

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2014-2015

12 JUNI 2015

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
22 januari 2009 houdende de organisatie
van het parkeerbeleid en de oprichting van het
Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap
en tot opstelling van een regeling voor de bouw
en de organisatie van busstations**

(ingediend door mevrouw Marion LEMESRE (F),
mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F), de heren
Vincent DE WOLF (F) en Willem DRAPS (F))

Toelichting

Dit voorstel heeft tot doel de bepalingen van de ordonnantie van 22 januari 2009 te wijzigen, teneinde een algemene regeling tot stand te brengen die de mogelijkheid biedt busstations te bouwen voor het parkeren van voertuigen die geregelde internationale vervoerdiensten verzorgen.

Bouw en organisatie van een busstation

Alvorens de problematiek aan te snijden en de redenen aan te voeren die ertoe aanzetten een regeling uit te werken voor de bouw en de organisatie van busstations in het Brussels Gewest, is het nodig vooraf verduidelijkingen te geven over wat in dit voorstel verstaan wordt onder « busstation » en « regeling voor de bouw en de organisatie van busstations ».

In de context van dit voorstel van ordonnantie, is een busstation een terminal die specifiek is gebouwd in een zone buiten de openbare weg en die uitsluitend bestemd is voor het parkeren van voertuigen van het type autocar die geregelde internationale vervoerdiensten verzorgen, zoals bedoeld in artikel 2.1 en 2.2 van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006.

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

SESSION ORDINAIRE 2014-2015

12 JUIN 2015

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant 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, établissant un cadre pour la création
et l'organisation de gares routières**

(déposée par Mmes Marion LEMESRE (F),
Anne-Charlotte d'URSEL (F),
MM. Vincent DE WOLF (F) et Willem DRAPS (F))

Développements

La présente proposition a pour objet de modifier les dispositions de l'ordonnance du 22 janvier 2009 afin de créer un cadre général permettant le développement d'infrastructures de gares routières encadrant le stationnement des véhicules opérant pour des services réguliers de transports internationaux.

Création et organisation d'une gare routière

Avant de développer la problématique ainsi que les motifs poussant à proposer un cadre réglementaire permettant la création et l'organisation de gares routières en Région bruxelloise, et avant d'exposer ce cadre réglementaire, il est nécessaire d'apporter préalablement des précisions sur ce que l'on entend, au sens de la présente proposition, par les termes « gare routière » et « cadre pour la création et l'organisation de gares routières ».

Dans le contexte de cette proposition d'ordonnance, une gare routière est un terminal spécifiquement aménagé sur un espace hors voirie et destiné exclusivement au stationnement de véhicules de type autocars opérant pour des services réguliers de transports internationaux au sens de l'article 2.1. et 2.2 du Règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.

Die terminal omvat, naast de voorzieningen die louter bestemd zijn voor het parkeren van voormelde voertuigen als dusdanig, zones voor het in- en uitstappen van de reizigers die gebruikmaken van die diensten, voorzieningen voor reizigers die moeten wachten, voor de opslag van bagage en voor ticket- en informatiediensten voor diezelfde reizigers.

Dit voorstel van ordonnantie gaat dus niet over de terminals die bestemd zijn voor het parkeren van voertuigen van het gewestelijk openbaar vervoer. Het parkeren van die voertuigen en de voorzieningen daartoe komen al aan bod in andere specifieke wetsbepalingen.

Zo ook moet een onderscheid gemaakt worden tussen het busstation in de zin van dit voorstel en de voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg voor toeristische autocars die reizigers ophalen en afzetten in de zin van artikel 46 van het besluit van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Een regeling voor de bouw en de organisatie van busstations dekt verscheidene aspecten. In de zin van dit voorstel van ordonnantie, dekt die regeling twee zaken.

Ten eerste, betreft het een algemene regeling die een instantie, in dit geval een gewestelijk agentschap, bevoegd maakt voor de bouw, de organisatie, het beheer en de controle van een terminal die uitgerust is met voornoemde voorzieningen, zij het via een concessieovereenkomst of in rechtstreeks beheer.

Ten tweede, betreft het een algemene regeling die de regering machtigt om de voorwaarden te bepalen inzake tarifiering, toegankelijkheid, bewegwijzering, veiligheid, aantal parkeerplaatsen en openingsuren van de busstations die uitgerust zijn met voornoemde voorzieningen.

Problematiek

Het vervoer van reizigers in autocars naar internationale bestemmingen is een collectieve vervoerwijze die bijzonder flexibel is en veel gebruikt wordt in Brussel.

Het Brussels Gewest telt immers een groot aantal reisoperatoren die internationale verbindingen verzorgen via de weg, van en naar Brussel. Die activiteiten zijn verspreid over het gehele grondgebied, maar op sommige plaatsen zijn ze zeer geconcentreerd. Het aantal vertrekkende naar internationale bestemmingen en de aanzienlijke bagage van de reizigers vergt een logistiek (opslagplaats, wachtruimte, parking ...) die de operatoren doorgaans niet kunnen aanbieden zonder weerslag op de openbare ruimte.

Ce terminal comprend, outre des infrastructures dédiées au stationnement exclusif de ces véhicules proprement dit, des zones de chargement et déchargement des voyageurs utilisant ces services, des infrastructures d'attente réservées aux voyageurs, des infrastructures d'entreposage des bagages, et des infrastructures destinées à des services de billetterie et d'information destinés à ces mêmes voyageurs.

Le champ de cette proposition d'ordonnance ne couvre donc pas les terminaux destinés au stationnement de véhicules de transports en commun régionaux. L'organisation de ce type de stationnement et la création des infrastructures nécessaire à ce type de stationnement fait déjà l'objet d'autres dispositifs légaux spécifiques.

De la même façon, il faut distinguer la gare routière au sens de la présente proposition, des emplacements de stationnement réservés situés en voirie et destinés aux autocars touristiques assurant la dépose-reprise de passagers au sens de l'article 46 de l'arrêté du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement.

Un cadre pour la création et l'organisation de gares routières, recouvre plusieurs aspects. Au sens de la présente proposition d'ordonnance, ce cadre signifie deux choses.

Premièrement, il s'agit d'un cadre général qui habilite un organe, en l'occurrence une agence régionale, à être compétente pour la construction, l'organisation, la gestion et le contrôle d'un terminal doté des infrastructures précitées, que ce soit à travers un modèle de concession ou une gestion directe.

Deuxièmement, il s'agit d'un cadre général qui habilite le gouvernement à fixer les conditions en matière de tarification, accessibilité, signalisation, sécurité, nombre de places de stationnement et horaires de fonctionnement des gares routières dotées des infrastructures précitées.

Problématique

Le transport de voyageurs par autocar vers des destinations internationales est un mode de transport collectif particulièrement flexible et très utilisé à Bruxelles.

La Région bruxelloise compte en effet un grand nombre d'opérateurs de voyages qui organisent des liaisons internationales par la route, au départ et à destination de Bruxelles. Ces activités sont disséminées sur tout le territoire régional, mais à certains endroits, elles sont très fortement concentrées. La fréquence des départs vers l'international et le volume de bagages important des voyageurs demande une logistique (lieu de stockage, d'attente, parking,...) que ces opérateurs sont en général loin de pouvoir proposer sans impact sur l'espace public.

Bovendien heeft onze hoofdstad de jongste jaren een sterke ontwikkeling gekend van het internationaal reizigersvervoer via de weg door lowcostbedrijven. Zij hebben hun kantoren en hun remises niet noodzakelijk in het Brussels Gewest, maar vertrekken naar het buitenland vanop afgesproken plaatsen in Brussel, te weten voor een of ander gebouw, aan een park, op een bekende plek Er zijn daar evenwel geen voorzieningen voor het onthaal van de passagiersstromen die ze veroorzaken.

In beide gevallen, doet de huidige organisatie van dergelijke reizen vragen rijzen, want zij veroorzaakt allerlei hinder voor de gebruikers van de openbare ruimte in het algemeen en voor de buurtbewoners in het bijzonder. Dat kan gaan over motoren die de bestuurders laten draaien (lawaaï en luchtvervuiling), de openbare banken, muurtjes en randen van bloembakken die worden ingepalmd door reizigers die wachten op hun autocar, stoepen vol bagage ... op elk uur van de dag en de nacht.

De plaatsen die voorzien zijn voor het in- en uitstappen die gepaard gaan met dat soort vervoer van passagiers en hun bagage zijn zo gering in aantal dat de zaken chaotisch verlopen, afhankelijk van de beschikbare openbare plaatsen of dat er dubbel geparkeerd wordt. Dat is onaanvaardbaar zowel voor de veiligheid van de reizigers als voor de mobiliteit op onze grote verkeersassen.

Het gebrek aan echte voorzieningen van het type "busstation" op het Brussels Hoofdstedelijk grondgebied kan enkel betreurd worden. Het zou gaan over een (of meerdere) terminals, idealiter aan een intermodaal knooppunt, waardoor de toegang tot en het parkeren van autocars van internationale vervoerdiensten in ons Gewest zou kunnen worden gereguleerd.

In vele steden met dergelijke busstations zijn die een belangrijke schakel in de organisatie en de regeling van het reizigersvervoer.

Verzoeken van de sector

Volgens de vakmensen uit de sector van het internationaal reizigersvervoer per autocar, zou de bouw van busstations in het Brussels Gewest een zeer positieve zaak zijn in het kader van hun activiteit.

Het busstation zou een verplicht eindpunt zijn voor alle bedrijven die internationaal reizigersvervoer per autocar organiseren. Op die manier wordt een strengere controle van die bedrijven mogelijk en verplicht (controle van de vergunningen en de conformiteitsattesten, betaling van bijdragen en taksen,...). Er heerst te veel onbillijke concurrentie te velde, die niet altijd makkelijk op te sporen en in te perken valt door de overheden, ofschoon de operatoren vragende partij zijn voor dergelijke controles en voor eenvormige praktijken.

De plus, on a vu ces dernières années se développer dans notre capitale l'offre de transports routiers internationaux de voyageurs par des sociétés low cost. Celles-ci n'ont pas forcément leurs bureaux et leurs dépôts en Région bruxelloise, mais elles organisent leurs départs vers l'étranger à partir de points de rendez-vous fixés à Bruxelles. Ces lieux de rendez-vous sont du registre du lieu-dit (en face de tel bâtiment, d'un parc, d'un établissement de référence,...) et ne proposent pas d'infrastructure permettant d'accueillir les flux de passagers qu'ils génèrent.

Dans les deux cas, l'organisation actuelle de ces voyages pose question car elle est source de multiples nuisances pour les usagers de l'espace public en général et pour les riverains en particulier. On peut en effet penser aux moteurs que les chauffeurs laissent tourner (pollution sonore et de l'air), aux bancs publics, murets et rebords de bacs à fleurs squattés par des voyageurs en attente de leurs autocars, aux trottoirs envahis par les bagages,... et ce à toute heure du jour et de la nuit.

Les emplacements prévus aux embarquements et débarquements inhérents à cette activité de transport de passagers et de leurs bagages sont tellement insuffisants qu'ils ont lieu de manière anarchique en fonction des places publiques disponibles ou en double file. Ce n'est une solution acceptable ni pour la sécurité des voyageurs, ni pour la mobilité sur nos grands axes.

On ne peut que déplorer l'absence d'une véritable infrastructure de type « gare routière » sur le territoire de la Région bruxelloise. Il s'agirait d'un (ou de plusieurs) terminal, idéalement situé dans un noeud intermodal, et qui permettrait de réglementer les accès et stationnements des autocars de services de transports internationaux dans notre Région.

Dans bien des villes qui en sont pourvues, les gares routières de voyageurs constituent pourtant un maillon important dans l'organisation et l'encadrement des transports de voyageurs.

Demandes du secteur

De l'avis du secteur des professionnels du transport international de voyageurs par autocar, la création de gares routières en Région bruxelloise serait un régulateur très positif de l'activité.

La gare routière serait un point de chute imposé pour toutes les sociétés organisant du transport international de voyageurs par autocar. De cette manière, un contrôle plus rigoureux de ces sociétés sera rendu possible et obligatoire (vérification des licences et des certificats de conformité, état des paiements des cotisations et taxes,...). On observe trop de concurrence déloyale sur le terrain, pas toujours aisée à détecter et à enrayer pour les autorités, si bien que les opérateurs sont demandeurs de tels contrôles et d'une uniformisation des pratiques.

Het vervoer van reizigers over lange afstand vereist voorzieningen zoals wachtruimtes, opslag- en laadplaatsen voor de bagage, handelszaken, loketten voor de verkoop van vervoerbewijzen, openbare toiletten,... Die elementen zouden een toegevoegde waarde zijn voor hun vervoersdiensten en een standaard vormen voor een veilige begeleiding van de reizigers.

Uitdagingen voor de overheid

De overheid zou heel wat winnen bij een verplicht gebruik van een busstation, net als alle Brusselaars, ongeacht of zij die vervoerdiensten gebruiken of niet.

Indien de internationale reizigers op- en afstappen in een busstation, worden de problemen met het gebrek aan parkeerplaatsen voor autocars opgelost. Er bestaan thans wel een aantal parkeerplaatsen daarvoor op de weg, maar omdat er niet genoeg zijn, parkeren sommige autobuschauffeurs dubbel, parkeren ze op het trottoir ... en op andere plaatsen verboden door het verkeersreglement.

In plaats van altijd maar meer plaatsen op de weg daarvoor vrij te maken, is het efficiënter om een en ander te concentreren op bepaalde plaatsen en regels op te stellen voor de toegang ervan.

Parkeren buiten die zones zou dan gemakkelijker opgespoord en gecontroleerd kunnen worden, want het zou meer opvallen.

De bouw van een busstation buiten de openbare weg zou ook ruimte vrijmaken die vroeger ingenomen werd door autocars en die ruimte zou anders benut kunnen worden.

Bovendien zal de nodige infrastructuur voor het busstation de wachtende reizigers beter kunnen opvangen. Zo zullen de trottoirs, de deurdrempels en andere openbaar meubilair weer vrijgemaakt worden, want die zijn niet bedoeld om voortdurend plaats te bieden aan die mensen en hun persoonlijke bezittingen.

De bouw van busstations in het Gewest maakt het tot slot voor de overheid mogelijk om in het algemeen de stromen van autocars naar die punten te leiden. Thans weten wij niet hoe omvangrijk die stromen en dus hun behoeften zijn. We kennen evenmin de totale hinder die zij veroorzaken omdat wij niet de middelen hebben om daar een totaalbeeld van te krijgen. De busstations kunnen daarbij helpen.

Les activités liées au transport de personnes sur de longues distances nécessitent des infrastructures telles que des lieux d'attente, des espaces de stockage et de chargement des bagages, des commerces, des guichets de vente de titres de transport, des toilettes publiques,... Ces éléments seraient autant de valeur ajoutée à leurs services de transport et apporteraient un standard à l'encadrement sécurisé des voyageurs.

Défis des autorités publiques

Les gains liés à l'encadrement de l'activité par une canalisation obligatoire du trafic via une gare routière sont nombreux pour l'autorité publique et rejoignent les intérêts de tous les Bruxellois, utilisateurs ou non de ces services de transport.

Si tous les embarquements et débarquements de voyageurs internationaux sont amenés à se passer dans l'encadrement d'une gare routière, les problèmes liés au manque de places de stationnement des autocars seront résolus. Car s'il existe bien un certain nombre d'emplacements prévus actuellement en voirie à cet effet, leur nombre trop restreint pousse certains autocaristes à se garer en double file, sur le trottoir,... et autres emplacements non autorisés par le code de la route.

Plutôt que de dédier un nombre toujours croissant de places de parking en voirie à cette activité, il s'avère plus performant de les concentrer à certains endroits et d'y encadrer leur accès.

Un stationnement qui s'effectuerait hors de ces périmètres serait alors également plus aisé à détecter et à contrôler car il serait rendu beaucoup plus visible.

La création d'une gare routière implantée hors voirie permettra aussi de libérer les espaces précédemment réservés au stationnement des autocars et de les réaffecter à une autre fin par exemple.

De plus, les infrastructures nécessaires à la gare routière permettront de mieux accueillir les voyageurs en attente. Ce qui ne manquera pas de libérer les trottoirs, les pas de portes et autre mobilier public qui n'ont pas la vocation d'accueillir constamment ces personnes et leurs effets personnels.

Enfin, l'implantation de gares routières en Région bruxelloise permettra aux autorités, d'une manière générale, de canaliser les mouvements et les flux d'autocars vers ces points de chute. Actuellement, nous ne savons pas précisément quelle est l'importance de ces flux et donc leurs besoins mais aussi les nuisances totales qu'ils génèrent parce que nous n'avons pas les moyens d'en avoir une vue globale. Les gares routières peuvent constituer cet outil.

Regelgeving

Gelet op de noodzaak van regelgeving om busstations op het gewestelijk grondgebied te bouwen, moeten wij een keuze maken over het soort regelgeving.

In andere landen bestaat regelgeving rond de busstations in verschillende vormen. Men moet ook een onderscheid maken tussen de wets- en verordenende bepalingen om de infrastructuur op zich te bouwen en de bepalingen omtrent het exploitatiemodel en de middelen om de transportsector te verplichten die infrastructuur te gebruiken. Bovendien kan de afstemming op de regelgeving inzake exploitatie van diensten voor reizigersvervoer langs de wet (licenties enzovoort) ook verschillende vormen aannemen op wetgevend vlak, inzonderheid als gevolg van de bevoegdheidsverdeling volgens gezagsniveau zoals in de VS bijvoorbeeld.

In het kader van een pertinentere, beter geïntegreerde en zo weinig mogelijk overlappende regeling, is er gekozen om te werk te gaan op basis van een reeds bestaande gewestelijke wets- en verordeningsregeling, in plaats van bijvoorbeeld te kiezen voor een ordonnantie die specifiek het probleem van de busstations zou aanpakken.

Voortbouwend op die keuze, lijkt het opportuun om over te gaan tot een wijziging van de regelgeving die het mogelijk maakt algemene bepalingen in te voeren die sporen met de talloze voorwaarden die vereist zijn om een busstation te mogen bouwen.

Vandaar lijkt de meest gepaste oplossing erin te bestaan de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap te wijzigen. Verschillende redenen liggen aan de basis van die keuze.

Ten eerste, vormt de « parkeerordonnantie » de wettelijke regelgeving voor het parkeren op het gewestelijk grondgebied. En het zijn nu net de exclusieve en specifieke parkeerplaatsen die de kern vormen van de problematiek met betrekking tot de bouw van busstations en het gebruik ervan.

Ten tweede, katalyseert de parkeerkwestie de verzuchtingen van de gemeentebesturen die geconfronteerd worden met de nood aan een goede organisatie van het open afstappen van de reizigers van de autocars die geregeld internationaal reizigersvervoer verzekeren. De kwestie katalyseert ook verschillende verzuchtingen van de specifieke beroepssectoren.

Ten derde, regelt de « parkeerordonnantie » en in het bijzonder het besluit van 18 juli 2003 dat meerdere voorwaarden ervan preciseert, reeds het parkeren van toeristenbussen, een problematiek die lijkt – ofschoon er verschillen zijn – op de problematiek die centraal staat in dit voorstel van ordonnantie.

Cadre réglementaire

Face à la nécessité d'un cadre réglementaire permettant la création et l'organisation de gares routières sur le territoire régional, il faut opérer un choix sur le type d'encadrement réglementaire.

Dans d'autres pays, la structure réglementaire entourant les gares routières peut prendre différentes formes. Il faut également distinguer la question du cadre légal et réglementaire permettant la création des infrastructures en tant que telles, des dispositions précisant le modèle d'exploitation et les moyens à mettre en oeuvre pour contraindre les transporteurs à utiliser l'infrastructure ainsi créée. De plus, l'articulation avec la réglementation en matière d'exploitation des services de transport de voyageurs par route (licences, etc) peut elle-même prendre différentes formes sur le plan législatif, notamment en raison des répartitions de compétences entre niveaux de pouvoir comme c'est le cas aux États-Unis par exemple.

Dans le souci de créer un cadre le plus pertinent, le plus intégré et le moins redondant possible, il a été fait le choix d'opérer au sein d'un cadre légal et réglementaire régional déjà existant plutôt que d'opter par exemple pour une ordonnance réglant spécifiquement la problématique des gares routières.

A partir de ce choix, il apparaît opportun d'opérer une modification de la législation dont le champ matériel permet d'introduire des dispositions générales en adéquation avec les multiples conditions nécessaires à l'établissement d'une gare routière.

Dès lors, une modification 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, semble la solution la plus opportune. Plusieurs raisons guident ce choix.

Premièrement, l'ordonnance « stationnement » est le cadre légal qui réglemente le stationnement sur le territoire régional, or c'est précisément la question d'emplacements de stationnement exclusifs et spécialisés qui est au coeur de la problématique liée à la création de gares routières et à leur utilisation.

Deuxièmement, la question du stationnement est celle qui cristallise les demandes des pouvoirs publics communaux confrontés aux nécessités de bonne organisation des embarquements et débarquements de passagers des autocars assurant des services réguliers de transports internationaux. Elle cristallise par ailleurs plusieurs demandes relevées auprès des secteurs professionnels spécialisés.

Troisièmement, l'ordonnance « stationnement », et singulièrement l'arrêté du 18 juillet 2003 qui en définit plusieurs modalités, couvre déjà l'organisation du stationnement des autocars touristiques, une problématique proche — bien que différente — de celle au centre de la présente proposition d'ordonnance.

Ten vierde, regelt de « parkeerordonnantie » zowel het parkeren als de opdrachten van een orgaan dat niet enkel instaat voor de uitvoering van het gewestelijk parkeerbeleid maar ook van andere taken.

Het Gewestelijk Parkeeragentschap is onder andere al verantwoordelijk voor verschillende opdrachten met betrekking tot de bouw, de organisatie en het beheer van specifieke parkeerinfrastructuur. Zijn bevoegdheden zouden kunnen worden uitgebreid om de doelstelling uit dit voorstel te halen.

Als men ervoor opteert om te werken op basis van de ordonnantie van 22 januari 2009 om regelgeving uit te werken om busstations te bouwen en te organiseren, moet men daarin de nodige wijzigingen aanbrengen om een coherente regelgeving te krijgen.

De ordonnantie van 22 januari 2009 is immers onvolledig om de specifieke organisatie van een busstation mogelijk te maken. Zo is er onder de huidige definities van de ordonnantie niets te vinden over parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Een busstation is in principe echter een parkeerplaats buiten de openbare weg, die enkel toegankelijk is voor een welbepaalde categorie voertuigen.

In de definities van de ordonnantie worden dus een rist wijzigingen aangebracht, wat het mogelijk maakt om op die manier alle onduidelijkheid rond de andere aangebrachte wijzigingen weg te nemen, die welke de nieuwe opdrachten van het agentschap inzake bouw en organisatie van busstations preciseren en die welke de machtiging aan de regering preciseren om de voorwaarden inzake tarifiering, toegankelijkheid, signalisatie, veiligheid, aantal parkeerplaatsen en openingsuren van de busstations te bepalen.

De regels voor de exploitatie van de busstations (concessie bijvoorbeeld), voor de controle, voor de huur van gebouwen voor de ticketverkoop, en de voorwaarden inzake tarifiering, toegankelijkheid, signalisatie, veiligheid, aantal parkeerplaatsen en openingsuren zullen aan bod komen in een uitvoeringsbesluit.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Het artikel lokt geen commentaar uit.

Quatrièmement, l'ordonnance « stationnement » est une ordonnance qui définit à la fois la réglementation en matière de stationnement mais également les missions d'un organe assurant non seulement l'exécution de la politique régionale de stationnement, mais également d'autres tâches.

Parmi ces autres missions, l'Agence régionale de stationnement est déjà responsable de plusieurs missions touchant à la construction, l'organisation et la gestion d'infrastructures de stationnement spécifiques. Ses compétences pourraient être élargies pour rencontrer l'objectif poursuivi par la présente proposition.

A compter du moment où opérer dans le cadre de l'ordonnance du 22 janvier 2009 semble la solution la plus pertinente pour instituer un cadre permettant la création et l'organisation de gares routières, il était nécessaire d'apporter les modifications indispensables pour instituer un cadre cohérent.

L'ordonnance du 22 janvier 2009 était en effet incomplète, en l'état, pour permettre l'organisation spécifique d'une gare routière. Ainsi, par exemple, au niveau des définitions actuellement couvertes par l'ordonnance, le concept de place de stationnement situé hors de la voie publique n'est pas présent. Or, une gare routière repose sur un principe de places de stationnement hors voie publique et accessibles uniquement à une catégorie de véhicules bien précise.

Sont ainsi apportées une série de modifications dans les définitions contenues dans l'ordonnance, permettant d'écarter tout flou entourant les autres modifications apportées, celles précisant les nouvelles missions de l'Agence en matière de création et d'organisation de gares routières et celles précisant l'habilitation du gouvernement à fixer les conditions en matière de tarification, d'accessibilité, de signalisation, de sécurité, de nombre de places de stationnement et d'horaires des gares routières.

Les modalités d'organisation de la gare routière au niveau du modèle d'exploitation (par concession par exemple), du système de contrôle, des locations de locaux destinés à des services de billetteries, et l'établissement des conditions en matière de tarification, d'accessibilité, signalisation, sécurité, nombre de places de stationnement et horaires feront, quant à eux, l'objet d'un arrêté d'exécution.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Artikel 2

Het artikel strekt ertoe te specificeren dat voertuigen die gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer, niet mogen parkeren op de openbare weg.

Het verbod vloeit voort uit de inherente onverenigbaarheid tussen de toegankelijkheid die de gebruikers tot de openbare weg moeten hebben en de busstations, die voorbehouden zijn voor bepaalde gebruikers.

De openbare weg, zoals omschreven in verschillende arresten van het Hof van Cassatie, is een weg die voor alle gebruikers toegankelijk is.

Artikel 3

Dit artikel strekt ertoe te specificeren dat voertuigen die gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer, evenmin mogen parkeren op voorbehouden parkeerplaatsen.

Aangezien de voorbehouden parkeerplaatsen zich op de openbare weg bevinden, vallen ze eveneens onder het in artikel 2 bepaalde verbod.

Artikel 4

Dit artikel strekt ertoe te preciseren welk type ruimte voorbehouden is voor het exclusieve en verplichte parkeren van voertuigen die gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer.

Artikel 5

Dit artikel strekt ertoe om, bij verwijzing, een definitie van geregeld internationaal vervoer in te voeren.

Verordening (EG) nr. 1073/2009 van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van verordening (EG) nr. 561/2006 heeft nauwkeurige en gezaghebbende definities vastgesteld.

Artikel 6

Het artikel strekt ertoe de lijst van de bepalingen inzake onverenigbaarheid van het mandaat van bestuurder van het Agentschap met verschillende functies aan te vullen.

Het artikel voegt de functies in verband met de exploitatie van geregeld internationaal vervoer toe aan die lijst.

Article 2

Cet article a pour objet de spécifier que les véhicules opérant pour des services réguliers de transports internationaux sont interdits de stationnement sur la voie publique.

Cette interdiction découle de la logique inhérente à l'incompatibilité entre le régime d'accessibilité des usagers à la voie publique et celui des gares routières, basé quant à lui sur une exclusivité accordée à certains usagers.

La voie publique telle que définie dans plusieurs arrêts de la Cour de Cassation constitue une voie qui est accessible à tous les usagers.

Article 3

Cet article a pour objet de spécifier que les véhicules opérant pour des services réguliers de transports internationaux sont également interdits de stationner sur des places de stationnement réservées.

Les places de stationnement réservées étant situées sur la voie publique, l'interdiction prévue par l'article 2 s'applique également à celles-ci.

Article 4

Cet article a pour objet de préciser le type d'espace prévu pour le stationnement exclusif et obligatoire des véhicules opérant pour des services réguliers de transports internationaux.

Article 5

L'article a pour objet d'introduire une définition de référence relative aux services réguliers de transports internationaux.

Le règlement (CE) n° 1073/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, a établi des définitions précises faisant autorité en la matière.

Article 6

Cet article a pour objet de compléter la liste des dispositions sur le régime d'incompatibilité du mandat d'administrateur de l'Agence avec différentes fonctions.

Il ajoute à cette liste les fonctions liées à l'exploitation des services réguliers de transports internationaux.

Artikel 7

Het artikel strekt ertoe een nieuwe opdracht die specifiek over de organisatie van busstations handelt, toe te voegen aan de lijst van de reeds bestaande opdrachten van het Agentschap.

Artikel 8

Het artikel voert in de ordonnantie een specifiek hoofdstuk in over de busstations.

Artikel 9

Het artikel strekt ertoe de rol van de Regering bij het vaststellen van de exploitatievoorwaarden voor de busstations te verduidelijken.

Het preciseert aldus dat de benaming « busstation » afhangt van een erkenning door de Regering, met toepassing van het besluit dat ze moet uitvaardigen over de exploitatie van de busstations.

Artikel 10

Het artikel lokt geen commentaar uit.

Article 7

Cet article a pour objet d'introduire une nouvelle mission portant spécifiquement sur l'organisation des gares routières à la liste des missions déjà existantes de l'Agence.

Article 8

Cet article crée un chapitre spécifiquement dédié aux gares routières dans l'ordonnance.

Article 9

Cet article a pour objet de développer spécifiquement le rôle du Gouvernement dans la fixation des conditions d'exploitation des gares routières.

Il précise ainsi que l'appellation « gare routière » est conditionnée à un agrément du Gouvernement en application de l'arrêté à prendre par celui-ci concernant l'exploitation des gares routières.

Article 10

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Marion LEMESRE (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Vincent DE WOLF (F)
Willem DRAPS (F)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en tot opstelling van een regeling voor de bouw en de organisatie van busstations

Artikel 1

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

Artikel 2

Aan het slot van artikel 2, 1° van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, worden de woorden « behalve de motorvoertuigen van categorie M2 en M3 die personen vervoeren en gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer » toegevoegd.

Artikel 3

In artikel 2, 2° van dezelfde ordonnantie, worden de woorden « behalve de motorvoertuigen van categorie M2 en M3 die personen vervoeren en gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer » ingevoegd tussen de woorden « 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 de woorden « en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de Regering ; ».

Artikel 4

In artikel 2 van dezelfde ordonnantie, wordt een 6°/1 ingevoegd, luidend als volgt :

« 6°/1 busstation : een ruimte buiten de openbare weg die uitsluitend bestemd is voor het parkeren van motorvoertuigen van categorie M2 en M3 die personen vervoeren en gebruikt worden voor geregeld internationaal vervoer ; ».

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant 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, établissant un cadre pour la création et l'organisation de gares routières

Article 1^{er}

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

Article 2

A l'article 2, 1° 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 sont ajoutés *in fine* les mots : « sauf pour les véhicules de catégorie M2 et M3 assurant le transport de personnes et affectés à des services réguliers de transports internationaux ».

Article 3

A l'article 2, 2° de la même ordonnance, les mots : « , sauf pour les véhicules de catégorie M2 et M3 assurant le transport de personnes et affectés à des services réguliers de transports internationaux, » sont insérés entre les mots « 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 » et les mots « ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement ; ».

Article 4

A l'article 2 de la même ordonnance, il est inséré un point 6°/1, libellé comme suit :

« 6°/1 gare routière : espace situé hors voirie et destiné exclusivement au stationnement de véhicules de catégorie M2 et M3 assurant le transport de personnes et affectés à des services réguliers de transports internationaux ; ».

Artikel 5

Artikel 2 van dezelfde ordonnantie wordt vervolledigd met een 10°, luidend als volgt :

« 10° «Geregelde internationale vervoerdienst : de diensten die zorgen voor het reizigersvervoer als bedoeld in de definitie van verordening (EG) nr. 1073/2009 van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 » ».

Artikel 6

In artikel 26, § 5, 3° van dezelfde ordonnantie, worden de woorden «of de geregelde internationale vervoerdiensten» ingevoegd tussen de woorden «bestuurder, manager of personeelslid van een onderneming die actief is op het vlak van het parkeren of de exploitatie van publieke parkings» en de woorden «en elke persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent».

Artikel 7

In artikel 29 van dezelfde ordonnantie, wordt een 8°/1 toegevoegd, luidend als volgt :

« 8°/1 de bouw, de aankoop of de inplanting, alsook de organisatie van het beheer en de controle van alle busstations die eigendom zijn van het Gewest, die het Gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert ; ».

Artikel 8

In dezelfde ordonnantie, wordt een nieuw hoofdstuk VIII/1 ingevoegd, met een artikel 43/1, luidend als volgt :

« De Regering bepaalt de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, toegankelijkheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie die als basis dienen om een parkeerterrein bij besluit te erkennen als busstation.

Enkel de busstations die door de Regering op grond van het in het eerste lid bedoelde besluit erkend zijn, kunnen gebruik maken van de benaming « busstation » ».

Article 5

L'article 2 de la même ordonnance est complété par un point 10°, libellé comme suit :

« 10° « Service régulier de transports internationaux : les services qui assurent le transport de voyageurs suivant la définition du règlement (CE) n° 1073/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 » ».

Article 6

A l'article 26, § 5, 3° de la même ordonnance, les mots « ou de services réguliers de transports internationaux » sont insérés entre les mots « administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une entreprise active dans le domaine du stationnement ou de l'exploitation de parkings publics » et les mots « ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre ».

Article 7

A l'article 29 de la même ordonnance, il est inséré un point 8°/1, libellé comme suit :

« 8°/1 de la construction, de l'acquisition ou de la localisation ainsi que de l'organisation de la gestion et du contrôle de toutes les gares routières dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement ; ».

Article 8

Dans la même ordonnance, il est inséré un nouveau chapitre VIII/1, contenant un article 43/1, libellé comme suit :

« 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 gare routière.

Seules les gares routières agréées par le Gouvernement en application de l'arrêté visé au premier alinéa sont autorisées à faire usage de l'appellation « gare routière » ».

Artikel 9

Deze ordonnantie treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand die volgt op de maand van bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Article 9

La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au Moniteur belge.

Marion LEMESRE (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Vincent DE WOLF (F)
Willem DRAPS (F)