekens met betrekking tot overwegen en kruisingen met spoorwegen ter hoogte van deze overwegen en kruisingen geplaatst door de exploitant van de spoorweg. Op een afstand van deze overwegen en kruisingen, worden deze verkeerstekens geplaatst door de overheid die het beheer over de weg heeft.

HOOFDSTUK 9 Bekostiging van de verkeerstekens

Artikel 13

De kosten, verbonden aan het plaatsen, onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens worden gedragen door degenen die ze heeft geplaatst.

Evenwel :

- 1° de kosten, verbonden aan het plaatsen van de inrichtingen voor het op afstand bedienen van de verkeerslichten door de voertuigen van het openbaar vervoer worden gedragen door de Minister van Openbare Werken; de kosten verbonden aan het onderhouden en vernieuwen van die inrichtingen worden gedragen door de maatschappij voor openbaar vervoer aangeduid door de Minister bevoegd voor het Vervoer;
- 2° de kosten verbonden aan de werking, het onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens geplaatst krachtens een door de Minister met toepassing van artikel 4 vastgesteld aanvullend reglement worden gedragen door de gemeente op wier grondgebied de verkeerstekens geplaatst zijn;
- 3° de kosten van de aanduiding van verkeersbelemmeringen door de overheid die het beheer over de openbare weg heeft gedaan ingeval degene die de hindernis heeft doen ontstaan dit nalaat worden door deze laatste gedragen.

En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique.

La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

CHAPITRE 8 Passages à niveau et traversées de chemins de fer

Article 12

Conformément à l'article 15 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, la signalisation à hauteur des passages à niveau et traversées de chemins de fer incombe à l'exploitant de la voie ferrée. La signalisation à distance incombe à l'autorité qui a la gestion de la voie publique.

CHAPITRE 9 Charges de la signalisation

Article 13

Les charges résultant du placement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation incombent à celui qui a effectué le placement.

Toutefois :

- 1° les charges résultant du placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules des transports en commun incombent au Ministre ayant les travaux publics dans ses attributions; les charges résultant de l'entretien et du renouvellement de ces dispositifs incombent à la société de transports en commun désignée par le Ministre des transports;
- 2° les charges résultant du fonctionnement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation placée en vertu d'un règlement complémentaire arrêté par le Ministre en application de l'article 4 incombent à la commune sur le territoire de laquelle la signalisation est placée;
- 3° les charges de la signalisation des obstacles, effectuée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique en cas de carence de celui qui a créé l'obstacle, incombent à ce dernier.

HOOFDSTUK 10
Toezicht op de verkeerstekens en
ambtshalve uitvoering

Artikel 14

§ 1. – Indien de bij deze ordonnantie bedoelde verkeerstekens niet aangebracht of onderhouden worden door de overheid op wie die verplichting rust, kan de Minister van Vervoer, nadat de overheid door de Minister twee achtereenvolgende malen schriftelijk verzocht werd haar verplichting na te komen, bevelen dat de nodige werken ambtshalve worden uitgevoerd.

Dit geldt mede wanneer de aangebrachte verkeerstekens niet aan de bij de algemene reglementen bepaalde voorwaarden voldoen.

§ 2. – De Minister van Vervoer kan de uitgave, waartoe de uitvoering van ambtswege van de signalisatiewerken aanleiding heeft gegeven, voorschieten. In dat geval, kan het bedrag ervan op de in gebreke gebleven overheid worden verhaald door bemiddeling van de Minister van Begroting.

HOOFDSTUK 11
Parkeren

Artikel 15

Wanneer de Minister van Vervoer of de gemeente een aanvullend reglement vaststellen dat betrekking heeft op het parkeren voor een beperkte tijd, het betalend parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart, kunnen zij parkeerretributies bepalen, overeenkomstig de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Deze bepaling geldt niet voor het halfmaandelijks beurtelings parkeren en de beperking van het langdurig parkeren.

Artikel 16

Met het oog op het innen van de parkeerretributies zoals bedoeld in artikel 15, zijn de bevoegde Minister, de gemeenten en het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gemachtigd om de identiteit van de houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen, in overeenstemming met de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

CHAPITRE 10
Contrôle de la signalisation et
exécution d'office

Article 14

§ 1^{er}. – Si la signalisation visée par la présente ordonnance n'est pas établie ou entretenue par les autorités auxquelles elle incombe, le Ministre des Transports peut, après avoir adressé deux avertissements écrits consécutifs à ces autorités d'avoir à assumer leurs obligations, décréter l'exécution d'office des travaux nécessaires.

Il en est de même lorsque la signalisation établie n'est pas conforme aux conditions fixées par les règlements généraux.

§ 2. – Le Ministre des Transports peut faire l'avance de la dépense occasionnée par l'exécution d'office des travaux de signalisation. Dans ce cas, le montant peut en être récupéré à l'intervention du Ministre du Budget, à charge de l'autorité défaillante.

CHAPITRE 11
Stationnement

Article 15

Lorsque le Ministre des Transports ou un conseil communal arrête un ou des règlements en matière de stationnement relatifs aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale, il peut établir des redevances de stationnement, conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette disposition ne s'applique pas au stationnement alterné semi-mensuel et à la limitation du stationnement de longue durée.

Article 16

En vue de l'encaissement des redevances de stationnement visées à l'article 15, le Ministre compétent, les communes et l'Agence de Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale sont habilités à demander l'identité du titulaire du numéro de la plaque d'immatriculation à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules et ce, conformément à la loi sur la protection de la vie privée.

Artikel 17

De in artikel 15 bedoelde retributies worden ten laste gelegd van de houder van de nummerplaat.

**HOOFDSTUK 12
Opheffingsbepalingen**

Artikel 18

De wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren wordt opgeheven voor wat betreft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 19

In de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, worden, voor wat betreft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de volgende artikelen opgeheven :

- Artikel 2
- Artikel *2bis*
- Artikel 3
- Artikel 7
- Artikel 12, eerste lid
- Artikel 13
- Artikel 14
- Artikel 17
- Artikel 19
- Artikel 20.

Article 17

Les redevances de stationnement prévues à l'article 15 sont mises à charge du titulaire du numéro de la plaque d'immatriculation.

**CHAPITRE 12
Dispositions abrogatoires**

Article 18

La loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur, est abrogée en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 19

Les articles suivants des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière sont abrogés en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale :

- Article 2
- Article *2bis*
- Article 3
- Article 7
- Article 12, premier alinéa
- Article 13
- Article 14
- Article 17
- Article 19
- Article 20.

VI. Amendement

Nr. 1 (van mevrouw Annemie MAES, de heer Philippe CLOSE, mevrouw Céline DELFORGE, mevrouw Carla DEJONGHE, de heren Benoît CEREXHE, Jef VAN DAMME, Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN en mevrouw Cécile JODOGNE)

Artikel 15

Aan het eerste lid, in fine, de woorden « ... , overeenkomstig de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de oprichting van het parkeerbeleid en de organisatie van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap » toe te voegen.

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

VI. Amendement

N° 1 (de Mme Annemie MAES, M. Philippe CLOSE, Mmes Céline DELFORGE, Carla DEJONGHE, MM. Benoît CEREXHE, Jef VAN DAMME, Gaëtan VAN GOIDSENHOVEN et Mme Cécile JODOGNE)

Article 15

Au premier alinéa, in fine, ajouter les mots : « ..., conformément à l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.