

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

27 JUIN 2016

### PROJET D'ORDONNANCE

**portant 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 et  
de l'ordonnance du 3 avril 2014  
relative aux règlements complémentaires  
sur la circulation routière et sur la pose et  
le coût de la signalisation routière**

### RAPPORT

fait au nom de la commission  
de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : MM. Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Joëlle Maison, Céline Delforge, M. Paul Delva, Mme Carla Dejonghe, M. Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : MM. Juien Uyttendaele, Benoît Cerexhe, Jef Van Damme.

*Autres membres* : Mme Françoise Bertieaux, MM. Stefan Cornelis, Armand De Decker, Mme Julie de Groote, MM. Vincent De Wolf, Youssef Handichi, Mmes Marion Lemesre, MM. Zahoor Ellahi Manzoor, Mohamed Ouriaghli, Mmes Fatoumata Sidibé, Cieltje Van Achter.

*Voir* :

**Document du Parlement :**  
A-352/1 – 2015/2016 : Projet d'ordonnance.

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

27 JUNI 2016

### ONTWERP 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  
van de ordonnantie van 3 april 2014  
betreffende de aanvullende reglementen  
op het wegverkeer en de plaatsing en  
bekostiging van de verkeerstekens**

### VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden* : de heren Ridouane Chahid, Marc-Jean Ghysseles, Jamal Ikazban, Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Boris Dilliès, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, mevr. Céline Delforge, de heer Paul Delva, mevr. Carla Dejonghe, de heer Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers* : de heren Julien Uyttendaele, Benoît Cerexhe, Jef Van Damme.

*Andere leden* : mevr. Françoise Bertieaux, de heren Stefan Cornelis, Armand De Decker, mevr. Julie de Groote, de heren Vincent De Wolf, Youssef Handichi, mevr. Marion Lemesre, de heren Zahoor Ellahi Manzoor, Mohamed Ouriaghli, mevr. Fatoumata Sidibé, mevr. Cieltje Van Achter.

*Zie* :

**Stuk van het Parlement :**  
A-352/1 – 2015/2016 : Ontwerp van ordonnantie.



## I. Exposé introductif du Ministre Pascal Smet

Le Ministre a tenu devant les membres de la commission l'exposé suivant :

### « Objectif général

Sur la base d'une analyse détaillée de la situation de la politique de stationnement régionale et d'une consultation des communes bruxelloises, divers constats et propositions d'amélioration en matière de règlements de redevance en matière de stationnement, de plans d'action de stationnement communaux, de secteurs de stationnement, de perception et de contrôle, de cartes de dérogation et de l'agence du stationnement ont été formulés début 2015.

Dans plusieurs cas, la proposition d'amélioration s'accompagne d'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 et une modification de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière.

Le but n'est pas de modifier fondamentalement l'esprit de l'ordonnance et du plan régional de stationnement. Les changements apportés aux deux ordonnances visent une précision, une amélioration ou une actualisation de ce qui était visé dans l'ordonnance initiale. Les modifications apportent plus de clarté où actuellement subsistait le doute, elles améliorent la politique de stationnement où il semblait y avoir dans la pratique un problème juridique ou non et elles réagissent à l'actualité où, en raison des évolutions technologiques, l'ordonnance semblait dépassée.

Les principales modifications visent :

- à permettre aux personnes présentant un handicap de pouvoir stationner gratuitement également dans les zones rouges (et oranges);
- à adapter la fourchette tarifaire pour les redevances forfaitaires en cas de défaut de paiement ou de dépassement du temps de stationnement (de 50 à 100 euros) afin d'avoir une base légale pour les tarifs définis dans les arrêtés gouvernementaux. Ceci n'est pas le cas pour le moment;
- à permettre aux communes ou à l'agence de stationnement de pratiquer des redevances de stationnement à la minute;
- l'introduction des cartes de dérogation régionales comme solution au fait de proposer des cartes de dérogation dépassant les frontières de la commune;

## I. Inleidende uiteenzetting van Minister Pascal Smet

De minister heeft voor de commissie de volgende uiteenzetting gehouden :

### « Algemene doelstelling

Op basis van een gedetailleerde analyse van het gewestelijk parkeerbeleid en een consultatie van de Brusselse gemeenten werden begin 2015 verschillende vaststellingen en verbetervoorstellen geformuleerd inzake de parkeerretributiereglementen, de gemeentelijke parkeeractieplannen, de parkeersectoren, de inning en controle, de vrijstellingskaarten en het parkeeragentschap.

In enkele gevallen gaat het verbetervoorstel gepaard met een wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en een wijziging van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken.

Het is niet de bedoeling om de geest van de ordonnantie en van het gewestelijk parkeerbeleidsplan fundamenteel te wijzigen. De wijzigingen aan de beide ordonnanties beogen een verduidelijking, een verbetering of een actualisering van wat telkens in de oorspronkelijke ordonnantie is beoogd. De wijzigingen verschaffen duidelijkheid waar er vandaag twijfel bestaat, ze verbeteren het parkeerbeleid waar er in de praktijk een al dan niet juridisch probleem blijkt en ze spelen in op de actualiteit waar door technologische evoluties de ordonnantie achterhaald blijkt.

De belangrijkste wijzigingen beogen :

- het mogelijk maken dat personen met een handicap ook gratis kunnen parkeren in rode (en oranje) zones;
- het aanpassen van de tarievenvork voor de forfaitaire retributies ingeval van niet-betaling of overschrijding van de parkeertijd (van 50 naar 100 euro) zodat de ordonnantie een legale basis vormt voor de reeds in de regeringsbesluiten vastgelegde tarieven. Dat is momenteel niet het geval;
- het mogelijk maken dat gemeenten of het parkeeragentschap parkeerretributies per minuut hanteren;
- de introductie van gewestelijke vrijstellingskaarten als oplossing voor het aanbieden van gemeentegrensoverschrijdende vrijstellingskaarten;

- à permettre aux communes d’être représentées sans condition au conseil d’administration de l’Agence du stationnement (au moyen de 5 des 15 administrateurs);
- à préciser et confirmer que le contrôle et l’encaissement du stationnement en voirie est une mission publique exercée soit par les communes via les services communaux, soit par l’Agence du stationnement.

Les changements proposés à la fourchette tarifaire ne visent pas une augmentation des tarifs qui sont fixés dans les arrêtés gouvernementaux. ».

## II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d’Ursel, au nom du groupe MR, est satisfaite que les modifications réclamées, notamment en ce qui concerne les personnes ayant un handicap, soient enfin intégrées à l’ordonnance de stationnement. Son groupe attend de connaître l’ensemble des dérogations qui seront arrêtées par le Gouvernement en matière de stationnement, en espérant que l’ensemble des prestataires paramédicaux et, d’une manière générale, tous ceux qui sont amenés à prêter des soins à domicile, outre les aides familiales et les livreurs de repas chauds à domicile, y soient intégrés, de même que toutes les catégories de personnes utilisant leur véhicule pour leur activité professionnelle, de façon à ce que leur stationnement ne devienne pas une entrave à l’exercice de leur métier. Dans ce dossier, il s’agit de rendre compatibles deux prétentions : d’une part, il faut réussir la coordination et l’harmonisation, ce pour quoi tout le monde est favorable, mais d’autre part, il importe de ne pas supprimer la souplesse d’adaptation des plans en tenant compte des besoins des citoyens, ce qui ne semble pas toujours être le cas.

Dans la présente ordonnance, il est inscrit que les PACS deviendront contraignants à l’égard des communes auxquelles ces plans ont trait. Comment se matérialise cette contrainte ? Un PACS pourra-t-il évoluer dans le temps ?

Est-ce que les tarifs fixés par zone réglementaire varieront en fonction de la proximité desdites zones en transport public ? Y a-t-il d’autres critères à la fixation desdits tarifs ? Si oui, lesquels ?

Comment le ministre compte-t-il intégrer la tarification par minute ? Cette possibilité s’appliquera-t-elle en priorité aux zones rouges ? Ou les zones vertes sont-elles aussi concernées ?

L’article 9 prévoit d’élargir les possibilités de projets de mutualisation des parkings de commerces à destination de riverains ou/ et navetteurs en journée. Le ministre a-t-il déjà des demandes de commerces allant dans ce sens ? Si oui, lesquels ? Comment va-t-on inciter les commerces à ces différents projets de mutualisation ?

- het mogelijk maken dat de gemeenten zonder voorwaarden zullen worden vertegenwoordigd in de raad van bestuur van het Parkeeragentschap (door middel van 5 van de 15 bestuurders);
- het verduidelijken en bevestigen dat de controle en in-ning van het on-street parkeren een publieke opdracht is die ofwel door de gemeenten via gemeentediensten ofwel door het Parkeeragentschap worden uitgeoefend.

De voorgestelde wijzigingen aan de tarievenvork beogen geen verhoging van de tarieven die zijn vastgelegd in de regeringsbesluiten. ».

## II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d’Ursel is tevreden namens de MR-fractie dat de geëiste wijzigingen, in het bijzonder ten voordele van de personen met een handicap, eindelijk opgenomen worden in de parkeerordonnantie. Haar fractie wacht op het geheel van de afwijkingen die de regering in het kader van het parkeerbeleid zal vaststellen, in de hoop dat alle paramedische dienstverleners en in het algemeen al wie thuiszorg verstrekt, naast de gezinshulp en de leveranciers van warme maaltijden aan huis, daarbij ook opgenomen worden, net als alle categorieën personen die hun voertuigen voor hun beroep gebruiken, zodat het parkeren geen hinderpaal wordt voor de uitoefening van hun beroep. In dit dossier moeten twee ambities verzoend worden : enerzijds de coördinatie en de harmonisatie, waar iedereen achterstaat, en anderzijds de soepele aanpassing van de plannen niet verhinderen, rekening houdend met de noden van de burgers, wat niet altijd het geval lijkt te zijn.

In deze ordonnantie staat dat de GPAP’s dwingend zullen worden voor de gemeenten waarop deze plannen betrekking hebben. Hoe krijgt die verplichting concreet gestalte ? Kan een GPAP mettertijd evolueren ?

Zullen de tarieven per reglementaire zone variëren als deze zones in de buurt van openbaar vervoer liggen ? Zijn er andere criteria voor de vaststelling van deze tarieven ? Zo ja, welke ?

Hoe denkt de minister de tarifiering per minuut aan te pakken ? Zal deze mogelijkheid eerst in de rode zones toegepast worden ? Of ook in de groene zones ?

Artikel 9 voorziet in de uitbreiding van de mogelijkheden voor projecten van parkingdelen van commerciële parkings met een bestemming voor buurtbewoners en/of pendelaars tijdens de dag. Heeft de minister al aanvragen van handelszaken in die zin gekregen ? Zo ja, welke ? Hoe zullen de handelszaken aangemoedigd worden om in deze projecten van parkingdelen te stappen ?

Enfin, le gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure. Ne pourrait-on pas envisager une période plus longue selon certains types de noyaux commerciaux ?

M. Youssef Handichi rappelle l'enjeu important qui consiste à réduire le nombre de voitures en Région bruxelloise, vu les problèmes d'embouteillages, mais aussi et surtout pour la santé publique. En effet, plus de 600 personnes meurent prématurément tous les ans à Bruxelles à cause de la pollution de l'air.

Il y a bien sûr l'enjeu de changer les mentalités pour qu'un report modal se fasse de la voiture vers les transports en commun. La question, c'est de savoir comment on va s'y prendre. Et là, le groupe PTB n'est pas d'accord avec la vision du Gouvernement de dissuader les automobilistes en les faisant payer, en les pénalisant sans offrir d'alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture. Le PTB n'est pas d'accord de fixer des fourchettes de prix pouvant monter jusqu'à 10 ou 15 euros de l'heure pour se garer.

Le PTB n'est pas d'accord sur ces taxes forfaitaires, où chacun paie la même chose indépendamment de ses revenus : ce sont de taxes qui creusent les inégalités entre ceux qui peuvent se les payer et rouler autant qu'ils veulent, et ceux qui, faute de revenus suffisants, seront les premiers à devoir abandonner leur voiture. Les taxes de stationnement sont parmi les taxes qui ont le plus augmenté ces dernières années. Alors que le ministre se dit anti-taxes, avec tout ce que rapporte le stationnement payant, on peut se poser la question de ses intentions réelles : quelque part, le gouvernement n'a aucun intérêt à ce que le nombre de voitures diminue.

Le PTB n'est pas d'accord non plus sur l'approche du point de vue de la mobilité et de l'écologie : dissuader les automobilistes en supprimant des places de parking et en faisant payer les gens sans développer d'alternatives, fait que dans certaines zones, une voiture sur trois qui roule cherche une place de parking. Ces mesures sont inefficaces pour fluidifier les déplacements et diminuer la pollution.

Même BECI, dans son livre blanc pour la mobilité, trouve que les plans régionaux qui sont mis sur les rails comme IRIS 2, le plan de stationnement, etc., abordent la mobilité selon un seul axe : dissuader l'utilisation de la voiture sans que des alternatives crédibles soient préalablement développées.

L'orateur pense que si le ministre consacrait autant de temps et d'énergie à développer les transports en communs qu'il ne consacre à taxer les gens qui ont une voiture, cela ferait longtemps qu'on aurait beaucoup moins de voitures à Bruxelles. Le PTB estime qu'il faut arrêter de s'obstiner dans cette voie et mettre surtout de l'énergie et des moyens à développer un plan de mobilité avec des alternatives collectives, avec un plan de développement des transports publics et en y incorporant les vélos, les voitures partagées, etc.

De regering kan beslissen om gratis parkeren toe te staan voor maximum een kwartier. Is een langere periode niet mogelijk volgens type handelskern ?

De heer Youssef Handichi herinnert aan de grote uitdaging om het aantal voertuigen in het Brussels Gewest terug te dringen, gelet op de fileproblemen en vooral de volksgezondheid. Meer dan 600 personen sterven jaarlijks vroegtijdig in Brussel door de luchtverontreiniging.

Er is natuurlijk eerst de uitdaging om de mentaliteit te veranderen voordat een modal shift van de wagen naar het openbaar vervoer mogelijk zal zijn. De vraag is hoe wij dat aanpakken. De PTB-fractie is het niet eens met de visie van de Regering die de autogebruikers wil ontmoedigen door ze te doen betalen en ze te straffen zonder geloofwaardige alternatieven aan te bieden voor het gebruik van de auto. De PTB is het niet eens met prijsvorken tot 10 of 15 euro per uur om te parkeren.

De PTB is het niet eens met deze forfaitaire heffingen die iedereen hetzelfde doen betalen onafhankelijk van zijn inkomen : het zijn heffingen die de ongelijkheid doen toenemen tussen wie ze kan betalen en naar hartelust kan rondrijden en wie bij gebrek aan voldoende inkomen zijn wagen als eerste mag laten staan. De parkeerheffingen behoren tot de heffingen die het sterkst gestegen zijn de jongste jaren. De minister beweert tegen heffingen te zijn, maar met wat het betalend parkeren opbrengt kan men zich vragen stellen over zijn ware bedoelingen : de regering heeft er dus geen enkel belang bij dat het aantal wagens vermindert.

De PTB is het ook niet eens met de manier waarop de mobiliteit en het milieu aangepakt worden : de autogebruikers ontmoedigen door de parkeerplaatsen te schrappen en de mensen te doen betalen zonder alternatieven aan te bieden, leidt ertoe dat in bepaalde zones een wagen op drie rondrijdt op zoek naar een parkeerplaats. Deze maatregelen zijn inefficiënt om de verplaatsingen vlotter te laten verlopen en de verontreiniging te verminderen.

Zelfs BECI vindt in zijn witboek over mobiliteit dat de gewestelijke plannen die op de sporen gezet zijn, zoals IRIS 2, het parkeerplan enzovoort, de mobiliteit maar volgens één manier aanpakken : de ontrading van het autogebruik zonder eerst geloofwaardige alternatieven aan te bieden.

De spreker meent dat, als de minister evenveel tijd en energie zou steken in de ontwikkeling van het openbaar vervoer als hij besteedt aan het belasten van mensen met een wagen, men allang veel minder auto's in Brussel zou hebben. De PTB vindt dat men deze weg moet verlaten en energie en middelen moet steken in een mobiliteitsplan met collectieve alternatieven, een plan voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer waarvan de fietsen, gedeelde voertuigen enzovoort deel uitmaken.

M. Ridouane Chahid, au nom du groupe PS, salue l'arrivée de ce projet d'ordonnance, qu'il approuve entièrement. Le PS est demandeur d'une institution publique unique qui régule le stationnement sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Mais avant d'arriver à obtenir cet opérateur unique, l'intervenant fait observer que dans certaines communes, on a fait appel à des concessionnaires privés pour la régulation du stationnement. Comment va-t-on instaurer des dispositions transitoires qui garantissent la sécurité juridique ?

M. Bruno De Lille soulève, à la suite des remarques du Conseil d'Etat, que le test de genre n'avait pas été effectué; or le texte pourrait avoir un impact différent sur les hommes et les femmes. Quant au fond, le député constate que peu de choses ont changé : seules des adaptations techniques ont été opérées, comme l'augmentation de la fourchette de tarifs, ce dont il se réjouit, mais tout cela ne nécessitait quand même pas deux ans de travail. D'autant plus que des arrêtés d'exécution devront aussi être pris suite à l'adoption de ce projet d'ordonnance. L'intervenant soutient que consulter les dix-neuf communes ne justifie pas ce délai de deux ans.

Le ministre signale que dès que ce projet sera adopté par le Parlement, il soumettra les avant-projets d'arrêtés d'exécution, qui sont prêts, au Conseil d'Etat. Par ailleurs, le ministre joindra au rapport le test de genre, qui a bien été réalisé (cf. annexe 2).

M. Bruno De Lille estime que le ministre a gaspillé deux ans en procédures. Il aurait pu reprendre les travaux du précédent gouvernement, ce qui aurait permis d'éviter de rester deux ans sans plan de stationnement pour Bruxelles. Il exprime sa curiosité quant au contenu des arrêtés d'exécution. Le député espère surtout que la prise en compte de l'avis des communes n'affaiblira pas les fondamentaux, d'autant plus que leur avis n'est pas uniforme. L'intervenant reproche au ministre d'avoir voulu accuser le gouvernement précédent de ne pas avoir fait son travail, cette manœuvre politique opérant au détriment des Bruxellois.

Mme Cielte Van Achter s'attendait également à bien davantage de ce projet d'ordonnance. Or il ne s'agit ici que de changer quelques virgules. Pourquoi a-t-il fallu deux ans de travail au ministre pour venir déposer ce texte ? L'intervenante reste donc sur sa faim, et se demande si l'essentiel ne se trouve pas plutôt dans les arrêtés d'exécution, qui ne font l'objet d'aucun contrôle parlementaire.

Le ministre Pascal Smet répond aux questions qui lui sont posées. En ce qui concerne les PACS, rien ne change. Il s'agit de plans qui ont une durée de cinq ans. Le conseil communal peut toujours modifier un PACS. La tarification par zones sera quant à elle réglée dans les arrêtés

De heer Ridouane Chahid, looft in naam van de PS-fractie dit ontwerp van ordonnantie, dat hij ten volle goedkeurt. De PS is vragende partij voor een enige overheidsinstelling die het parkeren op het gehele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest reguleert. Maar alvorens te komen tot deze enige operator, merkt de spreker op dat, in sommige gemeenten, een beroep werd gedaan op private concessiehouders voor het reguleren van het parkeren. Hoe gaat men overgangsbepalingen invoeren die de rechtszekerheid waarborgen ?

De heer Bruno De Lille oppert, naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State, dat de gendertest niet werd uitgevoerd; de tekst zou echter een verschillende impact kunnen hebben op mannen en vrouwen. Ten gronde stelt de volksvertegenwoordiger vast dat weinig veranderd is : enkel technische aanpassingen werden doorgevoerd, zoals het verhogen van de tariefschijven, waarover hij zich verheugt. Daarvoor was toch geen twee jaar werk nodig. Te meer omdat de uitvoeringsbesluiten ook moeten worden aangenomen na het aannemen van dit ontwerp van ordonnantie. De spreker houdt vol dat het raadplegen van de 19 gemeenten deze termijn van twee jaar niet verantwoordt.

De minister merkt op dat, zodra dit ontwerp aangenomen is door het Parlement, hij de voorontwerpen van de uitvoeringsbesluiten, die klaar zijn, aan de Raad van State zal voorleggen. Bovendien zal de minister de gendertest, die wel degelijk werd uitgevoerd, bij het verslag voegen (zie bijlage 2).

Volgens de heer Bruno De Lille heeft de minister twee jaar verspild aan procedures. Hij had de werkzaamheden van de vorige regering kunnen hervatten, wat had kunnen voorkomen twee jaar zonder parkeerplan te blijven in Brussel. Hij uit zijn nieuwsgierigheid inzake de inhoud van de uitvoeringsbesluiten. De volksvertegenwoordiger hoopt vooral dat het in aanmerking nemen van het advies van de gemeenten de fundamenteen niet zal verzwakken, temeer daar hun advies niet eensluidend is. De spreker verwijt de minister dat hij de vorige regering heeft willen verwijten haar werk niet te hebben gedaan, een politiek maneuver dat de Brusselaars schaadt.

Mevrouw Cielte Van Achter verwachtte eveneens veel meer van dit ontwerp van ordonnantie. Het gaat hier evenwel enkel over enkele kleine komma's die gewijzigd worden. Waarom heeft de minister twee jaar werk nodig gehad om deze tekst te komen indienen ? De spreekster is dus niet voldaan, en vraagt zich af of de kern niet veeleer in de uitvoeringsbesluiten zal staan, die niet onderworpen zijn aan enige parlementaire controle.

Minister Pascal Smet antwoordt op de vragen die hem worden gesteld. Inzake de GPAP's verandert er niets. Deze plannen hebben een looptijd van vijf jaar. De gemeenteraad kan een GPAP altijd wijzigen. De tarifiering per zone zal daarentegen geregeld worden in de uitvoeringsbeslui-

d'exécution, ce qui permettra au gouvernement d'adapter sa politique de manière plus flexible à la réalité de terrain. Beaucoup de commerçants demandent la tarification par minute : celle-ci sera d'application dans toutes les zones.

Comment organiser tout cela ? La technologie est en train d'évoluer. C'est pourquoi on va utiliser le plus possible une technologie de pointe : base de données informatisée, scancards, paiement par GSM, etc. A la Ville de Bruxelles, par exemple, il n'est plus nécessaire d'arborer sur son pare-brise sa carte de dérogation : la plaque d'immatriculation du véhicule figure dans la base de données informatisée.

Concernant la mutualisation de l'usage des parkings, on ne va pas régler ça dans cette ordonnance. Il faudra conclure des conventions pour permettre, par exemple, à l'exploitant d'une grande surface de mettre ses parkings à disposition des riverains en soirée.

En ce qui concerne la durée du stationnement gratuit limité à 15 minutes, il s'agit d'une mesure devant permettre la rotation des places de stationnement. Les commerçants en sont demandeurs. Le ministre n'exclut pas de pouvoir allonger cette période, mais pour l'instant, la limiter à 15 minutes semble une solution idéale.

Le ministre est étonné d'apprendre que le PTB milite pour le stationnement gratuit ! Il estime que c'est une position individualiste, voire capitaliste ! En effet, il faut que les gens réalisent qu'ils utilisent l'espace public pour stationner leur voiture.

M. Youssef Handichi s'insurge contre les propos du ministre. Il ne s'agit nullement de demander la gratuité du stationnement, mais faire payer 15 euros l'heure de stationnement, c'est de l'extorsion ! Le PTB demande que le ministre se concentre plutôt sur le développement d'une politique crédible de transports publics.

Le ministre rappelle que la Région va investir, dans les dix prochaines années, quelque 5,2 milliards d'euros dans la politique des transports publics, ce qui est du jamais vu pour une politique régionale ! Par ailleurs, le fait de développer l'autopartage en free floating, objet du dernier projet d'ordonnance déposé devant ce Parlement, démontre que le Gouvernement veut investir dans des solutions alternatives à la voiture personnelle. A Barcelone, qui est une ville pourtant très à gauche, on a rendu le stationnement très onéreux. De même à Amsterdam ou à Copenhague. Le ministre rappelle par ailleurs qu'à Bruxelles, un habitant sur deux ne dispose pas de voiture. Or le stationnement n'est pas si cher que dans les villes qu'il a citées.

Enfin, pour répondre à la question de M. Chahid, le ministre se dit ouvert à un amendement à l'article 17 de son projet.

ten, wat de regering de mogelijkheid biedt haar beleid op een meer flexibele wijze aan te passen aan de realiteit. Vele handelaars vragen tarifiering per minuut : die zal van toepassing zijn in alle zones.

Hoe dit alles organiseren ? De technologie evolueert gestaag. Om die reden gaat zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van spijstechnologie : geïnformatiseerde databank, scancards, betalingen met gsm, enz. In de Stad Brussel bijvoorbeeld is het niet meer nodig zijn afwijkingskaart op zijn voorruit te plaatsen : de nummerplaat van het voertuig is opgenomen in de geïnformatiseerde databank.

Inzake het gezamenlijk gebruik van de parkings, gaat niets geregeld worden in deze ordonnantie. Overeenkomsten zullen moeten gesloten worden om bijvoorbeeld de mogelijkheid te bieden aan de exploitant van een grote handelszaak zijn parkings 's avonds ter beschikking van de buurtbewoners te stellen.

Het beperken van het gratis parkeren tot 15 minuten is een maatregel die de mogelijkheid moet bieden de parkeerplaatsen om beurten te gebruiken. De handelaars zijn daarvoor vragende partij. De minister sluit niet uit dat deze periode verlengd kan worden, maar momenteel lijkt de beperking tot 15 minuten een ideale oplossing.

De minister is verbaasd te horen dat de PTB actie voert voor gratis parkeren ! Volgens hem is dat een individualistisch, of zelfs kapitalistisch standpunt ! De mensen moeten immers beseffen dat zij de openbare ruimte gebruiken om hun auto te parkeren.

De heer Youssef Handichi protesteert tegen de uitlatingen van de minister. Het is geenszins de bedoeling gratis parkeren te vragen, maar 15 euro laten betalen per uur parkeren, is echt te duur ! De PTB vraagt dat de minister zich eerder toelegt op het uitwerken van een geloofwaardig beleid inzake het openbaar vervoer.

De minister herinnert eraan dat het Gewest de komende tien jaar ongeveer 5,2 miljard euro zal investeren in het openbaarvervoerbeleid, wat nog nooit gebeurde in een gewestelijk beleid ! Bovendien is de ontwikkeling van free floating carsharing, het onderwerp van het laatste ontwerp van ordonnantie dat voor dit parlement werd ingediend, het bewijs dat de regering wil investeren in alternatieven voor de personenwagen. In Barcelona, een stad die nochtans zeer links is, werd parkeren zeer duur gemaakt. Hetzelfde gebeurde in Amsterdam of in Kopenhagen. De minister herinnert er overigens aan dat in Brussel één inwoner op twee geen auto bezit. Parkeren is hier echter niet zo duur als in de steden die hij zopas heeft aangehaald.

Tot slot zegt de minister, als antwoord op de vraag van de heer Chahid, dat hij openstaat voor een amendement op artikel 17 van zijn ontwerp.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

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

#### *Article 3*

#### *Amendements nos 1 et 5*

M. Vincent De Wolf a déposé avec Mme Anne-Charlotte d'Ursel un amendement n° 1 qu'il retire afin de déposer un amendement n° 5. En effet, le ministre a rencontré à maintes reprises la conférence des bourgmestres, où un accord a été élaboré. Tout l'enjeu de cette nouvelle réglementation réside dans les dérogations. L'intervenant est intervenu à de nombreuses reprises en tant que bourgmestre en faveur des cartes de dérogation pour les personnes handicapées, et il a obtenu satisfaction. Prévoir que ce soit le Gouvernement seul qui décide des dérogations est dangereux, car si les communes partagent l'objectif d'harmonisation de la politique du stationnement, elles sont les mieux placées pour savoir dans quel cas il faut déroger en faveur de qui et dans quel quartier. Cet amendement vise à ce que le Gouvernement, avant de décider des dérogations, prenne l'avis des collègues concernés, et, s'il s'éloigne de cet avis, qu'il puisse motiver la raison de cette décision. Il y avait unanimité, au sein de la conférence des bourgmestres, pour que les communes gardent une possibilité d'être entendues dans les dérogations, afin de tenir compte des spécificités propres aux communes.

Le ministre estime que la loi doit être claire et saine. Il faut déterminer qui décide. De toute façon, la pratique va déjà dans le sens souhaité par M. De Wolf, il n'est donc pas nécessaire de l'inscrire dans l'ordonnance. Le Gouvernement ne prend jamais de décision sans concertation avec les communes. Dans la version actuelle de l'ordonnance, il est seulement indiqué « sauf dérogation ». C'est pourquoi

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

#### **Stemming**

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

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

#### *Artikel 3*

#### *Amendementen nrs 1 en 5*

De heer Vincent De Wolf heeft samen met mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel een amendement nr. 1 ingediend dat hij nu intrekt. Hij dient een amendement nr. 5 in. De minister heeft immers veelvuldig de conferentie van de burgemeesters ontmoet waar een akkoord uitgewerkt is. De uitdaging van deze nieuwe regelgeving zijn de vrijstellingen. De spreker is als burgemeester vaak op de bres gesprongen voor vrijstellingskaarten voor personen met een handicap. Hij heeft zijn slag thuisgehaald. Bepalen dat enkel de Regering beslist over vrijstellingen is gevaarlijk omdat de gemeenten wel de doelstelling van harmonisatie van het parkeerbeleid delen, maar toch het best geplaatst zijn om te weten in welk geval afgeweken kan worden voor wie en in welke wijk. Dit amendement strekt ertoe te vragen dat de Regering, vooraleer te beslissen over de vrijstellingen, het advies zou inwinnen van de colleges in kwestie. Indien zij daarvan afwijkt, moet zij de reden van deze beslissing motiveren. Binnen de conferentie van de burgemeesters was er eensgezindheid om de gemeenten de kans te geven gehoord te worden over de vrijstellingen, om rekening te houden met de specifieke kenmerken van de gemeenten.

De minister meent dat de wet duidelijk moet zijn en van gezond verstand moet getuigen. Men moet beslissen wie beslist. In ieder geval gaat de praktijk nu al in de richting van de wensen van de heer De Wolf. Het is dus niet nodig om dat in de ordonnantie op te nemen. De Regering beslist nooit iets zonder overleg met de gemeenten. In de huidige versie van de ordonnantie staat enkel « behoudens afwij-



la présente ordonnance précise : « sauf dérogation arrêtée par le Gouvernement ».

M. Vincent De Wolf précise que son intention est d'obliger le ministre à consulter les collèges des communes concernées avant d'accorder une dérogation.

Le ministre estime qu'il faut rester logique. Si le conseil d'administration de l'Agence Régionale de Stationnement était composée uniquement par des représentants de la Région, cet amendement aurait un sens. Mais ici, la Région et les communes sont représentées au conseil d'administration. Le Gouvernement n'est donc pas seul à décider.

M. Vincent De Wolf signale qu'il n'y a que cinq représentants des communes qui siègent au conseil d'administration de l'Agence Régionale de Stationnement. Si on prend un quartier dans chacune des cinq communes représentées, il n'y a aucun point de comparaison. Un représentant d'une commune, présent au conseil d'administration, n'a aucune connaissance pratique de la réalité d'une autre commune. La réponse du ministre n'est donc pas convaincante.

M. Marc-Jean Ghysseels estime que la proposition faite par le MR ne semble pas déraisonnable, car elle ne change pas la politique qu'entend mener le Gouvernement.

Le ministre Pascal Smet répète que les communes sont de toute façon représentées au sein des instances de l'agence. C'est la logique même.

M. Vincent De Wolf est en profond désaccord avec la formulation proposée par le gouvernement. A quoi donc ont servi les concertations avec le ministre en conférence des bourgmestres ? En effet, alors que l'intervenant avait obtenu de dure lutte un accord, soutenu par une majorité de bourgmestres, pour pouvoir délivrer des cartes de dérogation à des kinésithérapeutes, des médecins, des infirmières à domicile, des livreurs de repas chauds, etc., il n'y a aujourd'hui plus rien comme garantie pour ce secteur. On va donner un blanc seing au Gouvernement, ce n'est pas correct. L'orateur regrette que le ministre renie ses engagements.

Le ministre répète que les communes sont représentées au sein du conseil d'administration de l'agence de stationnement. La délégation des communes est également discutée dans l'organe de consultation des bourgmestres. Ici, on parle de dérogation dans les zones rouges, vertes et bleues. On ne fait que préciser que c'est le ministre qui prend la décision d'accorder une dérogation. Dans le texte actuel, ce n'était pas clair de savoir qui prenait cette décision. On clarifie à présent la formulation en disant qui prend la décision. De toute façon, concrètement, il y a des consultations qui auront lieu. Structurellement, la consultation avec les communes est garantie dans la composition du conseil d'administration.

king ». Daarom preciseert deze ordonnantie : « behoudens afwijkingen vastgesteld door de Regering ».

De heer Vincent De Wolf preciseert dat hij van plan is om de minister te dwingen om de gemeentelijke colleges in kwestie te raadplegen alvorens een afwijking toe te staan.

De minister meent dat enige logica gewenst is. Indien de raad van bestuur van het gewestelijk parkeeragentschap enkel zou bestaan uit vertegenwoordigers van het Gewest, zou dit amendement zin hebben. Maar hier worden het Gewest en de gemeenten in de raad van bestuur vertegenwoordigd. De Regering beslist dus niet alleen.

De heer Vincent De Wolf preciseert dat er maar vijf gemeentelijke vertegenwoordigers zitting hebben in de raad van bestuur van het gewestelijk parkeeragentschap. Als men een wijk in elk van de vijf vertegenwoordigde gemeentes neemt, is er geen enkel punt van vergelijking. Een vertegenwoordiger van een gemeente, die vertegenwoordigd is in de raad van bestuur, heeft geen praktische kennis van de realiteit in een andere gemeente. Het antwoord van de minister overtuigt dus niet.

De heer Marc-Jean Ghysseels meent dat het voorstel van de MR niet onredelijk lijkt, omdat het beleid dat de Regering wenst te voeren niet verandert.

Minister Pascal Smet herhaalt dat de gemeenten in elk geval vertegenwoordigd zijn in de instanties van het agentschap. Dat is de logica zelf.

De heer Vincent De Wolf is het grondig oneens met de formulering van de regering. Wat is het nut geweest van het overleg met de minister in de conferentie van de burgemeesters ? De spreker heeft met de grootste moeite een akkoord in de wacht gesleept dat door een meerderheid van burgemeesters gesteund wordt, om vrijstellingskaarten te kunnen aanbieden aan kinesisten, geneesheren, thuisverplegers en leveranciers van warme maaltijden enzovoort, maar vandaag is er geen enkele garantie voor deze sector. De regering krijgt dus een vrijgeleide, wat niet correct is. De spreker betreurt dat de minister zijn beloftes niet nakomt.

De minister herhaalt dat de gemeenten vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur van het gewestelijk parkeeragentschap. De delegatie van de gemeenten wordt ook besproken in het adviesorgaan van de burgemeesters. Hier heeft men het over vrijstellingen in de rode, groene en blauwe zones. Men preciseert enkel dat de minister de beslissing voor een vrijstelling neemt. In de huidige tekst was het niet duidelijk wie deze beslissing nam. De tekst wordt nu beter geformuleerd door te bepalen wie beslist. In ieder geval zal overleg gepleegd worden. Het overleg met de gemeenten wordt gegarandeerd in de samenstelling van de raad van bestuur.

M. Vincent De Wolf estime que les propos du ministre ne sont pas corrects, ni en fait ni en droit. En effet, l'article 29 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, qui définit la mission de l'agence de stationnement, ne donne pas compétence à l'agence pour délibérer sur des dérogations. Elle n'est compétente que pour la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement, uniquement si les communes ne les mettent pas en œuvre.

M. Ridouane Chahid rétorque que c'est précisément la raison pour laquelle c'est le Gouvernement qui reprend la mission par rapport à ces dérogations.

Le ministre rappelle que l'article 29, 2° de l'ordonnance du 22 janvier 2009 dispose que l'agence est chargée « de la collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement ». Une dérogation est un élément-clé d'une politique de stationnement.

#### Votes

L'amendement n° 5 est rejeté par 12 voix contre 3.

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

#### Amendement n° 6

M. Vincent De Wolf présente et justifie son amendement n° 6, ajoutant un article *3bis* dans le projet d'ordonnance. Cela concerne les secteurs de stationnement. Il avait été convenu, lors d'une rencontre avec le ministre, que des habitants d'une commune, qui peuvent travailler ailleurs, ou avoir des enfants ailleurs, etc., pourraient choisir quatre secteurs, pour autant que ces secteurs soient jointifs, et qu'ils ne dépassent pas ensemble une superficie de 150 hectares, avec 20 % de majoration possible. Cet amendement vise à concrétiser cet accord, permettant, dans le cadre des cartes de dérogation aux riverains, d'offrir la possibilité pour ces derniers de choisir quatre secteurs, proposés par la commune, à condition que ceux-ci soient limitrophes et ne dépassent pas la limite de 150 ha, éventuellement majorés de 20 %.

Le ministre répond qu'il n'a aucune objection sur le fond. Mais cet amendement n'est pas nécessaire, car cela sera repris dans l'arrêté d'exécution.

M. Vincent De Wolf s'insurge contre les propos du ministre : le Parlement a-t-il encore quelque chose à dire ? L'intervenant fait remarquer que cet arrêté n'existe toujours pas et qu'il sera pris en dehors du contrôle du Parlement.

De heer Vincent De Wolf meent dat de beweringen van de minister niet correct zijn, noch in feite noch in rechte. Artikel 29 van de ordonnantie van 22 januari 2009, dat de opdracht van het parkeeragentschap bepaalt, geeft het agentschap immers niet de bevoegdheid aan het agentschap om te beslissen over de vrijstellingen. Het is enkel bevoegd voor de uitvoering van de maatregelen ter uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen, enkel en alleen indien de gemeenten bij de pakken blijven zitten.

De heer Ridouane Chahid repliceert dat dit net de reden is waarom de regering de opdracht overneemt om vrijstellingen toe te kennen.

De minister herinnert eraan dat artikel 29, 2° van de ordonnantie van 22 januari 2009 bepaalt dat het agentschap belast is met « de medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid ». Een vrijstelling is een sleutelement in een parkeerbeleid.

#### Stemmingen

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

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

#### Amendement nr. 6

De heer Vincent De Wolf geeft toelichting en verantwoording bij amendement nr. 6 dat een artikel *3bis* invoegt in het ontwerp van ordonnantie. Het gaat over de parkeersectoren. Tijdens een ontmoeting met de minister is er overeengekomen dat de bewoners van een gemeente die elders werken of elders kinderen hebben enzovoort, vier sectoren zouden kunnen kiezen, op voorwaarde dat die bij elkaar aansluiten en de oppervlakte van 150 hectare niet overschrijden, met eventueel een verhoging van 20 %. Dit amendement strekt ertoe dit akkoord uit te voeren en in het kader van de vrijstellingskaarten voor omwonenden, deze laatsten de mogelijkheid te geven vier sectoren te kiezen die de gemeente voorstelt, op voorwaarde dat die aangrenzend zijn en de oppervlakte van 150 hectare niet overschrijden, met eventueel een verhoging van 20 %.

De minister antwoordt dat hij ten gronde geen bezwaar heeft. Maar het amendement is overbodig omdat zulks in het uitvoeringsbesluit zal staan.

De heer Vincent De Wolf gaat fel tekeer tegen de verklaring van de minister : heeft het parlement nog iets in de pap te brokken ? De spreker wijst erop dat het besluit nog altijd niet bestaat en dat het buiten de controle van het parlement opgesteld zal worden.

**Vote**

L'amendement n° 6 est rejeté par 12 voix contre 3.

*Article 4*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 4 est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

*Article 5*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 5 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

*Article 6*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 6 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

*Article 7*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 7 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

*Article 8*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 8 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

**Stemming**

Amendement nr. 6 wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3.

*Artikel 4*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

*Artikel 5*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 5 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

*Artikel 6*

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 7*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 7 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 8*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Article 9*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 9 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

*Article 10*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 10 est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

*Article 11**Amendement n° 2*

M. Vincent De Wolf présente et justifie son amendement n° 2. Celui-ci a trait à la fourchette des tarifs maximums dans les différentes zones. Cet amendement vise à revenir aux chiffres de l'arrêté existant. En effet, on constate que, dans le présent projet d'ordonnance, si on prend l'hypothèse de la formule la plus chère, on multiplie par six le coût de la première demi-heure. Pour la deuxième demi-heure, on augmente de 60 %. Pour la deuxième heure, on multiplie les prix par deux. Mais à partir de la troisième heure, on voit que la fourchette peut aller jusqu'à 15 euros de l'heure, ce qui est énorme. Le groupe MR trouve cela véritablement excessif. C'est pourquoi il dépose un amendement pour en revenir aux chiffres de l'arrêté actuel.

Le ministre répond que cette ordonnance veut établir une fourchette. L'intention est de simplifier les choses. Il n'est pas dans l'intention du gouvernement d'augmenter de manière significative les tarifs. Le ministre rappelle que la commune d'Anderlecht, par exemple, a demandé une zone événementielle où les prix pourraient être plus élevés.

M. Vincent De Wolf précise que c'est justement pour cela que le groupe MR voudrait que le ministre prenne l'avis conforme des différents bourgmestre concernés. Le ministre parle de fourchette, mais il prend surtout le couteau qui lui permet de trancher lui-même !

**Vote**

L'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 3.

*Artikel 9*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 9 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 othoudingen.

*Artikel 10*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 5 othoudingen.

*Artikel 11**Amendement nr. 2*

De heer Vincent De Wolf dient amendement nr. 2 in en verantwoordt het. Het gaat over de prijsvork van de maximumtarieven in de verschillende zones. Het amendement strekt ertoe terug te grijpen naar de cijfers van het bestaande besluit. Men stelt immers vast dat als men de duurste formule gebruikt volgens het ontwerp van ordonnantie, de prijs van het eerste halfuur verzesvoudigd wordt. Voor het tweede halfuur stijgt de prijs met 60 %. Voor het tweede uur wordt de prijs verdubbeld. Vanaf het derde uur kan de prijsvork echter tot 15 euro per uur gaan, wat enorm is. De MR-fractie vindt dat echt buitensporig. Daarom dient ze een amendement in om terug te keren naar de cijfers van het huidige besluit.

De minister antwoordt dat de ordonnantie ertoe strekt een prijsvork in te voeren. Het is de bedoeling om de zaken te vereenvoudigen. De regering heeft niet de bedoeling om de tarieven significant te verhogen. De minister wijst erop dat bijvoorbeeld de gemeente Anderlecht heeft gevraagd om een evenementenzone waar de prijzen hoger zouden kunnen zijn.

De heer Vincent De Wolf precieert dat de MR-fractie precies daarom wenst dat de minister de verschillende betrokken burgemeesters om een eensluidend advies vraagt. De minister spreekt van een vork, maar hij hanteert vooral een mes om zelf de knoop door te hakken.

**Stemming**

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

*Amendement n° 3*

M. Vincent De Wolf explique qu'il s'agit ici de passer du quart d'heure gratuit à la demi-heure, en fonction des zones, après l'avis des communes concernées.

Le ministre estime s'être déjà exprimé à ce sujet.

**Votes**

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

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

*Article 12*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 12 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 13*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 13 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 14*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 14 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 15*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

*Amendement nr. 3*

De heer Vincent De Wolf legt uit dat het de bedoeling is om, na advies van de betrokken gemeenten, het gratis kwartier te vervangen door het gratis halfuur naargelang de zones.

De minister vindt dat hij zijn standpunt daarover al heeft meegedeeld.

**Stemmingen**

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

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

*Artikel 12*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 13*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 13 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 14*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 14 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 15*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Vote**

L'article 15 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 16*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 16 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 17**Amendement n° 4*

M. Ridouane Chahid explique que cet amendement concerne les communes qui disposent d'un concessionnaire privé pour s'occuper du contrôle et de la gestion du stationnement sur leur territoire. Cet amendement permet à ces communes de prolonger leur contrat jusqu'à ce que l'agence reprenne le contrôle et la perception du stationnement de leur commune.

M. Marc Loewenstein fait observer que cette disposition vise les contrats venant à échéance avant le 31 décembre 2019 : ces contrats peuvent être reconduits jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2018 au plus tard.

M. Vincent De Wolf estime que ce texte n'est pas clair : il ne résulte pas de cette formulation que cela ne concerne que les contrats qui se terminent à cette date-là. A Koekelberg, il y a un contrat de concession qui se termine dans vingt ans.

M. Ridouane Chahid explique que ce paragraphe ne concerne que la zone Schaarbeek – Evere – Saint-Josse et Ixelles, puisque ces zones-là ont un contrat qui se termine au plus tard le 31 décembre 2019. Ce qui n'est pas le cas de Koekelberg.

M. Vincent De Wolf estime que pour la qualité législative du texte, il faudrait préciser le champ d'application de cette disposition.

M. Ridouane Chahid répond qu'il y a des contrats qui sont en fait déjà terminés, et c'est la raison pour laquelle cet amendement devrait leur permettre d'être prolongés jusqu'à la reprise par l'agence.

**Votes**

L'amendement n° 4 est adopté par 9 voix contre 5.

**Stemming**

Artikel 15 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 16*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 16 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 17**Amendement nr. 4*

De heer Ridouane Chahid legt uit dat het amendement betrekking heeft op de gemeenten die beschikken over een particuliere concessiehouder voor de controle op en het beheer van het parkeren op hun grondgebied. Het amendement strekt ertoe die gemeenten toe te staan hun contract te verlengen tot het agentschap de controle op het parkeren en de inning in hun gemeente overneemt.

De heer Marc Loewenstein merkt op dat die bepaling van toepassing is op de overeenkomsten die aflopen vóór 31 december 2019 : ze mogen tot uiterlijk 1 juni 2018 worden verlengd.

De heer Vincent De Wolf vindt de tekst niet duidelijk : uit de formulering blijkt niet dat het enkel gaat over de overeenkomsten die op die datum verstrijken. In Koekelberg is er een concessieovereenkomst die over twintig jaar afloopt.

De heer Ridouane Chahid legt uit dat die paragraaf enkel betrekking heeft op de zone Schaarbeek – Evere – Sint-Joost en Elsene, aangezien die zones een overeenkomst hebben die uiterlijk op 31 december 2019 verstrijkt. Dat is niet het geval voor Koekelberg.

De heer Vincent De Wolf vindt dat het toepassingsgebied van die bepaling moet worden verduidelijkt ter wille van de wetgevingstechnische kwaliteit van de tekst.

De heer Ridouane Chahid antwoordt dat er overeenkomsten zijn die in feite al verstreken zijn. Daarom zou dit amendement ervoor moeten zorgen dat ze worden verlengd tot ze worden overgenomen door het agentschap.

**Stemmingen**

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 5.

L'article 17, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*Article 18*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

**Vote**

L'article 18 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

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

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Jamal IKAZBAN

*Le Président de séance,*

Marc LOEWENSTEIN

Artikel 17, aldus geamendeerd, wordt aangenomen 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

*Artikel 18*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

**Stemming**

Artikel 18 wordt aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

**IV. Stemming over het geheel van  
het ontwerp van ordonnantie**

Het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen met 9 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

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

*De Rapporteur,*

Jamal IKAZBAN

*De Voorzitter van de vergadering,*

Marc LOEWENSTEIN

## V. Texte adopté par la commission

### CHAPITRE I<sup>er</sup> Disposition générale

#### Article 1<sup>er</sup>

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

### CHAPITRE II 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

#### Article 2

À l'article 2 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, les modifications suivantes sont apportées :

- a) au 2°, les mots « aux véhicules utilisés par des personnes handicapées » sont remplacés par les mots « , selon les cas, aux véhicules utilisés par des personnes présentant un handicap »;
- b) dans le texte néerlandais du 4°, le mot « vrijgesteldenkaart » est remplacé par le mot « vrijstellingskaart »;
- c) au 8°, les mots « la collecte de l'argent des horodateurs, la réception des paiements en cas de non-respect des règles de stationnement » sont remplacés par les mots « la réception de l'argent des horodateurs, la réception des paiements en cas de méconnaissance des règles de stationnement »;
- d) l'article est complété par un 10° et un 11° rédigés comme suit :

« 10° zone de livraison : zone de stationnement destinée au chargement et au déchargement;

11° zone « kiss & ride » : zone de stationnement destinée à l'embarquement et au débarquement de personnes. ».

#### Article 3

§ 1<sup>er</sup>. – À l'article 4, 1° de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

- 1° les mots « destinée au stationnement de courte durée, » sont insérés entre les mots « zone rouges, » et les mots « dans laquelle »;

## V. Tekst aangenomen door de commissie

### HOOFDSTUK I Algemene bepaling

#### Artikel 1

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

### HOOFDSTUK II Wijzigingen aan de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

#### Artikel 2

In artikel 2 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in de bepaling onder 2° worden de woorden « voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen » vervangen door de woorden « , naar gelang van het geval, voor voertuigen gebruikt door personen met een handicap »;
- b) in de Nederlandse tekst van de bepaling onder 4° wordt het woord « vrijgesteldenkaart » vervangen door het woord « vrijstellingskaart »;
- c) in de bepaling onder 8° worden de woorden « het ophalen van het geld van de parkeerautomaten, het ontvangen van betalingen in geval van niet-naleving van de parkeerregels » vervangen door de woorden « het ontvangen van het geld van de parkeerautomaten, het ontvangen van betalingen in geval van overtreding van de parkeerregels »;
- d) het artikel wordt aangevuld met 10° en 11°, luidend :

« 10° leveringszone : parkeerzone gericht op het laden en lossen;

11° zone « kiss & ride » : parkeerzone gericht op het ophalen of afzetten van personen. ».

#### Artikel 3

§ 1. – In artikel 4, 1° van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- 1° de woorden « gericht op kortstondig parkeren » worden ingevoegd tussen de woorden « rode zone » en het woord « waarin »;



2° les mots « sauf dérogation » sont remplacés par les mots « sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement »;

3° les mots « , de la présente ordonnance » sont abrogés.

§ 2. – À l'article 4, 2° de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « sauf dérogation » sont remplacés par les mots « sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement »;

2° les mots « l'article 38, § 2, de la présente ordonnance » sont remplacés par les mots « l'article 38, § 1<sup>er</sup> ».

§ 3. – À l'article 4, 3° de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots « sauf dérogation » sont remplacés par les mots « sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement »;

2° les mots « , de la présente ordonnance » sont abrogés.

#### *Article 4*

§ 1<sup>er</sup>. – À l'article 6, premier alinéa, de la même ordonnance, le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° aux personnes présentant un handicap ».

§ 2. – Dans le deuxième alinéa, les mots « Toute carte de dérogation » sont remplacés par les mots « Toute autre carte de dérogation ».

§ 3. – Le deuxième alinéa est complété comme suit :

« Pour les personnes présentant un handicap, la carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap tient lieu de carte de dérogation. ».

#### *Article 5*

L'article 22 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Art. 22. – Les plans d'action de stationnement sont contraignants à l'égard des communes auxquelles les plans ont trait. ».

2° de woorden « behoudens afwijking » worden vervangen door de woorden « behoudens afwijkingen vastgesteld door de Regering »;

3° de woorden « , van deze ordonnantie » worden opgeheven.

§ 2. – In artikel 4, 2° van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « behoudens afwijking » worden vervangen door de woorden « behoudens afwijkingen vastgesteld door de Regering »;

2° de woorden « artikel 38, § 2, van deze ordonnantie » worden vervangen door de woorden « artikel 38, § 1 ».

§ 3. – In artikel 4, 3° van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° de woorden « behoudens afwijking » worden vervangen door de woorden « behoudens afwijkingen vastgesteld door de Regering »;

2° de woorden « , van deze ordonnantie » worden opgeheven.

#### *Artikel 4*

§ 1. – In artikel 6, eerste lid, van dezelfde ordonnantie wordt de bepaling onder 4° vervangen als volgt :

« 4° personen met een handicap ».

§ 2. – In het tweede lid worden de woorden « Elke vrijgesteldenkaart » vervangen door de woorden « Elke andere vrijstellingskaart ».

§ 3. – Het tweede lid wordt aangevuld als volgt :

« Voor personen met een handicap geldt de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap als vrijstellingskaart. ».

#### *Artikel 5*

Artikel 22 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt :

« Art. 22. – De parkeeractieplannen zijn verbindend ten aanzien van de gemeenten waarop de plannen betrekking hebben. ».

*Article 6*

À l'article 25 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 2, les phrases « Le capital souscrit par la Région s'élève à un minimum de 81 %. Toutes les communes de la Région peuvent souscrire au capital avec un maximum de 1 % chacune. Chaque part sociale donne droit à une voix. » sont remplacées par la phrase suivante :

« Le capital est intégralement souscrit par la Région. »;

2° dans le texte néerlandais du paragraphe 3, le mot « contrôle » est remplacé par le mot « controle »;

3° dans le paragraphe 3, le mot « commissaires » est à chaque fois remplacé par les mots « commissaires du Gouvernement ».

*Article 7*

Dans l'article 26, paragraphe 2, premier alinéa, premier tiret, de la même ordonnance, le mot « associées » est supprimé.

*Article 8*

Dans l'article 27, premier alinéa, de la même ordonnance, les mots « portant respectivement les titres de directeur-général et directeur-général adjoint, » sont insérés entre le mot « adjoint, » et le mot « appartenant ».

*Article 9*

Dans l'article 29, premier alinéa, 8°, de la même ordonnance, les mots « en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins » sont abrogés.

*Article 10*

Dans l'article 37, premier alinéa, de la même ordonnance, les mots « dans une zone réglementée rouge ou verte au sens de l'article 4 » sont remplacés par les mots « dans une zone réglementée au sens de l'article 4, à l'exception de la zone bleue, ».

*Article 11*

§ 1<sup>er</sup>. – L'article 38, § 1<sup>er</sup> de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

*Artikel 6*

Artikel 25 van dezelfde ordonnantie wordt aangepast als volgt :

1° in paragraaf 2 worden de zinnen « Het door het Gewest onderschreven kapitaal bedraagt minstens 81 %. Alle gemeenten van het Gewest kunnen het kapitaal onderschrijven, elkeen met een maximum van 1 %. Elk aandeel geeft recht op één stem. » vervangen door de volgende zin :

« Het kapitaal wordt volledig onderschreven door het Gewest. »;

2° in paragraaf 3 wordt het woord « contrôle » in de Nederlandse tekst vervangen door het woord « controle »;

3° in paragraaf 3 wordt het woord « commissarissen » telkens vervangen door het woord « Regeringscommissarissen ».

*Artikel 7*

In artikel 26, § 2, eerste lid, eerste streepje, van dezelfde ordonnantie wordt het woord « betrokken » geschrapt.

*Artikel 8*

In artikel 27, eerste lid, van dezelfde ordonnantie worden de woorden « met respectieve titels van directeur-generaal en adjunct directeur-generaal, » ingevoegd tussen het woord « ambtenaar, » en het woord « die ».

*Artikel 9*

In artikel 29, eerste lid, 8° van dezelfde ordonnantie worden de woorden « , buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels » opgeheven.

*Artikel 10*

In artikel 37, eerste lid, van dezelfde ordonnantie worden de woorden « in een geregelende rode of groene zone in de zin van artikel 4 » vervangen door de woorden « in een geregelende zone in de zin van artikel 4, de blauwe zone uitgezonderd, ».

*Artikel 11*

§ 1. – In artikel 38 van dezelfde ordonnantie wordt paragraaf 1 vervangen als volgt :

« § 1<sup>er</sup>. – Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette :

- de 0,50 EUR à 3 EUR pour la première demi-heure;
- de 0,50 EUR à 5 EUR pour la deuxième demi-heure;
- de 2 EUR à 10 EUR pour la deuxième heure;
- de 1,50 EUR à 15 EUR par heure supplémentaire.

Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure au maximum. ».

§ 2. – L'article 38, § 2, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« § 2. – En cas de non-paiement de la redevance ou de méconnaissance de la durée de stationnement gratuit ou de la durée de stationnement pour laquelle une redevance a été payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 EUR, sauf pour la zone de livraison et la zone « kiss & ride » pour lesquelles la fourchette de 20 à 100 EUR s'applique. ».

§ 3. – L'article 38, § 4, alinéa 1<sup>er</sup>, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Dans les hypothèses visées au paragraphe 2 et au paragraphe 3, deuxième alinéa, un des stewards de stationnement visés à l'article 42 de la présente ordonnance appose, sur le pare-brise du véhicule ou de manière électronique, une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de cinq jours. ».

§ 4. – À l'article 38, § 4, alinéa 2, les mots « et de tous les frais d'envoi » sont insérés entre les mots « de 15 EUR » et les mots « , le recouvrement ».

#### *Article 12*

L'article 39 de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Art. 39. § 1<sup>er</sup>. – Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 38 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale urgente.

« § 1. – De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in elk van de gereguleerde zones, de blauwe zone uitgezonderd.

Het tarief bevindt zich binnen een vork :

- van 0,50 EUR tot 3 EUR voor het eerste half uur;
- van 0,50 EUR tot 5 EUR voor het tweede half uur;
- van 2 EUR tot 10 EUR voor het tweede uur;
- van 1,50 EUR tot 15 EUR per extra uur.

De Regering kan beslissen om gratis parkeren toe te laten voor maximum een kwartier. ».

§ 2. – In artikel 38 van dezelfde ordonnantie wordt paragraaf 2 vervangen als volgt :

« § 2. – In geval van niet-betaling van de retributie of overschrijding van de gratis parkeertijd of parkeertijd waarvoor een retributie werd betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 EUR, behalve voor de leveringszone en de zone « kiss & ride » waarvoor een vork van 20 tot 100 EUR geldt. ».

§ 3. – Artikel 38, § 4, eerste lid van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt :

« In de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en in paragraaf 3, tweede lid, maakt een van de parkeerstewards bedoeld in artikel 42 van deze ordonnantie, op de voorruit van het voertuig of op elektronische wijze, een verzoek tot betaling over, binnen een termijn van vijf dagen, van de forfaitaire retributie. ».

§ 4. – In artikel 38, § 4, tweede lid, worden de woorden « alle verzendingskosten en » ingevoegd tussen de woorden « verhoogt met » en de woorden « een administratieve sanctie ».

#### *Artikel 12*

Artikel 39 van dezelfde ordonnantie wordt vervangen als volgt :

« Art. 39. § 1. – De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 6, eerste lid, 2<sup>o</sup>, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van enige retributie zoals bedoeld in artikel 38 voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp.

§ 2. – Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 4<sup>o</sup>, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 38, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie.

§ 3. – Les détenteurs d'une autre carte de dérogation que celles visées au paragraphe 1<sup>er</sup> et au paragraphe 2 ne sont pas soumis à la redevance applicable dans les zones réglementées telles que visées à l'article 38, à l'exception des zones rouges et des autres zones fixées par le Gouvernement. Ils ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue visée à l'article 4, 3<sup>o</sup>. ».

### Article 13

À l'article 40 de la même ordonnance, les modifications suivantes sont apportées :

1<sup>o</sup> le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par ce qui suit :

« § 1<sup>er</sup>. – Sauf dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, chaque commune exerce les missions de contrôle et de perception de la redevance visées à l'article 38 sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire. »;

2<sup>o</sup> le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :

« § 2. – Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, la commune peut transférer la mission de contrôle et la mission de perception, ensemble, à l'Agence du stationnement. L'Agence du stationnement exerce la mission de contrôle et la mission de perception de la redevance visée à l'article 38 sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place. »;

3<sup>o</sup> le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit :

« § 3. – Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, la commune peut transférer la mission de contrôle et la mission de perception, ensemble, à l'Agence du stationnement.

L'Agence du stationnement peut déléguer l'exercice de la mission de contrôle et la mission de perception, ensemble, à un seul concessionnaire privé. Sur proposition de l'Agence du stationnement, le Gouvernement définit les conditions et modalités de cette délégation de mission pour une durée déterminée. La concession est limitée au territoire des communes qui ont décidé de transférer les missions de contrôle et de perception à l'Agence en vue de déléguer les missions susmentionnées au concessionnaire privé. »;

§ 2. – De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 6, eerste lid, 4<sup>o</sup>, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van enige retributie zoals bedoeld in artikel 38, tenzij de Regering dit uitdrukkelijk uitsluit voor een welbepaalde gereglementeerde zone.

§ 3. – De houders van een andere vrijstellingskaart dan deze bedoeld in § 1 of § 2 zijn niet onderworpen aan de retributie die van toepassing is in gereglementeerde zones zoals bedoeld in artikel 38, de rode zones en andere door de Regering vastgestelde zones uitgezonderd. Zij zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van de forfaitaire retributie, die van toepassing zijn in de blauwe zone zoals bedoeld in artikel 4, 3<sup>o</sup>. ».

### Artikel 13

In artikel 40 van dezelfde ordonnantie worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1<sup>o</sup> paragraaf 1 wordt vervangen als volgt :

« § 1. – Behoudens in de gevallen zoals bepaald in § 2 of § 3, oefent elke gemeente de controleopdracht en de inningsopdracht van de retributie bedoeld in artikel 38 uit op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied. »;

2<sup>o</sup> paragraaf 2 wordt vervangen als volgt :

« § 2. – In afwijking van § 1 kan de gemeente de controleopdracht en de inningsopdracht gezamenlijk aan het Parkeeragentschap overdragen. Het Parkeeragentschap oefent de controleopdracht en de inningsopdracht van de retributie bedoeld in artikel 38 uit op de gewest- en gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het uitdrukkelijk belast hebben deze opdrachten in hun plaats uit te oefenen. »;

3<sup>o</sup> paragraaf 3 wordt vervangen als volgt :

« § 3. – In afwijking van § 1 kan de gemeente de controleopdracht en de inningsopdracht gezamenlijk aan het Parkeeragentschap overdragen.

Het Parkeeragentschap kan de uitoefening van de controleopdracht en de inningsopdracht gezamenlijk delegeren aan één enkele private concessiehouder. Op voorstel van het Parkeeragentschap, bepaalt de Regering de voorwaarden en de modaliteiten van deze delegatie van opdracht voor een bepaalde duur. De concessie is beperkt tot het grondgebied van de gemeenten die hebben beslist de controleopdracht en de inningsopdracht over te dragen aan het Parkeeragentschap met het oog op het delegeren van bovengenoemde opdrachten aan een private concessiehouder. »;

4° le paragraphe 4 est abrogé;

5° dans le paragraphe 5, premier et deuxième alinéas, les mots « aux §§ 2 et 3 » sont à chaque fois remplacés par les mots « au § 1<sup>er</sup> ».

#### *Article 14*

§ 1<sup>er</sup>. – Dans l'article 42 de la même ordonnance, les mots « ou des communes » sont remplacés par les mots « , du concessionnaire de l'Agence du stationnement ou des communes ».

§ 2. – L'article 42 de la même ordonnance est complété par un alinéa rédigé comme suit : « Le Gouvernement détermine la description de fonction des stewards de stationnement dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup>, et les conditions pour pouvoir être désigné comme steward de stationnement. ».

#### *Article 15*

Les articles 44 et 45 de la même ordonnance sont abrogés.

### CHAPITRE III

#### **Modification de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière**

#### *Article 16*

Dans l'article 16 de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, les mots « et l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale » sont remplacés par les mots « , l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et leurs concessionnaires respectifs ».

### CHAPITRE IV

#### **Disposition transitoire**

#### *Article 17*

§ 1<sup>er</sup>. – Toutes les conventions entre les communes ou l'Agence du Stationnement et les personnes physiques ou morales de droit privé, relatives au contrôle du stationnement ou à la perception des redevances de stationnement ou à ces deux tâches ensemble, qui ne portent pas sur la concession visée à l'article 40, § 3, 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, tel qu'il a été modifié par la présente ordonnance, et qui sont encore en vigueur,

4° paragraaf 4 wordt opgeheven;

5° in paragraaf 5, eerste lid en tweede lid, worden de woorden « § 2 en § 3 » telkens vervangen door de woorden « § 1 ».

#### *Artikel 14*

§ 1. – In artikel 42 van dezelfde ordonnantie worden de woorden « of van de gemeenten » vervangen door de woorden « , de concessiehouder van het Parkeeragentschap of van de gemeenten ».

§ 2. – Artikel 42 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met een lid, luidend : « De Regering bepaalt de functieomschrijving van de in het eerste lid vermelde parkeerstewards, en de voorwaarden om als parkeersteward te kunnen worden aangeduid. ».

#### *Artikel 15*

De artikelen 44 en 45 van dezelfde ordonnantie worden opgeheven.

### HOOFDSTUK III

#### **Wijzigingen aan de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken**

#### *Artikel 16*

In artikel 16 van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken worden de woorden « en het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » vervangen door de woorden « , het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hun respectievelijke concessiehouders ».

### HOOFDSTUK IV

#### **Overgangsbepaling**

#### *Artikel 17*

§ 1. – Alle overeenkomsten van gemeenten of het Parkeeragentschap met private natuurlijke personen of private rechtspersonen, inzake controle op het parkeren, of inning van de parkeerretributies, of deze beide opdrachten samen, die geen betrekking hebben op de concessie als bedoeld in artikel 40, § 3 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals gewijzigd door deze ordonnantie, en die nog in werking zijn, worden beëindigd op 31 december 2019.

prennent fin au plus tard le 31 décembre 2019. Ces conventions ne peuvent ni être étendues ni prolongées ou renouvelées, même tacitement.

§ 2. – Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, l'Agence du Stationnement peut exceptionnellement autoriser une prolongation de ces contrats jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2018 au plus tard. Chaque contrat ayant été prolongé conformément à ce paragraphe cessera d'exister de plein droit au 1<sup>er</sup> juin 2018.

## CHAPITRE V Entrée en vigueur

### *Article 18*

§ 1<sup>er</sup>. – Les chapitres I<sup>er</sup> et II entrent en vigueur à la date fixée par le Gouvernement et au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2016.

§ 2. – Le chapitre III entre en vigueur le 24 mai 2014.

§ 3. – Le chapitre IV entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2014.

Deze overeenkomsten mogen niet worden uitgebreid, en kunnen niet worden verlengd of vernieuwd, ook niet stilzwijgend.

§ 2. – In afwijking van § 1, kan het Parkeeragentschap uitzonderlijk een verlenging van deze overeenkomsten toestaan tot uiterlijk 1 juni 2018. Elke overeenkomst die op grond van deze paragraaf werd verlengd, zal van rechtswege ophouden te bestaan op 1 juni 2018.

## HOOFDSTUK V Inwerkingtreding

### *Artikel 18*

§ 1. – De hoofdstukken I en II treden in werking op een door de Regering te bepalen datum, en uiterlijk op 1 oktober 2016.

§ 2. – Hoofdstuk III treedt in werking op 24 mei 2014.

§ 3. – Hoofdstuk IV treedt in werking op 1 maart 2014.

## Annexes

### Annexe 1

#### Amendements

N° 1 (de M. Vincent DE WOLF et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Article 3

**Au § 2, dans le point 1°, remplacer les mots « sauf dérogation » par les mots « sauf dérogation arrêtée par le Gouvernement après consultation des Collèges des Bourgmestres et Échevins de chaque commune concernée. ».**

N° 2 (de M. Vincent DE WOLF et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Article 11

**Au § 1<sup>er</sup>, remplacer les premier et deuxième alinéas par ce qui suit :**

« § 1<sup>er</sup>. – Après avis des communes concernées, le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due pour le stationnement dans chaque zone réglementée de celles-ci.

*Le tarif se situe dans une fourchette :*

- de 0 EUR à 0,5 EUR pour la première demi-heure;
- de 0,50 EUR à 2 EUR pour la deuxième demi-heure;
- de 2 EUR à 5 EUR pour la deuxième heure;
- de 1 EUR à 5 EUR par heure supplémentaire. ».

N° 3 (de M. Vincent DE WOLF et Mme Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Article 11

**Au § 1<sup>er</sup>, remplacer le 3<sup>e</sup> alinéa par ce qui suit :**

« Après avis des communes concernées, le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant une demi-heure au maximum. ».

## Bijlagen

### Bijlage 1

#### Amendementen

Nr. 1 (van de heer Vincent DE WOLF en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Artikel 3

**In § 2, 1°, de woorden « behoudens afwijking » te vervangen door de woorden « behoudens afwijkingen vastgesteld door de Regering, na raadpleging van het College van Burgemeesters en Schepenen van elke betrokken gemeente. ».**

Nr. 2 (van de heer Vincent DE WOLF en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Artikel 11

**In § 1, de eerste en tweede leden te vervangen als volgt :**

« Na advies van de betrokken gemeenten, bepaalt de Regering de maximale parkeertijd en het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in elk van de gereglementeerde zones.

*Het tarief bevindt zich binnen een vork :*

- van 0 EUR tot 0,50 EUR voor het eerste halfuur;
- van 0,50 EUR tot 2 EUR voor het tweede halfuur;
- van 2 EUR tot 5 EUR voor het tweede uur;
- van 1 EUR tot 5 EUR per extra uur. ».

Nr. 3 (van de heer Vincent DE WOLF en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL)

##### Artikel 11

**In § 1, het derde lid te vervangen als volgt :**

« Na advies van de gemeenten in kwestie, kan de regering beslissen om gratis parkeren toe te staan voor maximum een half uur. ».

N° 4 (de M. Ridouane CHAHID, Mme Julie de GROOTE, MM. Stefan CORNELIS, Paul DELVA et Marc LOEWENSTEIN)

*Article 17*

**Ajouter un deuxième paragraphe rédigé comme suit :**

« § 2. – Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'agence de stationnement peut exceptionnellement autoriser une prolongation de ces contrats jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2018 au plus tard. Chaque contrat ayant été prolongé conformément à ce paragraphe cessera d'exister de plein droit au 1<sup>er</sup> juin 2018. ».

N° 5 (de M. Vincent De WOLF)

*Article 3*

**Au § 2, 1<sup>o</sup>, remplacer les mots « sauf dérogation » par les mots « sauf dérogation arrêtée par le Gouvernement après consultation des Collèges des Bourgmestres et Echevins de chaque commune concernée. Dans l'hypothèse où le Gouvernement ne suit pas l'avis, le Gouvernement devra motiver adéquatement sa décision. ».**

N° 6 (de M. Vincent De WOLF)

*Article 3bis*

**Ajouter un article 3bis, rédigé comme suit :**

« Art. 3bis. – A l'article 5, troisième alinéa de la même ordonnance il est inséré, après les mots « d'un quartier particulier le justifie. » les mots « Un plan régional ou communal de stationnement peut introduire, dans le cadre des cartes de dérogation aux riverains, la possibilité pour ces derniers de choisir deux zones de stationnement à condition que ces dernières soient limitrophes et ne dépassent pas la limite de 150 hectares, éventuellement majorées de 20 %. ».

Nr. 4 (van de heren Ridouane CHAHID, Marc LOEWENSTEIN, mevrouw Julie de GROOTE, de heren Stefan CORNELIS en Paul DELVA)

*Artikel 17*

**Een tweede paragraaf toe te voegen, luidend als volgt :**

« § 2. – In afwijking van paragraaf 1 kan het Parkeeragentschap uitzonderlijk een verlenging van deze overeenkomsten toestaan tot ten laatste 1 juni 2018. Elke overeenkomst die op grond van deze paragraaf werd verlengd zal van rechtswege ophouden te bestaan op 1 juni 2018. ».

Nr. 5 (van de heer Vincent DE WOLF)

*Artikel 3*

**In § 2, 1<sup>o</sup>, de woorden « behoudens afwijking » te vervangen door de woorden : « behoudens afwijking vastgesteld door de Regering na raadpleging van de colleges van burgemeester en schepenen van elke betrokken gemeente. Ingeval de Regering het advies niet volgt, moet ze haar beslissing behoorlijk motiveren. ».**

Nr. 6 (van de heer Vincent DE WOLF)

*Artikel 3bis*

**Een artikel 3bis toe te voegen, luidend als volgt :**

« Art. 3bis. – In artikel 5 van dezelfde ordonnantie worden in het derde lid, tussen de woorden « een bijzondere wijk dit verantwoordt. » en « De regering legt de toelatingsvoorwaarden voor dergelijke afwijking vast » de volgende woorden toegevoegd « Een gewestelijk of gemeentelijk parkeerplan kan, in het kader van de afwijkingskaarten voor de buurtbewoners, de mogelijkheid invoeren voor deze laatsten om twee parkeerzones te kiezen, op voorwaarde dat deze zones aan mekaar grenzen en de grens van 150 ha, eventueel verhoogd met 20 %, niet overschrijden. ».



## Annexe 2

### TEST GENDER

#### **Analyse de l'impact des actes législatifs et réglementaires sur la situation respective des femmes et des hommes**

Le 29 mars 2012, le Parlement bruxellois a adopté l'ordonnance portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette ordonnance, dite « ordonnance Gender Mainstreaming », vise à renforcer l'égalité des femmes et des hommes via l'intégration de la dimension de genre dans l'ensemble des politiques régionales. Le Gender Mainstreaming est une **approche préventive** promue au niveau international (ONU, UE, Conseil de l'Europe...) qui a notamment pour objectif d'**éviter** que de nouvelles réglementations créent ou renforcent d'éventuelles inégalités entre hommes et femmes.

En effet, des politiques qui apparaissent comme neutre du point de vue du genre peuvent avoir un impact différencié sur les hommes et les femmes sans qu'un tel effet n'ait été voulu ni envisagé. Réaliser une analyse préalable des conséquences d'une nouvelle réglementation doit permettre d'éviter ces effets non-désirés tout en garantissant la mise en œuvre de politiques de meilleure qualité.

L'article 3 de « l'ordonnance Gender Mainstreaming » du 29 mars 2012 prévoit l'évaluation de l'impact des actes législatifs et réglementaires sur la situation respective des femmes et des hommes. Pour évaluer l'impact d'un projet de réglementation, il faut d'abord et avant tout connaître la **situation** que le projet vise à modifier.

Dans le cadre d'une évaluation de l'impact d'un projet sur la situation respective des femmes et des hommes, il est nécessaire de commencer par identifier les **différences** qui existent entre la situation respective des femmes et des hommes directement ou indirectement concernés par le projet. Si le projet de réglementation cible directement des personnes, la mesure aura un impact direct sur les femmes et les hommes.

Il faudra ensuite identifier les éventuelles **différences problématiques** entre hommes et femmes, c'est-à-dire celles qui limitent leur accès respectif aux **ressources**<sup>1</sup> ou leur exercice des **droits fondamentaux** en fonction du sexe et des rôles qui lui sont liés (genre).

On considère en effet qu'il y a **inégalité entre hommes et femmes** lorsque l'accès aux ressources (argent, travail, responsabilités, santé/bien-être, sécurité, savoir, mobilité...) ou l'exercice des droits fondamentaux (droits civils, sociaux et politiques) des hommes ou des femmes est limité en fonction du sexe et des rôles qui lui sont liés (genre).

C'est sur base de cette connaissance de la situation respective des femmes et des hommes directement ou indirectement concernés par le projet qu'il sera possible d'**évaluer l'impact** du projet de réglementation (positif/neutre/négatif).

De plus, toute communication se doit d'être **respectueuse et non-stéréotypée** par rapport aux hommes comme aux femmes ». Le texte du projet réglementaire doit pouvoir s'adresser /parler aux femmes comme aux hommes, et donc contenir un langage qui soit neutre en termes de genre. Il importe donc aussi de s'interroger sur l'impact en termes de genre du langage utilisé dans un projet réglementaire.

#### **Partie I. Informations générales**

##### **A. Informations sur l'auteur du projet de réglementation**

<sup>1</sup> On entend ici par ressources l'ensemble des moyens valorisés par la société et nécessaires pour y vivre « convenablement » (revenus, travail, santé/bien-être, responsabilités, sécurité, savoir, mobilité,...).

Membre du gouvernement compétent :

Pascal Smet

Contact auprès Cabinet du gouvernement :

Nom	Willem Stevens
E-mail	<a href="mailto:wstevens@gov.brussels">wstevens@gov.brussels</a>
Tél.	02 517 14 48

Administration compétente :

SPRB Bruxelles Mobilité

Contact auprès de l'administration :

Nom	Chantal Roland
E-mail	<a href="mailto:sroland@gob.brussels">sroland@gob.brussels</a>
Tél.	02 204 19 24

## B. Informations sur le projet de réglementation

Domaine :

Mobilité

Titre du projet de réglementation :

**AVANT-PROJET 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 ET L'ORDONNANCE DU 3 AVRIL 2014 RELATIVE AUX RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET SUR LA POSE ET LE COÛT DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

Analyse d'impact déjà réalisée à un autre niveau politique (belge ou international) :

Oui. Veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document :

Non

Décrivez brièvement le projet de réglementation en mentionnant les éléments suivants : origine, objectif poursuivi et modalités d'exécution

Les changements apportés aux deux ordonnances visent une précision, une amélioration ou une actualisation de ce qui était visé dans l'ordonnance initiale. Les modifications apportent plus de clarté où actuellement subsistait le doute, elles améliorent la politique de stationnement où il semblait y avoir dans la pratique un problème juridique ou non et elles réagissent à l'actualité où, en raison des évolutions technologiques, l'ordonnance semblait dépassée.

Date : 06.10.2015

### C. Non-application pour exemption

Le test gender concerne tous les actes législatifs et réglementaires soumis au Conseil des ministres.

Sont exemptés :

<input type="checkbox"/>	La réglementation d'approbation d'accords et de traités internationaux
<input type="checkbox"/>	La réglementation présentant un caractère purement formel (abrogation, consolidation, confirmation, coordination de textes législatifs)
	<p>Une situation exceptionnelle dûment argumentée (cadre ci-dessous) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réglementation doit être prise dans l'urgence,</li> <li>- La réglementation est basée sur des considérations relatives à l'intérêt de l'Etat, à l'ordre et à la sécurité national(e) ou des considérations qui ne peuvent être rendues publiques,</li> <li>- ...</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>

Si le projet de réglementation est exempté, le test Gender s'arrête ici.

### D. Non-application pour non pertinence

D.1 La proposition touche-t-elle directement ou indirectement des personnes ?

oui	non
-----	-----

D.2 Y a-t-il dans le champ d'application de la proposition un déséquilibre H/F (niveau ressources, droits, participation, valeurs,...) ?

oui	non
-----	-----

**Si une des réponses à ces questions est positive, le Test Gender est pertinent**

**Partie II. Questionnaire**

**1. Informations sur le projet de réglementation**

1.1 Description

Les changements apportés aux deux ordonnances visent une précision, une amélioration ou une actualisation de ce qui était visé dans l'ordonnance initiale. Les modifications apportent plus de clarté où actuellement subsistait le doute, elles améliorent la politique de stationnement où il semblait y avoir dans la pratique un problème juridique ou non et elles réagissent à l'actualité où, en raison des évolutions technologiques, l'ordonnance semblait dépassée.

1.2 Liens avec des objectifs d'égalité dans le secteur d'application du texte:

Le projet a-t-il pour objectif de contribuer spécifiquement à plus d'égalité entre hommes et femmes dans le secteur concerné ?

Non

Si oui, quelles sont les actions prévues par le projet en lien avec l'égalité des sexes ?

**2. Analyse de la situation des femmes et des hommes**

2.1. Quelles sont les personnes (directement et/ou indirectement) concernées par le projet de réglementation et quelle est la composition sexuée de ce groupe de personnes ?

Tout le monde qui, dans la Région de Bruxelles-Capitale, utilise les infrastructures de stationnement disponibles (on-street & off-street).

*Utilisez si possible des statistiques sexuées pour identifier les différences entre hommes et femmes.*

2.2. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ?

Non

*Justifiez votre réponse*

### 3. Évaluation de l'impact du projet de réglementation

Compte tenu des réponses aux questions précédentes, le projet de réglementation aura-t-il un impact dans les domaines suivants :

3.1 Le projet de réglementation aura-t-il un impact direct ou indirect sur la participation à la prise de décision des hommes ou des femmes ?

*Non*

*Justifiez votre réponse*

3.2 Le projet de réglementation aura-t-il un impact direct ou indirect sur la situation socio-économique des hommes ou des femmes ?

*Non*

*Justifiez votre réponse*

3.3 Le projet de réglementation aura-t-il un impact direct ou indirect sur des hommes ou des femmes (notamment dans les secteurs suivants : accès à l'emploi, accès à la santé, qualité de l'enseignement, accès aux espaces publics, accès à l'information) ?

*Non*

*Justifiez votre réponse*

### 4. Conclusions

4. 1. Compte tenu des réponses aux questions précédentes (cf. accès aux ressources et exercice des droits fondamentaux), **l'impact** du projet de réglementation sur l'égalité des femmes et des hommes sera-t-il **positif/neutre/négatif** ?

*Justifiez votre réponse*

Les modifications de l'ordonnance n'ont aucun impact sur le genre.

4.2. Si le projet de réglementation risque d'avoir un impact négatif sur l'égalité des femmes et des hommes, comment avez-vous essayé **de limiter cet impact ou de prévoir des mesures compensatoires** lors de l'établissement du projet de réglementation ?

**5. Quels sont les indicateurs prévus pour mesurer l'impact de la réglementation sur les hommes et les femmes ?**

Une modification/création d'indicateurs est-elle envisagée dans le cadre de l'évaluation ?

Il n'y a pas d'indicateurs prévus.

**6. Sources**

Quelles sont **les sources** auxquelles vous avez eu recours pour répondre aux questions qui précèdent ?

Les avant-projets d'ordonnances de modification des ordonnances et le coordinateur du genre de l'Agence du stationnement.

## Bijlage 2

### G E N D E R T E S T

#### Analyse van de impact van wetgevende en reglementaire handelingen op de respectieve situatie van vrouwen en mannen

Op 29 maart 2012 keurde het Brusselse Parlement de ordonnantie betreffende de integratie van het genderspect in de politieke beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goed. Deze ordonnantie, die de "*gender mainstreamingordonnantie*" wordt genoemd, beoogt meer gelijkheid voor vrouwen en mannen via de integratie van de genderdimensie in alle gewestelijke beleidslijnen. Gender mainstreaming is een **preventieve aanpak** die op internationaal vlak (VN, EU, Raad van Europa, ...) aangemoedigd wordt en die onder meer als doel heeft te **vermijden** dat nieuwe regelgeving eventuele ongelijkheden tussen mannen en vrouwen creëert of versterkt.

Beleidsinitiatieven die genderneutraal lijken kunnen immers een verschillende impact hebben op mannen en vrouwen zonder dat een dergelijk effect gewild of gepland was. Een voorafgaande analyse uitvoeren van de gevolgen van een nieuwe regelgeving moet het mogelijk maken die ongewenste effecten te vermijden en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de beleidsinitiatieven die uitgevoerd worden kwaliteitsvoller zijn.

Artikel 3 van de "gender mainstreamingordonnantie" van 29 maart 2012 voorziet in de evaluatie van de impact van wetgevende en reglementaire handelingen op de respectieve situatie van vrouwen en mannen. Om de impact van een reglementair ontwerp te evalueren, moeten we allereerst weten welke **situatie** het ontwerp wil wijzigen.

In het kader van een evaluatie van de impact van een ontwerp op de respectieve situatie van vrouwen en mannen is het noodzakelijk om te beginnen met het in kaart brengen van de **verschillen** die bestaan tussen de respectieve situatie van vrouwen en mannen op wie het ontwerp rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking heeft. Als het reglementaire ontwerp rechtstreeks personen betreft, zal de maatregel een rechtstreekse impact hebben op vrouwen en mannen.

Daarna moeten we de eventuele **verschillende problemen** identificeren die mannen en vrouwen ondervinden, dat wil zeggen de problemen die hun respectieve toegang beperken tot de **middelen**<sup>1</sup> of de uitoefening van hun **fundamentele rechten** op basis van hun geslacht en de rollen die daaraan verbonden zijn (gender).

We vinden immers dat er **ongelijkheid tussen mannen en vrouwen** bestaat als de toegang tot middelen (geld, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/welzijn, veiligheid, kennis, mobiliteit, ...) of de uitoefening van fundamentele rechten (burgerrechten, sociale en politieke rechten) van mannen of vrouwen beperkt wordt op basis van hun geslacht en de rollen die daaraan verbonden zijn (gender).

Het is op basis van die kennis van de respectieve situatie van vrouwen en mannen op wie het ontwerp rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking zal hebben dat we **de impact zullen kunnen evalueren** van het reglementaire ontwerp (positief/neutral/negatief). Bovendien moet alle communicatie **respectvol zijn en stereotypes vermijden** ten overstaan van mannen en vrouwen. De tekst van het reglementaire ontwerp moet zowel vrouwen als mannen kunnen aanspreken, en dus taal bevatten die genderneutraal is. Het is dus ook van belang zich vragen te stellen over de genderimpact van de taal die gehanteerd wordt in een reglementair ontwerp.

<sup>1</sup> Onder middelen verstaan we alle middelen die de maatschappij benut en die noodzakelijk zijn om "behoorlijk" te leven in de maatschappij (inkomsten, werk, gezondheid/welzijn, verantwoordelijkheden, veiligheid, kennis, mobiliteit, ...).

## Deel 1. Algemene informatie

### A. Informatie over de auteur van het ontwerp van wettelijke bepaling

Bevoegd regeringslid:

Pascal Smet

Contactpersoon bij het kabinet van het regeringslid:

Naam	Willem Stevens
E-mail	<a href="mailto:wstevens@gov.brussels">wstevens@gov.brussels</a>
Tel.	02 517 14 48

Bevoegd bestuur:

GOB - Brussel Mobiliteit

Contactpersoon bij het bestuur:

Naam	Chantal Roland
E-mail	<a href="mailto:sroland@gob.brussels">sroland@gob.brussels</a>
Tel.	02 204 19 24

### B. Informatie over het ontwerp van wettelijke bepaling

Domein:

Mobiliteit

Titel van het ontwerp van wettelijke bepaling:

**VOORONTWERP 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 DE ORDONNANTIE VAN 3 APRIL 2014 BETREFFENDE DE AANVULLENDE REGLEMENTEN OP HET WEGVERKEER EN DE PLAATSING EN BEKOSTIGING VAN DE VERKEERSTEKEN**

Analyse van de invloed die al op een ander politiek niveau uitgevoerd werd (Belgisch of internationaal):

Ja. Gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden:



Nee

Beschrijf kort het ontwerp van wettelijke bepaling door volgende elementen te vermelden: afkomst, nagestreefd doel en uitvoeringsmodaliteiten

De wijzigingen aan de beide ordonnanties beogen een verduidelijking, een verbetering of een actualisering van wat telkens in de oorspronkelijke ordonnantie is beoogd. De wijzigingen verschaffen duidelijkheid waar er vandaag twijfel bestaat, ze verbeteren het parkeerbeleid waar er in de praktijk een al dan niet juridisch probleem blijkt en ze spelen in op de actualiteit waar door technologische evoluties de ordonnantie achterhaald blijkt.

Datum: 06.10.2015

### C. Niet-toepassing voor ontheffing

De gendertest betreft alle wetgevende en reglementaire akten die aan de Ministerraad voorgelegd zijn.

Zijn ontheven:

<input type="checkbox"/>	De wettelijke bepaling ter goedkeuring van akkoorden en internationale verdragen
<input type="checkbox"/>	De wettelijke bepaling met een puur formeel karakter (opheffing, consolidatie, bevestiging, coördinatie van wetgevende teksten)
	<p>Een uitzonderlijke, goed beargumenteerde situatie (zie kader hieronder):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De wettelijke bepaling moet dringend genomen worden,</li> <li>- De wettelijke bepaling is gebaseerd op overwegingen betreffende het staatsbelang, de orde en de nationale veiligheid of overwegingen die niet openbaar gemaakt mogen worden,</li> <li>- ...</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>

Als het ontwerp van wettelijke bepaling ontheven wordt, houdt de Gendertest hier op.

### D. Niet-toepassing door irrelevantie

D.1 Heeft het voorstel direct of indirect betrekking op personen?

ja	nee
----	-----

- D.2 Bestaat er in het toepassingsgebied van het voorstel een onevenwicht tussen mannen en vrouwen (wat betreft middelen, rechten, deelname, waarden, ...)?

ja	nee
----	-----

**Als een van de antwoorden op die vragen positief is, is de Gendertest relevant**

**Deel II. Vragenlijst**

**1. Informatie over het ontwerp van wettelijke bepaling**

1.1 Beschrijving

De wijzigingen aan de beide ordonnanties beogen een verduidelijking, een verbetering of een actualisering van wat telkens in de oorspronkelijke ordonnantie is beoogd. De wijzigingen verschaffen duidelijkheid waar er vandaag twijfel bestaat, ze verbeteren het parkeerbeleid waar er in de praktijk een al dan niet juridisch probleem blijkt en ze spelen in op de actualiteit waar door technologische evoluties de ordonnantie achterhaald blijkt.

1.2 Relatie tot de doelstellingen inzake gelijkheid in de toepassingssector van de tekst:

Heeft het ontwerp als specifiek doel om meer gelijkheid tussen mannen en vrouwen in de betrokken sector te bekomen?

Nee

Indien ja, wat zijn de acties die in het ontwerp voorzien zijn wat betreft de gelijkheid van mannen en vrouwen?

**2. Analyse van de situatie van vrouwen en mannen**

2.1. Wie zijn de personen die (direct en/of indirect) bij het ontwerp van wettelijke bepaling betrokken zijn en wat is de naar geslacht opgesplitste samenstelling van die groep personen?

Iedereen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruik maakt van de beschikbare parkeerinfrastructuur (on-street & off-street).

*Gebruik indien mogelijk naar geslacht opgesplitste statistieken om de verschillen tussen mannen en vrouwen te bepalen.*

2.2. Beperken bepaalde verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van de fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)?

Nee

*Motiveer uw antwoord*

### **3. Evaluatie van de invloed van het ontwerp van wettelijke bepaling**

Zal het ontwerp van wettelijke bepaling, rekening houdend met de antwoorden op de voorafgaande vragen, een invloed hebben op de volgende domeinen:

3.1 Zal het ontwerp van wettelijke bepaling een directe of indirecte invloed hebben op de deelname van mannen en vrouwen bij de besluitvorming?

Nee

*Motiveer uw antwoord*

3.2 Zal het ontwerp van wettelijke bepaling een directe of indirecte invloed hebben op de sociaaleconomische toestand van mannen en vrouwen?

Nee

*Motiveer uw antwoord*

3.3 Zal het ontwerp van wettelijke bepaling een directe of indirecte invloed hebben op mannen of vrouwen (in het bijzonder in volgende sectoren: toegang tot werk, tot gezondheidszorg, kwaliteit van het onderwijs, toegang tot openbare ruimten, toegang tot informatie)

Nee

*Motiveer uw antwoord*

#### 4. Conclusies

4. 1. Zal de **invloed** van het ontwerp van wettelijke bepaling op de gelijkheid tussen vrouwen en mannen **positief/neutral/negatief** zijn, rekening houdend met de antwoorden op de voorafgaande vragen (cf. toegang tot bestaansmiddelen en uitoefening van de fundamentele rechten)?

*Motiveer uw antwoord*

De wijzigingen van de ordonnantie hebben geen genderaspect.

4.2. Als het ontwerp van wettelijke bepaling een negatieve invloed op de gelijkheid tussen vrouwen en mannen kan hebben, hoe heeft u dan geprobeerd **die invloed te beperken of compenserende maatregelen in te stellen** bij de opmaak van het ontwerp van wettelijke bepaling?

#### 5. Wat zijn de indicatoren die gebruikt worden om de impact van de reglementering op vrouwen en mannen te meten?

Wordt er rekening gehouden met een verandering/creatie van indicatoren in het kader van de evaluatie?

Er zijn geen voorziene indicatoren.

#### 6. Bronnen

Wat zijn **de bronnen** die u heeft gebruikt om te antwoorden op de voorafgaande vragen?

De voorontwerpen van ordonnanties tot wijziging van de ordonnanties en de gendercoördinator van het Parkeeragentschap