



GEWONE ZITTING 2021-2022

19 JANUARI 2022

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende organisatie van het
parkeerbeleid en herdefiniëring
van de opdrachten en beheerswijze
van het Parkeeragentschap van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Memorie van toelichting

Dit ontwerp van ordonnantie heft de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals gewijzigd (hieronder « de parkeerordonnantie van 2009 »), op.

Deze nieuwe ordonnantie houdt niettemin de structuur en de grote principes van de parkeerordonnantie van 2009 aan.

Men heeft ervoor gekozen om een nieuwe ordonnantie te schrijven die met het oog op de rechtszekerheid goed leesbaar moest zijn.

In vergelijking met de bepalingen van de parkeerordonnantie van 2009 zijn bepaalde wijzigingen doorgevoerd.

Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om :

- 1° het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) « Good Move » (2020-2030) dat op 5 maart 2020 is goedgekeurd door de Regering uit te voeren, teneinde een globale strategie te ontwikkelen die erop gericht is het parkeren aan te wenden als :
 - a) actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes ;

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

19 JANVIER 2022

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique
du stationnement et redéfinissant
les missions et modalités de gestion
de l'Agence du Stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

Exposé des motifs

Le présent projet d'ordonnance abroge 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, telle que modifiée (ci-après « l'ordonnance stationnement de 2009 »).

La structure et les grands principes de l'ordonnance stationnement de 2009 ont néanmoins été repris dans cette nouvelle ordonnance.

Il a été opté pour la réécriture d'une nouvelle ordonnance afin d'assurer une lisibilité suffisante dans un souci de sécurité juridique.

Par rapport au contenu du dispositif de l'ordonnance stationnement de 2009, certaines modifications ont été effectuées.

Ces modifications sont nécessaires en vue :

- 1° de mettre en œuvre le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » (2020-2030), approuvé le 5 mars 2020 par le Gouvernement, afin de développer une stratégie globale visant à utiliser le stationnement comme :
 - a) un levier d'action sur les choix en matière de mobilité ;

- b) instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte ;
 - c) schakel voor de intermodale verplaatsingsketens ;
 - d) dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest ;
- 2° de gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (2019-2024) toe te passen, teneinde een volontaristisch, dynamisch en optimaal parkeerbeheer uit te werken, met name door :
- a) het beslag van het parkeren op de openbare ruimte te verminderen, door een verschuiving naar parkeren buiten de wegenis aan te moedigen ;
 - b) de uniformisering van de tarieven en de vrijstellingekaarten te bewerkstelligen, evenals een betere reglementering van de parkeerplaatsen op de wegenis, rekening houdend met de lokale context ;
 - c) de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap te herdefiniëren.

Sinds de goedkeuring van de parkeerordonnantie van 2009, zoals gewijzigd, is men tot verschillende bevindingen gekomen :

- a) de visie op mobiliteit en parkeren is veranderd ; de behoefte om meer rekening te houden met alle aspecten van het parkeren en de verschillende soorten voertuigen doet zich steeds meer gevoelen ; daarnaast heeft het Gewest beslist om in zijn denken de gebruiker centraal te stellen, teneinde een innovatief en coherent antwoord te bieden op de uitdagingen inzake mobiliteit. Voortaan is de doelstelling om elke gebruiker aangepaste, gefaciliteerde en geïntegreerde oplossingen te verzekeren, waarbij hij voor al zijn verplaatsingen de meest geschikte vervoerswijze kan kiezen, in functie van zijn bestemming en van zijn noden op een welbepaald moment ;
- b) de instrumenten van het parkeerbeleid, t.w. het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) en het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), zijn in hun huidige vorm achterhaald ; slechts negen gemeenten beschikken over een definitief GPAP ; geen enkel van deze GPAP's is volledig conform aan het GPBP, terwijl de in de gemeenten ontwikkelde acties er overigens lang niet altijd in zijn ingeschreven ; de procedure om een GPAP op te stellen is zeer zwaar en lang ; de structuur en inhoud ervan zijn te rigide om echt operationeel te zijn ; daarom is het noodzakelijk, meer bepaald op verzoek van de gemeenten, om hun opmaak en inhoud te verlichten en om de uitvoering van het gewestelijk beleid op gemeentelijk niveau te versterken ;

- b) un outil de requalification de l'espace public ;
 - c) un maillon des chaînes de déplacements intermodales ;
 - d) un service rendu aux usagers de la Région ;
- 2° d'appliquer la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune (2019-2024), afin d'établir une gestion volontariste, dynamique et optimale du stationnement, notamment en :
- a) réduisant l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie ;
 - b) effectuant l'uniformisation des tarifs et des cartes de dérogation ainsi qu'une plus grande réglementation des places en voirie, en tenant compte des contextes locaux ;
 - c) redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement.

Depuis l'adoption de l'ordonnance stationnement de 2009, telle que modifiée, plusieurs constats ont pu être posés :

- a) la vision de la mobilité et du stationnement a changé ; le besoin de mieux prendre en compte l'ensemble des dimensions du stationnement et des différents types de véhicules concernés se fait de plus en plus ressentir ; en outre, afin d'apporter une réponse innovante et cohérente au défi de la mobilité, la Région a choisi de mettre l'usager au centre des réflexions. L'objectif est désormais d'assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un instant donné ;
- b) les instruments de la politique du stationnement que sont le plan régional de politique du stationnement (PRPS) et le plan d'action communal de stationnement (PACS), dans leurs formes actuelles, ont vécu ; seules 9 communes se sont dotées d'un PACS définitif ; aucun de ces PACS n'est entièrement conforme au PRPS, tandis que les actions développées dans les communes sont *a fortiori* loin d'y être toujours inscrites ; la procédure d'élaboration du PACS est très lourde et longue ; sa structure et son contenu sont trop rigides pour être véritablement opérationnels ; il est donc nécessaire, notamment à la demande des communes, d'alléger tant leur élaboration que leur contenu et de renforcer l'exécution de la politique régionale à l'échelon communal ;

- c) omdat het Parkeeragentschap wordt geconfronteerd met bepaalde struikelblokken, moet het alle mogelijke middelen krijgen om de eraan toegewezen doelen te bereiken.

Het ontwerp van ordonnantie spitst zich daarom toe op vier pijlers om op die bevindingen in te spelen :

1) Vereenvoudiging

Waar op het vlak van parkeren de band tussen het gewestelijke en het gemeentelijke niveau geen nader betoog behoeft, is het wel belangrijk dat in de instrumenten van het parkeerbeleid flexibiliteit wordt ingebouwd, waarbij de collectieve coherentie bewaard dient te blijven.

De GPAP's worden sterk vereenvoudigd, niet alleen vanuit het objectief er voor de gemeenten, die al talrijke administratieve verplichtingen hebben, een aantrekkelijker instrument van te maken, maar ook om ze dynamischer te maken. Waar dit instrument steeds ter beschikking van de gemeenten blijft en de mogelijkheid de opmaak ervan toe te vertrouwen aan het Parkeeragentschap blijft bestaan, zal het GPAP niet meer verplicht of dwingend zijn.

Ook is, voorafgaand aan de opmaak van het nieuwe GPBP, in een overleg met de gemeenten en het Agentschap voorzien.

2) Harmonisering

Ook al moeten de plaatselijke bijzonderheden in acht worden genomen, is het primordiaal te verzekeren dat de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen met betrekking tot het parkeerbeleid de uitvoeringsbesluiten van de ordonnantie eerbiedigen. Om ervoor te zorgen dat zij met deze laatste in overeenstemming zijn, zal het Parkeerobservatorium met zijn expertise de Minister bevoegd voor plaatselijke besturen ondersteunen.

Parallel aan de controle van de conformiteit van de gemeentelijke aanvullende retributiereglementen met betrekking tot het parkeerbeleid met de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten, zal de Regering aan de hand van wetenschappelijke overzichten die het Parkeeragentschap bijhoudt en de door de gemeenten overgemaakte gegevens regelmatig beoordelen of het parkeerbeleid in de negentien gemeenten overeenstemt met het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan. Daarbij zal de klemtoon worden gelegd op de controle van de daadwerkelijke conformiteit van het gemeentelijke parkeerbeleid met het gewestelijke parkeerbeleid, op het terrein, eerder dan, zoals het geval was in de parkeerordonnantie van 2009, op de controle van de overeenstemming met het gewestelijke parkeerbeleid van de intenties en de formulering van het lokale parkeerbeleid van de gemeenten.

- c) l'Agence du stationnement faisant face à certains écueils, il est indispensable de lui donner tous les outils susceptibles de l'aider à atteindre les objectifs qui lui sont assignés.

Le projet d'ordonnance se décline dès lors en quatre axes pour répondre à ces constats :

1) Simplification

En ce qui concerne la thématique du stationnement, si le lien entre le niveau régional et communal n'est plus à démontrer, il est important d'amener de la souplesse dans les instruments de la politique du stationnement tout en gardant une cohérence collective.

Les PACS sont largement simplifiés, non seulement dans l'objectif de rendre l'outil plus attractif aux yeux des communes qui ont déjà de nombreuses obligations administratives, mais également dans l'objectif de les rendre plus dynamiques. Si l'outil reste toujours à disposition des communes et si la possibilité de confier leur élaboration à l'Agence de stationnement demeure, le PACS ne sera plus obligatoire, ni contraignant.

En outre, une concertation avec les communes et l'Agence du stationnement est prévue en amont de l'élaboration du nouveau PRPS.

2) Harmonisation

Si les spécificités locales doivent être respectées, il est primordial de s'assurer que les règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement respectent les arrêtés d'exécution de l'ordonnance. Afin d'assurer leur conformité avec ces derniers, l'Observatoire du stationnement viendra appuyer par son expertise le Ministre ayant la tutelle sur les pouvoirs locaux.

En parallèle de la vérification de conformité des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement avec l'ordonnance et ses arrêtés d'exécution, le Gouvernement, grâce à des relevés scientifiques opérés par l'Agence du stationnement et à la transmission de données par les communes, évaluera régulièrement la conformité respective des 19 politiques de stationnement communales avec le Plan régional de politique du stationnement. L'accent sera véritablement mis sur la vérification de la conformité réelle, sur le terrain, de la politique du stationnement des communes avec la politique régionale de stationnement plutôt que, comme c'était le cas dans l'ordonnance stationnement de 2009, sur la vérification de la conformité des intentions et de la déclaration de politique locale de stationnement des communes avec la politique régionale de stationnement.

3) Link met het Gewestelijk Mobiliteitsplan

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalt het algemene kader waarbinnen het mobiliteits- en dus ook het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt uitgewerkt; de verschillende instrumenten en vastgestelde aandachtspunten op het vlak van parkeren zijn zo bijgesteld dat ze beter zijn afgestemd op wat er in het GewMP is vastgelegd, zeker wat betreft de manier waarop het parkeerbeleid bepaalde gebruikers en activiteiten moet ondersteunen.

De uitdagingen voor de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen niet louter op het vlak van infrastructuur, die de verkeersstroom niet meer aankan. Dit gewijzigde perspectief maakte het noodzakelijk een nieuwe aanpak uit te werken voor de opmaak van het GewMP, die het mogelijk maakt om de opvattingen, behoeften en verwachtingen van de verschillende belanghebbenden op vervoersgebied in aanmerking te nemen en te integreren, of het nu gaat om gebruikers, besturen of operatoren van openbaar vervoer en, in ruimere zin, mobiliteitsprofessionals en vertegenwoordigers van de socio-economische sector. Dankzij Good Move kon een plan worden voorgelegd dat niet alleen breekt met een traditionele structuur per vervoerswijze, maar ook de som van de soms tegenstrijdige individuele belangen overstijgt. Zo wordt het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan een concreet instrument ten dienste van de levenskwaliteit en de gewestelijke dynamiek. Toegespitst op het parkeerbeleid is het de ambitie van Good Move om progressief een systeem te promoten waarin gebruikers die een toegevoegde waarde leveren aan het functioneren van het Gewest (personen werkzaam in de gezondheidszorg, in de bouw, toeleveranciers van handelszaken, enz.) bij voorrang toegang krijgen tot parkeerplaatsen, en dan vooral wanneer deze zich in de publieke ruimte bevinden. Parkeren is een zeer krachtig instrument om het gedrag op het vlak van mobiliteit te sturen : de garantie dat men op zijn bestemming kan beschikken over een parkeerplaats is meer bepaald een doorslaggevende factor in de keuze voor een vervoersmiddel. Het lopende beleid inzake de inperking van het parkeeraanbod ter bestemming, zowel op de wegenis als daarbuiten, en zowel op het vlak van het aantal beschikbare plaatsen als van de tarifering dienen te worden voortgezet en uitgebreid.

Om de gewestelijke doelstellingen inzake parkeren in acht te nemen, moet deze ordonnantie ook regelingen treffen ter bevordering van de herbestemming van een deel van de ruimte die nu is bestemd als parkeerplaats op de wegenis tot een kwaliteitsvolle openbare ruimte die helpt de omslag te maken van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten.

4) Verbetering van de werking en het bestuur van het Parkeeragentschap

3) Lien avec le Plan Régional de Mobilité

Le Plan Régional de Mobilité (PRM) fixe le cadre général dans lequel la politique de mobilité, et donc le stationnement, se conçoit en Région de Bruxelles-Capitale ; les différents instruments et enjeux identifiés en matière de stationnement ont été revus pour mieux correspondre à ceux identifiés dans le PRM, en particulier sur la façon dont la politique de stationnement doit aider certains usagers et certaines activités.

La mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ne peut se résumer à des enjeux d'infrastructures congestionnées par la circulation. Ce changement de perspective a induit la nécessité de concevoir une démarche d'élaboration du PRM permettant d'entendre et d'intégrer les perceptions, les besoins et les attentes des différentes parties prenantes en matière de déplacement, qu'il s'agisse des usagers, des administrations et opérateurs de transport public, et plus largement, des professionnels de la mobilité et des représentants du secteur socio-économique. Le processus Good Move a ainsi permis de proposer un plan qui non seulement rompt avec une structure traditionnelle par mode de déplacement, mais qui va aussi bien au-delà de la somme des intérêts individuels, quelquefois contradictoires, pour faire du nouveau PRM un outil concret au service de la qualité de vie et du dynamisme régional. L'ambition Good Move déclinée en matière de politique du stationnement est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de la santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) sont prioritaires dans l'accès aux espaces de stationnement, et notamment ceux situés sur l'espace public. Le stationnement est un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité : la certitude de la disponibilité d'un emplacement de stationnement à destination est notamment un facteur déterminant du choix modal. Les politiques en cours contraignant l'offre de stationnement automobile à destination, qu'elle soit en voirie ou hors voirie, aussi bien en termes de nombre de places disponibles que de tarification, doivent donc être poursuivies et amplifiées.

La présente ordonnance doit également, dans la perspective d'assurer la prise en considération des objectifs régionaux en matière de stationnement, emporter des dispositions en faveur de la requalification d'une partie de l'espace dédié au stationnement en voirie au profit d'un espace public de qualité qui favorise le transfert du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie.

4) Amélioration du fonctionnement et de la gouvernance de l'Agence du stationnement

De belangrijkste wijzigingen die zijn aangebracht om de werking van het Parkeeragentschap te verbeteren, zijn de volgende :

1. Verdeling van de opbrengsten van het parkeren

Naar aanleiding van de systematische weigering van de revisoren om de rekeningen van het Parkeeragentschap goed te keuren en verschillende negatieve adviezen van het Rekenhof betreffende de identificatie van de 15 % van de parkeerinkomsten voor de gemeenten die de controle en inning van parkeerretributies niet aan het Agentschap hebben overgedragen, bepaalt de ordonnantie dat voortaan het Gewest het Agentschap informeert over het bedrag van de 15 % die door de gemeenten aan deze laatste moeten worden doorgestort. Het Gewest zal in staat zijn deze informatie te communiceren aan het Parkeeragentschap dankzij het gedetailleerd financieel rapport dat het van de gemeente zal ontvangen. Als de gemeente de identificatie van het eventuele overschot niet uitvoert via het verslag, zal het Gewest dit doen in de plaats van de gemeente. Tot slot is de vereffening van de 15 % van het overschot onderworpen aan de procedure van begrotingswijziging op gemeentelijk niveau, hetgeen toelaat, als dat nodig is, de procedure van goedkeuringstoezicht uit de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te activeren. Dit systeem biedt een antwoord op de vragen van het Rekenhof en zal het Agentschap in staat stellen om rekeningen voor te leggen die voldoen aan de verwachtingen van het Hof.

De ordonnantie voorziet in een gelijkaardig systeem van voorstelling en identificatie van de inkomsten uit parkeerretributies en de gemaakte kosten door het Parkeeragentschap voor de gemeenten die de controles en inningsopdrachten op de gemeentelijke en gewestelijke wegen op hun grondgebied hebben overgedragen. Het Gewest dient bovendien een tussentijds rapport aan de gemeente voor te stellen.

2. Invoering van het mechanisme van het dwangbevel

Om de invordering van onbetaalde retributies vlotter te doen verlopen, wordt het dwangbevel ingevoerd. Dit laat het Agentschap toe om een uitvoerbare titel te verkrijgen, zonder daarbij afhankelijk te zijn van de beslissing van een rechter. Dit mechanisme verlicht de werklast voor de vrederechten op het vlak van geschillen rond parkeren, maar zonder het klachtrecht van de gebruikers aan te tasten.

In alle gevallen wordt de forfaitaire retributie ten laste van de eigenaar van het voertuig gelegd.

De invorderingsprocedure, met inbegrip van de herinneringen betreffende onbetaalde retributies, wordt gepreciseerd.

3. Wijziging van de bepalingen betreffende de beheersorganen

Les principales modifications apportées pour améliorer le fonctionnement de l'Agence du stationnement sont les suivantes :

1. Répartition des recettes de stationnement

Suite aux refus systématiques des réviseurs d'approuver les comptes de l'Agence du stationnement et à plusieurs avis négatifs de la Cour des comptes concernant l'identification des 15 % des recettes de stationnement pour les communes n'ayant pas transféré le contrôle et la perception du stationnement à l'Agence, l'ordonnance prévoit que désormais c'est la Région qui informe l'Agence du stationnement du montant des 15 % qui doivent être versés par les communes à cette dernière. La Région sera en capacité de communiquer cette information à l'Agence de stationnement grâce au rapport financier détaillé qui lui sera remis par la commune. Par ailleurs, si la commune n'effectue pas le travail d'identification de l'éventuel résultat excédentaire via le rapport, c'est la Région qui effectuera ce travail en lieu et place de la commune. Enfin, la liquidation des 15 % du résultat excédentaire est soumise au processus de modification budgétaire au niveau communal, ce qui permettra d'activer, si nécessaire, la procédure de tutelle d'approbation de l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce système répond aux interrogations de la Cour des comptes et permettra à l'Agence du stationnement de présenter des comptes correspondant à ses attentes.

L'ordonnance prévoit un système similaire de présentation et d'identification des revenus issus du stationnement et des frais engrangés par l'Agence de stationnement pour les communes ayant délégué les missions de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire. La Région devra en outre présenter un rapport intermédiaire à la commune.

2. Introduction du mécanisme de la contrainte

Afin d'optimiser le recouvrement des redevances impayées, il est introduit le mécanisme de la contrainte. Celle-ci permet à l'Agence d'obtenir un titre exécutoire sans être soumise à la décision d'un juge. Ce mécanisme permettra de désengorger les instances de justice de paix du contentieux lié au stationnement sans préjudice d'un droit de réclamation offert à l'utilisateur.

Dans tous les cas, la redevance forfaitaire est mise à charge du propriétaire du véhicule.

La procédure du recouvrement, en ce compris les rappels de redevances impayées, est précisée.

3. Modification des dispositions liées aux organes de gestion

De bepalingen betreffende de beheersorganen van het Parkeeragentschap worden herzien om ze af te stemmen op de dwingende bepalingen van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

4. Toezicht op het Agentschap

Ten slotte wordt de rol van het toezicht op het Parkeeragentschap, meer bepaald via de regels voor de opvolging van de beheersovereenkomst, gewijzigd.

Ten slotte is met het oog op een betere leesbaarheid en begrijpelijkheid de indeling in hoofdstukken in deze nieuwe versie van de ordonnantie herzien.

Commentaar bij de artikelen

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel vermeldt, zoals opgelegd door artikel 8, tweede lid van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, dat de ontwerp-ordonnantie een aangelegenheid regelt als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Dit artikel neemt sommige van de definities in punt 1° tot 11° van artikel 2 van de parkeerordonnantie van 2009 over.

Toch zijn er bepaalde wijzigingen aangebracht :

- in de Franstalige versie komt de term « emplacement de stationnement » in de plaats van « place de stationnement ». Deze wijziging van louter formele aard is ook doorgevoerd in andere artikelen. Zij verandert niets aan de betekenis van de desbetreffende artikelen maar laat toe de terminologie van deze ordonnantie af te stemmen op deze in andere juridische teksten. In de praktijk, met het oog op de coherentie met het GPBP (inhoud en voorafgaande studies) alsook met de studies en gegevens van het Parkeerobservatorium wordt de lengte hiervan vastgelegd op 5 meter ;
- onder 1° wordt in de definitie van « parkeerplaats » het begrip « voertuig » uitgebreid tot voertuigen die niet met een motor zijn uitgerust, waarmee dan onder meer de fietsparkeerplaatsen worden bedoeld ;
- onder 4° wordt in de definitie van « openbare parking » nader bepaald dat openbare parkings kunnen toebehoren aan privaatrechtelijke rechtspersonen ;

Les dispositions liées aux organes de gestion de l'Agence du stationnement sont revues, notamment pour les mettre en conformité avec les dispositions impératives du Code des sociétés et des associations.

4. Tutelle sur l'Agence

Enfin, le rôle de la tutelle sur l'Agence du stationnement, notamment par le biais des modalités de suivi de son contrat de gestion, est modifié.

Enfin, pour permettre une meilleure lisibilité et donc compréhension, le chapitrage a été revu dans cette nouvelle version de l'ordonnance.

Commentaire des articles

CHAPITRE 1^{ER} Des dispositions générales

Article 1^{er}

Cet article énonce, comme l'impose l'article 8, alinéa 2, de la loi du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, que le projet d'ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Cet article reprend certaines des définitions des points 1° à 11° de l'article 2 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Certaines modifications ont cependant été apportées à ces dernières :

- dans la version française, les termes « emplacement de stationnement » viennent remplacer les termes « place de stationnement ». Cette modification, à caractère purement formel, intervient également dans d'autres articles. Elle ne change pas la signification des différents articles concernés mais permet simplement d'aligner la terminologie de la présente ordonnance sur celle utilisée désormais dans d'autres textes juridiques. En pratique, par cohérence avec le PRPS (contenu et études préalables) ainsi que les études et données de l'Observatoire du Stationnement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la longueur de celui-ci est fixée à 5 mètres ;
- au 1°, dans la définition d'« emplacement de stationnement », la notion de « véhicule » est élargie aux véhicules ne disposant pas de moteur pour notamment viser le stationnement vélo ;
- au 4°, dans la définition de « parking public », il est précisé que les parkings publics peuvent appartenir à des personnes morales de droit privé ;

- onder 5° wordt het begrip « parkeergeleidingssysteem » vervangen door « dynamisch parkeergeleidingssysteem », dat meer is aangepast aan het gebruik ;
- onder 10° wordt het begrip « deelvoertuig » toegevoegd. De definitie verwijst momenteel naar voertuigen die beheerd worden door exploitanten die erkend zijn overeenkomstig het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen, alsook naar voertuigen die een vergunning hebben verkregen overeenkomstig de besluiten tot uitvoering van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur.

Overigens wordt in het 1°, 2° en 7° voortaan verwezen naar het begrip « openbare wegenis » en niet naar « openbare weg », want de huidige ordonnantie (die een retributiesysteem organiseert) wordt ingevoerd op grond van de gewestelijke bevoegdheid vermeld in artikel 6, paragraaf 1, X, 1° en 2°bis van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980. Op grond van deze bepaling zijn de Gewesten bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden, alsook voor het juridisch stelsel van de landwegenis, welke ook de beheerde ervan zij.

Er valt te noteren dat het begrip « openbare weg » door geen enkele wetgever wordt gedefinieerd. Het is een begrip dat voorkomt in artikel 1 van de Wegcode. De rechtsleer geeft er de volgende definitie van : « Alle wegen, groot of klein, die ter beschikking staan van het publiek. Onder de notie van openbare weg vallen ook bermen, voetpaden en grachten ». Het openbaar karakter van een weg hangt niet af van zijn officiële benaming of van zijn uitzicht, maar uitsluitend van de omstandigheid dat het publiek toegelaten wordt (of zelfs gewoon gedoogd) zich daar te bevinden en dit ongeacht wie de eigenaar is van de zate. Het begrip openbare weg heeft dus eveneens betrekking op plaatsen die de eigendom zijn van privépersonen (bijvoorbeeld een parking van een grootwarenhuis). Het Gewest is niet bevoegd om op dergelijke eigendommen een retributiesysteem te organiseren.

Een Gewest kan enkel een retributiesysteem organiseren op zijn openbaar domein (in dit geval de gemeentelijke en gewestelijke openbare weg). Het systeem dat wordt ingevoerd heeft dan ook enkel betrekking op deze categorie van « openbare wegen ». Om deze reden is het gerechtvaardigd het begrip « openbare wegenis » te gebruiken, aangezien het Gewest niet in een retributiesysteem kan voorzien voor andere openbare wegen.

Dit belet het Gewest evenwel niet om in een mechanisme te voorzien waarbij parkings, die niet worden erkend als openbare parkings in de zin van deze ordonnantie, van de milieubelasting van het BWLKE vrijgesteld worden, middels het sluiten van een overeenkomst met de openbare of private natuurlijke personen of rechtspersonen die deze

- au 5°, la notion de « téléjalonnement » est remplacée par celle de « jalonnement dynamique » qui est plus adaptée à l'usage ;
- au 10°, la notion de « véhicule partagé » est ajoutée. La définition vise actuellement les véhicules gérés par les opérateurs agréés conformément à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagé ainsi que ceux ayant obtenu une autorisation conformément aux arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Par ailleurs, aux 1°, 2° et 7° il est désormais fait référence à la notion de « voirie publique » et non de « voie publique » car la présente ordonnance (qui organise un système de redevances) est introduite sur la base de la compétence régionale reprise à l'article 6, paragraphe 1^{er}, X, 1° et 2°bis de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Sur la base de cette disposition, les Régions sont compétentes pour les routes et leurs dépendances, ainsi que pour le régime juridique de la voirie terrestre, quel qu'en soit le gestionnaire.

Notons que la notion de « voie publique » n'est définie par aucun législateur. C'est une notion qu'on retrouve à l'article 1^{er} du Code de la route. La doctrine en donne la définition suivante : « Toutes les voies, grandes ou petites, qui sont à la disposition du public. Rentrent dans l'acception de voie publique les accotements, trottoirs et fossés ». Le caractère public d'une voie ne dépend ni de son appellation officielle ni de son aspect extérieur, mais exclusivement de la circonstance que le public est autorisé (ou même simplement toléré) à s'y trouver et ce quel que soit le propriétaire de son assiette. La notion de voie publique vise donc également des lieux qui sont la propriété de personnes privées (par exemple, un parking d'un magasin de grande distribution). La Région n'est pas compétente pour organiser un système de redevance sur de telles propriétés.

Une Région peut uniquement organiser un système de redevances sur son domaine public (en l'espèce la voirie publique communale et régionale). Dès lors, le système qui a été créé vise uniquement cette catégorie de « voies publiques ». Pour cette raison, il est justifié d'utiliser la notion de « voirie publique », la Région ne pouvant pas prévoir un système de redevances pour d'autres voies publiques.

Ceci n'empêche toutefois pas la Région de prévoir un mécanisme selon lequel les parkings, qui ne sont pas reconnus comme des parkings publics au sens de la présente ordonnance, soient dispensés de la charge environnementale du COBRACE, moyennant la conclusion d'une convention avec les personnes physiques ou

parkings uitbaten, met het oog op het bereiken van de doelstelling van de parkeershift, met name door daar in een bijzondere tarivering te voorzien.

Ten slotte is onder punt 8° een nieuwe definitie van de parkeerretributie toegevoegd.

HOOFDSTUK 2 Uitdagingen en middelen

Artikel 3

De doelstellingen van het parkeerbeleid worden geherdefinieerd, zodat de beginselen vastgelegd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move » erin worden opgenomen.

Het parkeerbeleid wordt gezien als een actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in de intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest.

Het parkeerbeleid moet toelaten het parkeren op de gewest- en gemeentewegen op een doeltreffende, coherente, evenwichtige en overlegde manier te organiseren en moet mee helpen om het autoverkeer te doen afnemen.

Ook dient te worden verzekerd dat de tarieven voor parkeren op de wegenis stijgen, ten voordele van het parkeren buiten de wegenis, teneinde het beslag van het parkeren op de wegenis te verminderen. De tarieven om in de publieke ruimte te parkeren moeten meer in verhouding zijn met de waarde van de verleende dienst en dus hoger dan die voor het parkeren buiten de wegenis.

Het parkeerbeleid omvat voortaan (vergeleken met de bepalingen van de parkeerordonnantie van 2009 zijn de punten 1° en 4° nieuw) :

- 1° de coördinatie van het parkeren op en buiten de openbare wegenis ;
- 2° de vastlegging van gereglementeerde of gereserveerde zones op de wegenis en de tarivering ervan voor alle soorten voertuigen ;
- 3° de goedkeuring van een gewestelijk parkeerbeleidsplan en de evaluatie ervan op gewestelijk en lokaal niveau ;
- 4° de coherentie van lokale acties met de doelstellingen van het Gewest ;
- 5° het operationaliseren van dit beleid door een Parkeeragentschap.

morales, publiques ou privées, qui exploitent ces parkings, en vue d'atteindre l'objectif de report du stationnement, notamment en y prévoyant une tarification particulière.

Enfin, il est ajouté une nouvelle définition au point 8° relative à la redevance de stationnement.

CHAPITRE 2 Des enjeux et des instruments

Article 3

Les objectifs de la politique du stationnement sont redéfinis afin d'intégrer les principes définis dans le Plan régional de mobilité « Good Move ».

La politique du stationnement est considérée comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodaux et un service rendu aux usagers de la Région.

La politique du stationnement doit permettre d'organiser de manière efficace, cohérente, équilibrée et concertée le stationnement sur les voiries régionales et communales et de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic automobile.

Il convient également d'assurer une tarification supérieure pour le stationnement en voirie au profit du stationnement hors voirie afin d'inciter la réduction de l'emprise du stationnement en voirie. Les tarifs du stationnement dans l'espace public doivent être davantage en adéquation avec la valeur du service fourni et donc plus élevés que ceux relatifs au stationnement hors voirie.

La politique du stationnement comprend désormais (les points 1° et 4° étant nouveaux par rapport à ce qui était prévu par l'ordonnance de stationnement de 2009) :

- 1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ;
- 2° la fixation de zones réglementées ou réservées sur la voirie publique et leur tarification pour tous les types de véhicules ;
- 3° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement et son évaluation à l'échelle régionale et locale ;
- 4° la cohérence des actions locales au regard des objectifs régionaux ;
- 5° l'opérationnalisation de cette politique par une Agence du stationnement.

HOOFDSTUK 3

Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten

Afdeling 1 – De openbare parkings

Artikel 4

Dit artikel betreft de coördinatie van het parkeren op en buiten de wegenis. De instrumenten van het parkeerbeleid hebben als doel het beslag van het parkeren in de openbare ruimte te verminderen en de parkeerplaatsen buiten de wegenis beter te doen benutten middels een gecoördineerd tariefbeleid en de toeënkennung van vrijstellingsskaarten, een onderling afgestemde toepassing van de geldende bepalingen inzake ruimtelijke ordening en de openbare ruimte, waarbij ook de milieuwetgeving in acht wordt genomen.

Dit artikel neemt meer bepaald een deel van de normatieve inhoud van artikel 43 van de parkeerordonnantie van 2009 over. Op grond hiervan kan de Regering het reglementair kader vastleggen voor de erkenning van openbare parkings.

De bewoordingen : « Onverminderd de andere gewestelijke reglementaire normen die van toepassing zijn op de exploitatie van parkings buiten de wegenis » betekenen met name dat de Regering eveneens zal rekening houden met de doelstellingen en bepalingen van het BWLKE bij het vaststellen van de voorwaarden voor de erkenning als « openbare parking ».

Deze bepalingen zijn bedoeld om als openbare parkings te erkennen deze welke niet worden gebruikt voor woon-werkverplaatsingen, maar een rol spelen van « echte » openbare parkings, zoals uitgelegd door het Grondwettelijk Hof : « Op dezelfde wijze heeft de ordonnantiegever niet op onredelijke wijze gehandeld door de openbare parkings vrij te stellen van de door de bestreden bepalingen opgelegde beperkingen. Dergelijke parkeerplaatsen zijn immers niet uitsluitend bestemd voor de voertuigen van personen die zich naar het werk begeven, maar zijn per definitie toegankelijk voor iedereen, kosteloos of tegen betaling. Bovendien kunnen die parkeerplaatsen, precies omdat zij toegankelijk zijn voor het publiek, een rol spelen in het vlotte en multimodale beheer van de verplaatsingen op het grondgebied van het gewest, met name als ontradingsparkings. » (Arrest nr. 170/2014 van 27 november 2014, punt B.20.2).

Deze doelstellingen worden ook vermeld in de parlementaire werken betreffende het ontwerp van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) : « Deze bepalingen beogen het gebruik van de wagen voor het

CHAPITRE 3

De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^e – Des parkings publics

Article 4

Cet article porte sur la coordination du stationnement en voirie et hors voirie. Les instruments de la politique du stationnement poursuivent les objectifs d'une diminution de l'emprise du stationnement dans l'espace public et d'une meilleure utilisation des emplacements de stationnement hors voirie au travers d'une politique de tarification coordonnée et d'octroi des cartes de dérogation, d'une application concertée des dispositions applicables en matière d'aménagement du territoire et de l'espace public ainsi que dans le respect des normes environnementales.

Cet article reprend notamment une partie du contenu normatif de l'article 43 de l'ordonnance de stationnement de 2009. Le Gouvernement pourra sur cette base arrêter le cadre réglementaire de la reconnaissance des parkings publics.

Les termes : « Sans préjudice des autres normes réglementaires régionales applicables à l'exploitation de parkings hors voirie » signifient notamment que le Gouvernement tiendra compte également des objectifs et dispositions du COBRACE pour arrêter les conditions pour être reconnu comme « parking public ».

Ces dispositions visent à reconnaître comme tels les parkings publics qui ne sont pas utilisés à des fins de déplacements domicile-travail mais jouent un rôle de « véritable » parking public, comme explicité par la Cour constitutionnelle : « De la même manière, le législateur ordonnancier n'a pas agi de manière déraisonnable en dispensant les parkings publics des contraintes imposées par les dispositions attaquées. En effet, de tels emplacements de parage ne sont pas destinés exclusivement à accueillir les véhicules de personnes qui se rendent à leur travail, mais sont, par définition, accessibles à tout un chacun, à titre gratuit ou onéreux. De surcroît, précisément parce qu'ils sont ouverts au public, ces emplacements de parage peuvent être appelés à jouer un rôle dans une gestion fluide et multimodale des déplacements sur le territoire régional, notamment en tant que parkings de dissuasion. » (Arrêt n° 170/2014 du 27 novembre 2014, point B.20.2).

Ces objectifs sont également énoncés dans les travaux parlementaires du projet d'ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (COBRACE) : « Ces dispositions visent à restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail en

woon-werkverkeer te beperken door één van de belangrijkste stimuli aan te pakken : de mogelijkheid om over een gratis parkeerplaats op de arbeidsplaats te beschikken. » (A-353/1 – 2012-2013, p. 41).

Om de verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren buiten de wegenis te bewerkstelligen, zal de Regering bovendien ook de voorwaarden inzake tarivering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, veiligheid, verlichting en signalisatie in aanmerking kunnen nemen.

De Regering wordt gemachtigd alle nodige maatregelen te nemen om de verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren erbuiten te ondersteunen.

Onder de overwogen maatregelen kunnen met name sensibiliserings- of communicatieacties gericht op de gebruikers opgezet worden, alsook de invoering van een ondersteuning die, in een overgangsfase, tot doel heeft de het parkeren buiten de wegenis aantrekkelijker te maken.

Afdeling 2 – Het publieke parkeerbeleid

Artikel 5 - Artikel 6 - Artikel 7

Deze artikelen leggen andere doelstellingen voor het parkeerbeleid en de instrumenten van het parkeerbeleid vast, die nog niet waren opgenomen in de parkeerordonnantie van 2009.

Naast wat is bepaald in deze artikelen zijn de instrumenten van het parkeerbeleid bedoeld om, via de uitrol van een parkeeraanbod op en buiten de wegenis, het gebruik van de fiets en deelvoertuigen aan te moedigen, alsook de ontwikkeling van individuele en collectieve vervoersmiddelen die een alternatief bieden voor de auto.

Wat betreft artikel 7 worden met de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist in het bijzonder taxi's, school- en bedrijfsbussen en autocars bedoeld.

Verder worden wat betreft dit artikel 7 ook de volgende criteria in acht genomen :

- verplaatsingen naar met het openbaar vervoer moeilijk bereikbare zones ;
- verplaatsingen buiten de diensturen van het openbaar vervoer ;
- meerdere verplaatsingen per dag ;
- verplaatsingen met materieel.

agissant sur l'un de ses incitants principaux : la possibilité de bénéficier d'un emplacement de stationnement gratuit sur le lieu de travail ». (A-353/1 – 2012/2013, p. 41).

En outre, pour atteindre l'objectif du report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement pourra également prendre en compte notamment des conditions de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre d'emplacements de stationnement, d'accéssibilité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation.

Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie.

Parmi les mesures envisagées, pourront être notamment mises en place des actions de sensibilisation ou de communication ciblant les usagers et la mise en place d'un soutien qui, dans une phase transitoire, visera à rendre davantage attractif le stationnement hors voirie.

Section 2 – De la politique publique du stationnement

Article 5 - Article 6 - Article 7

Ces articles précisent d'autres objectifs de la politique du stationnement et des instruments de politique du stationnement qui ne se trouvaient pas inscrits dans l'ordonnance stationnement de 2009.

Outre ce qui est prévu dans ces articles, les instruments de politique du stationnement sont destinés à encourager l'usage du vélo, des véhicules partagés ainsi que le développement des modes alternatifs individuels et collectifs à la voiture par le déploiement d'une offre de stationnement en voirie et hors voirie.

Pour l'article 7, les taxis, bus scolaires, bus d'entreprises et autocars sont notamment visés pour ce qui concerne les besoins à intégrer quant aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule.

En outre, pour cet article 7, les critères suivants sont également pris en compte :

- déplacement dans des zones difficilement accessibles avec les transports publics ;
- déplacements en dehors des heures des transports publics ;
- plusieurs déplacements par jour ;
- déplacements réalisés avec du matériel.

Het is de ambitie om progressief een systeem te bevorderen waarin gebruikers die een toegevoegde waarde leveren aan het functioneren van het Gewest (mensen werkzaam in de gezondheidszorg, in de bouw, toeleveranciers van handelszaken, enz.) bij voorrang toegang tot parkeerplaatsen genieten, en dan vooral wanneer deze zich in de publieke ruimte bevinden, zonder dat deze dienst daarom kosteloos dient te zijn.

HOOFDSTUK 4 Het parkeren op de wegenis

Afdeling 1 – Algemene bepaling

Artikel 8

Dit artikel bepaalt dat de Regering de regels vaststelt die gelden voor het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis, de installatie van de uitrusting die voor het parkeren nodig zijn, de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen.

Deze regels zijn onontbeerlijk voor een goed parkeerbeheer en waren voorheen opgenomen in het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Dit artikel voorziet ook in regels voor het aanbieden van diensten voor het delen van voertuigen.

Afdeling 2 – De gereglementeerde zones

Artikel 9

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 4 van de parkeerordonnantie van 2009. Er wordt nader bepaald dat de groene zone gericht is op langdurig parkeren.

Bovendien heeft de Regering nu de mogelijkheid om een zone te creëren waar onder voorwaarden gratis kan worden geparkeerd.

Artikel 10

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 5 van de parkeerordonnantie van 2009. Bovendien is het begrip « voertuig » geschrapt om het gebruik van de parkeerplaatsen niet te beperken tot voertuigen.

Verder wordt toegevoegd en nader bepaald dat middels een aanvullend gemeentelijk parkeerretributiereglement

L’ambition est de favoriser progressivement un système dans lequel les usagers qui apportent une valeur ajoutée au fonctionnement de la Région (professionnels de santé, du secteur de la construction, livraisons des commerces, etc.) soient prioritaires dans l’accès aux espaces de stationnement et notamment ceux situés sur l’espace public, sans pour autant que ce service soit gratuit.

CHAPITRE 4 Du stationnement en voirie

Section 1^{re} – Disposition générale

Article 8

Cet article prévoit que le Gouvernement détermine les règles applicables à la création de nouveaux emplacements de stationnement en voirie, l’installation des équipements nécessaires au stationnement, la réaffectation des emplacements de stationnement existants.

Ces règles sont indispensables pour une bonne gestion du stationnement et étaient précédemment reprises dans le volet réglementaire du plan régional de politique du stationnement.

Cet article prévoit également les règles relatives à la mise en place de services de véhicules partagés.

Section 2 – Des zones réglementées

Article 9

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l’article 4 de l’ordonnance stationnement de 2009. Il est précisé que la zone verte est destinée au stationnement de longue durée.

En outre, le Gouvernement a désormais la possibilité de créer une zone où le stationnement est gratuit sous conditions.

Article 10

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l’article 5 de l’ordonnance stationnement de 2009. En outre, la notion de « véhicule » a été supprimée afin de ne pas limiter l’utilisation des emplacements de stationnement aux véhicules.

Il est également ajouté et précisé qu’il est possible de déroger à la période visée à l’alinéa 2 par un règlement

mag worden afgewezen van de in lid 2 bedoelde periode (en niet meer op grond van het GPAP, aangezien dit niet meer verplicht of dwingend is).

Het weze bevestigt dat onder het begrip parkeren elke vorm van stilstaan valt om een andere reden dan om te laden of te lossen, of om personen te laten in- of uitstappen (zie arrest Hof van Cassatie van 21 juni 1994, P930564N). Logischerwijs moet een gebruiker die beweert dat zijn voertuig enkel stilstond, aan de hand van bewijskrachtige en concrete elementen aantonen dat het niet geparkeerd stond. Van een in dit artikel bedoelde bezetting van een parkeerplaats is eveneens sprake wanneer een plaats gedeeltelijk wordt bezet.

Afdeling 3 – Voorbehouden parkeerplaatsen

Artikel 11

Dit artikel herneemt de inhoud van artikel 7 van de parkeerordonnantie van 2009. Toch is toegevoegd dat het « onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 » is dat de Regering de algemene voorwaarden vastlegt betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen.

Artikel 12

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 8 van de parkeerordonnantie van 2009.

Er wordt nu gepreciseerd dat de Regering enerzijds de voorwaarden kan vaststellen waaronder parkeerplaatsen exclusief kunnen worden voorbehouden aan categorieën van voertuigen, aan categorieën van personen of aan specifieke activiteiten en anderzijds parkeerplaatsen op gewestwegen kan voorbehouden onder diezelfde voorwaarden.

De Regering moet in elk geval de voorwaarden bepalen met betrekking tot parkeerplaatsen voorbehouden voor deelvoertuigen, het opladen van een elektrisch voertuig, de diensten van kiss & ride, leveringen, parkeerdiensten in de horecasector, personen met een handicap, taxi's, fietsen, gemotoriseerde tweewielers, zware vrachtwagens, autocars en schoolbussen.

Er wordt gepreciseerd dat de Regering deze lijst kan vervolledigen en de regels kan bepalen voor het gebruik en de implementatie van de voorbehouden parkeerplaatsen, alsook voor de kenmerken van de uitrusting die erbij nodig is.

Overeenkomstig artikel 14, paragraaf 2 wordt, ingeval wordt geparkeerd op één van de voorbehouden parkeer-

communal complémentaire sur les redevances de stationnement (et non plus par le biais du PACS vu qu'il n'est plus obligatoire et contraignant).

Il convient de confirmer que la notion de stationnement inclut toute forme d'immobilisation pour une raison autre que l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses (voir l'arrêt de la Cour de cassation du 21 juin 1994, P930564N). Logiquement, si un usager fait valoir que son véhicule ne se trouvait qu'à l'arrêt, il doit démontrer, sur la base d'éléments probants et concrets, qu'il n'était pas en stationnement. L'occupation d'un emplacement de stationnement visée à cet article doit également être considérée comme ayant eu lieu lorsque l'emplacement est partiellement occupé.

Section 3 – Du stationnement réservé

Article 11

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 7 de l'ordonnance stationnement de 2009. Néanmoins, il a été ajouté que c'est « sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018 » que le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires.

Article 12

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 8 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Il est désormais précisé que le Gouvernement peut d'une part fixer les conditions dans lesquelles des emplacements de stationnement peuvent être réservés à des catégories spécifiques de véhicules, de personnes ou d'activités, et d'autre part, réservé des emplacements sur les voiries régionales aux mêmes conditions.

Le Gouvernement doit dans tous les cas fixer les conditions relatives aux emplacements de stationnement réservés aux véhicules partagés, au chargement d'un véhicule électrique, aux services de kiss & ride, à la livraison, aux services de voituriers dans le secteur de l'horeca, aux personnes présentant un handicap, aux taxis, aux vélos, aux véhicules à deux roues motorisés, aux poids lourds, aux autocars et aux bus scolaires.

Il est précisé que le Gouvernement peut compléter cette liste et fixer les modalités d'utilisation et d'implémentation des emplacements de stationnement réservés ainsi que les caractéristiques de l'équipement nécessaire.

Conformément à l'article 14, paragraphe 2, en cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement

plaatsen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, de persoon bedoeld in artikel 13 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie.

Afdeling 4 – Parkeerretributies

Onderafdeling 1 – Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Artikel 13

Dit artikel neemt deels de inhoud over van artikel 37 van de parkeerordonnantie van 2009.

Het wordt gewijzigd om te bepalen dat voortaan de urretributie aangerekend wordt aan de natuurlijke of rechtspersoon die een parkeerplaats bezet en dat wanneer een parkeerplaats wordt ingenomen door een geregistreerd voertuig, de persoon op wiens naam het voertuig is geregistreerd, verantwoordelijk wordt gehouden voor de betaling van de urretributie.

Bovendien wordt de rechtsgrond die het agentschap toegang verschaft tot de DIV om de eigenaar van het voertuig te identificeren geschrapt uit de ordonnantie van 3 april 2014 (via artikel 54 van deze ordonnantie) en overgeheveld naar dit artikel.

Artikel 14

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 38 van de parkeerordonnantie van 2009.

De wort op basis waarvan de Regering de tarieven en de forfaitaire retributie vaststelt, zijn verruimd.

Door de wijziging is de forfaitaire retributie voortaan ten laste van de persoon op wiens naam het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet is ingeschreven.

Er wordt verduidelijkt dat de maximale parkeertijd van een motorvoertuig beperkt wordt tot de maximaal toegestane parkeertijd in de zone (gezien de maximaal toegestane parkeertijd verschilt naargelang de zone) en dat in dat geval de dagelijkse retributie niet meer dan drie keer zo hoog kan zijn dan de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie.

réservés par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13 sera réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire.

Section 4 – Des redevances de stationnement

Sous-section 1^{re} – Instauration, exigibilité et tarif des redevances

Article 13

Cet article reprend en partie ce qui se trouvait dans l'article 37 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Il est modifié pour prévoir que désormais, la redevance horaire est mise à charge de la personne physique ou morale occupant un emplacement de stationnement et que lorsqu'un emplacement de stationnement est occupé par un véhicule immatriculé, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé sera tenue responsable du paiement de la redevance horaire.

De plus, la base légale permettant à l'Agence d'accéder à la DIV, afin d'identifier le propriétaire du véhicule, est supprimée de l'ordonnance du 3 avril 2014 (par l'article 54 de la présente ordonnance) et déplacée dans cet article.

Article 14

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 38 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Les fourchettes sur la base desquelles le Gouvernement fixe les tarifs ainsi que les redevances forfaitaires ont été augmentées.

Il est modifié pour prévoir que désormais la redevance forfaitaire est mise à charge de la personne au nom de laquelle le véhicule à moteur occupant un emplacement de stationnement est immatriculé.

Il est précisé que la durée maximale de stationnement d'un véhicule à moteur est limitée à la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone (la durée maximale de stationnement étant différente selon la zone) et que dans ce cas, la redevance forfaitaire journalière exigée ne pourra pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone.

*Onderafdeling 2 – Organisatie van
de controle en de inning*

Artikel 15

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 40 van de parkeerordonnantie van 2009. Wel zijn de oude paragrafen 2 en 3 samengevoegd tot een nieuwe paragraaf 2. Omdat de oude paragraaf 4 ook al was opgeheven, wordt de oude paragraaf 5 de nieuwe paragraaf 3.

Dit artikel behandelt de 2 belangrijkste gevallen :

- 1° de gemeente oefent zelf de bevoegdheden van « controle » en « inning » uit (paragraaf 1) ;
- 2° de gemeente draagt deze bevoegdheden over aan het Agentschap (paragraaf 2) ; het is enkel in dit geval dat voor het Agentschap de mogelijkheid bestaat om een unieke private operator aan te duiden ; deze werkwijze is coherent met en het logische gevolg van de uitvoering van artikel 17 van de ordonnantie van 20 juli 2016 tot wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 waarbij 31 december 2019 als « einddatum » werd vastgelegd voor de concessies die in het verleden door de gemeenten met een private operator gesloten waren.

Er wordt aan herinnerd dat de aanbestedende overheid een controle uitoefent op de private operator teneinde te verzekeren dat de toevertrouwde opdracht goed wordt uitgevoerd. Wanneer bijvoorbeeld bepaalde mededelingen binnen het kader van de opdracht of de concessie vallen zal er daarop een zekere controle kunnen worden uitgeoefend. Deze verwachtingen en de toepassingsvooraarden van deze controle zullen nader moeten worden bepaald in de documenten van de opdracht of de concessie. Het Gewest zal een controle moeten uitoefenen en betrokken worden bij de communicatie, volgens de voorwaarden die door de Regering zijn vastgelegd en die zijn geformaliseerd in de documenten van de opdracht of de concessie.

Verder wordt gepreciseerd dat de procedure voor het aanduiden van de private operator (waarvan de voorwaarden worden vastgelegd door de Regering) rekening zal moeten houden met het criterium van het economisch risico vastgelegd door een arrest van 14/02/2017 van de Raad van State waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de overheidsopdracht voor aanneming van diensten en de concessie van openbare diensten.

De invoering van de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen is onderworpen aan de bepalingen van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hierdoor kan de Regering erop toezien dat de gemeentelijke aanvullende

*Sous-section 2 – De l’organisation du
contrôle et de la perception*

Article 15

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l’article 40 de l’ordonnance stationnement de 2009. Toutefois, les anciens paragraphe 2 et paragraphe 3 sont fusionnés dans un nouveau paragraphe 2, et vu que l’ancien paragraphe 4 était également déjà abrogé, l’ancien paragraphe 5 devient le nouveau paragraphe 3.

Cet article aborde 2 hypothèses principales :

- 1° la commune exerce elle-même les compétences « contrôle » et « perception » (paragraphe 1^{er}) ;
- 2° la commune transfère ces compétences à l’Agence (paragraphe 2) ; ce n’est que dans cette hypothèse qu’il existe la faculté pour l’Agence de désigner un opérateur privé unique ; cette manière de procéder est cohérente et la suite logique de la mise en œuvre de l’article 17 de l’ordonnance du 20 juillet 2016 portant modification de l’ordonnance du 22 janvier 2009 ayant fixé le 31 décembre 2019 comme « date butoir » des concessions conclues dans le passé par les communes avec un opérateur privé.

Il est rappelé que le pouvoir adjudicateur exerce un contrôle sur l’opérateur privé afin d’assurer la bonne exécution de la mission confiée. Par exemple, si certaines communications rentrent dans le cadre du marché ou de la concession, un certain contrôle pourra être exercé sur celles-ci. Ces attentes et les conditions d’application de ce contrôle devront être précisées dans les documents de marché ou de concession. La Région devra exercer un contrôle et être associée à la communication, selon les conditions arrêtées par le Gouvernement et formalisées dans les documents de marché ou de concession.

Par ailleurs, il est précisé que la procédure de désignation de l’opérateur privé (dont les conditions sont arrêtées par le Gouvernement) devra tenir compte du critère du risque économique dégagé par un arrêt du 14/02/2017 du Conseil d’État distinguant le marché public de services de la concession de services publics.

L’adoption des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement est soumise aux dispositions de l’ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela permet au Gouvernement de s’assurer que les règlements communaux complémentaires

parkeerretributiereglementen de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten eerbiedigen. Zij zullen bijvoorbeeld geen afwijkende tarieven, afwijkende invorderingsregelingen, afwijkende regelingen over bezwaren tegen forfaitaire retributies, anderssoortige geregelteerde zones, anderssoortige voorbehouden parkeerplaatsen, afwijkende regels over vrijstellingskaarten, etc. kunnen bevatten. Zij kunnen daarentegen wel, bijvoorbeeld, afwijkende bepalingen bevatten betreffende de periode waarbinnen het parkeren geregelteerd is, overeenkomstig artikel 10, derde lid, van het ontwerp, of andere aspecten regelen die de ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten aan de gemeenten zouden overlaten.

De afbakening van de deelsectoren en van de geregelteerde zones zullen de gemeenteraden, zoals voorheen, kunnen opnemen in aanvullende reglementen over het wegverkeer op grond van artikel 119 van de Nieuwe Gemeentewet en artikel 3 van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, met inachtneming van de regels die deze ordonnantie en haar uitvoeringsbesluiten voorschrijven. Die gemeentelijke aanvullende reglementen op het wegverkeer worden, luidens artikel 3 van de ordonnantie van 3 april 2014 aan de Minister van Vervoer ter goedkeuring voorgelegd.

Onderafdeling 3 – De invordering

Artikel 16

Dit artikel is een nieuwheid ten opzichte van de parkeerordonnantie van 2009. Het vervangt en vervolledigt wat was bepaald in artikel 38, paragraaf 4 van die ordonnantie.

Het bleek logischer om de bepalingen omtrent de invordering in een nieuwe afdeling op te nemen en daar een nieuw artikel aan toe te voegen om de hele invorderingsprocedure te beschrijven.

Paragraaf 1 beoogt te verduidelijken hoe het eerste verzoek tot betaling van de retributie ter kennis wordt gebracht van de gebruiker. De bedoelde uitnodiging wordt ofwel door een steward aangebracht op de voorruit van het voertuig, ofwel verzonden ingeval de controle is uitgevoerd aan de hand van een nieuwe technologie zoals het scan-voertuig. Dergelijke verzending kan bijv. het opschrift «kennisgeving» dragen.

Het verzoek tot betaling van de forfaitaire retributie nodigt de gebruiker uit om eventuele bezwaren in te dienen binnen een termijn van vijftien dagen vanaf de dag van de uitnodiging, om aldus een geordend en efficiënt beheer van de invorderingen mogelijk te maken. Het is overigens ook in het belang van de schuldenaar zelf dat hij zijn eventuele

taires sur les redevances de stationnement respectent l'ordonnance et ses arrêtés d'exécution. Ils ne pourront pas comprendre, par exemple, des tarifs différents, des règles de recouvrement différentes, des règles différentes sur les réclamations contre les redevances forfaitaires, des zones réglementées d'autres types, des emplacements de stationnement réservés d'autres types, des règles différentes sur les cartes de dérogation, etc. Toutefois, ils peuvent contenir, par exemple, des dispositions dérogatoires concernant la période pendant laquelle le stationnement est réglementé, conformément à l'article 10, troisième alinéa, du projet, ou réglementer d'autres aspects que l'ordonnance et ses arrêtés d'exécution laissent aux communes.

Comme auparavant, les conseils communaux pourront intégrer la délimitation des secteurs de stationnement et des zones réglementées dans les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques sur la base de l'article 119 de la Nouvelle loi communale et de l'article 3 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, tout en respectant les règles prévues par cette ordonnance et ses arrêtés d'exécution. Conformément à l'article 3 de l'ordonnance du 3 avril 2014, ces règlements communaux complémentaires sur la circulation sont soumis à l'approbation du Ministre des Transports.

Sous-section 3 – Du recouvrement

Article 16

Le présent article est une nouveauté par rapport à ce qui se trouvait dans l'ordonnance stationnement de 2009. Il remplace et complète ce qui se trouvait dans l'article 38, paragraphe 4, de cette dernière.

Il apparaît plus cohérent de situer les dispositions relatives au recouvrement dans une nouvelle sous-section pour décrire l'ensemble de la procédure de recouvrement.

Le paragraphe 1^{er} vise à clarifier la manière dont l'invitation initiale à s'acquitter de la redevance est portée à la connaissance de l'usager. Ladite invitation est soit apposée par un steward sur le pare-brise du véhicule, soit envoyée dans l'hypothèse où le contrôle est effectué en utilisant une technologie nouvelle comme, par exemple, un véhicule scanner. Cet envoi pourrait être intitulé, par exemple, « notification ».

L'invitation à acquitter la redevance forfaitaire invite le débiteur à introduire toute réclamation éventuelle dans un délai de quinze jours à compter de la date d'invitation, et ce, afin d'assurer une gestion ordonnée et efficace du recouvrement des créances. Il est par ailleurs aussi dans l'intérêt du débiteur lui-même qu'il introduise sa contes-

bewisting binnen deze termijn indient, omdat hij anders de geloofwaardigheid en de bewijskracht van zijn klacht in het gedrang dreigt te brengen. Aan deze termijn is geen enkele strenge juridische sanctie verbonden, zoals bijvoorbeeld de onontvankelijkheid van het bezwaar. Het betreft een niet-georganiseerd willig beroep, dat conform de huidige praktijk en met het oog op laagdrempelheid informeel is gehouden. De schuldenaar is niet verplicht er gebruik van te maken.

Indien de vordering expliciet of impliciet ongegrond wordt bevonden, wordt de rechtspositie van de schuldenaar niet gewijzigd, maar kan de schuldeiser overgaan tot de volgende, in de volgende alinea's beschreven stappen.

Gelet op het informeel karakter van de klachtmogelijkheid, de wenselijkheid van een snelle behandeling van klachten en de bestaande praktijk, is geen gevolg gegeven aan de suggestie van de Raad van State om de termijn pas te laten ingaan vanaf de eerste kosteloze herinnering.

Wat paragraaf 2 betreft, werd de suggestie van de Raad van State om de eerste herinnering aangetekend te verzenden niet gevuld.

Daarbij valt vooreerst op te merken dat het verzoek om de retributie te betalen in de meeste gevallen verzonden wordt. Het aanbrengen ervan op de vooruit van het voertuig wordt een uitzondering.

Aangetekende verzending van de eerste herinnering zou leiden tot aanzienlijke meerkosten voor de schuldenaars en een bijkomende en onevenredige werklast voor de schuldeiser en zou afwijken van wat gangbaar is in het parkeerbeleid van zowat alle steden en gemeenten van het land. In alle grote Belgische steden waar de verzending van herinneringen uitdrukkelijk gereglementeerd werd (Antwerpen, Brugge, Brussel, Charleroi, Gent, Namen, Oostende) wordt de eerste herinnering gewoon met de post en gratis verzonden. De reglementen verschillen onderling voor andere aspecten, maar zijn op dat punt volkomen identiek.

Het is overigens gangbaar om kosten aan te rekenen vanaf de tweede herinnering, terwijl de eerste herinnering per gewone brief verzonden wordt (Stad Brussel : toeslag van 25 euro, Charleroi : toeslag van 15 euro, Gent : toeslag van 25 euro, Oostende : toeslag van 20 euro).

Ook op andere gebieden is een gewone verzending van de eerste herinnering de regel. Zo wordt voor verkeersovertredingen de herinnering – die volgt op het verzenden van de « onmiddellijke inning » samen met het proces-ver-

tation éventuelle en respectant ce délai, faute de quoi il court le risque de compromettre la crédibilité et la valeur probante de sa plainte. Aucune sanction juridique stricte, comme par exemple l'irrecevabilité de la réclamation, n'est attachée à ce délai. La faculté d'introduire une réclamation est un recours gracieux non organisé qui, conformément aux pratiques actuelles et afin d'être facilement accessible, est laissé informel. Le débiteur n'est pas obligé d'en faire usage.

Le créancier n'est pas non plus obligé de statuer sur une éventuelle réclamation. Si la réclamation est considérée comme non fondée, explicitement ou implicitement, la situation juridique du débiteur n'est pas modifiée, mais le créancier peut passer aux étapes suivantes décrites dans les paragraphes suivants.

Compte tenu du caractère informel de la possibilité de réclamer, de la souhaitabilité de traiter rapidement les réclamations et de la pratique existante, la suggestion du Conseil d'État de ne faire courir le délai qu'à partir du premier rappel gratuit n'a pas été suivie.

En ce qui concerne le paragraphe 2, la suggestion du Conseil d'État d'envoyer le premier rappel par courrier recommandé n'a pas été suivie.

Il convient d'abord de préciser que dans la plupart des cas, l'invitation à payer la redevance fait l'objet d'un envoi, l'apposition de l'invitation à payer sur le pare-brise du véhicule devenant l'exception.

L'envoi du premier rappel par recommandé entraînerait des coûts supplémentaires conséquents au détriment des débiteurs, créerait une charge administrative supplémentaire et disproportionnée pour le créancier et s'écarterait de la pratique qui est courante dans la politique de stationnement de presque toutes les villes et communes du pays. Dans toutes les grandes villes belges où l'envoi de rappels est expressément réglementé (Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Gand, Namur, Ostende), le premier rappel est en effet envoyé sous pli simple et gratuitement. Les règlements diffèrent sur d'autres aspects, mais sur ce point ils sont totalement identiques.

Il est par ailleurs de pratique courante que des frais soient appliqués à partir du deuxième rappel alors que le premier rappel est adressé par pli simple (Bruxelles-Ville : majoration de 25 euros, Charleroi : majoration de 15 euros, Gand : majoration de 25 euros, Ostende : majoration de 20 euros).

L'envoi d'un premier rappel par un courrier ordinaire est également la règle dans d'autres domaines. Ainsi, en matière d'infraction au Code de la route où le rappel – adressé à la suite de l'envoi de la « perception immédiate »

baal – bij gewone brief verzonden. Ook de Brusselse Codex Fiscale Procedure voorziet erin dat de gedwongen invordering pas start na verzending van een herinnering bij gewone brief (art. 51, § 2).

Inzake parkeren wordt er in de ordonnantie van 22 januari 2009 (artikel 38, §§ 2 en 3) en in de voorliggende ontwerpondonnantie (artikel 14, §§ 2 en 3) bovendien van uitgegaan dat de gebruiker van de betrokken parkeerplaats vrijwillig geopteerd heeft voor het betalen van de geldende forfaitaire retributie, wat constant bevestigd wordt in de rechtspraak.

Daarnaast worden de rechten van de retributieplichtige volkomen gevrijwaard door de talrijke betwistingsmogelijkheden tijdens het invorderingsproces. De schuldenaar kan vooreerst zijn bezwaren kenbaar maken aan de schuldeiser in de informele herinneringsfase, zelfs na de tweede herinnering.

Bij een minnelijke inning ontvangt de schuldenaar twee andere kennisgevingen (een aanmaning en een aangetekend verzonnen ingebrekestelling), wat hem opnieuw de gelegenheid biedt de retributie en de kosten te betwisten. Verder mag niet vergeten worden dat het de schuldeiser toekomt de zaak voor de bevoegde rechtbank te brengen, waar de schuldenaar nogmaals zijn rechten kan laten gelden.

Bij een invordering middels een dwangbevel kan de schuldenaar steeds verzet aantekenen vóór het opstellen van het dwangbevel en kan hij het uitgevaardigde dwangbevel aanvechten voor de bevoegde rechter.

Uit een aandachtige lectuur van ontwerpnummer 16 blijkt dat er niet minder dan vier aanmaningen (twee betaalingsherinneringen, een aanmaning per gewone brief en een aangetekende ingebrekestelling) plaatsvinden voor er gedagvaard wordt. Alvorens het dwangbevel wordt uitgevaardigd, vinden er drie herinneringen plaats. Bij elk van die kennisgevingen kan de vermeende retributieplichtige zijn argumenten laten gelden om de uitreiking van een uitvoerbare titel jegens hem te vermijden.

Ten slotte valt op te merken dat voor de toekomst gedacht wordt aan elektronische verzending van herinneringen met behulp van de nieuwe technologie. Dit zou de opmerking van de Raad van State overbodig maken.

Gelet op wat voorafgaat, zijn de opstellers van het ontwerp van oordeel dat de rechten van de retributieplichtige voldoende beschermd worden.

Paragraaf 3 preciseert dat de verhoging van de parkeertributie die wordt toegepast indien de retributie

accompagnant l'envoi du procès-verbal d'infraction – est envoyé par simple courrier. De même, le Code bruxellois de procédure fiscale dispose en son article 51, § 2 que la procédure de recouvrement par contrainte ne démarre qu'après l'envoi d'un rappel adressé par courrier simple.

En outre, en matière de stationnement, le principe de l'ordonnance du 22 janvier 2009 (article 38, §§ 2 et 3) et de l'ordonnance en projet (article 14, §§ 2 et 3), confirmé par une jurisprudence constante, est que l'usager de l'emplacement concerné est réputé avoir opté volontairement pour le paiement de la redevance forfaitaire applicable.

Le droits du redéuable sont de plus parfaitement protégés en raison des nombreuses possibilités de contestation tout au long du processus de recouvrement. Tout d'abord, le débiteur peut faire valoir ses objections auprès du créancier pendant la phase informelle des rappels et ce, même après le deuxième rappel.

Dans l'hypothèse d'un recouvrement amiable, le débiteur recevra deux autres notifications (une sommation et une mise en demeure envoyée par recommandé), lui donnant une nouvelle occasion de pouvoir contester la redevance et les frais. Ensuite, il faut avoir à l'esprit que c'est au créancier qu'il appartient de porter l'affaire devant le juge compétent, où le débiteur pourra là encore faire valoir ses droits.

Dans l'hypothèse d'un recouvrement par voie de contrainte, le débiteur peut s'opposer à tout moment avant l'établissement de la contrainte et contester la contrainte une fois celle-ci délivrée devant le juge compétent.

Il ressort d'une lecture attentive de l'article 16 en projet qu'il est procédé à pas moins de quatre relances (deux rappels et une sommation par pli simple ainsi qu'une mise en demeure par recommandé) avant de lancer citation. Avant d'établir la contrainte, le nombre de relances est de trois. À chacune de ces notifications, il est loisible au redéuable présumé de faire valoir ses arguments afin d'empêcher la délivrance d'un titre exécutoire à son encontre.

Enfin, il est à noter que le recours à de nouvelles technologies permettant un envoi électronique des rappels est envisagé pour l'avenir, ce qui rendra à terme caduque la remarque du Conseil d'État.

Compte tenu de ce qui précède, les auteurs du projet sont d'avis que les droits du redéuable présumé sont suffisamment protégés.

Le paragraphe 3 précise que la majoration de la redevance de stationnement, appliquée lorsque la redevance

ook na het eerste verzoek tot betaling en de eerste gratis herinnering niet is betaald, geen sanctie is maar wel een forfaitaire vergoeding. Zij vormt een compensatie voor de bijkomende administratieve kosten die de gemeente of het Parkeeragentschap heeft gemaakt. De verzendingskosten (die ook al in het oude artikel 38, § 4, lid 2 van de parkeerordonnantie van 2009 werden vermeld) bedoeld in deze paragraaf zijn de portokosten. Dit is een onderdeel dat kan evolueren naargelang de evolutie van de technologie of van de administratieve praktijk. Om deze kosten zo laag mogelijk te houden, stuurt het Parkeeragentschap, in de mate van het mogelijke, één ingebrekestelling voor alle openstaande vorderingen.

Paragraaf 4 bepaalt dat als de forfaitaire retributie na de tweede herinnering onbetaald blijft, er wordt overgegaan tot een minnelijke invordering, in voorkomend geval gevuld door een gerechtelijke invordering, dan wel een invordering middels een dwangbevel.

Paragraaf 5 legt voor het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest op uniforme manier de door de schuldenaar te betalen onkosten vast, gesteld dat de parkeerretributies via een minnelijke invordering worden geïnd. Daartoe legt deze ordonnantie een geharmoniseerd stelsel vast. Dit moet in de plaats komen van de bepalingen uit de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen die ertegen zouden indruisen.

De paragrafen 6 en § 7 gaan over het dwangbevel. Eigen aan een dergelijke procedure is dat ze snel, efficiënt en goedkoper is. Ze houdt voordelen in voor zowel de gemeenten en het Parkeeragentschap als voor de schuldenaars die, behalve in het geval van een betwisting in rechte, geen procedurekosten zullen moeten betalen. Voor de invordering van onbetaalde parkeerretributies zal het Agentschap, net als de gemeenten, voortaan van het dwangbevel gebruik kunnen maken. Indien het dwangbevel niet blijkt te kunnen worden uitgeschreven, bijv. omdat de schuldenaar de ingebrekestelling heeft betwist, kan de schuldeiser zich dadelijk tot de rechter wenden. In dat geval dient geen minnelijke fase meer te worden georganiseerd, omdat die in feite al aan de dwangbevelprocedure inherent is, en omdat een dergelijke bijkomende fase bijkomende kosten zou veroorzaken.

Wat de gemeenten betreft verwijst paragraaf 6 naar de mogelijkheid waarover zij al beschikken krachtens artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet. Luidens de desbetreffende voorbereidende werken is deze mogelijkheid net ingevoerd om de gemeente toe te laten een uitvoerbare titel te verkrijgen de onbetaalde parkeerretributies in te vorderen. Het is dus ook logisch en coherent dat deze mogelijkheid duidelijk wordt bevestigd in de ordonnantie houdende de organisatie van het parkeerbeleid. Artikel 38, § 4 van de ordonnantie van 2009 dat bepaalt dat de inning « langs wettelijke burgerlijke weg » geschiedt, zaait twijfel of de gemeenten al dan niet de mogelijk-

n'a pas été payée à la suite de l'invitation à payer initiale et du premier rappel gratuit, n'est pas une sanction, mais bien une indemnité forfaitaire. Elle constitue une compensation pour les frais administratifs additionnels encourus par la commune ou l'Agence du stationnement. Les frais d'envoi (qui se trouvaient déjà dans l'ancien article 38, paragraphe 4, alinéa 2, de l'ordonnance stationnement de 2009) visés à ce paragraphe sont les frais postaux, sachant que cette dernière notion peut évoluer au regard de l'évolution de la technologie ou de la pratique administrative. Afin de réduire ces frais au maximum, l'Agence du stationnement envoie, dans la mesure du possible, une seule mise en demeure pour toutes les créances pendantes.

Le paragraphe 4 dispose que lorsque la redevance forfaitaire reste impayée après le second rappel, il est procédé soit au recouvrement amiable suivi, le cas échéant, du recouvrement judiciaire, soit au recouvrement par voie de contrainte.

Le paragraphe 5 fixe de manière uniforme, dans l'hypothèse du recouvrement amiable des redevances de stationnement, pour l'ensemble de la Région Bruxelles-Capitale, le montant des frais dus par le débiteur. À cette fin, un régime harmonisé est établi dans la présente ordonnance. Il a vocation à remplacer les dispositions des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement qui seraient contraires.

Les paragraphes 6 et 7 sont consacrés au mécanisme de la contrainte. Une telle procédure présente la particularité d'être rapide, efficace et plus économique. Elle présente un avantage tant pour les communes et l'Agence du stationnement que pour les débiteurs qui, sauf en cas de contestation judiciaire, n'auront pas à payer des coûts de procédure. Pour le recouvrement des redevances de stationnement impayées, l'Agence, à l'instar des communes, pourra désormais faire usage d'une contrainte. S'il s'avère impossible d'émettre une contrainte, par exemple parce que le débiteur a contesté la mise en demeure, le créancier peut porter l'affaire directement devant le juge. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de procéder à une phase amiable puisque cela est en fait déjà inhérent à la procédure de la contrainte et puisqu'une telle phase additionnelle engendrerait des coûts supplémentaires.

En ce qui concerne les communes, le paragraphe 6 se réfère à la possibilité dont elles disposent déjà en vertu de l'article 137bis de la Nouvelle loi communale. Selon les travaux préparatoires qui ont précédé son adoption, cette possibilité a précisément été introduite afin de permettre à la commune d'obtenir un titre exécutoire pour recouvrer des redevances de stationnement impayées. Il est dès lors logique et cohérent que cette possibilité soit clairement confirmée dans l'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement. L'article 38, paragraphe 4 de l'ordonnance de 2009, en disposant que le recouvrement est poursuivi « par la voie civile légale », crée un doute

heid hebben om gebruik te maken van artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet om de parkeerretributies in te vorderen. Om die reden is deze verwarringe bepaling niet behouden.

Wat de invorderingsmaatregelen van het Parkeeragentschap betreft, creëert paragraaf 7, naast de gerechtelijke procedure, een nieuwe procedure die is ontleend aan artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet en die wordt aangepast aan de organieke context van het Agentschap. Het is de bedoeling om op het vlak van de invordering te komen tot een harmonisering en een uniformiteit tussen enerzijds de gemeenten die de opdracht om retributies te innen niet hebben overgedragen aan het Parkeeragentschap en anderzijds die wel hebben gedaan.

In het publiek recht belet niets de toewijzing aan een instelling van openbaar nut zoals het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, door middel van een ordonnantie, van de mogelijkheid om niet-betwiste retributies middels een dwangbevel in te vorderen, te meer omdat artikel 30/3 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 8 januari 2017 in de mogelijkheid om een dwangbevel uit te vaardigen voorziet. Dit artikel 30/3 bepaalt immers het volgende : « Indien een bedrag verschuldigd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of aan een openbare instelling of inrichting van dit Gewest, niet tijdig wordt betaald, kan de door de Regering aangeduide ambtenaar van de fiscale administratie een dwangbevel uitvaardigen » en « Het uitgevaardigde dwangbevel wordt door voornoemde ambtenaar geviseerd en uitvoerbaar verklaard. ». De woorden « elk bedrag verschuldigd » maken duidelijk dat deze bepaling ongeacht de juridische aard van de schuldvordering geldt, en met name geen onderscheid maakt tussen schuldvorderingen inzake belastingen en onbetaalde retributies. Bovendien zijn er talloze voorbeelden te vinden van autonome agentschappen en instellingen die gemachtigd zijn om een dwangbevel op te stellen. De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid of de Vlaamse Vervoersmaatschappij « De Lijn » zijn bijvoorbeeld in dat geval.

Ten slotte heeft tot op vandaag noch de toekenning van de bevoegdheid om dwangbevelen op te stellen aan autonome agentschappen en instellingen, noch de invoering van de mogelijkheid om gebruik te maken van dwangbevelen voor de invordering van retributies aanleiding gegeven tot negatieve opmerkingen in de adviezen van de Raad van State of in de jurisprudentie van het Grondwettelijk Hof.

Paragraaf 8 legt de regels vast voor de indexering van de forfaitaire vergoedingen bedoeld in paragraaf 3, 5, 6 en 7.

Paragraaf 9 en 10 behoeven geen commentaar.

quant à la possibilité, pour les communes, de faire usage de l'article 137bis de la Nouvelle loi communale afin de recouvrer des redevances de stationnement. C'est pour cette raison que cette disposition confuse est supprimée.

En ce qui concerne les mesures de recouvrement de l'Agence du stationnement, le paragraphe 7 crée, à côté de la procédure judiciaire, une nouvelle procédure, qui s'inspire de l'article 137bis de la Nouvelle loi communale tout en s'adaptant au contexte organique de l'Agence. L'objectif est d'aboutir à une harmonisation et une uniformité en matière de recouvrement entre, d'une part, les communes qui n'ont pas transféré la mission de perception des redevances à l'Agence du stationnement et, d'autre part, celles qui ont fait le choix de la transférer.

Il n'y a aucune objection de droit public à octroyer à un organisme d'intérêt public tel que l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, par le biais d'une ordonnance, la possibilité de recouvrer des redevances incontestées par l'établissement d'une contrainte. D'autant plus que l'article 30/3 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale prévoit, depuis le 8 janvier 2017, la possibilité de décerner une contrainte. Son article 30/3 dispose en effet que « si un montant dû à la Région de Bruxelles-Capitale ou à un établissement ou organisme public de cette Région, n'est pas payé dans les délais, le fonctionnaire de l'administration fiscale désigné par le gouvernement peut décerner une contrainte » et que « la contrainte décernée est visée et rendue exécutoire par le fonctionnaire susmentionné ». L'usage des mots « tout montant dû » laisse entendre que cette disposition s'applique quelle que soit la nature juridique de la créance, et notamment sans aucune distinction entre les créances fiscales et les redevances impayées. On trouve par ailleurs des exemples nombreux d'agences et institutions autonomes qui ont été habilitées à établir des contraintes. À cet égard, on peut citer le pouvoir d'établir des contraintes reconnu à l'Office National de Sécurité Sociale ou à l'Agence autonome « Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn ».

Enfin, à ce jour, ni l'octroi du pouvoir d'établir des contraintes à des agences et institutions autonomes, ni l'introduction de la possibilité de recourir à des contraintes pour le recouvrement de redevances n'ont soulevé de commentaires négatifs dans les avis du Conseil d'État ou dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

Le paragraphe 8 fixe les modalités liées à l'indexation des indemnités forfaitaires visées aux paragraphes 3, 5, 6 et 7.

Les paragraphes 9 et 10 n'appellent aucun commentaire.

Paragraaf 11 herinnert aan de mogelijkheid een wielklem te gebruiken om het voertuig te immobiliseren en zo de schuldenaar te dwingen tot het betalen van de retributie. Deze mogelijkheid was al opgenomen in artikel 17*quinquies* van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

Artikel 17

Dit nieuwe artikel biedt het Parkeeragentschap de mogelijkheid een dwangbevel aan te wenden voor de invordering van nog eisbare retributies, uitgevaardigd vóór de inwerkingtreding van deze ordonnantie. Deze bepaling bevestigt in essentie het stelsel van gemeen recht betreffende de toepassing van de wet in de tijd, zoals het wordt geïnterpreteerd door het Hof van Cassatie.

Afdeling 5 – De vrijstellingaskaarten

Artikel 18

Dit artikel neemt de vier vrijstellingaskaarten over welke waren vermeld in artikel 6 van de parkeerordonnantie van 2009.

De term «wijk» wordt vervangen door de term «deelsector», een preciezere term die reeds in de praktijk gebruikt wordt. De Regering bepaalt de modaliteiten volgens dewelke de deelsectoren afgebakend zullen worden.

De volgorde waarin de kaarten zijn opgesomd, brengt geen hiërarchie tussen de kaarten met zich.

Lid 6, 2^e zin, laat de Regering (zoals dat reeds het geval was in de parkeerordonnantie van 2009) toe om aanvullende categorieën begunstigden te bepalen. Verder zullen, zolang het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de geregelmenteerde parkeerzones en de vrijstellingaskaarten niet wordt opgeheven en vervangen door een nieuw bijgewerkte besluit, de verschillende door dit besluit voorziene vrijstellingaskaarten blijven bestaan. De rechtsgrondslag van dit besluit is ingeschreven in het nieuwe artikel. Het weze eveneens gepreciseerd dat de vermelding «Binnen deze perken» enkel verwijst naar wat wordt aangegeven in het derde lid, 1^e zin (en niet in de voorgaande alinea's).

Om een doeltreffende controle door middel van scanvoertuigen mogelijk te maken, kan de Regering het gratis parkeren voor houders van de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap afhankelijk stellen van regelingen zoals een registratie.

Le paragraphe 11 rappelle la possibilité, déjà prévue à l'article 27*quinquies* de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, de faire usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule afin de contraindre le redevable à payer ses redevances.

Article 17

Ce nouvel article vise à permettre l'usage de la contrainte par l'Agence du stationnement pour le recouvrement des redevances, encore exigibles, établies avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Cette disposition confirme essentiellement le régime de droit commun concernant l'application de la loi dans le temps, comme il est interprété par la Cour de Cassation.

Section 5 – Des cartes de dérogation

Article 18

Cet article reprend les quatre cartes de dérogation qui se trouvaient dans l'article 6 de l'ordonnance stationnement de 2009.

La notion de « quartier » est remplacée par la notion de « secteur de stationnement », plus précise et déjà utilisée en pratique. Le Gouvernement est chargé d'arrêter les modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement seront délimités.

L'ordre de présentation n'emporte pas de hiérarchie entre les cartes de dérogation.

L'alinéa 4, 2^e phrase, permet au Gouvernement (comme c'était déjà le cas dans l'ordonnance stationnement de 2009) d'établir des catégories complémentaires de bénéficiaires. Par ailleurs, tant que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation n'est pas supprimé et remplacé par un nouvel arrêté actualisé, les différentes cartes de dérogation prévues par cet arrêté continueront d'exister. Le fondement légal de cet arrêté est déplacé dans le présent article. On précisera également que la mention « Dans cette limite » se rapporte uniquement à ce qui est indiqué dans l'alinéa 3, 1^{re} phrase (et non dans les alinéas précédents).

Pour permettre un contrôle efficace au moyen des véhicules scanneurs, le Gouvernement pourra conditionner la gratuité du stationnement pour les détenteurs de la carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap à des modalités comme par exemple un enregistrement.

Tenslotte zij erop gewezen dat de bevoegdheid van de Regering om de regels voor de afgifte en het gebruik van de vrijstellingenkaarten vast te stellen, ook de mogelijkheid inhoudt om de kaarten te dematerialiseren.

Artikel 19

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 39 van de parkeerordonnantie van 2009. Het is enkel aangepast aan de nieuwe nummering.

Afdeling 6 – Verdeling van de ontvangsten tussen de gemeenten en het Parkeeragentschap

Artikel 20

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 41, paragraaf 1, van de parkeerordonnantie van 2009.

Omwille van structurele problemen die zijn vastgesteld met betrekking tot de identificatie van de parkeeropbrengsten en de gemaakte kosten door de gemeenten in dit kader alsook het overmaken door de gemeenten van hun financiële bijdrage, wordt een nieuw mechanisme ingevoerd.

In § 1, in een eerste geval, identificeert de gemeente zelf de parkeeropbrengsten alsook de kosten die eraan verbonden zijn en beschrijft deze in een verslag dat ze bezorgt aan het Gewest ten laatste op 31 mei volgend op het betrokken boekjaar. Het Gewest en de gemeente plegen overleg over de bedragen in het verslag.

De 15 % van het overschot waarvan sprake in § 4 zullen worden opgenomen in de rekeningen van het huidige dienstjaar van het Parkeeragentschap. De 15 % van het overschot van een gemeente tijdens dienstjaar N worden dus beschikbaar in jaar N + 1 en opgenomen in de rekeningen van het Parkeeragentschap in het jaar N + 1.

In § 2 is voorzien dat, in alle gevallen, de gemeente, bij de eerste begrotingswijziging volgend op de datum van 31 mei bedoeld in § 1, het bedrag overeenkomend met de 15 % van het eventuele overschot moet inschrijven in de aangepaste begroting. Deze begrotingswijziging is verplicht gemaakt ongeacht welke identificatiemethode van de 15 % van het eventuele overschot gebruikt wordt (op basis van de gedetailleerde kosten in het verslag of het forfaitair bedrag).

Dienaangaande zijn het de mechanismen verbonden aan het goedkeuringstoezicht uit de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die van toepassing zijn in het geval van tekortkomingen in hoofde van de gemeente.

Enfin, l'on précisera que la compétence du Gouvernement de fixer les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation emporte la faculté de dématérialiser les cartes.

Article 19

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 39 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il est juste adapté à la nouvelle numérotation.

Section 6 – De la répartition des résultats entre les communes et l'Agence du stationnement

Article 20

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 41, paragraphe 1^{er}, de l'ordonnance stationnement de 2009.

En raison des difficultés structurelles constatées quant à l'identification des revenus du stationnement et des frais des communes dans ce cadre ainsi qu'à la transmission par les communes de leur contribution financière, un nouveau mécanisme est mis en place.

Au § 1^{er}, dans une première hypothèse, la commune identifie elle-même ses revenus du stationnement ainsi que les frais qui y sont liés et les détaille dans un rapport qu'elle remet à la Région au plus tard le 31 mai qui suit l'année de l'exercice comptable concerné. La Région et la commune se concertent sur les montants qui figurent au rapport.

Les 15 % du résultat excédentaire dont il est fait mention au § 4, seront inscrits dans les comptes de l'exercice en cours de l'Agence du stationnement. Les 15 % du résultat excédentaire d'une commune de l'exercice de l'année N sont donc rendus disponibles lors de l'année N + 1 et inscrits dans les comptes de l'Agence du stationnement dans l'année N + 1.

Au § 2, il est prévu que dans toutes les hypothèses, la commune doit inscrire, lors de la prochaine modification budgétaire qui suit le 31 mai visé au § 1^{er}, le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire éventuel dans son budget ajusté. Cette modification budgétaire est rendue obligatoire quelle que soit la méthode d'identification des 15 % du résultat excédentaire éventuel utilisée (sur la base des frais détaillés dans le rapport ou du forfait).

À cet égard, ce sont les mécanismes liés à la tutelle d'approbation repris dans l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale qui s'appliquent en cas de manquements dans le chef de la commune.

In § 3 wordt de hypothese ingevoegd waarin het Gewest, wanneer een gemeente geen gedetailleerd verslag bezorgt binnen de vereiste termijn van 31 mei van het jaar volgend op het boekjaar, zelf de parkeeropbrengsten van de gemeente identificeert, op basis van de laatste goedgekeurde jaarrekeningen, en er een forfaitair bedrag op toepast teneinde het bedrag vast te stellen van de opgelopen kosten door de gemeente in dit kader. Dit forfaitair bedrag wordt berekend op basis van de financiële resultaten van het Parkeeragentschap die behaald werden in de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen.

In § 4 wordt verduidelijkt dat, ongeacht de identificatiemethode van het overschot, het Gewest systematisch de informatie betreffende de 15 % aan de gemeente en het Parkeeragentschap meedeelt.

De vereffening, en dus het doorstorten naar het Parkeeragentschap van deze 15 %, gebeurt door de gemeente ten laatste op 31 december van het jaar na het betrokken boekjaar.

§ 5 voorziet een bijkomende sanctie ten aanzien van de gemeenten die niet binnen de vereiste termijn voldoen aan het bedrag overeenkomend met de 15 % van het eventuele overschot: het Parkeeragentschap heeft de toestemming de stortingen op te schorten van de inkomsten uit vrijstellingsskaarten geldend op het grondgebied van meer dan één gemeente totdat het bedrag effectief gestort is.

Artikel 21

Dit artikel voorziet in het mechanisme dat de « spiegel » is van het mechanisme in artikel 20, in het geval de gemeente haar controle- en inningsopdrachten heeft overgedragen overeenkomstig artikel 15, § 2.

Het Gewest bezorgt aan de hierboven vermelde gemeenten ten laatste op 31 mei volgend op het betrokken boekjaar een gedetailleerd verslag waarin de parkeeropbrengsten evenals de daaraan verbonden kosten gemaakt door het Parkeeragentschap worden geïdentificeerd.

Net als bij het voorgaande mechanisme plegen het Gewest, met de hulp van het Parkeeragentschap, en de gemeente overleg over de bedragen in het verslag.

Bovendien bezorgt het Gewest een tussentijds halfjaarlijks verslag aan de gemeente.

Eens het bedrag betreffende het overschot geïdentificeerd is wordt 15 % van dit bedrag weerhouden door het Parkeeragentschap.

Au § 3, il est inséré une hypothèse qui prévoit que, dans le cas où une commune ne transmet pas le rapport détaillé dans le délai requis du 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable, la Région identifie elle-même, sur la base des derniers comptes annuels arrêtés, les revenus du stationnement de la commune et y applique un forfait afin de déterminer le montant des frais encourus par la commune dans ce cadre. Ce forfait est calculé sur la base des résultats financiers de l'Agence du stationnement obtenus dans les communes ayant procédé au transfert des missions de contrôle et de perception.

Au § 4, il est précisé que, quelle que soit la méthode d'identification du résultat excédentaire, la Région transmet systématiquement l'information relative aux 15 % à la commune et à l'Agence du stationnement.

La liquidation, et donc le transfert au bénéfice de l'Agence du stationnement, de ces 15 % est procédée par la commune au plus tard le 31 décembre de l'année suivant l'exercice concerné.

Le § 5 prévoit une sanction complémentaire à l'attention des communes qui ne s'acquittent pas du montant représentant les 15 % du résultat excédentaire éventuel dans le délai requis : l'Agence de stationnement est autorisée à lui suspendre les versements des produits des cartes de dérogation valables sur le territoire de plus d'une commune jusqu'au versement effectif du montant.

Article 21

Cet article prévoit le mécanisme « miroir » à l'article 20, dans l'hypothèse où la commune a délégué ses missions de contrôle et de perception conformément à l'article 15, § 2.

La Région transmet aux communes susmentionnées, au plus tard le 31 mai qui suit l'année de l'exercice comptable concerné, un rapport détaillé identifiant les revenus du stationnement ainsi que les frais encourus par l'Agence du stationnement qui y sont liés.

Tout comme pour le mécanisme précédent, la Région, avec l'aide de l'Agence du stationnement, et la commune se concertent sur les montants qui figurent au rapport.

En outre, la Région transmet à la commune un rapport intermédiaire semestriel.

Une fois le montant relatif au résultat excédentaire identifié, 15 % de ce montant sont conservés par l'Agence du stationnement.

In het geval er geen overschot is, neemt het Agentschap slechts haar deel van het tekort voor haar rekening, met name 15 % van het tekort.

HOOFDSTUK 5 Het gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 22

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 9 van de parkeerordonnantie van 2009. De term « indicatief luik » is vervangen door « strategisch luik ». Verder is het reglementaire luik weggelaten uit de minimale inhoud van het GPBP.

Het weze bevestigt dat de in de ordonnantie vermelde gewestelijke en gemeentelijke plannen, noch het beheerscontract tussen het Gewest en het Parkeeragentschap, beogen rechten toe te kennen aan particulieren.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 23

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 10 van de parkeerordonnantie van 2009.

Ingevolge paragraaf 1 is de Regering voortaan echter verplicht om, voorafgaand aan de goedkeuring van het ontwerp van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, een overleg op touw te zetten tussen het Parkeeragentschap en alle Brusselse gemeenten. Concreet zal dit voorafgaand overleg worden gecoördineerd door Brussel Mobiliteit, handelend voor de Regering.

Het beoogde doel is benadrukken dat een goede samenwerking vereist is tussen de gemeenten, die het terrein goed kennen, en het Gewest, dat moet toezien op een omvattende harmonisering van de regels.

Verder kunnen, vanuit de bedoeling om jegens de burger een administratieve vereenvoudiging te bewerkstelligen, klachten en opmerkingen naar aanleiding van het openbaar onderzoek voortaan via elektronische weg worden ingediend.

Ook in paragraaf 2 zijn meerdere correcties aangebracht, in het raam van de aan de Regering opgelegde adviezen vóór de definitieve goedkeuring van het gewestelijk parkeerbeleidsplan, meer bepaald :

Dans le cas où il n'y a pas de résultat excédentaire, l'Agence ne supporte que sa part du déficit, c'est-à-dire 15 % de celui-ci.

CHAPITRE 5 Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^e – Du contenu

Article 22

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 9 de l'ordonnance stationnement de 2009. La terminologie « volet indicatif » a été remplacée par « volet stratégique ». En outre, le volet réglementaire est supprimé du contenu minimum du PRPS.

Il est confirmé que ni les plans régionaux et communaux mentionnés dans l'ordonnance, ni le contrat de gestion entre la Région et l'Agence de stationnement ne visent à accorder des droits aux particuliers.

Section 2 – De la procédure d'élaboration

Article 23

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 10 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Cependant, au paragraphe 1^{er}, une concertation auprès de l'Agence du stationnement et de toutes les communes bruxelloises, préalable à l'adoption du projet de plan régional de politique du stationnement, est nouvellement imposée au Gouvernement. Concrètement, cette concertation préalable sera coordonnée par Bruxelles Mobilité pour le compte du Gouvernement.

L'objectif visé est d'insister sur l'obligation d'une bonne collaboration entre les communes qui sont proches de la réalité du terrain et la Région qui doit veiller à une harmonisation globale des règles.

Par ailleurs, dans un souci de simplification administrative à l'égard du citoyen, les réclamations et observations consécutives à l'enquête publique pourront désormais être adressées par le biais de tout moyen électronique.

Au paragraphe 2, plusieurs corrections sont également réalisées dans le cadre des avis imposés au Gouvernement avant l'adoption définitive du plan régional de politique du stationnement, à savoir :

- 1° het advies van de MIVB is weggelaten ; dit advies is niet meer nodig aangezien vertegenwoordigers van de MIVB zetelen in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, die voortaan zal worden geraadpleegd ;
- 2° het advies van Brulocalis is toegevoegd, om de rol die de lokale overheden hebben te spelen meer te benadrukken ;
- 3° het advies van de volgende adviescommissies is toegevoegd :
 - a) de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (opgericht bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000 tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie) ;
 - b) de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (opgericht bij ordonnantie van 8 september 1994 houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) ;
 - c) de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (ingericht bij het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004, zoals gewijzigd) ;
 - d) de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (opgericht bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990 houdende de regeling van de oprichting, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

Met het oog op goed bestuur zijn deze aanpassingen bedoeld om in consensus te handelen met alle actoren die kunnen bijdragen tot de verbetering van de levenskwaliteit van de burgers.

In § 3 wordt gepreciseerd dat minstens de helft van de termijn waarbinnen de gemeenten hun advies moeten uitbrengen buiten de periode van de zomer-, paas- en kerstvakantie van de scholen moet vallen.

Artikel 24

Dit artikel neemt ongewijzigd de inhoud over van artikel 11 van de parkeerordonnantie van 2009. Het behoeft dan ook geen nadere toelichting.

Artikel 25

Lid 1 van dit artikel neemt de inhoud over van artikel 12 van de parkeerordonnantie van 2009.

Anderzijds voorziet een nieuw lid 2 wel in een afwijking van de verplichting om een openbaar onderzoek en andere raadplegingen uit te voeren wanneer de Regering wijzigingen aanbrengt aan het strategisch luik van het

- 1° l'avis de la STIB est supprimé ; cet avis n'étant plus nécessaire étant donné que des représentants de la STIB siègent au sein de la Commission régionale de la Mobilité qui sera désormais consultée ;
- 2° l'avis de Brulocalis est ajouté, afin d'accentuer davantage le rôle à jouer des pouvoirs locaux ;
- 3° l'avis des commissions consultatives suivantes est ajouté :
 - a) la Commission régionale de la mobilité (instaurée par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000 portant création de la Commission régionale de la mobilité) ;
 - b) le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (instauré par l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale) ;
 - c) la Commission régionale de développement (régie par le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 9 avril 2004, tel que modifié) ;
 - d) le Conseil de l'environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (instauré par l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 réglant l'institution, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale).

Ces adaptations sont, dans un souci de bonne gouvernance, destinées à agir en consensus avec tous les acteurs qui peuvent contribuer à améliorer la qualité de vie des citoyens.

Au § 3, il est précisé que la moitié au moins du délai endéans lequel les communes doivent remettre leur avis se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'été, de Pâques et de Noël.

Article 24

Cet article reprend exactement ce qui se trouvait dans l'article 11 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il ne nécessite donc pas de commentaire particulier.

Article 25

L'alinéa 1^{er} de cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 12 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Par ailleurs, un nouvel alinéa 2 prévoit désormais une dérogation à l'obligation d'enquête publique et d'autres consultations pour les modifications apportées par le Gouvernement au volet stratégique du plan régional de

gewestelijk parkeerbeleidsplan. Het betreft wijzigingen die geen normatieve impact hebben op bewoners en hun omgeving. Bijgevolg zijn deze wijzigingen altijd in lijn met de internationale verplichtingen voorzien in artikel 7 en 8 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, gesloten te Aarhus op 25 juni 1998, waarmee is ingestemd bij de ordonnantie van 7 november 2002.

Afdeling 3 – Evaluatie

Artikel 26

Dit artikel neemt deels de inhoud over van artikel 13 van de parkeerordonnantie van 2009.

Bovendien wordt nader bepaald dat het door de Regering opgestelde globale evaluatieverslag bedoeld is om het uitvoeringsniveau en de relevantie te analyseren, alsmede de mogelijke evolutie van het gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit globaal evaluatierapport moet bestaan uit een deskundigenverslag van het Parkeeragentschap alsook informatie afkomstig van de raadpleging van de gemeenten, die een essentiële gesprekspartner zijn opdat het plan hun kennis van het terrein weerspiegelt.

Tot slot wordt nader bepaald dat de Regering het verslag goedkeurt en ter informatie bezorgt aan het Parlement.

De beoordeling van de Regering zal zich eveneens baseren op het advies van de referentieambtenaar van Brussel Mobiliteit bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit geformuleerd ten aanzien van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan.

Artikel 27

Om een ambitieus en harmonieus parkeerbeleid in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verzekeren, ziet het Gewest erop toe dat de gemeenten de instrumenten van het parkeerbeleid eerbiedigen.

Tegenover de parkeerordonnantie van 2009 betreft het een nieuwe bepaling. Elke 24 maanden beoordeelt de Regering concreet de implementering en uitvoeringsgraad van het gewestelijk parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.

Deze beoordeling zal rekening houden met een door het Agentschap opgesteld opvolgingsverslag dat alle nuttige operationele gegevens bevat die voortkomen uit

politique du stationnement. Il s'agit de modifications n'ayant pas d'impact normatif pour les riverains et leur environnement. Dès lors, ces modifications respectent donc toujours les obligations internationales prévues par les articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998, à laquelle il a été donné assentiment par l'ordonnance du 7 novembre 2002.

Section 3 – De l'évaluation

Article 26

Cet article reprend en partie ce qui se trouvait dans l'article 13 de l'ordonnance stationnement de 2009.

En outre, il est précisé que le rapport global d'évaluation établi par le Gouvernement est destiné à analyser le niveau de mise en œuvre et de pertinence ainsi que l'évolution possible du plan régional de politique du stationnement. Ce rapport global d'évaluation doit comporter un rapport d'expertise de l'Agence du stationnement ainsi que des informations issues de la consultation des communes qui doivent être un interlocuteur incontournable pour que le plan soit le reflet de leur connaissance du terrain.

Enfin, il est précisé que le Gouvernement approuve et communique le rapport au Parlement pour information.

L'évaluation du Gouvernement sera réalisée également sur la base de l'avis du fonctionnaire de référence de Bruxelles Mobilité visé par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, formulé au regard des objectifs du plan régional de mobilité.

Article 27

Afin de permettre une politique du stationnement ambitieuse et harmonieuse sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la Région s'assure du respect des instruments de la politique du stationnement par les communes.

Il s'agit d'une nouvelle disposition par rapport à l'ordonnance stationnement de 2009. Tous les 24 mois, le Gouvernement évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d'exécution du plan régional de politique du stationnement à l'échelle des communes.

Cette évaluation prendra en considération un rapport de suivi réalisé par l'Agence comprenant toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur

het parkeerbeheer op het grondgebied van de desbetreffende gemeente. Bijvoorbeeld de volgende operationele gegevens : het aantal in omloop zijnde vrijstellingen, het gemiddelde aantal controles en retributies per parkeerplaats en de resultaten van de controle.

Het opvolgingsverslag waarnaar in het nieuwe artikel wordt verwezen is een wetenschappelijk verslag, gebaseerd op feitelijke, cijfermatige gegevens. De evaluatie blijft het prerogatief van de Regering.

Dit nieuwe beoordelingsmechanisme stelt het Gewest in staat om ter zake van het parkeerbeleid toezicht uit te oefenen op de gemeenten.

Deze aanvullingen zijn doorgevoerd om het Gewest (ondersteund door het Parkeeragentschap) een instrument aan te reiken waarmee het de tenuitvoerlegging van het gewestelijk parkeerbeleid regelmatig kan opvolgen, beoordelen en controleren. In ruimere zin zijn ze bedoeld als respons op de obstakels waarop de huidige GPAP's zijn gebotst. Voor het overige leiden zij tot de schrapping van de artikelen 23 en 24 van de parkeerordonnantie van 2009, waarvoor zij deels in de plaats komen.

Artikel 28

Dit is een nieuwe bepaling in vergelijking met de parkeerordonnantie van 2009. Als uit de door de Regering gemaakte beoordeling blijkt dat een gemeente het gewestelijk parkeerbeleidsplan geheel of gedeeltelijk uitvoert op onvoldoende wijze kan de Regering, op elk moment, de bepalingen in werking laten treden voorzien in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het geval van volharding door de gemeente kan de Regering de storting van de parkeeropbrengsten laten opschorten.

HOOFDSTUK 6 De gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 29

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 14 van de parkeerordonnantie van 2009.

le territoire communal concerné. Par exemple, les données opérationnelles suivantes : le nombre de dérogations en circulation, le nombre moyen de contrôles et redevances par emplacement de stationnement et les résultats du contrôle.

Le rapport de suivi dont il est fait mention dans le nouvel article est un rapport scientifique, basé sur des données factuelles, chiffrées. L'évaluation restant la prérogative du Gouvernement.

Ce nouveau mécanisme d'évaluation permet à la Région d'exercer un contrôle de tutelle à l'égard des communes en matière de politique du stationnement.

Opérés dans le but de permettre à la Région (avec l'assistance de l'Agence du stationnement) de se doter d'un outil de suivi, d'évaluation et de contrôle régulier de la mise en œuvre de la politique régionale du stationnement, ces ajouts sont plus globalement destinés à apporter des réponses aux obstacles rencontrés par les PACS actuels. Ils ont par ailleurs pour conséquence la suppression des articles 23 et 24 de l'ordonnance stationnement de 2009, auxquels ils se substituent partiellement.

Article 28

Il s'agit d'une nouvelle disposition par rapport à l'ordonnance stationnement de 2009. S'il ressort de l'évaluation réalisée par le Gouvernement qu'une commune n'exécute pas de manière satisfaisante tout ou partie du plan régional de politique du stationnement, le Gouvernement peut, à tout moment, mettre en œuvre les dispositions prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

En cas de persistance par la commune, le Gouvernement pourra faire suspendre le versement des produits liés au stationnement.

CHAPITRE 6 Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^e – Du contenu

Article 29

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 14 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Desalniettemin worden het bindende karakter en de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen gewijzigd.

De gemeentelijke parkeeractieplannen worden inderdaad facultatief.

Op dit moment zijn de GPAP's «dwingend» en verplicht, hoewel slechts negen gemeenten een definitief GPAP hebben en er geen effectieve sanctie wordt opgelegd aan de tien gemeenten die er geen hebben. Bovendien werd de implementatie van deze negen GPAP's nergens geëvalueerd (het Gewest heeft alleszins geen enkele evaluatie uitgevoerd of ontvangen), wat maakt dat het niet mogelijk is om de concrete toepassing, efficiëntie of meerwaarde ervan te meten (met name in vergelijking met gemeenten die er geen hebben, maar die wel degelijk actie rond parkeren voeren). Het is overigens bekend dat maatregelen die «kwaad bloed zetten» niet altijd in de GPAP's zijn opgenomen, wat de Regering niet heeft belet om ze toch goed te keuren (in voorkomend geval onder voorbehoud).

Geen enkele gemeente beschikt vandaag over een gemeentelijk aanvullend parkeerretributiereglement dat volledig conform is met het GPBP, en dit terwijl er in sommige gemeenten sprake is van een aanzienlijk gebrek aan conformiteit. Het instrument «GPAP» heeft duidelijk geen harmonisatie kunnen bewerkstelligen.

Het GPAP is een (inhoudelijk) eentonig document, dat vergezeld gaat van een lange en complexe procedure die tot wel twee jaar kan duren. Dit maakt dat het een erg rigide instrument is, waarvan de oriëntaties vaak niet meer stroken met de (snel veranderende) realiteit op het terrein op het moment dat het bekend gemaakt wordt. Dat het op dat moment al achterhaald is, doet het reële nut ervan in vraag stellen.

Een volledig GPAP, uitgewerkt volgens de gewestelijke voorschriften is duur (het kost meerdere tienduizenden euro's) en de meerwaarde is discutabel.

Bepaalde GPAP's zijn in minimale vorm uitgevoerd, met de bedoeling «tegemoet te komen» aan de eisen van het Gewest, en niet zozeer om er een echt lokaal planningsinstrument van te maken.

Onder het nieuwe stelsel zal een gemeente evenwel nog altijd kunnen beslissen een actieplan goed te keuren, indien zij dit relevant acht. Dit plan zal niet meer dwingend zijn. De Regering zal deze actieplannen bij besluit inhoudelijk goedkeuren maar de gemeenten in vergelijking met voordien wel meer bewegingsvrijheid geven. Daarvoor moet het plan dan wel compleet zijn en bedoeld zijn voor het hele grondgebied van de gemeente, en een diagnose

Néanmoins, le caractère obligatoire ainsi que le contenu des plans d'action communaux de stationnement sont modifiés.

En effet, les plans d'action communaux de stationnement deviennent facultatifs.

À l'heure actuelle, les PACS sont « contraignants » et obligatoires, or seules 9 communes disposent d'un PACS définitif, sans sanction effective à l'égard des 10 communes « sans PACS ». Aucune évaluation de la mise en œuvre de ces 9 PACS n'a par ailleurs été élaborée (ou en tout cas transmise à la Région ou réalisée par elle), ce qui ne permet pas d'en mesurer l'application concrète, l'efficacité ou la plus-value (notamment vis-à-vis des communes qui n'en ont pas, mais qui pourtant agissent bel et bien sur leur stationnement). On sait par ailleurs que les mesures qui « fâchent » ne sont pas toujours incorporées au PACS, ce qui n'a pas empêché le Gouvernement de les approuver (le cas échéant, sous condition).

Aucune commune ne dispose aujourd'hui d'un règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement parfaitement conforme au PRPS, tandis que ce défaut de conformité peut être élevé dans le cas de certaines communes. À l'évidence, l'outil « PACS » n'a pas permis d'assurer cette mise en conformité.

Le PACS est un document fastidieux (du point de vue de son contenu), assorti d'une procédure longue et complexe pouvant durer jusqu'à plus de deux ans. Il en ressort un outil très rigide, dont les orientations ne sont souvent déjà plus en phase avec la réalité de terrain (par nature très dynamique) à peine publié. Cette obsolescence tend à remettre en question son utilité réelle.

Un PACS complet, réalisé conformément aux prescriptions régionales, est coûteux (plusieurs dizaines de milliers d'euros), pour une plus-value discutable.

Certains PACS ont été réalisés « à minima », dans l'optique de fournir « une réponse » aux exigences régionales, plutôt qu'en vue d'en faire un réel outil de planification locale.

Néanmoins, sous le régime nouveau, une commune pourra encore décider d'adopter un plan d'action si elle le juge pertinent. Ce plan ne sera plus contraignant. Le Gouvernement adoptera par arrêté le contenu de ces plans d'action en laissant une marge de manœuvre plus importante qu'auparavant aux communes, tout en maintenant la nécessité que le plan soit complet en visant l'ensemble du territoire communal et en établissant un diagnostic du sta-

maken van de parkeertoestand aldaar, met inbegrip van de types gereglementeerde en voorbehouden parkeerplaatsen op de wegenis voor alle voertuigen, en een overzicht van de - met name financiële - aandachtspunten die daarmee verbonden zijn.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 30

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 15 van de parkeerordonnantie van 2009.

De eerdere geldende goedkeuringsprocedure voor ontwerpen van gemeentelijke parkeeractieplannen wordt evenwel versoepeld. De termijn van één maand tussen de goedkeuring van het ontwerpplan en de start van het openbaar onderzoek is verlengd tot drie maanden.

Artikel 31

Dit artikel neemt ongewijzigd de inhoud over van artikel 16 van de parkeerordonnantie van 2009. Het behoeft dan ook geen nadere toelichting.

Artikel 32

Dit artikel wijzigt en vereenvoudigt het bepaalde in artikel 17 van de parkeerordonnantie van 2009 om de gemeente in staat te stellen haar gemeentelijk actieplan aan het Parkeeragentschap te bezorgen zonder een bindende termijn.

Artikel 33

Deze artikelen nemen de inhoud over van artikel 21 van de parkeerordonnantie van 2009. Deze bepaling is in lijn met de internationale verplichtingen voorzien in Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en in artikel 7 en 8 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, gesloten te Aarhus op 25 juni 1998, waarmee is ingestemd bij de ordonnantie van 7 november 2002.

tionnement sur le territoire communal concerné incluant tous les types de stationnement réglementés et réservés en voirie pour l'ensemble des véhicules, et une identification des enjeux, notamment financiers, qui y sont associés.

Section 2 – De la procédure d’élaboration

Article 30

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 15 de l'ordonnance stationnement de 2009.

La procédure d'adoption des projets de plans d'action communaux de stationnement qui y était prévue est cependant assouplie. En effet, le délai d'un mois entre l'adoption du projet de plan et le lancement de l'enquête publique est élargi à trois mois.

Article 31

Cet article reprend exactement ce qui se trouvait dans l'article 16 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il ne nécessite donc pas de commentaire particulier.

Article 32

Cet article modifie et simplifie ce qui se trouvait dans l'article 17 de l'ordonnance stationnement de 2009 afin de permettre à la commune de transmettre son plan d'action communal à l'Agence du stationnement sans délai contraignant.

Article 33

Ces articles reprennent ce qui se trouvait dans l'article 21 de l'ordonnance stationnement de 2009. Cette disposition respecte les obligations internationales prévues par la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et par les articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998, à laquelle il a été donné assentiment par l'ordonnance du 7 novembre 2002.

HOOFDSTUK 7
Het Brussels Hoofdstedelijk
Parkeeragentschap

Afdeling 1 – Algemene bepalingen

Artikel 35

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 25 van de parkeerordonnantie van 2009. Een eerste wijziging is bedoeld om dit artikel aan te passen aan de benaming gehanteerd in het nieuwe Wetboek van vennootschappen en verenigingen. Verder is de zin die verwijst naar de eerste statuten van het Agentschap en de oprichting ervan geschrapt, aangezien het Agentschap al is opgericht en de statuten reeds door de Regering zijn goedgekeurd. De juridische basis van het Parkeeragentschap is dus naar dit artikel overgeheveld. Tot slot wonen de regeringscommissarissen voortaan ook de algemene vergadering bij ; ze nemen niet deel aan de stemmingen (in het bureau, in de raad van bestuur en in de algemene vergadering).

Overeenkomstig artikel 9, paragraaf 3, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, wordt eraan herinnerd dat de regeringscommissarissen over een termijn van 4 dagen beschikken om een schorsend beroep in te stellen bij de bevoegde minister tegen de uitvoering van elke beslissing van het Agentschap die zij met de wet, met de statuten of met het algemeen belang strijdig achten. Deze termijn van 4 dagen gaat in op de dag van de vergadering waarop de beslissing genomen werd, voor zover de regeringscommissaris daarop regelmatig uitgenodigd werd, en, in het tegenovergestelde geval, de dag waarop hij er kennis van heeft gekregen.

Afdeling 2 – Samenstelling van de beheersorganen

Artikel 36

Dit artikel neemt deels de inhoud over van artikel 26 van de parkeerordonnantie van 2009.

Er zijn verschillende aanpassingen doorgevoerd :

- de algemene vergadering bestaat voortaan enkel uit de enige aandeelhouder (en niet meer uit de bestuurders) ; bovendien wordt nader bepaald dat deze enige aandeelhouder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is ;
- de leden van de raad van bestuur moeten gedomicileerd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (deze voorwaarde is gelijkaardig aan diegene die bestaat voor het Brussels Agentschap voor Bedrijfsondersteuning) ;

CHAPITRE 7
De l'Agence du stationnement de la
Région de Bruxelles-Capitale

Section 1^e – Dispositions générales

Article 35

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 25 de l'ordonnance stationnement de 2009. Une première modification vise à adapter cet article à la dénomination utilisée par le nouveau Code des sociétés et des associations. Par ailleurs, la phrase qui fait référence aux premiers statuts de l'Agence et à sa création a été supprimée, l'Agence ayant déjà été créée et possédant déjà des statuts approuvés initialement par le Gouvernement. La base légale de l'Agence du stationnement se trouve donc déplacée dans le présent article. Enfin, les commissaires du gouvernement assistent désormais aussi à l'assemblée générale ; ils ne prennent pas part aux votes (au bureau, au conseil d'administration et à l'assemblée générale).

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, il est rappelé que les commissaires du gouvernement disposent d'un délai de 4 jours pour introduire un recours suspensif auprès du ministre fonctionnel contre l'exécution de toute décision de l'Agence qu'ils estiment contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général. Ce délai de 4 jours court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que le commissaire du gouvernement y ait été régulièrement convoqué et, dans le cas contraire, à partir du jour où il en a reçu connaissance.

Section 2 – De la composition des organes de gestion

Article 36

Cet article reprend en partie ce qui se trouvait dans l'article 26 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Plusieurs modifications sont opérées :

- l'assemblée générale est désormais composée uniquement de l'actionnaire unique (et plus des administrateurs) ; de plus, il est précisé que cet actionnaire unique est la Région de Bruxelles-Capitale ;
- les membres du conseil d'administration doivent être domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale (cette condition est similaire à celle qui existe pour l'Agence bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise) ;

- de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten een lijst van 10 leden communiceren aan de Regering, met vermelding van voorkeursvolgorde ;
- als de gemeenten niet in staat zijn om tijdig een adequate voordracht van leden te bezorgen met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht zullen, om verlamming te voorkomen, de bestuurders die de gemeenten vertegenwoordigen uit de vorige legislatuur in hun functie blijven tot de gemeenten effectief een adequaat voorstel communiceren ;
- minstens vijf leden van de raad van bestuur moeten voortaan tot elk geslacht behoren ;
- paragraaf 6 en 7 over het delegeren van bevoegdheden en van de handtekenbevoegdheid zijn toegevoegd ;
- er zijn nog andere wijzigingen aangebracht maar deze zijn louter formeel van aard.

Afdeling 3 – Dagelijks bestuur

Artikel 37

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 27 van de parkeerordonnantie van 2009. Er is één wijziging doorgevoerd : deze bepaalt dat de regels betreffende het administratief en geldelijk stelsel van de leidende ambtenaren van het Parkeeragentschap zullen worden vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De slotbepalingen van deze ordonnantie voorzien niettemin in overgangsmaatregelen. Zodoende blijven de 3 regeringsbesluiten van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap van toepassing zolang ze niet worden opgeheven. In de inwerkingtreding van deze opheffing zal worden voorzien op een door de Regering vastgelegde datum (bij besluit gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*), en dit na goedkeuring van de nieuwe regels door de Raad van Bestuur van het Agentschap. In afwachting zullen de leidende ambtenaren van het Agentschap nog niet worden onderworpen aan het statuut van 21 maart 2018 en zullen ze aan deze besluiten van 2013 onderworpen blijven.

Afdeling 4 – Personeel

Artikel 38

Dit artikel vervangt artikel 28 van de parkeerordonnantie van 2009. Voortaan is het de raad van bestuur van het Parkeeragentschap en niet langer de Regering die het personeelsplan vastlegt en het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van voornoemd personeel bepaalt.

- les communes de la Région de Bruxelles-Capitale doivent communiquer une liste de 10 membres au Gouvernement en précisant l'ordre de préférence ;
- si les communes sont en incapacité de communiquer en temps utiles une proposition adéquate de membres permettant de respecter les équilibres linguistiques et de genre, pour éviter une paralysie, les administrateurs représentant les communes issus de la dernière législature sont maintenus dans leurs fonctions jusqu'à ce que les communes communiquent effectivement une proposition adéquate ;
- au minimum cinq membres du conseil d'administration doivent désormais appartenir à chaque sexe ;
- il est ajouté des paragraphes 6 et 7 relatifs aux délégations de pouvoirs et de signatures ;
- d'autres modifications sont réalisées mais elles sont purement formelles.

Section 3 – De la gestion journalière

Article 37

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 27 de l'ordonnance stationnement de 2009. Une modification a été réalisée : elle prévoit que les modalités relatives au régime administratif et pécuniaire des fonctionnaires dirigeants de l'Agence du stationnement seront prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale. Les dispositions finales de la présente ordonnance prévoient néanmoins des mesures transitoires. Dès lors, les 3 arrêtés du Gouvernement du 2 mai 2013 portant sur le statut administratif et pécuniaire du personnel de l'Agence restent d'application tant qu'ils ne sont pas abrogés. L'entrée en vigueur de cette abrogation sera prévue à une date fixée par le Gouvernement (par arrêté publié au *Moniteur belge*), et ce postérieurement à l'adoption des nouvelles règles par le conseil d'administration de l'Agence. Dans l'attente, les fonctionnaires dirigeants de l'Agence ne seront pas encore soumis au statut du 21 mars 2018 et resteront soumis à ces arrêtés de 2013.

Section 4 – Du personnel

Article 38

Cet article remplace l'article 28 de l'ordonnance stationnement de 2009. C'est désormais le conseil d'administration de l'Agence et non plus le Gouvernement qui fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire dudit personnel.

Deze werkwijze is te vergelijken met degene die is neergelegd in de ordonnantie van 18 mei 2017 houdende de oprichting van het Brussels Agentschap voor de Ondersteuning van het Bedrijfsleven, die in artikel 19 in een gelijkaardige maatregel voorziet betreffende de vaststelling van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van het personeel. In zijn advies nr. 60.687/1 heeft de Raad van State geen specifieke opmerkingen geformuleerd over deze werkwijze bij een naamloze vennootschap van publiek recht. Bij wijze van voorafgaande vormvereiste heeft de Raad van State wel gevraagd om daadwerkelijk een syndicaal overleg te houden.

Er wordt aan herinnerd dat, overeenkomstig artikel 9, paragraaf 3, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, de regeringscommissarissen over een termijn van 4 dagen beschikken om een schorsend beroep in te stellen bij de bevoegde minister tegen de uitvoering van elke beslissing van het Agentschap die zij met de wet, met de statuten of met het algemeen belang strijdig achten. Deze termijn van 4 dagen gaat in op de dag van de vergadering waarop de beslissing genomen werd, voor zover de regeringscommissaris daarop regelmatig uitgenodigd werd, en, in het tegenovergestelde geval, de dag waarop hij er kennis van heeft gekregen. Gelet op deze belangrijke bevoegdheid die een adequate controle van de Regering garandeert, zal het Agentschap zijn belangrijke beslissingen in overleg met de commissarissen moeten nemen.

De slotbepalingen van deze ordonnantie voorzien niettemin in overgangsmaatregelen. Zodoende blijven de 3 regeringsbesluiten van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap van toepassing zolang ze niet worden opgeheven. In de inwerkingtreding van deze opheffing zal worden voorzien op een door de Regering vastgelegde datum (bij besluit gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*), en dit na goedkeuring van de nieuwe regels door de Raad van Bestuur van het Agentschap. In afwachting zullen de statutaire en contractuele personeelsleden van het Agentschap aan deze besluiten van 2013 onderworpen blijven.

De mobiliteit van het gemeentepersoneel naar het Agentschap voorzien in de ordonnantie van 2009 wordt uitgebreid naar een mobiliteit naar het geheel van gewestelijke diensten en instellingen van openbaar nut.

Artikel 39

Deze bepaling regelt de bevoegdheden van de stewards van het Parkeeragentschap. Zij preciseert o.m. dat de stewards gemachtigd zijn om mobiele bewakingscamera's te gebruiken. In de huidige stand van de technologie betreft dit het gebruik van scanvoertuigen om de betaling van parkeerretributies na te gaan. De voorgestelde bepaling is conform aan artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007

Ce fonctionnement peut être comparé à celui qui se trouve dans l'ordonnance du 18 mai 2017 portant création de l'Agence bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise qui prévoit en son article 19 une mesure similaire concernant la fixation du statut administratif et pécuniaire de son personnel par son conseil d'administration. Dans son avis n° 60.687/1, le Conseil d'État n'a pas formulé de remarques particulières sur ce fonctionnement en ce qui concerne une société anonyme de droit public. Toutefois, à titre de formalité préalable, le Conseil d'État a souhaité s'assurer de la réalisation effective d'une concertation syndicale.

Il est rappelé que, conformément à l'article 9, paragraphe 3, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, les commissaires du gouvernement disposent d'un délai de 4 jours pour introduire un recours suspensif auprès du ministre fonctionnel contre l'exécution de toute décision de l'Agence qu'ils estiment contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général. Ce délai de 4 jours court à partir du jour de la réunion à laquelle la décision a été prise, pour autant que le commissaire du gouvernement y ait été régulièrement convoqué et, dans le cas contraire, à partir du jour où il en a reçu connaissance. Vu cette prérogative importante garantissant un contrôle adéquat du Gouvernement, l'Agence devra prendre ses décisions importantes en concertation avec les commissaires.

Les dispositions finales de la présente ordonnance prévoient néanmoins des mesures transitoires. Dès lors, les 3 arrêtés du Gouvernement du 2 mai 2013 portant sur le statut administratif et pécuniaire du personnel de l'Agence restent d'application tant qu'ils ne sont pas abrogés. L'entrée en vigueur de cette abrogation sera prévue à une date fixée par le Gouvernement (par arrêté publié au *Moniteur belge*), et ce postérieurement à l'adoption des nouvelles règles par le conseil d'administration de l'Agence. Dans l'attente, le personnel statutaire et le personnel contractuel de l'Agence resteront soumis à ces arrêtés de 2013.

La mobilité du personnel communal vers l'Agence prévue par l'ordonnance de 2009 est élargie à une mobilité vers l'ensemble des services et organismes d'intérêt public régionaux.

Article 39

Cette disposition règle les pouvoirs des stewards de l'Agence du stationnement. Elle précise, entre autres, que les stewards sont autorisés à utiliser des caméras de surveillance mobiles. Dans l'état actuel de la technologie, il s'agit de l'utilisation des véhicules scanneurs pour vérifier le paiement des redevances de stationnement. La disposition proposée est conforme à l'article 7/1 de la loi

tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's. Het artikel 42 van de ordonnantie van 2009, dat eveneens de stewards betrof, was gestoeld op een verwarring tussen de vaststelling van overtredingen en de vaststelling van de keuze van een gebruiker voor een forfaitaire retributie. Het artikel 42 is dan ook niet in het ontwerp behouden. De ontworpen bepaling vestigt de bevoegdheid van de stewards om vaststellingen te doen i.v.m. de opdrachten van controle van het parkeren en de inning van de retributies. Verder wordt geen enkele wijziging aangebracht aan de federale wetgeving inzake gemeentelijke administratieve sancties, welke voorziet in de toekenning van bepaalde vaststellingsbevoegdheden aan de stewards van het Parkeeragentschap.

Afdeling 5 – Opdrachten

Artikel 40

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 29 van de parkeerordonnantie van 2009. Wel zijn de opdrachten van het Agentschap bijgewerkt en aangevuld in het licht van de door het Gewestelijk Mobiliteitsplan « Good Move » bepaalde doelstellingen.

Er zijn vier opdrachten toegevoegd, namelijk die welke bedoeld zijn in punten 3°, 10°, 12° en 13° van dit artikel.

De negen andere opdrachten, die ook al werden vermeld in 2009, zijn bijgewerkt. Het betreft de opdrachten bedoeld in punten 1° tot 2°, 4°, 5° tot 9° en 11° van dit artikel.

De onder 1° bedoelde opdracht is geherformuleerd en gaat verder dan de aanmaak en de update van een gegevensbank, zoals initieel voorzien door de wetgever in 2009. Nu belast ze het Agentschap met de ontwikkeling van een daadwerkelijk Parkeerobservatorium. Het gaat over een volledig instrument dat toelaat om meer in de diepte te denken, om de administratie te helpen bij de opmaak van nieuwe gewestelijke parkeerbeleidsplannen en andere instrumenten, en waarin ook indicatoren op het vlak van evaluatie en aanpassing van de verschillende bestaande plannen en instrumenten worden geïntegreerd. Bovendien is specifiek de nadruk gelegd op de productie van studies en berekeningsmethoden inzake parkeren die het Agentschap voor derden moet maken. Om aan deze verwachtingen te voldoen moet het Observatorium worden ontwikkeld. Het noodzakelijk dat de gegevens « open data » zijn en dat de verschillende sectorale actoren aan het updaten van de gegevens meewerken met inachtneming van de bestaande wetgeving inzake gegevensbescherming. Er werd gevolg gegeven aan de suggesties van de Raad van State om de persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt en de maximale bewaartijd nader te preciseren en de verwerkingsverantwoordelijke aan te wijzen, met name het Agentschap.

du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance. L'article 42 de l'ordonnance de 2009, qui concernait également les stewards, reposait sur une confusion entre la constatation d'infractions et la constatation du choix opéré par l'usager d'une redevance forfaitaire. Dès lors, l'article 42 n'a pas été retenu dans le projet. L'article en projet vise à asseoir le pouvoir des stewards de procéder à des constatations dans le cadre des missions de contrôle du stationnement et de perception des redevances. En outre, aucune modification n'est apportée à la législation fédérale sur les sanctions administratives communales qui octroie certains pouvoirs de constatation aux stewards de l'Agence du stationnement.

Section 5 – Des missions

Article 40

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 29 de l'ordonnance stationnement de 2009. Toutefois, les missions de l'Agence ont été actualisées et complétées au regard des objectifs prévus par le Plan régional de mobilité « Good Move ».

Quatre missions ont été ajoutées, à savoir celles visées aux points 3°, 10°, 12° et 13° du présent article.

Les neuf autres missions, qui étaient déjà mentionnées en 2009, ont été actualisées. Il s'agit de celles visées aux points 1° à 2°, 4°, 5° à 9° et 11° du présent article.

La mission visée au 1° est reformulée et va plus loin que la création et la mise à jour d'une base de données, telles qu'initialement prévues par le législateur de 2009, en chargeant l'Agence de développer un véritable Observatoire du stationnement. Il s'agit d'un outil complet permettant une réflexion plus en profondeur pour aider l'administration à l'élaboration des nouveaux plans régionaux de politique du stationnement et autres outils, en y intégrant des indicateurs en matière d'évaluation et d'adaptation des différents plans et outils existants. En outre, une attention particulière a été portée sur la production d'études et de méthodes de calcul en matière de stationnement que l'Agence doit produire pour des tiers. L'Observatoire doit être développé pour répondre à ces attentes. Il est indispensable que les données soient en « open data » et que les différents acteurs sectoriels contribuent à la mise à jour des données tout en se conformant à la législation existante en matière de protection des données. Les suggestions du Conseil d'État de préciser davantage les données à caractère personnel qui peuvent être traitées et le délai maximal de conservation et de désigner le responsable du traitement, à savoir l'Agence, ont été suivies.

De onder 2° bedoelde opdracht wordt geherformuleerd opdat het Agentschap de Minister bevoegd voor plaatse lijke besturen kan bijstaan die erop toeziet dat de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen voldoen aan deze ordonnantie en de uitvoeringsbesluiten ervan. Op dit moment zijn deze gemeentelijke retributiereglementen niet altijd opgesteld met inachtneming van het gewestelijke wettelijke en reglementaire kader. Het Agentschap wordt er derhalve mee belast de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen te analyseren, er de onverenigbaarheden met de geldende wetgeving in te detecteren en de Minister bevoegd voor plaatselijke besturen bij te staan om de gemeenten die niet in orde zijn te dwingen zich te conformeren.

De onder 3° bedoelde opdracht is nieuw en betreft het bijstaan van de Regering bij het uitwerken van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en het globaal evaluatieverslag van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de implementering ervan op lokaal niveau.

De onder 4° bedoelde opdracht is de opdracht die voordien vermeld werd onder 5° van de parkeerordonnantie van 2009, aangepast in het licht van het nieuwe controlemechanisme dat door de Regering wordt opgezet met assistentie van het Agentschap.

De onder 5° bedoelde opdracht is de opdracht die voordien was vermeld onder 4° van de parkeerordonnantie van 2009. Zij is geherformuleerd, waarbij aan de normatieve inhoud niets is gewijzigd.

De onder 6° bedoelde opdracht is gewijzigd en aangevuld zodat ze nu een grotere draagwijdte heeft. De wetgever acht het inderdaad nodig dat het Agentschap zijn rol kan spelen op het vlak van de bouw, de verwerving of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle voor alle openbare parkings van het Brussels Gewest, maar ook voor de parkings van de gemeenten of van een van de andere Gewesten van het land dat de ontwikkeling of de exploitatie via een samenwerkingsakkoord aan het Agentschap zou toevertrouwen.

De wetgever waakt er evenwel over dat de parkings waarvan openbare besturen de eigenaar zijn niet direct worden overgedragen aan het Agentschap en dat de betrokken besturen er de eigendom van kunnen blijven behouden. Op die manier kunnen zij hun goederen recupereren en ze indien nodig een andere bestemming geven. Voorafgaand aan elk project tot renovatie van een parking of bebouwing van een terrein met bestemming openluchtparking, moet de betrokken overheid altijd kunnen onderzoeken of zij de parkingfunctie al dan niet wil behouden. Het feit dat minder mensen een eigen auto gaan bezitten, zal op lange termijn ongetwijfeld kansen bieden om te evolueren van een bestemming uitsluitend als parking naar gemengde projecten (wooneenheden, voor-

La mission visée au 2° est reformulée afin que l'Agence puisse assister le Ministre des pouvoirs locaux, garant de la conformité des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement à la présente ordonnance et à ses arrêtés d'exécution. Actuellement, ces règlements « redevances » communaux ne sont pas tous rédigés en tenant compte du cadre légal et réglementaire régional. L'Agence est donc chargée d'analyser les règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement, d'en pointer les incompatibilités par rapport à la législation en vigueur et d'assister la tutelle sur les pouvoirs locaux afin de contraindre les communes non en ordre à s'aligner.

La mission visée au 3° est nouvelle et porte sur le fait d'assister le Gouvernement dans l'élaboration du plan régional de politique de stationnement et du rapport global d'évaluation du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau local.

La mission visée au 4° est la mission précédemment visée au 5° de l'ordonnance stationnement de 2009, adaptée au regard du nouveau mécanisme de contrôle réalisé par le Gouvernement avec l'assistance de l'Agence.

La mission visée au 5° est la mission précédemment visée au 4° de l'ordonnance stationnement de 2009. Elle fait l'objet d'une reformulation qui n'entraîne pas de modification de son contenu normatif.

La mission visée au 6° est modifiée et complétée afin de lui donner une portée plus large. En effet, le législateur estime qu'il est nécessaire que l'Agence puisse réaliser son rôle en matière de construction, d'acquisition ou de location ainsi que d'organisation, de gestion et de contrôle pour tous les parkings publics de la Région bruxelloise, mais aussi pour les parkings des communes ou ceux d'une des autres Régions du pays qui lui en confierait le développement ou l'exploitation via un accord de coopération.

Cependant, le législateur reste attentif à ce que les parkings dont les pouvoirs publics sont propriétaires, ne soient pas directement versés aux biens de l'Agence et que les pouvoirs publics concernés puissent donc en garder la propriété afin de récupérer leurs biens et d'en modifier leurs affectations si nécessaire. Avant tout projet de rénovation de parkings déjà construits ou de construction sur des terrains en affectation parking à l'air libre, le pouvoir public concerné doit pouvoir étudier l'opportunité de conserver ou non la fonction de parking. L'évolution vers une diminution de la possession d'une voiture individuelle permettra sans aucun doute, à long terme, de basculer d'une affectation uniquement parking vers des projets mixtes (logements, équipements, bureaux et/ou des commerces) pour un déve-

zieningen, kantoren en/of handelszaken) met het oog op een kwaliteitsvolle territoriale ontwikkeling. Het Brussels Gewest, de gemeenten en de andere Gewesten behouden zo de controle over hun gebiedsontwikkeling. Dit heeft ook betrekking op de fietsparkings.

De term « controle » wordt gebruikt voor de situaties waarin het Agentschap het beheer (waarover zij oorspronkelijk beschikt) van een openbare parking aan een derde toevertrouwt. Het moet een controle houden op deze delegatie en op het beheer dat door die derde zal worden verricht.

De onder 7° bedoelde opdracht wordt gewijzigd om het Agentschap te belasten met het proactief op zoek gaan naar parkeerplaatsen buiten de wegenis die ter beschikking zouden kunnen worden gesteld van het publiek. Hiermee beoogt de wetgever niet het aantal parkings of parkeerplaatsen buiten de wegenis te verhogen, maar wel om desgevallend een alternatieve oplossing te hebben, mochten op de wegenis parkeerplaatsen wegvalLEN door aanpassingen aan de infrastructuur of de aanleg van kwaliteitsvolle openbare ruimtes. Aan het principe dat het totale aantal plaatsen bedoeld voor auto's omlaag moet, wordt niet geraakt. Het zoeken naar parkeerplaatsen buiten de wegenis voor andere gebruikers die minder op de wegenis kunnen parkeren (autodelen, PBM's, bakfietsen, leveringen, mobiele beroepsbeoefenaars, shuttles, enz.), moet echter mogelijk blijven en gebeuren in overeenstemming met de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

De onder 8° bedoelde opdracht voegt aan de oude opdracht inzake de takeldienst, die het Agentschap tot nog toe nooit heeft uitgevoerd, de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmendienst toe. Deze dienst moet uiteraard berusten op de gewestelijke bevoegdheden. Hier wordt enkel de invoering van deze dienst bedoeld. De gevallen waarin deze dienst intervenieert moeten georganiseerd worden door regelgevende teksten.

De onder 9° bedoelde opdracht wordt geherformuleerd opdat het Agentschap kan toezien op de ontwikkeling van parkeerplaatsen voor rijwielen, voorbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen, bromfietsen, motorfietsen en driewielers met motor zoals omschreven in de Wegcode. Het Agentschap zal de wegbeheerder in de ontwikkeling van dit aanbod begeleiden. Dit zal worden gerealiseerd naargelang de capaciteiten van het Agentschap. In het beheerscontract zal een meer precieze omschrijving te vinden zijn. Deze opdracht betreft met name de ontwikkeling van het aanbod aan fietsenstallingen in de brede zin. Op dit moment heeft het Agentschap in standplaatsen voorzien buiten de wegenis of via boxen. Op termijn moet het opnieuw beginnen met de uitrol van systemen met een omgekeerde U-beugel, die nu door de wegbeheerder zijn geplaatst, en met de markering van nieuwe parkeertypes zoals dropzones voor steps.

loppeMENT territorial de qualité. La Région bruxelloise, les communes et les autres Régions resteront ainsi maîtres de leur développement territorial. Ce champ d'application vise aussi le stationnement vélo.

Le terme « contrôle » est utilisé pour les situations dans lesquelles l'Agence a confié la gestion (dont elle dispose initialement) d'un parking public à un tiers. Elle doit garder un contrôle sur cette délégation et sur la gestion qui en sera faite par ce tiers.

La mission visée au 7° est modifiée pour imposer à l'Agence de faire de la recherche proactive d'emplacements hors voirie qui pourraient être mis à disposition du public. Le législateur n'entend pas, par ce biais, augmenter le nombre de parkings hors voirie, ni d'emplacements de stationnement hors voirie, mais bien de permettre, s'il échet, d'avoir une solution alternative en cas de suppression d'emplacements de stationnement en voirie pour des aménagements d'infrastructures ou la mise en place d'espaces publics de qualité. Le principe de réduction totale des emplacements réservés à la voiture individuelle reste de mise. Cependant, la recherche d'emplacements de stationnement en dehors de la voirie pour les autres usagers qui voient leur possibilité de stationner en voirie réduit (autopartage, PMR, vélo-cargos, livraison, professionnels mobiles, navettes, etc.), doit rester possible et être faite en concordance avec les objectifs régionaux de mobilité.

La mission visée au 8° ajoute à l'ancienne mission de service d'enlèvement de véhicules, que l'Agence n'a jusqu'à présent jamais exercée, l'imposition de l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots. Ce service doit bien entendu découler des compétences régionales. On vise ici uniquement la mise en place de ce service, les cas dans lesquels il interviendra devront être organisés par des textes réglementaires.

La mission visée au 9° est reformulée pour que l'Agence puisse veiller à développer du stationnement pour les cycles, les engins de déplacement, les cycles motorisés, les cyclomoteurs, les motocyclettes et les tricycles à moteur au sens des définitions du Code de la route. L'Agence accompagnera le gestionnaire de la voirie pour le développement de cette offre. Cela se fera au fur et à mesure en fonction des capacités de l'Agence. Des précisions se retrouveront dans le contrat de gestion. Cette mission porte notamment sur le développement de l'offre de parkings de « vélo » au sens large. Actuellement, l'Agence a développé du stationnement essentiellement hors voirie ou via des boxes. Elle devra reprendre, à terme, les systèmes en « U renversés » actuellement posés par le gestionnaire de voirie ainsi que le marquage des nouveaux types de stationnement, par exemple, les drop-zones pour le dépôt des trottinettes.

De onder 10° bedoelde opdracht is toegevoegd teneinde het Agentschap te belasten met het verderzetten van het parkeergeleidingssytem, wat een opdracht was die voordien samen met de takeldienst was vermeld onder 9°. Gezien de technologische evolutie wordt in plaats van de term « parkeergeleidingssytem » de voorkeur gegeven aan « dynamisch parkeergeleidingssytem ». Verder moet het Agentschap zorgen voor de harmonisering van de bewegwijzering op het hele grondgebied van het Gewest. Het moet het dynamisch parkeergeleidingssytem van de openbare parkings ontwikkelen.

De onder 11° bedoelde opdracht wordt gewijzigd opdat het Agentschap buiten de wegenis een parkeeraanbod kan ontwikkelen voor voertuigen met hoge ecologische performantie, maar ook voor deelvoertuigen. De wetgever verstaat onder deelvoertuigen mee de nieuwe ontwikkelingen terzake, zoals bestelwagens voor mobiele beroepsbeoefenaars, voertuigen voor leveringen en pendelbussen voor bedrijven.

De onder 12° bedoelde opdracht is toegevoegd om de mogelijkheid voor de gemeenteraad te preciseren om de vaststelling van bepaalde inbreuken op het vlak van parkeren toe te vertrouwen aan het Parkeeragentschap, waarin al voorzien was bij de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties en latere wijzigingen.

De onder 13° bedoelde opdracht is toegevoegd om het Agentschap te laten deelnemen aan de organisatie, opvolging en beoordeling van piloot- of innovatieprojecten op het vlak van parkeren, dit in samenwerking met de gewestelijke overheden en de desbetreffende instellingen van openbaar nut. Ook de federale regering en andere Gewesten worden mede geviseerd om de gezamenlijke ontwikkeling toe te laten van projecten die op het hele Belgische grondgebied moeten worden toegepast.

Het tweede lid dat de Regering het recht gaf om de regels betreffende de uitoefening van haar bevoegdheden te bepalen is geschrapt om zich te schikken naar het advies 44.315/4 van de Raad van State.

Tot slot wordt het Parkeeragentschap ermee belast de Regering bij te staan in het raam van de tenuitvoerlegging van artikel 4 betreffende de erkenning van openbare parkings. Momenteel belast artikel 2.3.52 van het BWLKE het Parkeeragentschap met een rol als gesprekspartner van dehouder van de milieuvergunning voor de aspecten in verband met de terbeschikkingstelling van de parkeerplaatsen voor doeleinden als « openbare parking ». Dit artikel 2.3.52 van het BWLKE zal worden opgeheven wanneer het in artikel 4 bedoelde besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake openbare parkings in werking treedt. Daarom is hier in de ontworpen ordonnantie een ruimere taakstelling toegevoegd.

La mission visée au 10° est ajoutée pour confier à l'Agence la continuation du système de téléjalonnement, initialement prévu conjointement à l'enlèvement des véhicules dans l'ancien 9°. Pour répondre à l'évolution technologique, le terme « jalonnement dynamique » est préféré au terme « téléjalonnement ». L'Agence doit aussi être le garant d'une harmonisation de la signalétique sur l'entièreté du territoire régional. Elle doit développer le jalonnement dynamique des parkings publics.

La mission visée au 11° est modifiée afin que l'Agence puisse développer hors voirie une offre de stationnement pour les véhicules à haute performance énergétique, mais également pour les véhicules partagés. Le législateur inclut dans les véhicules partagés les nouveaux développements en la matière, par exemple, les camionnettes pour professionnels mobiles, les véhicules de livraison et les navettes d'entreprises.

La mission visée au 12° est ajoutée pour préciser la possibilité, déjà prévue par la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales et à ses modifications ultérieures, pour le conseil communal de confier la constatation de certaines infractions en matière de stationnement à l'Agence du stationnement.

La mission visée au 13° est ajoutée afin que l'Agence puisse faire partie de l'organisation, du suivi et de l'évaluation de projets pilotes ou innovants en lien avec le stationnement et ce, en collaboration avec les administrations régionales et les organismes d'intérêt public concernés. Le fédéral et les autres Régions sont aussi visés pour permettre le développement coopératif de projets ayant vocation à s'appliquer sur l'ensemble du territoire belge.

Le deuxième alinéa qui donnait au Gouvernement le droit de fixer les modalités de l'exercice de ses compétences est supprimé afin de se conformer à l'avis 44.315/4 du Conseil d'État.

Enfin, l'Agence est chargée d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 relatif à la reconnaissance des parkings publics. Actuellement, l'article 2.3.52 du COBRACE charge l'Agence du stationnement d'être l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parking à des fins de « parkings publics ». Cet article 2.3.52 du COBRACE sera abrogé lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visé à l'article 4. Une mission plus large a donc été ajoutée ici dans le projet d'ordonnance.

Artikel 41

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 30 van de parkeerordonnantie van 2009. Het behoeft dan ook geen nadere toelichting.

Artikel 42

De procedure voor het aanvragen van een advies aan het Parkeeragentschap is momenteel door de Regering vastgelegd in artikel 8 van het besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Deze ordonnantie schafft het reglementaire luik van het GPBP af.

Dit artikel draagt de Regering dan ook op te bepalen in welke gevallen het advies van het Parkeeragentschap door de gemeenteraden moet worden ingewonnen, alsmede de procedure voor het vragen van een advies.

Artikel 43

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 31 van de parkeerordonnantie van 2009. Het behoeft dan ook geen nadere toelichting.

Afdeling 6 – Beheerscontract*Artikel 44*

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 32 van de parkeerordonnantie van 2009. Wel is, in verband met de voorwaarden, de term « bijzondere » geschrapt. Deze aanduiding voegde immers geen relevante normatieve inhoud toe.

Artikel 45

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 33 van de parkeerordonnantie van 2009. Sommige elementen zijn verplaatst naar het nieuwe artikel 46. Dat ze hier zijn weggehaald heeft dus geen impact op de normatieve inhoud.

Artikel 46

Dit nieuwe artikel heeft specifiek betrekking op de inhoud van het beheerscontract. Het neemt deels de elementen over die uit het oude artikel 33 van de parkeerordonnantie van 2009 zijn gehaald. Verder wordt bepaald dat het evaluatierapport nu jaarlijks is. Ten slotte wordt nader bepaald dat de Regering controleert of de doelstellingen worden gehaald aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemings-

Article 41

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 30 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il ne nécessite donc pas de commentaire particulier.

Article 42

La procédure de demande d'avis auprès de l'Agence du stationnement est actuellement fixée par le Gouvernement à l'article 8 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet règlement du plan régional de la politique de stationnement.

La présente ordonnance supprime le volet réglementaire du PRPS.

Cet article charge donc le Gouvernement de déterminer les cas dans lesquels l'avis de l'Agence du stationnement doit être sollicité par les conseils communaux ainsi que la procédure de demande d'avis.

Article 43

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 31 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il ne nécessite donc pas de commentaire particulier.

Section 6 – Du contrat de gestion*Article 44*

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 32 de l'ordonnance stationnement de 2009. Néanmoins, le terme « particulières », qui s'appliquait aux conditions, a été supprimé étant donné que cette précision n'apportait pas de contenu normatif pertinent.

Article 45

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 33 de l'ordonnance stationnement de 2009. Certains éléments ont été déplacés dans le nouvel article 46. Cette suppression n'a donc pas d'impact sur le contenu normatif.

Article 46

Ce nouvel article est spécifique au contenu du contrat de gestion. Il reprend, pour partie, les éléments déplacés de l'ancien article 33 de l'ordonnance stationnement de 2009. En outre, il est prévu que le rapport d'évaluation soit annuel. Enfin, il est précisé que le Gouvernement assurera le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise (en ce

plan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren (met inbegrip van elk document dat daarvoor in de toekomst in de plaats kan komen).

Concreet is het Brussel Mobiliteit dat als Organiserende Mobiliteitsautoriteit deze controle voor de Regering op zich zal nemen.

Afdeling 7 – Middelen

Artikel 47

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 34 van de parkeerordonnantie van 2009.

Artikel 48

Dit artikel vervangt artikel 35 van de parkeerordonnantie van 2009. Het bepaalt nader dat het Agentschap zijn eigen inkomsten geheel besteedt aan de opdrachten die het door de ordonnantie zijn toevertrouwd.

Afdeling 8 – Boekhouding en controle

Artikel 49

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 36 van de parkeerordonnantie van 2009. Het behoeft dan ook geen nadere toelichting.

HOOFDSTUK 8 Slotbepalingen

Afdeling 1 – Wijzigingsbepalingen

Artikel 50

Dit artikel laat toe om de definitie van « openbare parking » van het BWLKE aan te passen gelet op de definitie neergelegd in deze ordonnantie. Het zal niet meer mogelijk zijn dat een parking via de milieuvergunning kan worden erkend als « openbare parking » en dus in aanmerking komt voor een vrijstelling van de milieubelasting zoals voorzien in het BWLKE zonder te voldoen aan de voorwaarden die door de Regering zijn vastgelegd in het licht van deze ordonnantie. Deze wijziging zal pas in werking treden zodra het besluit « openbare parking » van kracht is.

compris tout document qui pourrait prendre sa place dans le futur).

Concrètement, c'est Bruxelles Mobilité, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, qui se chargera de ce contrôle pour le Gouvernement.

Section 7 – Des moyens

Article 47

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 34 de l'ordonnance stationnement de 2009.

Article 48

Cet article remplace l'article 35 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il précise que l'Agence affectera l'intégralité de ses recettes aux missions qui lui sont confiées par l'ordonnance.

Section 8 – De la comptabilité et du contrôle

Article 49

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 36 de l'ordonnance stationnement de 2009. Il ne nécessite donc pas de commentaire particulier.

CHAPITRE 8 Des dispositions finales

Section 1^{re} – Des dispositions modificatives

Article 50

Cet article permet d'adapter la définition de « parking public » du COBRACE au regard de la définition prévue dans la présente ordonnance. Il ne sera plus possible de permettre via le permis d'environnement à un parking d'être reconnu comme « parking public », et donc de bénéficier d'une exemption de la charge environnementale prévue par le COBRACE sans respecter les conditions arrêtées par le Gouvernement au regard de la présente ordonnance. Cette modification n'entrera en vigueur qu'une fois l'arrêté « parking public » en vigueur.

Artikel 51

Dit artikel maakt het mogelijk de opdracht bedoeld in artikel 2.3.52. van het BWLKE aan te passen aan het nieuwe stelsel dat bij deze ordonnantie wordt ingevoerd.

*Afdeling 2 – Opheffingsbepalingen**Artikel 52*

Dit artikel betreft de opheffing van de oude parkeerordonnantie van 2009. Deze laatste wordt vervangen door de huidige ordonnantie. Het weze gepreciseerd dat de juridische basis van de verschillende uitvoeringsbesluiten van deze opgeheven ordonnantie vanzelfsprekend wordt overgeheveld naar deze ordonnantie.

Artikel 53

De 3 regeringsbesluiten van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap zullen van toepassing blijven zolang ze niet worden opgeheven. In de inwerkingtreding van deze opheffing zal worden voorzien op een door de Regering vastgelegde datum (bij besluit gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*), en dit na goedkeuring van de nieuwe regels door de Raad van Bestuur van het Agentschap.

Artikel 54

Bij dit artikel worden de artikelen 15 tot en met 17 van de ordonnantie van 3 april 2014 opgeheven, die in het licht van de ontworpen ordonnantie niet langer relevant zullen zijn. Zij worden derhalve ingetrokken in het belang van de rechtszekerheid.

*Afdeling 3 – Overgangsbepalingen**Artikel 55*

Dit artikel beoogt de toepassing van het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan dat van kracht is op het tijdstip van inwerkingtreding van deze ordonnantie, te handhaven totdat een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan in werking treedt.

*Afdeling 4 – Inwerkingtreding**Artikel 56*

Dit artikel betreft de inwerkingtreding van deze ordonnantie. Het belast de Regering ermee de datum van inwerkingtreding te bepalen van de nieuwe regels betreffende de aanwending door het Parkeeragentschap van

Article 51

Cet article permet d'adapter la mission prévue à l'article 2.3.52. du COBRACE au regard du nouveau régime mis en place dans la présente ordonnance.

*Section 2 – Des dispositions abrogatoires**Article 52*

Cet article porte sur l'abrogation de l'ancienne ordonnance stationnement de 2009. Cette dernière est remplacée par la présente ordonnance. On précisera que la base légale des différents arrêtés d'exécution de cette ordonnance abrogée est bien évidemment transférée dans la présente ordonnance.

Article 53

Les 3 arrêtés du Gouvernement du 2 mai 2013 portant sur le statut administratif et pécuniaire du personnel de l'Agence resteront d'application tant qu'ils ne sont pas abrogés. L'entrée en vigueur de cette abrogation sera prévue à une date fixée par le Gouvernement (par arrêté publié au *Moniteur belge*), et ce postérieurement à l'adoption des nouvelles règles par le conseil d'administration de l'Agence.

Article 54

Cet article abroge les articles 15 à 17 de l'ordonnance du 3 avril 2014 qui, compte tenu du projet d'ordonnance, n'auront plus d'intérêt. Ils sont donc abrogés dans un souci de sécurité juridique.

*Section 3 – Des dispositions transitoires**Article 55*

Cet article vise à maintenir l'application du volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et ce jusqu'à ce qu'un nouveau plan régional de politique de stationnement entre en vigueur.

*Section 4 – De l'entrée en vigueur**Article 56*

Cet article porte sur l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Il charge le Gouvernement de fixer la date d'entrée en vigueur des règles sur l'usage de la contrainte par l'Agence du stationnement ainsi que des nouvelles

het dwangbevel alsook van de nieuwe regels die door de Raad van Bestuur van het Agentschap worden goedgekeurd betreffende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van het personeel. In afwachting zullen de oude regels van toepassing blijven.

Het voorziet eveneens in een uitgestelde inwerkintreding van de wijziging van het BWLKE in het licht van het tijdstip van de inwerkintreding van het besluit «openbare parking».

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT

règles adoptées par le conseil d'administration de l'Agence concernant le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans l'attente, les anciennes règles resteront d'application.

Il prévoit également une entrée en vigueur différée des modifications du COBRACE au regard du moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté « parking public ».

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende organisatie van het parkeerbeleid
en herdefiniëring van de opdrachten en
beheerswijze van het Parkeeragentschap
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- 1° parkeerplaats : ruimte op de openbare wegenis die bestemd is om een voertuig te parkeren ;
- 2° gereglementeerde zone : deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare wegenis en waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens de categorie waartoe het behoort ;
- 3° vrijstellingekaart : individuele vergunning uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen ;
- 4° openbare parking : elke parking die voor het publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden, ongeacht of dit een parking is die toebehoort aan het Gewest of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke persoon ;
- 5° dynamisch parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem betreffende de vrije parkeerplaatsen in openbare parkings ;
- 6° Parkeeragentschap : Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 ;
- 7° controle : de controle op de naleving van het gereglementeerd parkeren op de openbare weg ;

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOUMIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique
du stationnement et redéfinissant
les missions et modalités de gestion
de l'Agence du Stationnement de la
Région de Bruxelles-Capitale**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

CHAPITRE 1^{ER} Des dispositions générales

Article 1^{er}

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

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° emplacement de stationnement : espace situé sur la voirie publique et destiné au stationnement d'un véhicule ;
- 2° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée d'emplacements de stationnement situés sur la voirie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève ;
- 3° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs d'emplacements de stationnement ;
- 4° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement qu'il s'agisse d'un parking appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public ou de droit privé ;
- 5° jalonnement dynamique : système d'information et de guidage relatif aux emplacements de stationnement disponibles dans les parkings publics ;
- 6° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre 7 ;
- 7° contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur la voirie publique ;

- 8° parkeerretributie : de financiële tegenprestatie voor de terbeschikkingstelling van een parkeerplaats zoals vastgelegd krachtens deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten alsmede de gemeentelijke parkeerretributiereglementen.
- 9° inning : de ontvangst van parkeerretributies ;
- 10° deelvoertuig : het voertuig van een door de Regering erkende of toegelaten dienst.

HOOFDSTUK 2 Uitdagingen en middelen

Artikel 3

Het parkeerbeleid draagt bij tot het mobiliteitsbeleid door het parkeren aan te wenden als actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest.

Het parkeerbeleid laat toe het parkeren op de gewest- en gemeente-wegen op een doeltreffende, coherente, evenwichtige en overlegde manier te organiseren.

Het parkeerbeleid richt zich in de eerste plaats op :

- 1° de coördinatie van het parkeeraanbod op en buiten de wegenis ;
- 2° de vastlegging van geregelmenteerde of gereserveerde zones op de openbare wegenis en de tarivering ervan voor alle soorten voertuigen ;
- 3° de goedkeuring van een gewestelijk parkeerbeleidsplan en de evaluatie daarvan op gewestelijk en lokaal niveau ;
- 4° de coherentie van lokale acties met de gewestelijke doelstellingen ;
- 5° het operationaliseren van dit beleid door een Parkeeragentschap.

Artikel 3bis

Een strategisch comité voor het parkeerbeleid wordt opgericht, dat minstens de volgende opdrachten vervult :

- adviezen verlenen over het parkeerbeleid en de daartoe gebruikte instrumenten
- de publieke actoren en operatoren belast met parkeren, samenbrengen.

De Regering bepaalt de samenstelling en de werkingsmodaliteiten van het strategisch comité.

HOOFDSTUK 3

Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten

Afdeling 1 – De openbare parkings

Artikel 4

Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de exploitatie van openbare parkings, bepaalt de Regering, om de beoogde verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren buiten de wegenis te bewerkstelligen, de voorwaarden inzake tarivering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, per besluit, erkend kan worden als openbare parking en in aanmerking komt voor het

- 8° redevance de stationnement : la contrepartie financière pour la mise à disposition d'un emplacement de stationnement établie en vertu de la présente ordonnance, de ses arrêtés d'exécution ainsi que des règlements-redevances communaux de stationnement.

- 9° perception : la réception des redevances de stationnement ;

- 10° véhicule partagé : le véhicule dépendant d'un service agréé ou autorisé par le Gouvernement.

CHAPITRE 2 Des enjeux et des instruments

Article 3

La politique du stationnement contribue à la politique de mobilité en utilisant le stationnement comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodales et un service rendu aux usagers.

La politique du stationnement permet d'organiser de manière efficace, cohérente, équilibrée et concertée le stationnement sur les voiries régionales et communales.

La politique du stationnement comprend prioritairement :

- 1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ;
- 2° la fixation de zones réglementées ou réservées sur la voirie publique et leur tarification pour tous les types de véhicules ;
- 3° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement et son évaluation à l'échelle régionale et locale ;
- 4° la cohérence des actions locales au regard des objectifs régionaux ;
- 5° l'opérationnalisation de cette politique par une Agence du stationnement.

Article 3bis

Il est créé un Comité stratégique du stationnement chargé au moins des missions suivantes :

- remettre des avis sur la politique du stationnement et ses instruments ;
- réunir les acteurs publics et opérateurs en charge du stationnement.

Le Gouvernement arrête la composition et les modalités de fonctionnement du Comité stratégique.

CHAPITRE 3

De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^e – Des parkings publics

Article 4

Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, pour atteindre l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking

parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap, rekening houdend met de doelstellingen om de woon-werkverplaatsingen met de auto te verminderen, zoals nagestreefd door de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Enkel de door de Regering erkende parkings in uitvoering van het in het eerste alinea vernoemde besluit, mogen de benaming « openbare parking » gebruiken.

De Regering is gemachtigd om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de overschakeling te begeleiden van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten.

Afdeling 2 – Het publieke parkeerbeleid

Artikel 5

Het parkeerbeleid is afgestemd op de parkeerbehoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen, ongeacht het gebruikte type voertuig.

Artikel 6

De instrumenten van het parkeerbeleid beogen in het bijzonder een aanbod aan parkeerplaatsen aan te reiken dat gericht is op collectief vervoer, zoals met name toeristenbussen, pendelbussen voor scholen en bedrijven en taxi's.

Artikel 7

De instrumenten van het parkeerbeleid zijn enerzijds afgestemd op de parkeerbehoeften van specifieke gebruikers, zoals personen met beperkte mobiliteit en gebruikers van deelvoertuigen, en anderzijds op de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist.

HOOFDSTUK 4 Parkeren op de wegenis

Artikel 8

De Regering bepaalt de regels die gelden voor :

- 1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis ;
- 2° de installatie van de uitrusting die voor het parkeren nodig zijn ;
- 3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen.

Afdeling 1 – Gereglementeerde zones

Artikel 9

§ 1. Op het grondgebied van het Gewest worden drie soorten gereglementeerde zones bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen ingesteld :

- 1° de rode zone, bedoeld voor kortstondig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeerretributie ;

public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement, en tenant compte des objectifs de réduction des déplacements domicile-travail en voiture, tels que poursuivis par les articles 2.3.51 à 2.3.62 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé au premier alinéa sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ».

Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie.

Section 2 – De la politique publique du stationnement

Article 5

La politique du stationnement intègre les besoins en stationnement liés au transport de marchandises et de personnes, indépendamment du type de véhicule utilisé.

Article 6

Les instruments de la politique du stationnement visent notamment à proposer une offre d'emplacements de stationnement dédiés aux transports collectifs, tels que, notamment, les autocars touristiques, les navettes scolaires, les navettes d'entreprises et les taxis.

Article 7

Les instruments de la politique du stationnement intègrent, d'une part, les besoins en stationnement des usagers spécifiques comme les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs de voitures partagées et, d'autre part, les besoins liés aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule.

CHAPITRE 4 Du stationnement en voirie

Article 8

Le Gouvernement détermine les règles applicables à :

- 1° la création de nouveaux emplacements de stationnement en voirie ;
- 2° l'installation des équipements nécessaires au stationnement ;
- 3° la réaffectation des emplacements de stationnement existants.

Section 1^e – Des zones réglementées

Article 9

§ 1^e. Il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées destinées au stationnement des véhicules à moteur :

- 1° la zone rouge, destinée au stationnement de courte durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^e ;

- 2° de groene zone, bedoeld voor langdurig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeerretributie ;
- 3° de blauwe zone waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats zich middels een parkeerschijf moet houden aan de beperkte parkeertijd in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de in artikel 14, paragraaf 3 vermelde parkeerretributie.

§ 2. De Regering kan bijkomende geregelteerde zones instellen waarvoor zij de maximale duur en de gebruiksvoorwaarden bepaalt.

Artikel 10

Het gebruik van een parkeerplaats is de daadwerkelijke bezetting van deze plaats langer dan de tijd die nodig is voor het laten in- of uitstappen van personen of het laden of lossen van goederen in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 9 bedoelde geregelteerde zones is elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen, onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Een gemeentelijk parkeerretributiereglement kan afwijken van de periode bedoeld in het tweede lid, ofwel om deze te verlengen, ofwel om deze te beperken wanneer de specifieiteit van een wegenis of van een bijzondere wijk dit verantwoordt.

Afdeling 2 – Voorbehouden parkeerplaatsen

Artikel 11

Onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 stelt de Regering de algemene voorwaarden vast betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen.

De gemeenten blijven bevoegd voor het verlenen of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de Regering bepaalde algemene voorwaarden.

Artikel 12

De Regering legt de voorwaarden vast volgens welke een parkeerplaats kan worden voorbehouden aan specifieke categorieën van voertuigen, personen of activiteiten.

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden :

- 1° voor deelvoertuigen ;
- 2° voor het opladen van een elektrisch voertuig ;
- 3° voor de diensten van kiss & ride, bedoeld voor het laten in- en uitstappen van personen ;
- 4° voor leveringen ;
- 5° voor de voermandiensten in de horecasector ;

2° la zone verte, destinée au stationnement de longue durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;

3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 3.

§ 2. Le Gouvernement peut créer d'autres zones réglementées pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation.

Article 10

L'utilisation d'un emplacement de stationnement s'entend de l'occupation effective de cet emplacement au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une des zones réglementées visées à l'article 9 est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux.

Un règlement-redevance communal de stationnement peut déroger à la période visée au deuxième alinéa, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie.

Section 2 – Du stationnement réservé

Article 11

Sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018, le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement.

Article 12

Le Gouvernement fixe les conditions dans lesquelles un emplacement de stationnement peut être réservé à des catégories spécifiques de véhicules, de personnes ou d'activités.

Il s'agit au moins des emplacements de stationnement réservés :

- 1° aux véhicules partagés ;
- 2° aux chargement d'un véhicule électrique ;
- 3° aux services de kiss & ride, destinés à l'embarquement au débarquement de personnes ;
- 4° à la livraison ;
- 5° aux services de voiturier dans le secteur de l'horeca ;

- 6° voor personen met een handicap ;
- 7° voor taxi's ;
- 8° voor fietsen ;
- 9° voor gemotoriseerde tweewielers ;
- 10° voor vrachtwagens ;
- 11° voor autobussen ;
- 12° voor schoolbussen.

De Regering kan de in het tweede lid vermelde lijst vervolledigen.

De Regering stelt vast :

- 1° de regels voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 2° het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 3° de criteria voor de implantation van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 4° de kenmerken van de uitrusting die voor deze parkeerplaatsen nodig zijn.

Afdeling 3 – Parkeerretributies

Onderafdeling 1 – Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Artikel 13

Overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling wordt een parkeerretributie geheven, gebaseerd op een uurtarief, voor het gebruik van een parkeerplaats in een geregelteerde zone bedoeld in artikel 9 gedurende de in overeenstemming met artikel 10 voor betrokken parkeerplaats geregelteerde periode.

Wanneer een parkeerplaats bezet wordt door een ingeschreven motorvoertuig, is de retributie per uur ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

Artikel 14

§ 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en het bedrag van de retributie, vastgesteld op urbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke geregelteerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.

Het tarief bevindt zich binnen een vork van :

- 1° 0,50 euro tot 3 euro voor het eerste half uur ;
- 2° 0,50 euro tot 5 euro voor het tweede half uur ;
- 3° 2 euro tot 10 euro voor het tweede uur ;
- 4° 1,50 euro tot 15 euro per extra uur.

De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone.

De Regering kan beslissen kosteloos parkeren toe te laten voor ten hoogste een kwartier.

§ 2. In geval van niet-betaling van de retributie of veronachtzaming van de gratis parkeertijd of de parkeertijd waarvoor een retributie is betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, alinea 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 euro.

- 6° aux personnes présentant un handicap ;
- 7° aux taxis ;
- 8° aux vélos ;
- 9° aux véhicules à deux roues motorisés ;
- 10° aux poids lourds ;
- 11° aux autocars ;
- 12° aux bus scolaires.

Le Gouvernement peut compléter la liste visée à l'alinéa 2.

Le Gouvernement fixe :

- 1° les modalités d'utilisation des emplacements de stationnement réservés ;
- 2° le nombre minimal d'emplacements réservés ;
- 3° les critères d'implantation des emplacements réservés ;
- 4° les caractéristiques des équipements nécessaires à ces emplacements.

Section 3 – Des redevances de stationnement

Sous-section 1^{re} – Instauracion, exigibilité et tarif des redevances

Article 13

Conformément aux dispositions de la présente sous-section, une redevance de stationnement, fixée sur base horaire, est prélevée pour l'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une zone réglementée au sens de l'article 9 durant la période réglementée conformément à l'article 10 pour cet emplacement.

Lorsqu'un emplacement de stationnement est occupé par un véhicule immatriculé, la redevance horaire est mise à charge de la personne physique ou morale au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.

Article 14

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette de :

- 1° 0,50 euros à 3 euros pour la première demi-heure ;
- 2° 0,50 euros à 5 euros pour la deuxième demi-heure ;
- 3° 2 euros à 10 euros pour la deuxième heure ;
- 4° 1,50 euros à 15 euros par heure supplémentaire.

La durée de stationnement maximale est de 2 heures pour la zone rouge.

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

§ 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 13, alinéa 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 euros.

In geval één van de voorbehouden parkeerplaatsen bedoeld in artikel 12 wordt ingenomen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, alinea 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 100 euro.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie is de parkeertijd beperkt tot de in de zone maximaal toegestane parkeertijd. In dit geval mag de gecumuleerde retributie niet meer dan drie keer zo hoog zijn dan de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie. De Regering bepaalt de bijkomende regels van niet-financiële aard teneinde te verzekeren dat de maximaal toegestane parkeertijd in de betrokken zone wordt nageleefd.

De forfaitaire retributie is ten laste van de persoon op wiens naam het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet, is ingeschreven.

§ 3. In de blauwe zone is geen enkele retributie op uurbasis verschuldig voor de duur van het toegelaten parkeren bij gebruik van een parkeerschijf in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij gebreke van gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van voormeld koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, alinea 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 40 euro, waarbij zij tussen de twee voormelde gevallen een onderscheid mag maken.

De forfaitaire retributie is ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet, is ingeschreven.

Onderafdeling 2 – Organisatie van de controle en inning

Artikel 15

§ 1. Behoudens de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en 3 oefent elke gemeente op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied de opdrachten van controle en inning uit.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 kan de gemeente de controle- en inningsopdrachten gezamenlijk aan het Parkeeragentschap overdragen.

In dit geval :

- 1° oefent het Parkeeragentschap de controle- en inningsopdrachten uit op de gewest- en de gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het er uitdrukkelijk mee belast hebben deze opdrachten in hun plaats uit te oefenen;
- 2° kan het Parkeeragentschap, in afwijking van het bepaalde onder 1° en overeenkomstig de door de Regering vastgestelde voorwaarden en regels, een enige inschrijver belasten met de uitoefening van controle- en inningsopdrachten op de gewest- en gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het de uitoefening van deze opdrachten hebben toevertrouwd.

§ 3. Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdrachten bedoeld

En cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés visés à l'article 12 par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13, alinéa 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 100 euros.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, la durée de stationnement est limitée à la durée maximale autorisée dans la zone. Dans ce cas, la redevance cumulée ne peut pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale du stationnement dans la zone concernée. Le Gouvernement détermine les modalités complémentaires de nature non financière visant à assurer le respect de la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone concernée.

La redevance forfaitaire est mise à charge de la personne au nom de laquelle le véhicule à moteur occupant un emplacement de stationnement est immatriculé.

§ 3. Dans la zone bleue, il n'est dû aucune redevance, fixée sur base horaire, pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de l'arrêté royal précité, la personne visée à l'article 13, alinéa 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 40 euros en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

La redevance forfaitaire est mise à charge de la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule à moteur occupant un emplacement de stationnement est immatriculé.

Sous-section 2 – De l'organisation du contrôle et de la perception

Article 15

§ 1^{er}. Sauf dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, chaque commune exerce les missions de contrôle de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, la commune peut transférer les missions de contrôle et de perception, ensemble, à l'Agence du stationnement.

Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement :

- 1° exerce les missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place ;
- 2° par dérogation au point 1°, peut charger un soumissionnaire unique, selon les conditions et modalités déterminées par le Gouvernement, de l'exercice des missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes qui lui ont transféré l'exercice de ces missions.

§ 3. S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas les missions

in paragraaf 1 niet uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, na de gemeente te hebben gehoord, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval wordt het Parkeeragentschap belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in paragraaf 2 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

§ 4. De gemeentelijke parkeerretributie-reglementen zijn onderworpen aan de bepalingen van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Onderafdeling 3 – Invordering

Artikel 16

§ 1. In de gevallen bedoeld in artikel 14, paragraaf 2 en paragraaf 3, tweede lid :

- 1° wordt op de voorruit van het voertuig een verzoek aangebracht tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van twaalf dagen, of;
- 2° wordt aan de schuldenaar een verzoek verzonden tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van vijftien dagen volgend op de verzendingsdatum.

In het verzoek wordt de schuldenaar gevraagd eventuele bezwaren in te dienen binnen een termijn van vijftien dagen volgend op datum van dat verzoek.

§ 2. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de betalingstermijn bedoeld in paragraaf 1, wordt kosteloos een eerste herinnering gestuurd.

§ 3. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de eerste herinnering aangegeven betalingstermijn wordt een tweede herinnering verstuurd die de forfaitaire retributie verhoogt met de ermee gepaard gaande verzendingskosten en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

§ 4. Ingeval de verschuldigde bedragen onbetaald blijven na de tweede herinnering gaat de schuldeiser over tot een minnelijke invordering, indien nodig gevolgd door een gerechtelijke invordering, of tot een invordering middels een dwangbevel.

§ 5. Ingeval wordt overgegaan tot een minnelijke invordering, stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een eerste aanmaning per niet-aangetekend schrijven.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de eerste aanmaning vermelde betalingstermijn stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een ingebrekstellende per aangetekend schrijven en vermeerdert hij de schuld met de kosten die gepaard gaan met de verzending van die ingebrekstelling en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de ingebrekstelling vermelde betalingstermijn is de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering voor de bevoegde hoven en rechtbanken.

§ 6. Als een gemeente overgaat tot invordering middels een dwangbevel, maakt zij gebruik van de procedure bedoeld in artikel 137bis

visées au paragraphe 1^{er}, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, après avoir entendu la commune, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est chargée d'exercer les missions visées au paragraphe 2 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

§ 4. Les règlements-redevances communaux de stationnement sont soumis aux dispositions de l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Sous-section 3 – Du recouvrement

Article 16

§ 1^{er}. Dans les hypothèses visées à l'article 14, paragraphe 2 et paragraphe 3 deuxième alinéa :

- 1° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de douze jours est apposée sur le pare-brise du véhicule, ou
- 2° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de quinze jours à compter de la date d'envoi est adressée au débiteur.

L'invitation invite le débiteur à introduire toute réclamation éventuelle dans un délai de quinze jours à compter de la date de l'invitation.

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement visé au paragraphe 1^{er}, un premier rappel gratuit est envoyé.

§ 3. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement indiqué dans le premier rappel, un deuxième rappel est envoyé, majorant la redevance forfaitaire des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

§ 4. Lorsque les montants dus restent impayés après le deuxième rappel, le créancier procède soit au recouvrement amiable suivi, si nécessaire, du recouvrement judiciaire, soit au recouvrement par voie de contrainte.

§ 5. Lorsqu'il est procédé au recouvrement amiable, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie une mise en demeure par envoi recommandé et majore la dette des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la première sommation, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie une mise en demeure par envoi recommandé et majore la dette des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la mise en demeure, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire devant les cours et tribunaux compétents.

§ 6. Lorsqu'une commune procède au recouvrement par voie de contrainte, elle fait usage de la procédure visée à l'article 137bis de la

van de Nieuwe Gemeentewet. In dit geval bedragen de administratieve kosten voor deze ingebrekestelling de betrokken verzendingskosten en een bijkomende forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in de voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is de gemeente, haar openbare ambtenaar of haar dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

§ 7. Met het oog op de invordering van niet-betwiste en opeisbare retributies en andere verschuldigde bedragen die na de tweede herinnering bedoeld in paragraaf 3 onbetaald blijven en waarvan het Parkeeragentschap de schuldeiser is, is het personeelslid van het Parkeeragentschap dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap gemachtigd een dwangbevel op te maken, dat door de leidend ambtenaar of adjunct-leidend-ambtenaar wordt geviseerd en uitvoerbaar verklaard.

Een dergelijk dwangbevel wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploit. Dat exploit onderbreekt de verjaring.

Een dwangbevel kan alleen worden geviseerd en uitvoerbaar verklaard als de schuld opeisbaar, vaststaand en zeker is.

Bovendien moet de schuldenaar vooraf per aangetekende zending in gebreke gesteld worden.

Voor deze verzending vermeerdert het Parkeeragentschap de schuld opnieuw keer met de eraan verbonden kosten en is het gemachtigd de schuld een tweede keer te verhogen met een forfaitaire schadevergoeding van 15 euro. Deze bijkomende forfaitaire vergoeding is ten laste van de schuldenaar en kan eveneens middels het exploit worden ingevorderd.

Tegen het exploit kan bij verzoekschrift of door dagvaarding verzet worden aangetekend binnen de maand van de betekening.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in lid 2 onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is het Parkeeragentschap, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

Wat betreft de vervulling van de in deze paragraaf bedoelde opdrachten rapporteert het personeelslid dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap op zijn verantwoordelijkheid aan de leidend ambtenaar, aan de adjunct-leidend-ambtenaar en aan de raad van bestuur.

§ 8. De forfaitaire vergoedingen bedoeld in dit artikel worden elk jaar geïndexeerd op de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie op basis van de schommelingen van de consumptieprijsindex volgens deze formule : 15 euro vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de beginindex. De nieuwe index is de consumptieprijsindex die gold de maand voorafgaand aan die van de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie. De beginindex is de consumptieprijsindex die gold tijdens de maand van de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

§ 9. Voor de toepassing van de voorgaande paragrafen wordt iedere uitgevoerde betaling in eerste instantie aangerekend op de kosten en vergoedingen, en vervolgens op het bedrag van de verschuldigde retributie of retributies.

Nouvelle loi communale. Dans ce cas, les frais administratifs liés à la mise en demeure s'élèvent aux frais d'envoi y afférent et à une indemnité forfaitaire additionnelle de 15 euros.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'article 137bis de la Nouvelle loi communale et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, la commune, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

§ 7. En vue du recouvrement des redevances et des autres montants dus contestés et exigibles restés impayés après le deuxième rappel visé au paragraphe 3 et dont l'Agence du stationnement est le créancier, le membre du personnel de l'Agence du stationnement désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à établir une contrainte, visée et déclarée exécutoire par le fonctionnaire dirigeant ou le fonctionnaire dirigeant adjoint.

Une telle contrainte est signifiée par exploit d'huissier de justice. Cet exploit interrompt la prescription.

Une contrainte ne peut être visée et rendue exécutoire que si la dette est exigible, définitive et certaine.

Le débiteur doit en outre avoir été préalablement mis en demeure par envoi recommandé.

Pour cet envoi, l'Agence du stationnement majore la dette de nouveau des frais d'envoi y afférent et est habilitée à majorer une seconde fois la dette d'une l'indemnité forfaitaire d'un montant de 15 euros. Cette indemnité forfaitaire additionnelle est à charge du débiteur et peut également être recouvrée par l'exploit.

Un recours contre l'exploit peut être introduit dans le mois de la signification par requête ou par citation.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'alinéa 1^{er} et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, l'Agence du stationnement, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

En ce qui concerne l'accomplissement des missions visées dans le présent paragraphe, le membre du personnel désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fait rapport, sous sa responsabilité, au fonctionnaire dirigeant et au fonctionnaire dirigeant adjoint et au conseil d'administration.

§ 8. Les indemnités forfaitaires visées dans le présent article sont indexées annuellement au jour anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sur la base des fluctuations de l'indice des prix à la consommation selon la formule suivante : 15 euros multipliés par le nouvel indice et divisé par l'indice initial. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation applicable le mois précédent celui de l'anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. L'indice initial est l'indice des prix à la consommation applicable le mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

§ 9. Pour l'application des paragraphes précédents, tout paiement effectué est imputé en premier sur les frais et indemnités et ensuite sur le montant de la redevance ou des redevances.

§ 10. Er mag geen enkele verhoging plaatsvinden, van om het even welke aard, anders dan in dit artikel bepaald.

Artikel 17

Het Parkeeragentschap kan de procedure bedoeld in artikel 16, § 7 aanwenden met het oog op de invordering van de retributies die al opeisbaar waren vóór de inwerkingtreding van deze onderafdeling maar die onbetaald zijn gebleven, mits deze volgens de regels betreffende de verjaring nog opeisbaar zijn.

Afdeling 4 – Vrijstellingaskaarten

Artikel 18

Met inachtneming van de regels bepaald bij het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart worden vrijstellingaskaarten uitgereikt aan :

- 1° buurtbewoners voor de deelsector waar zij wonen ;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verlenen ;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die bestemd zijn voor een systeem van deelvoertuigen ;
- 4° personen met een handicap.

De Regering bepaalt de modaliteiten volgens dewelke de deelsectoren bedoeld onder 1° afgebakend zijn. Een deelsector is een geografische zone die het deel van de openbare wegenis bepaalt waarvoor een vrijstellingaskaart geldig is.

Elke vrijstellingaskaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig, met uitzondering van de personen met een handicap voor wie de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap als vrijstellingaskaart kan gelden overeenkomstig de door de Regering vastgelegde modaliteiten.

De Regering kan de prijs alsook de regels voor de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingaskaarten bepalen, met inachtneming van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen deze perken kan zij aanvullende categorieën begunstigen bepalen.

De Regering kan in vrijstellingaskaarten voorzien die op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelden.

De Regering kan het Parkeeragentschap de bevoegdheid verlenen deze vrijstellingaskaarten uit te reiken.

Artikel 19

§ 1. De houders van een vrijstellingaskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 3°, zijn zolang zij effectief medische hulp verstrekken niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14.

§ 2. De houders van een vrijstellingaskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 5°, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf, noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14, behalve indien de Regering dit uitdrukkelijk uitsluit voor een welbepaalde geregelmenteerde zone.

§ 10. Il ne peut être procédé à aucune autre majoration de quelconque nature que celles prévues dans le présent article.

Article 17

L'Agence du stationnement peut faire usage de la procédure visée à l'article 16, § 7 pour le recouvrement des redevances qui étaient déjà exigibles avant l'entrée en vigueur de la présente sous-section, mais qui sont restées impayées pour peu que celles-ci soient encore exigibles aux vues des règles relatives à la prescription.

Section 4 – Des cartes de dérogations

Article 18

Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, des cartes de dérogation sont délivrées :

- 1° aux riverains en ce qui concerne le secteur de stationnement où ils résident ;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents ;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés ;
- 4° aux personnes présentant un handicap.

Le Gouvernement définit les modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement visés au 1° sont délimités. Un secteur de stationnement est la zone géographique identifiant la partie de la voirie publique sur laquelle une carte de dérogation est valable.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé, à l'exception des personnes présentant un handicap pour lesquelles la carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap peut tenir lieu de carte de dérogation selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut fixer le prix ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Le Gouvernement peut prévoir des cartes de dérogation qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement peut octroyer la compétence de délivrer ces cartes de dérogation à l'Agence du stationnement.

Article 19

§ 1^{er}. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 3^o, 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 14 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale.

§ 2. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 5^o, 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 14, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie.

§ 3. De houders van een andere vrijstellingskaart dan deze bedoeld in paragraaf 1 en 2 zijn niet onderworpen aan de retributie die geldt in de geregelteerde zones bedoeld in artikel 40, uitgezonderd de rode en de andere, door de Regering vastgelegde zones. Zij zijn niet onderworpen aan de verplichting een parkeerschijf te gebruiken of de forfaitaire retributie te betalen die geldt in de blauwe zone bedoeld in artikel 9, lid 1, 4°.

Afdeling 5 – Verdeling van de ontvangsten tussen de gemeenten en het Parkeeragentschap

Artikel 20

§ 1. Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten uitvoert, wordt vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle en de inning op de gemeente- en gewestwegen evenals voor de kosten van de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt iedere gemeente bedoeld in vorig lid, uiterlijk op 31 mei van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, een verslag mee aan het Gewest dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen, beschrijft. Het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschat dat uit het verslag waarvan sprake in het eerste lid, wordt in de rekeningen van het lopende boekjaar van het Parkeeragentschap ingeschreven.

Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag.

§ 2. In geval van een overschat, schrijft de gemeente in haar begroting het bedrag in dat overeenkomt met 15 % van het overschat. Dat bedrag wordt op de eerste begrotingswijziging die na datum van 31 mei bedoeld in het 1ste lid plaatsvindt, aan het Agentschap overgeschreven.

In dit kader en in geval van verzuim in hoofde van een gemeente, zijn de sancties waarvan sprake in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

§ 3. In het geval dat een gemeente de informatie waarvan sprake in het 1ste lid niet meedeelt binnen de gestelde termijn, identificeert het Gewest de parkeeropbrengsten op basis van de laatste goedgekeurde jaarrekeningen en past een forfaitair bedrag toe om het eventuele overschat te bepalen. Het forfaitair bedrag wordt berekend op basis van de financiële resultaten van het Agentschap die behaald werden in de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig de modaliteiten door de Regering bepaald.

§ 4. In ieder geval deelt het Gewest de informatie met betrekking tot het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschat mee aan de gemeente en aan het Parkeeragentschap.

Dat bedrag wordt ten laatste op 31 december van het jaar na het betrokken boekjaar, overgeschreven door de gemeente.

§ 5. Ten aanzien van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het bedrag bedoeld in paragraaf 2 niet binnen de vereiste termijn vereffenen, wordt de storting van de overschotten met betrekking tot de toekenning van de gewestelijke vrijstellingskaarten die op het grondgebied van meer dan een gemeente geldig zijn, opgeschorst tot de effectieve storting van het bedrag bedoeld in paragraaf 2.

§ 6. De Regering bepaalt de regels voor de toepassing van dit artikel.

§ 3. Les détenteurs d'une autre carte de dérogation que celles visées au paragraphe 1^{er} et au paragraphe 2 ne sont pas soumis à la redevance applicable dans les zones réglementées telles que visées à l'article 14, 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 9, alinéa 1^{er}, 4^o.

Section 5 – De la répartition des résultats entre les communes et l'Agence du stationnement

Article 20

§ 1^{er}. Chaque commune qui exerce les missions de contrôle et de perception est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, chacune des communes visées à l'alinéa précédent transmet à la Région, au plus tard le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation supportés par la commune dans ce cadre. Le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire découlant du rapport visé au § 1^{er} est inscrit dans les comptes de l'exercice en cours de l'Agence du stationnement.

La Région et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport.

§ 2. Dans l'hypothèse d'un résultat excédentaire, la commune inscrit au budget le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à transférer à l'Agence du stationnement lors la première modification budgétaire qui suit la date du 31 mai visé au § 1^{er}.

Dans ce cadre, les sanctions reprises dans l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent en cas de manquements dans le chef de la commune.

§ 3. Dans l'hypothèse où une commune ne transmet pas les renseignements visés au § 1^{er} dans le délai requis, la Région identifie les revenus du stationnement sur la base des derniers comptes annuels arrêtés et applique un forfait pour déterminer le résultat excédentaire éventuel. Le forfait est calculé sur la base des résultats financiers de l'Agence obtenus dans les communes ayant procédé au transfert des missions de contrôle du stationnement en voirie et de perception des redevances selon des modalités déterminées par le Gouvernement.

§ 4. En toute hypothèse, la Région transmet les informations relatives au montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à la commune et à l'Agence du stationnement.

Ce montant est transféré par la commune au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit l'exercice comptable concerné.

§ 5. Les communes de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne s'acquittent pas du montant visé au paragraphe 2 dans le délai requis se voient suspendre le versement des résultats excédentaires liés à l'octroi des cartes de dérogations valables sur le territoire de plus d'une commune jusqu'au versement effectif du montant visé au paragraphe 2.

§ 6. Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Artikel 21

§ 1. Indien de controle- en inningsopdrachten overeenkomstig artikel 15 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, wordt zij vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle, de inning en de invordering van de niet-betralde bedragen.

Daartoe deelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan iedere gemeente die de controle- en inningsopdrachten op de gemeente- en gewestelijke wege op haar grondgebied overgedragen heeft, ten laatste op 31 mei van het jaar na het betrokken boekjaar, een jaarverslag mee waarin de informatie betreffende de parkeeropbrengsten en de kosten hiertoe gedragen door het Agentschap op een gedetailleerde manier wordt beschreven.

§ 2. Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelt een halfjaarlijks tussentijds verslag mee aan de gemeente

§ 3. Na vergoeding van de kosten, wordt het overschot aan iedere gemeente overgeschreven. Een bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot wordt echter door het Parkeeragentschap weerhouden.

Indien de kosten de opbrengsten overschrijden, neemt het Parkeeragentschap haar deel van het tekort voor haar rekening.

§ 4. De Regering bepaalt de regels voor de toepassing van dit artikel.

HOOFDSTUK 5 Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 22

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt opgesteld overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bevat ten minste een strategisch luik bestaande uit :

- 1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand ;
- 2° de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevuldde parkeerbeleid ;
- 3° voor het volledige grondgebied van het Gewest enerzijds en voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds :
 - a) het richtcijfer van toegelaten parkeerplaatsen ;

Article 21

§ 1^{er}. Lorsque les missions de contrôle et de perception lui ont été confiées conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, la Région Bruxelles-Capitale transmet à chaque commune ayant transféré les missions de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire, au plus tard le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais supportés par l'Agence de stationnement dans ce cadre.

§ 2. La Région de Bruxelles-Capitale et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport.

La Région de Bruxelles-Capitale transmet à la commune un rapport intermédiaire semestriel.

§ 3. Une fois les coûts indemnisés, le résultat excédentaire est versé à chacune des communes. Un montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire est toutefois conservé par l'Agence du stationnement.

Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte sa part du déficit.

§ 4. Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

CHAPITRE 5 Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^{re} – Du contenu

Article 22

Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique du stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan régional de politique du stationnement est établi en conformité avec le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

Le plan régional de politique du stationnement comprend au moins un volet stratégique reprenant :

- 1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement
- 2° la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique du stationnement suivie ;
- 3° pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :
 - a) l'objectif d'emplacement de stationnement admissibles ;

- b) het richtcijfer van parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 8 ;
- c) het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of enig ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 23

§ 1. Na overleg met het Parkeeragentschap en alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de Regering het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt ze het gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het Gewest, door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende zestig dagen ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis van elke gemeente van het Gewest gelegd.

Bezwaren en opmerkingen worden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief of via elk door de Regering bepaald elektronisch middel ter kennis gebracht van de Regering.

§ 2. Tegelijkertijd met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan ter advies voor aan minstens Brulocalis, Leefmilieu Brussel en de volgende adviescommissies : de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie en de Milieuraad. De adviezen moeten binnen zestig dagen na de aanvraag aan de Regering worden overgemaakt. Is de termijn vervallen, dan wordt het niet bezorgde advies geacht gunstig te zijn.

§ 3. Na het verstrijken van het openbaar onderzoek en van de in paragraaf 2 vermelde termijn legt de Regering het ontwerpplan samen met de bezwaren, opmerkingen en adviezen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 voor advies voor aan de gemeenten.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Bij gebreke daarvan worden de adviezen over het ontwerpplan geacht gunstig te zijn.

Minsten de helft van de in paragraaf 2 voorgeschreven termijn moet buiten schoolvakantieperiodes vallen en twee weken of meer bedragen.

Artikel 24

In de acht maanden volgend op de goedkeuring van het ontwerpplan stelt de Regering het gewestelijke parkeerbeleidsplan definitief vast.

- b) l'objectif d'emplacements de stationnement pour chaque zone visée à l'article 8 ;
- c) le nombre minimal d'emplacements de stationnement réservés ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

Section 2 – De la procédure d’élaboration

Article 23

§ 1^{er}. Après s’être concerté avec l’Agence du stationnement et toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans chacune des communes de la Région, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la Région. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé pendant soixante jours aux fins de consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste ou par tout moyen électronique déterminé par le Gouvernement.

§ 2. Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis au moins à Brulocalis, à Bruxelles Environnement et aux commissions d'avis suivantes : Commission régionale de la mobilité, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission régionale de développement et Conseil de l'environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. À l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable.

§ 3. À l'expiration de l'enquête publique et du délai visé au paragraphe 2, le Gouvernement soumet aux communes pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux paragraphes 1^{er} et 2.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

À défaut, les avis sont réputés favorables au projet de plan.

La moitié au moins du délai prescrit à l'alinéa 2 se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'une durée égale ou supérieure à deux semaines.

Article 24

Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Het plan wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 25

De procedure bedoeld in artikelen 23 en 24 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt.

In afwijking van het eerste lid worden de wijzigingen die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt en die geen impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en de andere in artikel 23 vermelde formaliteiten.

Afdeling 3 – Evaluatie

Artikel 26

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft evenwel van kracht tot er een ander plan voor in de plaats komt.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van een globaal evaluatieverslag dat wordt opgemaakt door de Regering.

Dit globale evaluatieverslag, dat de graad van tenuitvoerlegging en relevantie evenals de mogelijke evolutie van het huidige gewestelijke parkeerbeleidsplan beoogt te analyseren, omvat een deskundigenverslag van het Parkeeragentschap en informatie afkomstig van de raadpleging van de gemeenten.

Het Parkeeragentschap bezorgt zijn deskundigenverslag aan de Regering, die het onderzoekt en toetst aan de doelstellingen van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en het gewestelijke mobiliteitsplan. Op basis van dit onderzoek maakt de Regering een globaal evaluatieverslag op, keurt zij dit goed en deelt zij het ter informatie mee aan het Parlement.

Artikel 27

§ 1. De Regering verricht een opvolging van en evalueert concreet de tenuitvoerlegging en de uitvoeringsgraad van het gewestelijke parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.

Deze beoordeling beoogt er mede voor te zorgen dat de gemeenten het gewestelijke beleid toepassen, daarbij rekening houdend met hun respectievelijke eigenheid.

Deze beoordeling vindt elke 24 maanden plaats en berust op een volledige en gedetailleerde diagnose van het parkeren op het gemeentelijke grondgebied, waaruit zij de belangrijkste oriëntaties en aandachtspunten afleidt, met name in het licht van de door het Gewest vastgestelde doelstellingen.

§ 2. De diagnose waarvan sprake in § 1 wordt door het Parkeeragentschap verricht. Het is opgesteld op basis van een analyse van gemeentelijke parkeerretributiereglementen en op geactualiseerde en becijferde gegevens :

- 1° over het parkeeraanbod, met details per type en categorie ;
- 2° over de nood aan parkeerplaatsen per straatgedeelte, op verschillende representatieve tijdstippen van de dag ;

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 25

La procédure visée aux articles 23 et 24 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

Par dérogation à l’alinéa 1^{er}, les modifications sans impact sur l’environnement apportées par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement ne sont pas soumises à l’enquête publique et autres formalités visées à l’article 23.

Section 3 – De l’évaluation

Article 26

Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu’au moment où un autre plan lui est substitué.

Le nouveau plan est établi sur la base d’un rapport global d’évaluation établi par le Gouvernement.

Ce rapport global d’évaluation, qui vise à analyser le niveau de mise en œuvre et de pertinence ainsi que l’évolution possible du plan régional de politique du stationnement en cours, comporte un rapport d’expertise de l’Agence du stationnement et des informations issues de la consultation des communes.

L’Agence du stationnement transmet son rapport d’expertise au Gouvernement qui l’examine et l’apprécie au regard des objectifs du plan régional de politique du stationnement et des objectifs du plan régional de mobilité. Sur la base de cet examen, le Gouvernement, rédige et approuve un rapport global d’évaluation et le communique au Parlement pour information.

Article 27

§ 1^{er}. Le Gouvernement opère un suivi et évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d’exécution du plan régional de politique du stationnement à l’échelle des communes.

Cette évaluation vise également à ce que les communes appliquent le cadre régional tout en tenant compte de leurs spécificités respectives.

Cette évaluation a lieu tous les 24 mois et repose sur un diagnostic complet et détaillé du stationnement sur le territoire communal, dont elle déduit les principales orientations et enjeux, notamment en regard des objectifs fixés par la Région.

§ 2. Le diagnostic visé au paragraphe 1^{er} est réalisé par l’Agence du stationnement. Il est constitué sur la base d’une analyse des règlements-redevance communaux de stationnement et de bilans chiffrés actualisés de :

- 1° l’offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;
- 2° la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;

3° over rotaties gemeten in de sleutelsectoren van het gemeentelijke grondgebied.

De diagnose wordt aangevuld met alle nuttige operationele data, afkomstig van het parkeerbeleid op het gemeentelijke grondgebied die de gemeente ter beschikking stelt van het Parkeeragentschap.

§ 3. De data waarvan sprake in § 1 en 2 beperken zich tot anonieme data.

Artikel 28

De Regering brengt de gemeenten op de hoogte van de beoordeling bedoeld in artikel 27 en preciseert de eventuele tekortkomingen en de termijn om ze weg te werken.

Indien blijkt dat, na het verstrijken van deze termijn, een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, nog steeds niet op afdoende wijze uitvoert, zijn de bepalingen voorzien door de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

Bovendien, indien de door de Regering vastgestelde tekortkomingen, of een deel daarvan, blijven aanhouden, kan laatsnoemde de storting van de parkeeropbrengsten laten opschorten.

HOOFDSTUK 6 Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 29

§ 1. Elke gemeente van het Gewest kan een gemeentelijk parkeeractieplan vaststellen dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn concrete parkeeractieplannen die het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationeel maken.

De gemeentelijke parkeeractieplannen beogen eveneens te waken over de eerbiediging van het gewestelijke mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. De gemeentelijke parkeerbeleidsplannen worden opgesteld overeenkomstig de gewestelijke mobiliteitsplannen bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

§ 3. De Regering bepaalt de inhoud van de parkeeractieplannen, die minstens het volgende moeten bevatten :

- 1° een volledige diagnose van de parkeertoestand op het gemeentelijke grondgebied, met inbegrip van de types geregelmenteerde en voorbehouden parkeerplaatsen op de wegenis voor alle voertuigen, en een overzicht van de - met name financiële - aandachtspunten die eraan verbonden zijn ;
- 2° een actieplan betreffende het parkeren op het gehele gemeentelijke grondgebied.

3° rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.

Ce diagnostic est complété par toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur le territoire communal que la commune met à disposition de l'Agence du stationnement.

§ 3. Les données visées aux paragraphes 1^{er} et 2 se limitent à des données anonymes.

Article 28

Le Gouvernement informe les communes de l'évaluation visée à l'article 27 et précise les éventuels manquements ainsi que le délai pour y remédier.

Passé ce délai, s'il ressort qu'une commune n'exécute toujours pas de manière satisfaisante tout ou partie du plan régional de politique du stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles – Capitale s'appliquent.

En outre, en cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés par le Gouvernement, ce dernier peut faire suspendre le versement des produits du stationnement.

CHAPITRE 6 Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{er} – Du contenu

Article 29

§ 1^{er}. Chaque commune de la Région peut adopter un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan régional de stationnement.

Les plans d'actions communaux de stationnement veillent également à respecter le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. Les plans communaux de stationnement sont établis en conformité avec les plans communaux de mobilité visés par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

§ 3. Le Gouvernement détermine le contenu des plans d'action communaux de stationnement qui doivent comprendre au moins :

- 1° un diagnostic complet du stationnement sur le territoire communal incluant les types de stationnement réglementés et réservés en voirie pour l'ensemble des véhicules, et une identification des enjeux, notamment financiers, qui y sont associés ;
- 2° un plan d'action relatif au stationnement sur l'ensemble du territoire communal.

*Afdeling 2 – Opmaakprocedure**Artikel 30*

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in de gemeente en in het gemeenteblad of, bij gebreke daarvan, in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in de gemeente worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende de gehele duur van het onderzoek in het gemeentehuis ter inzage van de bevolking gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan het college van burgemeester en schepenen toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

Zij worden bij het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek gevoegd, dat door het college wordt opgesteld binnen een termijn van vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van het onderzoek.

Artikel 31

Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan voor advies voor aan elke aangrenzende gemeente, alsook aan het Parkeeragentschap. De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Het advies dat niet voor de vervaldatum van deze termijn is toegekomen, wordt geacht gunstig te zijn.

Artikel 32

Na afloop van de in artikel 30 en 31 vermelde procedure keurt de gemeenteraad het gemeentelijke parkeeractieplan definitief goed en maakt hij dit over aan het Parkeeragentschap.

Artikel 33

Elke gemeente neemt de wijzigingen aan die zich opdringen na goedkeuring van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit nieuwe gemeentelijke parkeeractieplan wordt onderworpen aan de procedure bedoeld in de artikelen 30 tot 32.

HOOFDSTUK 7
Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

*Afdeling 1 – Algemene bepalingen**Artikel 35*

§ 1. De door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen worden verwezenlijkt door een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », en belast met de opdrachten vermeld in de artikelen 40 en 41.

*Section 2 – De la procédure d’élaboration**Article 30*

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans les trois mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans le périodique communal ou, à défaut, dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

Article 31

Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

L'avis qui ne serait pas parvenu à l'échéance de ce délai est réputé favorable.

Article 32

Au terme de la procédure visée aux articles 30 et 31, le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement et le transmet à l'Agence du stationnement.

Article 33

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement. Ce nouveau plan d'action communal de stationnement est soumis à la procédure visée aux articles 30 à 32.

CHEMINS DE FER
De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

*Section 1^e – Des dispositions générales**Article 35*

§ 1^e. Les objectifs visés par la présente ordonnance sont réalisés par une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », et chargée des missions énumérées aux articles 40 et 41.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, aan deze ordonnantie en aan zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Elke wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het kapitaal wordt integraal onderschreven door het Gewest. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De regeringscommissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de regeringscommissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur, het bureau en van algemene vergadering van het Parkeeragentschap bij maar nemen niet deel aan de stemming.

§ 4. De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, omvatten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen, met name op het vlak van de regels inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden vastgesteld door de Regering.

Afdeling 2 – Samenstelling van de beheersorganen

Artikel 36

§ 1. De algemene vergadering bestaat uit de enige aandeelhouder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bestuurders kunnen worden uitgenodigd maar hebben geen stemrecht.

§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur die bestaat uit 15 leden die zijn gedomicilieerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.

Vijf leden moeten toebehoren aan het andere geslacht.

De leden worden op de volgende wijze aangeduid :

- 1° tien leden worden aangeduid door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit ;
- 2° vijf leden worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is medegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om de Regering toe te laten om de leden aan te duiden met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, stellen de gemeenten een lijst van 10 leden voor, met aanduiding van de voorkeursvolgorde.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés et des associations, à la présente ordonnance et à ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Toute modification des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital est intégralement souscrit par la Région. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires du Gouvernement doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires du Gouvernement conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration, du bureau et de l'assemblée générale de l'Agence du stationnement mais ne prennent pas part aux votes.

§ 4. Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intègrent des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2 – De la composition des organes de gestion

Article 36

§ 1^{er}. L'assemblée générale se compose de l'actionnaire unique, la Région de Bruxelles-Capitale.

Les administrateurs peuvent être invités mais ils n'ont pas droit au vote.

§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de quinze membres qui sont domiciliés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Cinq membres doivent appartenir au sexe opposé.

Les membres sont désignés de la manière suivante :

- 1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité ;
- 2° cinq membres sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de permettre au Gouvernement de désigner les membres en respectant les règles de répartition linguistique et de genre, les communes proposent une liste de 10 membres en précisant l'ordre de préférence.

Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien met de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de bestuurders in functie totdat ze vervangen zijn.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. De raad van bestuur kiest onder de leden van de raad een voorzitter en een ondervoorzitter. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.

§ 4. Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar.

Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden ;
- 2° lid van het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- 3° bestuurder, zaakvoerder of personeelslid van een vereniging of bedrijf actief in het parkeerwezen, het vervoer of de uitbating van openbare parkings evenals elke andere persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent ;
- 4° lid van het personeel van het Parkeeragentschap.

§ 6. De raad van bestuur kan een deel van zijn bevoegdheden en handtekenbevoegdheid delegeren aan het bureau, bestaande uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de regeringscommissarissen evenals twee andere bestuurders die de raad aanduidt.

§ 7. Onverminderd artikel 37 kunnen de raad van bestuur en het bureau beslissen bevoegdheden en handtekenbevoegdheid te delegeren aan de directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal, onder de voorwaarden en binnen het kader bepaald in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Afdeling 3 – Dagelijks bestuur

Artikel 37

Het dagelijkse bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die de titel directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal dragen, ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangeduid en ontslagen. De regels betreffende hun administratief en geldelijk statut zijn vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering stelt vast in welke gevallen hun beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijkse bestuur, rechtsgeldig in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap op.

Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.

§ 4. Les mandats des administrateurs sont renouvelables.

Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'État adjoint à l'un de ses membres ;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une association ou entreprise active dans le domaine du stationnement, du transport ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre ;
- 4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

§ 6. Le conseil d'administration peut déléguer au bureau, composé du président, du vice-président, des commissaires au Gouvernement ainsi que de deux autres administrateurs qu'il détermine, une partie de ses pouvoirs et de sa signature.

§ 7. Sans préjudice de l'article 37 le conseil d'administration et le bureau peuvent procéder à une délégation de pouvoirs et de signature au directeur général et au directeur général-adjoint aux conditions et dans les limites prévues par le Code des sociétés et des associations.

Section 3 – De la gestion journalière

Article 37

La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, portant respectivement les titres de directeur général et directeur général adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement. Les modalités relatives à leur régime administratif et pécuniaire sont prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extra-judiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

*Afdeling 4 – Personeel**Artikel 38*

De raad van bestuur van het Parkeeragentschap stelt het personeelsplan en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast. Met inachtneming van de dwingende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de raad van bestuur van het Parkeeragentschap bevoegd om de administratieve en geldelijke positie van de contractuele werknemers te regelen.

In het kader van de overdracht door een gemeente van de controle- en inningsopdrachten aan het Parkeeragentschap overeenkomstig artikel 15 § 2, zal er worden voorzien in een mobiliteit voor de ambtenaren van de gemeentelijke overheidsinstellingen naar het Parkeeragentschap en de andere diensten die van de Regering afhangen.

Artikel 39

De algemeen directeur of de adjunct-algemeen directeur van het Parkeeragentschap duidt de personeelsleden aan die met het oog op de controle en de inning feitelijke vaststellingen mogen doen.

Daartoe mogen zij onder meer :

- 1° de in artikel 16, § 1, 1° bedoelde verzoeken aanbrengen ;
- 2° vaststellingen doen met het oog op de verzending van de in artikel 16, § 1, 2° bedoelde verzoeken ;
- 3° mobiele bewakingscamera's gebruiken als bedoeld in artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

*Afdeling 5 – Opdrachten**Artikel 40*

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan. Hiertoe is het Parkeeragentschap belast met de volgende opdrachten :

- 1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren ; de terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

De Regering stelt de lijst op van categorieën persoonsgegevens die door het Parkeeragentschap mogen worden verwerkt om de databank te voeden, evenals hun bewaartermijn.

De databank bevat alleen anonieme gegevens ;

- 2° het bijstaan van de minister van de plaatselijke besturen bij de beoordeling van de conformiteit van de gemeentelijke parkeerretributiereglementen in het kader van het toezicht bedoeld in artikel 15, paragraaf 4 ;

- 3° het bijstaan van de Regering in het kader van de opmaak en de evaluatie door deze laatste van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de tenuitvoerlegging daarvan op gemeentelijk niveau ;

*Section 4 – Du personnel**Article 38*

Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans le respect des dispositions impératives de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à régler la situation administrative et pécuniaire des membres du personnel contractuel.

Dans le cadre du transfert des missions de contrôle et de perception par une commune vers l'Agence du stationnement conformément à l'article de 15 § 2, il sera prévu une mobilité pour les fonctionnaires des administrations publiques communales vers l'Agence du stationnement et les autres services qui dépendent du Gouvernement

Article 39

Le directeur général ou le directeur général adjoint de l'Agence du stationnement désigne les membres du personnel qui sont autorisés à procéder à des constatations factuelles en vue du contrôle et de la perception.

À cette fin, ils sont autorisés, entre autres, à :

- 1° apposer les invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 1° ;
- 2° faire des constatations en vue de l'envoi des invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 2° ;
- 3° utiliser des caméras de surveillance mobiles telles que visées à l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

*Section 5 – Des missions**Article 40*

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. À cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions suivantes :

- 1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement ; la mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

Le Gouvernement établit la liste des catégories de données à caractère personnel pouvant être traitées par l'Agence pour alimenter la banque de données ainsi que leur durée de conservation.

La banque de données ne contient que des données anonymes ;

- 2° d'assister le Ministre des Pouvoirs locaux dans son examen de la conformité des règlements-redevances communaux dans le cadre de l'exercice de la tutelle visé à l'article 15, paragraphe 4 ;

- 3° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la rédaction et de l'évaluation par ce dernier du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau communal ;

- 4° het bijstaan van de Regering bij de tenuitvoerlegging van de vervangingsmaatregelen in de gevallen bedoeld in artikel 28 ;
- 5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegenis waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies ;
- 6° de bouw, de verwerving of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle openbare parkings, in overeenstemming met de doelstellingen van het Gewest, waarvan het Gewest, in voorkomend geval in het kader van een samenwerkingsakkoord dat is gesloten met een of meerdere andere Gewesten, of een gemeente de ontwikkeling of de exploitatie aan het Agentschap toevertrouwt ;
- 7° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, inclusief het proactief zoeken naar en beheren van parkeerplaatsen buiten de wegenis ;
- 8° de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmendienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het Gewest ;
- 9° de ontwikkeling van een aanbod aan vrij toegankelijke parkings of parkings met toegangsbeheer, al dan niet overdekt, voor voertuigen als omschreven in artikel 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 en 2.19 van de Wegcode, op de wegenis en daarbuiten ;
- 10° de harmonisatie van de bewegwijzering en de ontwikkeling van dynamische parkeergeleiding voor openbare parkings ;
- 11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod buiten de wegenis voor deelvoertuigen alsook een herlaadaanbod voor elektrische voertuigen ;
- 12° de controle op parkeerinbreuken die kunnen leiden tot een gemeentelijke administratieve sanctie, op voorwaarde dat de controle op deze inbreuken door de gemeenteraad is toevertrouwd aan het Parkeeragentschap in overeenstemming met de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties ;
- 13° de organisatie, opvolging en beoordeling van proef- of innovatieprojecten op het vlak van het parkeren, in samenwerking met de gewestelijke overheden en de betrokken instellingen van openbaar nut evenals, desgevallend, in het kader van een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een of meerdere andere Gewesten of met de federale overheid ;
- 14° het bijstaan van de Regering bij de uitvoering van artikel 4 van deze ordonnantie.
- 4° d'assister le Gouvernement pour la mise en œuvre des mesures à prendre dans les cas visés à l'article 28 ;
- 5° la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement ;
- 6° la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics, en conformité avec les objectifs de la Région, dont la Région, le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions, ou une commune lui confie le développement ou l'exploitation ;
- 7° la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en ce compris la recherche proactive, et la gestion des emplacements de stationnement hors voirie ;
- 8° l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique du stationnement de la Région ;
- 9° le développement d'une offre de parkings libres d'accès ou avec gestion d'accès, couverts ou non couverts, pour les véhicules tels que définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 et 2.19 du Code de la route, en voirie et hors voirie ;
- 10° l'harmonisation de la signalétique et le développement du jalonnement dynamique des parkings publics ;
- 11° le développement d'une offre de stationnement hors voirie pour véhicules partagés ainsi qu'une offre de recharge pour véhicules électriques ;
- 12° le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant aboutir à une sanction administrative communale à condition que le contrôle de ces infractions ait été confié à l'Agence du stationnement par le conseil communal conformément à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;
- 13° l'organisation, le suivi et l'évaluation de projets pilotes ou innovants en lien avec le stationnement en collaboration avec les administrations régionales et les organismes d'intérêt public concernés ainsi que le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions ou avec le Fédéral ;
- 14° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 de la présente ordonnance.

Artikel 41

De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 42

De Regering bepaalt de gevallen waarin de gemeenteraden om het advies van het Parkeeragentschap verzoeken, alsook de regels voor deze adviesprocedures.

Artikel 43

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de eraan opgedragen opdrachten, voor zover zij aan deze opdrachten bijkomstig zijn.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Article 41

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique du stationnement.

Article 42

Le Gouvernement détermine les cas dans lesquels les conseils communaux sollicitent l'avis de l'Agence du stationnement ainsi que les modalités de ces procédures d'avis.

Article 43

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

*Afdeling 6 – Beheerscontract**Artikel 44*

De Regering en het Parkeeragentschap sluiten een beheerscontract dat de regels en voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 45

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar.

Het blijft van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.

Het wordt ter informatie aan de leden van het Parlement bezorgd zodra het door de Regering en het Parkeeragentschap is goedgekeurd.

Artikel 46

Het beheerscontract bestaat met name uit een financieel plan, stelt de te behalen doelstellingen vast en voorziet in de opmaak van een jaarlijks evaluatierapport dat de verwezenlijkingen van het Parkeeragentschap omvat.

De Regering verzekert de controle van het bereiken van de doelstellingen aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren.

*Afdeling 7 – Middelen**Artikel 47*

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

- 1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele bijzondere dotaties ;
- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties ;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in artikel 14 ;
- 4° schenkingen en legaten ;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten ;
- 6° leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma aanvaard door de Regering.

Artikel 48

In overeenstemming met artikel 47 kent het Gewest het Parkeeragentschap middelen toe om het parkeerbeleid dat het vastlegt uit te voeren.

Het Parkeeragentschap besteedt zijn eigen inkomsten volledig aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten.

*Afdeling 8 – Boekhouding en controle**Artikel 49*

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 1°, van de organieke ordonnantie van

*Section 6 – Du contrat de gestion**Article 44*

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 45

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans.

Il demeure en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Article 46

Le contrat de gestion comprend notamment un plan financier, fixe les objectifs à atteindre et prévoit la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel reprenant les réalisations de l'Agence du stationnement.

Le Gouvernement assure le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise.

*Section 7 – Des moyens**Article 47*

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales ;
- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations ;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 14 ;
- 4° des dons et legs ;
- 5° des subsides et revenus occasionnels ;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 48

Conformément à l'article 47, la Région octroie des moyens à l'Agence du stationnement pour réaliser les politiques de stationnement qu'elle détermine.

L'Agence dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de la présente ordonnance.

*Section 8 – De la comptabilité et du contrôle**Article 49*

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 1°, de l'ordonnance organique

23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid aan de bepalingen van die ordonnantie onderworpen.

HOOFDSTUK 9 Slotbepalingen

Afdeling 1 – Wijzigingsbepalingen

Artikel 50

In artikel 2.3.51 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het 7° vervangen door hetgeen volgt :

« 7° Openbare parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden op basis van artikel 4 van de ordonnantie van [...] houdende de organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. ».

Artikel 51

Artikel 2.3.52 van diezelfde ordonnantie wordt vervangen door hetgeen volgt :

« Art. 2.3.52 De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen.

Om de vergunningsaanvrager te waarborgen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvvergunning, zal Leefmilieu Brussel optreden als contactinstantie voor de aanvrager voor alles wat die milieuvvergunning betreft, van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan. »

Afdeling 2 – Ophettingsbepalingen

Artikel 52

De ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt opgeheven.

Artikel 53

§ 1. Worden opgeheven :

- 1° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief en geldelijk statuut van de contractuele personeelsleden van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;
- 2° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;
- 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 teneinde de voorwaarden te bepalen waaronder de mandatarissen bij de instellingen van openbaar nut worden aangewezen, ter uitvoering van artikel 35 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke

du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE 9 Des dispositions finales

Section I^e – Des dispositions modificatives

Article 50

Dans l'article 2.3.51, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, le 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° Parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement sur la base de l'article 4 de l'ordonnance du [...] portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ; ».

Article 51

L'article 2.3.52, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Art. 2.3.52. Le Gouvernement pourra désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parage à des emplacements de parage affectés à des fonctions de logement ou à d'autres affectations que celle de parage de véhicules.

Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance. »

Section 2 – Des dispositions abrogatoires

Article 52

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 est abrogée.

Article 53

§ 1^{er}. Sont abrogés :

- 1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant le statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant les modalités de désignation de mandataires dans les organismes d'intérêt public, en exécution de l'article 35 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013

Regering van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Artikel 54

In de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens worden de volgende artikelen opgeheven :

- 1° artikel 15 zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 april 2016 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 en de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens ;
- 2° artikel 16 zoals gewijzigd door de ordonnantie van 20 juli 2016 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 ;
- 3° artikel 17.

Afdeling 3 – Overgangsbepalingen

Artikel 55

Het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan blijft van toepassing totdat er een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt aangenomen.

Afdeling 4 – Inwerkingtreding

Artikel 56

Deze ordonnantie treedt in werking op xx/xx/yyyy, met uitzondering van :

- 1° de artikelen 16, paragraaf 7 en 17, die in werking treden op de door de Regering bepaalde datum ;
- 2° artikel 54, § 1, dat in werking treedt na de goedkeuring door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het administratief en geldelijk statuut van het personeel, op een door de Regering vastgestelde datum ;
- 3° de artikelen 50 en 51, die in werking treden op de dag van inwerkingtreding van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende openbare parkings bedoeld in artikel 4.

Brussel, xx/xx/yyyy

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Bi-culturele Zaken van gewestelijk Belang,

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 54

Dans 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 articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 15 modifié par l'ordonnance du 14 avril 2016 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 ;
- 2° l'article 16 modifié par l'ordonnance du 20 juillet 2016 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 ;
- 3° l'article 17.

Section 3 – Des dispositions transitoires

Article 55

Le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement reste d'application jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan régional de politique de stationnement.

Section 4 – De l'entrée en vigueur

Article 56

La présente ordonnance entre en vigueur le xx/xx/yyyy, à l'exception de :

- 1° article 16, paragraphe 7 et 17, qui entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement ;
- 2° l'article 54, qui entre en vigueur, après l'adoption par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement du statut administratif et pécuniaire du personnel, à une date fixée par le Gouvernement ;
- 3° l'article 50 et de l'article 51 qui entrent en vigueur le jour où entre en vigueur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visée à l'article 4.

Bruxelles, le xx/xx/yyyy.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional,

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 8 september 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van zestig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheersmodaliteiten van het Parkeeraeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 8 november 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Patrick RONVAUX, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies (nr. 70.152/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 november 2021.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp^(*), de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

DISPOSITIEF

HOOFDSTUK 1 Algemene bepalingen

Artikel 2

1. In punt 4° wordt het begrip « openbare parking » als volgt gedefinieerd :

« openbare parking : elke parking die voor het publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden, ongeacht of dit een parking is die toebehoort aan het Gewest of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke persoon. »

In die definitie moeten de woorden « door de Regering vastgelegde » vervangen worden door de woorden « door de Regering met toepassing van artikel 4 vastgelegde » teneinde aldus te verwijzen naar de bepaling waarin de machtiging afgebakend wordt die ter zake aan de regering verleend wordt.

(*) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere normen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 8 septembre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de soixante jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 8 novembre 2021. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Patrick RONVAUX, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis (n° 70.152/4), dont le texte suit, a été donné le 8 novembre 2021.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^odes lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet^(*) la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

DISPOSITIF

CHAPITRE 1^{ER} Des dispositions générales

Article 2

1. Le 4° définit la notion de « parking public » dans les termes suivants :

« parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement, qu'il s'agisse d'un parking appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public ou de droit privé. »

Dans cette définition, les mots « déterminées par le Gouvernement » seront complétés par les mots « en application de l'article 4 », afin d'y renvoyer à la disposition délimitant les contours de l'habilitation donnée au Gouvernement en la matière.

(*) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

2. Een soortgelijke opmerking geldt voor de in punt 10° vervatte definitie van het begrip «deelvoertuig», waarin dient verwezen te worden naar de artikelen 12 en 18 van het voorontwerp, waarin hetgeen voorgeschreven wordt respectievelijk overeenstemt met hetgeen voorgeschreven wordt in de artikelen 8 en 6 van de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 22 januari 2009 «houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap».⁽¹⁾

HOOFDSTUK 2 Uitdagingen en middelen

Artikel 3bis

De aandacht van de steller van het voorontwerp wordt erop gevestigd dat inzake de oprichting en de organisatie van de overheidsdiensten zowel uit de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet, wat de federale overheid betreft, als uit artikel 87 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 «tot hervorming der instellingen»,⁽²⁾ wat de gewesten en de gemeenschappen betreft, voortvloeit dat de functies, commissies, comités, raden, adviesorganen en andere «observatoriums» die tot de uitvoerende macht behoren en waarvan het de bedoeling is dat ze uitsluitend door haar geraadpleegd worden, door haar opgericht en georganiseerd moeten worden en niet door de wetgever die zich in die aangelegenheid niet te mengen heeft. Wanneer het orgaan dat opgericht wordt verplicht geraadpleegd moet worden, de adviezen ervan de overheid kunnen binden of verplichtingen opgelegd worden aan derden, staat het echter aan de wetgever dat orgaan op te richten en de opdrachten ervan, de samenstelling ervan, de eventueel aan de leden ervan toegekende schadeloosstellingen of bezoldigingen, alsook de essentiële regels inzake de werking ervan, te bepalen. Buiten die gevallen is het optreden van de wetgevende macht enkel mogelijk en vereist inzake aangelegenheden met betrekking tot bepalingen die krachtens de Grondwet of een wet tot hervorming der instellingen enkel door de wetgever uitgevaardigd kunnen worden.⁽³⁾

De bepaling moet in het licht van die opmerking opnieuw onderzocht worden.

2. In een nieuwe regelgevende tekst mag er niet genummerd worden met *bis*, *ter*, *enz*. Dat soort van onderverdeling of de onderverdeling met /1, /2, *enz*., mag enkel gebruikt worden wanneer nieuwe bepalingen ingevoegd worden bij toekomstige wijzigingsteksten.

Artikel 3bis van het voorontwerp moet vernummerd worden tot artikel 4 en het vervolg van de nummering van de artikelen moet dien-overeenkomstig herzien worden.

De interne verwijzingen naar de vernummerde bepalingen moeten eveneens herzien worden.

(1) In dat verband wordt verwezen naar advies 52.222/4, op 7 november 2012 gegeven over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 «houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen», <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/52222.pdf>.

(2) Van toepassing verklaard bij artikel 40, § 1, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 «met betrekking tot de Brusselse Instellingen».

(3) Zie bijvoorbeeld advies 43.685/4, op 12 maart 2008 gegeven over het voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 6 november 2008 «houdende rationalisatie van de adviesverlenende functie».

2. Une observation similaire vaut pour la définition de la notion de «véhicule partagé», figurant au 10°, dans laquelle il convient de faire référence aux articles 12 et 18 de l'avant-projet, dont le prescrit correspond respectivement à celui des articles 8 et 6 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 2009 «portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale»⁽¹⁾.

CHAPITRE 2 Des enjeux et des instruments

Article 3bis

L'attention de l'auteur de l'avant-projet est attirée sur ce qu'en matière de création et d'organisation des services publics, il résulte tant des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, en ce qui concerne l'autorité fédérale, que de l'article 87 de la loi spéciale du 8 août 1980 «de réformes institutionnelles»⁽²⁾, en ce qui concerne les Régions et Communautés, que les fonctions, commissions, comités, conseils, organes consultatifs et autres «observatoires» rattachés au pouvoir exécutif et destinés à être consultés exclusivement par lui, doivent être créés et réglés par celui-ci et non par le législateur, qui n'a pas à s'immiscer dans cette matière. Par contre, lorsque la consultation de l'organe créé est obligatoire, que ses avis sont susceptibles de lier l'autorité ou que des obligations sont imposées à des tiers, c'est au législateur qu'il revient de créer cet organe, de définir ses missions, sa composition, les indemnités ou rétributions éventuellement accordées à ses membres ainsi que les règles essentielles de son fonctionnement. En dehors de ces hypothèses, l'intervention du pouvoir législatif n'est possible et requise que dans des matières concernant des dispositions qui, en vertu de la Constitution ou d'une loi de réformes institutionnelles, ne peuvent être édictées que par le législateur⁽³⁾.

La disposition sera réexaminée à la lumière de cette observation.

2. Il n'y a pas lieu de numérotter en *bis*, *ter*, etc., un nouveau texte normatif. L'usage de ce type de subdivision, ou de la subdivision en /1, /2, etc., doit être réservé à l'insertion de nouvelles dispositions par de futurs textes modificatifs.

L'article 3bis de l'avant-projet sera renuméroté en article 4, et la suite de la numérotation des articles revue en conséquence.

Les renvois internes aux dispositions renumérotées seront également revus.

(1) À cet égard, il est renvoyé à l'avis n° 52.222/4 donné le 7 novembre 2012 sur un projet devenu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 «fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés», <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/52222.pdf>.

(2) Rendu applicable par l'article 40, § 1^{er}, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 «relative aux institutions bruxelloises».

(3) Voir par exemple l'avis n° 43.685/4 donné le 12 mars 2008 sur l'avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 6 novembre 2008 «portant rationalisation de la fonction consultative».

HOOFDSTUK 3**Over de coordinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten***Artikel 4*

Het derde lid luidt als volgt :

« De Regering is gemachtigd om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de overschakeling te begeleiden van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten. »

Zo die bepaling begrepen moet worden als een loutere herinnering aan de bij artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980⁽⁴⁾ aan de regering toegekende algemene uitvoeringsbevoegdheid, is ze overbodig en moet ze weggelaten worden.

Zo de genoemde bepaling evenwel, zoals de commentaar bij dat artikel ook laat uitschijnen,⁽⁵⁾ verder reikt, dient beter afgebakend te worden waarop die machtiging betrekking heeft en wat de grenzen ervan zijn, teneinde een zekere rechtsgrond te verlenen aan de uitvoeringsmaatregelen die op basis van die machtiging genomen zouden worden.

HOOFDSTUK 4**Parkeren op de wegenis***Artikel 8*

De structuur van hoofdstuk 4 moet herzien worden teneinde artikel 8 op te nemen in de indeling van het hoofdstuk in afdelingen.

Artikel 9

In paragraaf 2 moeten de woorden « de maximale duur » vervangen worden door de woorden « de maximale parkeerduur ».

Artikel 13

Anders dan in artikel 37, tweede lid, van de ordonnantie van 22 januari 2009,⁽⁶⁾ kan uit het tweede lid niet opgemaakt worden wie de schuldenaar is van de retributie die verschuldigd is voor het bezetten van een parkeerplaats door een niet-ingeschreven voertuig.

In dat verband moet opgemerkt worden dat in de in artikel 2, 1°, van het voorontwerp vervatte definitie van het begrip « parkeerplaats/emplACEMENT de stationnement » niet meer verwezen wordt naar het gemotoriseerde

CHAPITRE 3**De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie***Article 4*

L'alinéa 3 dispose :

« Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie ».

Si cette disposition doit s'entendre comme un simple rappel du pouvoir général d'exécution que l'article 20 de la loi spéciale du 8 aout 1980⁽⁴⁾, confère au Gouvernement, elle est superflue et sera omise.

Si, par contre et comme semble le laisser entendre le commentaire de cet article⁽⁵⁾, sa portée est plus large, il y a lieu de mieux délimiter l'objet et les limites de cette habilitation, afin de donner un fondement juridique sûr aux mesures d'exécution qui seraient adoptées sur sa base.

CHAPITRE 4**Du stationnement en voirie***Article 8*

La structure du chapitre 4 sera revue afin d'intégrer l'article 8 dans sa division en sections.

Article 9

Au paragraphe 2, les mots « de stationnement » seront insérés entre les mots « la durée maximale » et les mots « et les conditions d'utilisation ».

Article 13

Contrairement à l'article 37, alinéa 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009⁽⁶⁾, l'alinéa 2 ne permet pas de déterminer le redevable de la redevance due pour l'occupation d'un emplacement de stationnement par un véhicule non immatriculé.

À cet égard, il doit être relevé que la définition des termes « emplacement de stationnement », figurant à l'article 2, 1°, de l'avant-projet, ne fait plus référence au caractère motorisé des véhicules destinés à y

(4) Van toepassing verklaard op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989.

(5) In die commentaar staat het volgende :

« De Regering wordt gemachtigd alle nodige maatregelen te nemen om de verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren erbuiten te ondersteunen.

Onder de overwogen maatregelen kunnen met name sensibiliserings- of communicatieacties gericht op de gebruikers opgezet worden en de invoering van een ondersteuning die, in een overgangsfase, tot doel heeft de het parkeren buiten de wegenis aantrekkelijker te maken. »

(6) Het artikel luidt als volgt :

« De retributie is ten laste van de bestuurder van het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven. »

(4) Rendu applicable à la Région de Bruxelles-Capitale par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

(5) Celui-ci énonce :

« Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie.

Parmi les mesures envisagées, pourront être notamment mises en place des actions de sensibilisation ou de communication ciblant les usagers et la mise en place d'un soutien qui, dans une phase transitoire, visera à rendre davantage attractif le stationnement hors voirie ».

(6) Lequel dispose :

« La redevance est mise à charge du conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, de la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé ».

karakter van de voertuigen waarvan het de bedoeling is dat ze daar parkeren, anders dan in de definitie van « parkeerplaats/place de stationnement » die in artikel 2, 1^o, van de ordonnantie van 22 januari 2009 gegeven wordt.

Artikel 13 moet in het licht van die opmerking opnieuw onderzocht worden.

Artikel 15

In de commentaar bij artikel 15 wordt bevestigd dat paragraaf 4 van die bepaling een loutere herinnering is aan het feit dat de ordonnantie van 14 mei 1998 « houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » van toepassing is op de gemeentelijke parkeerretributiereglementen.

Een dergelijke herinnering die geen regelgevende kracht heeft, hoort niet thuis in het dispositief van een ordonnantie en moet dan ook weggelaten worden. Het kan echter nuttig zijn om die herinnering op te nemen in de memorie van toelichting of in de commentaar bij de artikelen van de ordonnantie.

Artikel 16

In paragraaf 2 wordt niet bepaald dat de eerste kosteloze herinnering aangetekend verstuurd wordt.

Er is echter geen garantie dat « het verzoek tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van twaalf dagen », wanneer het met toepassing van artikel 16, § 1, eerste lid, 1^o, van het voorontwerp « op de voorruit van het voertuig aangebracht wordt », zich daar nog steeds bevindt op het ogenblik dat de bestuurder zijn voertuig ophaalt.

Aangezien de eerste kosteloze herinnering niet aangetekend verstuurd wordt, is het dus niet zeker dat de betrokken die herinnering wel degelijk ontvangen zal hebben. Als hij die herinnering niet ontvangen heeft, zal hij de retributie dan ook overeenkomstig het bepaalde in artikel 16, § 3, verhoogd zien worden, terwijl hij er in het beoogde geval niet van op de hoogte was dat hij de betrokken retributie moest betalen.

Overigens zou de termijn van vijftien dagen waarover de schuldenaar overeenkomstig artikel 16, § 1, tweede lid, beschikt om een bezwaar in te dienen niet moeten ingaan op de datum dat het verzoek tot betaling op de voorruit van het voertuig aangebracht wordt – wat toch een onzeker element is –, maar op het ogenblik dat de eerste kosteloze herinnering aangetekend verstuurd wordt.

Om ervoor te zorgen dat de retributies die op het punt staan ingevorderd te worden snel gevind kunnen worden, moet artikel 16 herzien worden teneinde te voorkomen dat op buitensporige wijze afbreuk gedaan wordt aan de rechtsbescherming van de rechten van de vermeende schuldenaar van die retributies.

Artikel 19

1. In paragraaf 1 dient verwezen te worden naar artikel 18, eerste lid, 2^o, en niet naar artikel 18, eerste lid, 3^o.⁽⁷⁾

2. In paragraaf 2 dient verwezen te worden naar artikel 18, eerste lid, 4^o, en niet naar artikel 18, eerste lid, 5^o.⁽⁸⁾

stationner, contrairement à la définition de la « place de stationnement », reprise à l'article 2, 1^o, de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

L'article 13 sera réexaminé à la lumière de cette observation.

Article 15

Comme le confirme le commentaire de l'article 15, le paragraphe 4 de cette disposition est un simple rappel du fait que l'ordonnance du 14 mai 1998 « organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale » s'applique aux règlements-redevances communaux de stationnement.

Un tel rappel dépourvu de portée normative n'a pas sa place dans le dispositif d'une ordonnance et sera donc omis. Il peut, par contre, figurer utilement dans son exposé des motifs ou le commentaire des articles.

Article 16

Au paragraphe 2, il n'est pas prévu que le premier rappel gratuit qui est envoyé l'est par recommandé.

Or, il n'est pas garanti que « l'invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de douze jours », lorsqu'elle est « apposée sur le pare-brise du véhicule » en application de l'article 16, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, de l'avant-projet, soit toujours présente au moment où le conducteur du véhicule récupère celui-ci.

Dès lors, à défaut d'un envoi par recommandé du premier rappel gratuit, il n'est pas certain que l'intéressé aura bien reçu ce rappel, de sorte que si celui-ci ne lui est pas parvenu, il verra la redevance être majorée conformément à ce qui est prévu à l'article 16, § 3, sans que, dans l'hypothèse envisagée, il n'ait été informé qu'il devait acquitter la redevance concernée.

Par ailleurs, le délai de quinze jours laissé au débiteur pour introduire une réclamation ne devrait pas courir à compter de l'élément incertain que constitue la date de l'invitation à payer déposée sur le pare-brise du véhicule comme le permet l'article 16, § 1^{er}, alinéa 2, mais à partir du premier rappel gratuit envoyé par recommandé.

L'article 16 sera revu pour éviter, dans le souci d'assurer une perception rapide des redevances en voie de recouvrement, de porter une atteinte excessive à la protection juridique des droits du redevable présumé de celles-ci.

Article 19

1. Au paragraphe 1^{er}, il convient de se référer à l'article 18, alinéa 1^{er}, 2^o, au lieu de l'article 18, alinéa 1^{er}, 3^o.⁽⁷⁾

2. Au paragraphe 2, il convient de se référer à l'article 18, alinéa 1^{er}, 4^o, au lieu de l'article 18, alinéa 1^{er}, 5^o.⁽⁸⁾

(7) Vergelijk met artikel 39, § 1, van de ordonnantie van 22 januari 2009.

(8) Vergelijk met artikel 39, § 2, van de ordonnantie van 22 januari 2009.

(7) Comparer avec l'article 39, § 1^{er}, de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

(8) Comparer avec l'article 39, § 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

3. In paragraaf 3 dient verwezen te worden naar artikel 9, eerste lid, 3°, en niet naar artikel 9, eerste lid, 4°.⁽⁹⁾

Artikel 21

1. Voor het geval dat de opdrachten inzake de controle en de inning van de parkeerretributies aan het Parkeeragentschap toevertrouwd zijn, wordt in paragraaf 3 het volgende bepaald :

« Na vergoeding van de kosten, wordt het overschot aan iedere gemeente overgeschreven. Een bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot wordt echter door het Parkeeragentschap weerhouden.

Indien de kosten de opbrengsten overschrijden, neemt het Parkeeragentschap haar deel van het tekort voor haar rekening. »

Het tweede lid moet herzien worden teneinde de draagwijdte ervan beter te omschrijven. De commentaar bij die bepaling⁽¹⁰⁾ moet op zijn minst in die zin aangevuld worden.

2. Zo de machtiging waarin paragraaf 4 voorziet begrepen moet worden als een loutere herinnering aan de bij artikel 20 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980⁽¹¹⁾ aan de regering toegekende algemene uitvoeringsbevoegdheid, is ze overbodig en moet ze weggeleggen worden. Als ze echter een ruimere draagwijdte heeft, dient het dispositief aangevuld te worden teneinde aan te geven op welke aangelegenheid of aangelegenheden de machtiging betrekking heeft.

HOOFDSTUK 5 Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Artikel 22

In het derde lid, 3°, b), dient verwezen te worden naar artikel 9, en niet naar artikel 8.⁽¹²⁾

Artikel 23

In plaats van in de laatste zin van paragraaf 2 te bepalen dat bij het vervallen van de termijn het niet-bezorgde advies geacht wordt gunstig te zijn moet gesteld worden dat voorbijgegaan wordt aan het feit dat geen advies verstrekt is binnen de gestelde termijn.

Dezelfde opmerking geldt voor paragraaf 3, derde lid, en voor artikel 31, tweede lid.

(9) Vergelijk met artikel 39, § 3, van de ordonnantie van 22 januari 2009.

(10) Daarin staat thans alleen het volgende : « In het geval er geen overschot is, neemt het Agentschap slechts haar deel van het tekort voor haar rekening. »

(11) Van toepassing verklaard op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989.

(12) Vergelijk met artikel 9, derde lid, 2°, b), van de ordonnantie van 22 januari 2009.

3. Au paragraphe 3, il convient de se référer à l'article 9, alinéa 1^{er}, 3^o, au lieu de l'article 9, alinéa 1^{er}, 4^o.⁽⁹⁾

Article 21

1. Le paragraphe 3 dispose dans l'hypothèse où les missions de contrôle et de perception des redevances de stationnement ont été confiées à l'Agence du stationnement :

« Une fois les couts indemnisés, le résultat ex[c]édentaire est versé à chacune des communes. Un montant correspondant à 15 % du résultat ex[c]édentaire est toutefois conservé par l'Agence du stationnement.

Lorsque les couts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte sa part du déficit ».

L'alinéa 2 sera revu afin de mieux en définir la portée. Le commentaire de cette disposition⁽¹⁰⁾ sera, à tout le moins, complété à cet effet.

2. Si l'habilitation prévue au paragraphe 4 doit s'entendre comme un simple rappel du pouvoir général d'exécution que l'article 20 de la loi spéciale du 8 aout 1980⁽¹¹⁾ confère au Gouvernement, elle est superflue et sera omise. Si, par contre, sa portée est plus large, il convient de compléter le dispositif en vue d'identifier le ou les objets sur lesquels elle porte.

CHAPITRE 5 Du plan régional de politique du stationnement

Article 22

À l'alinéa 3, 3°, b), il convient de se référer à l'article 9, et non à l'article 8⁽¹²⁾.

Article 23

Au paragraphe 2, dans la dernière phrase, plutôt que prévoir qu'à l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable, il y a lieu d'énoncer qu'il est passé outre à l'absence d'avis donné dans le délai prévu.

La même observation vaut pour le paragraphe 3, alinéa 3, et pour l'article 31, alinéa 2.

(9) Comparer avec l'article 39, § 3, de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

(10) Lequel se borne actuellement à énoncer que « Dans le cas où il n'y a pas de résultat excédentaire, l'Agence ne supporte que sa part du déficit ».

(11) Rendu applicable à la Région de Bruxelles-Capitale par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

(12) Comparer avec l'article 9, alinéa 3, 2°, b), de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

HOOFDSTUK 6
Gemeentelijke parkeeractieplannen

Artikel 31

De woorden « van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » moeten ingevoegd worden tussen de woorden « aan elke aangrenzende gemeente » en het leesteken en de woorden «, alsook aan het Parkeeragentschap ».

HOOFDSTUK 7
Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Artikel 36

Paragraaf 2, vierde lid, 2°, bepaalt dat vijf van de vijftien leden van de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is meegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

In paragraaf 2, vijfde en zesde lid, wordt voorts het volgende bepaald :

« Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien [...] de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de bestuurders in functie totdat ze vervangen zijn.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn. »

In de commentaar bij die bepaling staat evenwel het volgende :

« [...] als de gemeenten niet in staat zijn om tijdig een adequate voordracht van leden te bezorgen met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht zullen, om verlamming te voorkomen, de bestuurders die de gemeenten vertegenwoordigen uit de vorige legislatuur in hun functie blijven tot de gemeenten effectief een adequaat voorstel communiceren. »

Die bepaling en de commentaar erbij moeten herzien worden ter wille van de overeenstemming wat betreft het overschrijden van de in paragraaf 2, vijfde lid, bepaalde termijn van zestig dagen.

Artikel 40

In de punten 1° tot 14° worden de opdrachten opgesomd waarmee het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast wordt in het kader van zijn algemene opdracht die erin bestaat « het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan ». De eerste van die opdrachten wordt als volgt omschreven :

« 1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren ; de terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

CHAPITRE 6
Des plans d'action communaux de stationnement

Article 31

Les mots « de la Région de Bruxelles-Capitale » seront insérés entre les mots « à chacune des communes » et les mots « qui lui sont limitrophes ».

CHAPITRE 7
De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Article 36

Le paragraphe 2, alinéa 4, 2°, dispose que cinq des quinze membres du conseil d'administration de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale « sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale ».

Le paragraphe 2, alinéas 5 et 6, dispose ensuite :

« Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement ».

Le commentaire de cette disposition précise toutefois :

« [...] si les communes sont en incapacité de communiquer en temps utiles une proposition adéquate de membres permettant de respecter les équilibres linguistiques et de genre, pour éviter une paralysie, les administrateurs représentants les communes issus de la dernière législature sont maintenus dans leurs fonctions jusqu'à ce que les communes communiquent effectivement une proposition adéquate ».

Cette disposition et son commentaire seront revus afin d'en assurer la concordance en ce qui concerne le dépassement du délai de soixante jours prévu au paragraphe 2, alinéa 5.

Article 40

Les 1° à 14° énumèrent les missions dont est chargée l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de sa mission générale consistant à « exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement ». La première de ces missions est définie comme suit :

« 1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement ; la mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

De Regering stelt de lijst op van categorieën persoonsgegevens die door het Parkeeragentschap mogen worden verwerkt om de databank te voeden, evenals hun bewaartijd.

De databank bevat alleen anonieme gegevens. »

Ook al bevat de in het voorontwerp in het vooruitzicht gestelde databank, zoals bepaald in punt 1°, derde lid, alleen anonieme gegevens, berust het uitwerken van die gegevens op de verwerking van persoonsgegevens, zoals in het tweede lid bevestigd wordt.

De algemene vergadering van de afdeling Wetgeving heeft in haar advies 68.936/AV van 7 april 2021 het volgende opgemerkt :

« Krachtens artikel 22 van de Grondwet geldt voor elke verwerking van persoonsgegevens en, meer in het algemeen, voor elke schending van het recht op het privéleven, dat het formeel legaliteitsbeginsel⁽¹³⁾ dient te worden nageleefd.

Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machting voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de ten-uitvoerlegging van maatregelen waarvan de « essentiële elementen » voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.⁽¹⁴⁾

Bijgevolg moeten de « essentiële elementen » van de verwerking van persoonsgegevens in de wet zelf worden vastgelegd. In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel « essentiële elementen » uitmaken : 1°) de categorie van verwerkte gegevens ; 2°) de categorie van betrokken personen ; 3°) de met de verwerking nastreefde doelstelling ; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens ; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens. »⁽¹⁵⁾

Overeenkomstig die beginselen dient in de tekst van het voorontwerp van ordonnantie zelf en met inachtneming van het beginsel van de minimale gegevensverwerking voorgeschreven bij artikel 5, lid 1, c), van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 « betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) » gepreciseerd te worden welke categorieën van persoonsgegevens verwerkt mogen worden en wat de maximale bewaartijd ervan is, in plaats van de regering daartoe zonder meer machting te verlenen.

De wetgever moet ook explicet bepalen wie de beheerder van de verwerking is, aangezien punt 1°, eerste lid, van de voorliggende bepaling er zich toe beperkt « de oprichting en bijwerking van een databank » toe te vertrouwen aan het Parkeeragentschap, terwijl het tweede lid, waarin

(13) Voetnoot 174 van het geciteerde advies : Wat dit beginsel betreft, zie supra randnummers 70 en v.

(14) Voetnoot 175 van het geciteerde advies : Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof: zie inzonderheid GWh 18 maart 2010, nr. 29/2010, B.16.1 ; GWh 20 februari 2020, nr. 27/2020, B.17.

(15) Advies 68.936/AV, op 7 april 2021 gegeven over een voorontwerp van wet « betreffende de maatregelen van bestuurlijke politie tijdens een epidemische noodsituatie », opmerking 101, *Parl. St. Kamer*, 2020-21, nr. 55-1951/001, 119, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/68936.pdf>.

Le Gouvernement établit la liste des catégories de données à caractère personnel pouvant être traitées par l'Agence pour alimenter la banque de données ainsi que leur durée de conservation.

La banque de données ne contient que des données anonymes ».

Même si la banque de données en projet ne contient, comme le précise le 1°, alinéa 3, que des données anonymes, l'élaboration de ces dernières repose sur des traitements de données à caractère personnel, comme le confirme l'alinéa 2.

Ainsi que l'a rappelé l'Assemblée générale de la section de législation dans son avis n° 68.936/AG donné le 7 avril 2021,

« Conformément à l'article 22 de la Constitution, tout traitement de données à caractère personnel et, plus généralement, toute atteinte au droit à la vie privée, sont soumis au respect d'un principe de légalité formelle⁽¹³⁾.

En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les « éléments essentiels » sont fixés préalablement par le législateur⁽¹⁴⁾.

Par conséquent, les « éléments essentiels » des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés dans la loi elle-même. À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des « éléments essentiels » les éléments suivants : 1°) les catégories de données traitées ; 2°) les catégories de personnes concernées ; 3°) la finalité poursuivie par le traitement ; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées ; et 5°) le délai maximal de conservation des données »⁽¹⁵⁾.

Conformément à ces principes, il convient de préciser, dans le texte de l'avant-projet d'ordonnance même et dans le respect du principe de minimisation des données prescrit par l'article 5, paragraphe 1^{er}, c), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 « relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE » (règlement général sur la protection des données), quelles sont les catégories de données à caractère personnel qui peuvent être traitées, ainsi que leur délai maximum de conservation, plutôt que d'habiliter purement et simplement le Gouvernement à le faire.

Le législateur définira également de manière explicite le gestionnaire du traitement, la disposition à l'examen en son 1°, alinéa 1^{er}, se limitant à confier à l'Agence du stationnement « la création et la mise à jour d'une banque de données », tandis que l'alinéa 2, en évoquant les « données à

(13) Note de bas de page n° 174 de l'avis cité : Déjà invoqué plus avant, numéros 70 et s.

(14) Note de bas de page n° 175 de l'avis cité : Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle : voir notamment C.C., 18 mars 2010, n° 29/2010, B.16.1 ; C.C., 20 février 2020, n° 27/2020, B.17.

(15) Avis n° 68.936/AG donné le 7 avril 2021 sur un avant-projet de loi « relative aux mesures de police administrative lors d'une situation d'urgence épidémique », l'observation 101, *Doc. parl.*, Chambre, 2020-2021, n° 55-1951/001, p. 119, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/68936.pdf>.

sprake is van « persoonsgegevens die door het Parkeeragentschap mogen worden verwerkt om de databank te voeden », weliswaar indirect laat uitschijnen dat het agentschap die rol op zich moet nemen.

Artikel 49

Van de « autonome bestuursinstellingen van categorie 2 » wordt melding gemaakt in artikel 85, 2^e (en niet 1^o), van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 « houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle ».

De bepaling moet op dat punt verbeterd worden.

HOOFDSTUK 9 Slotbepalingen

Hoofdstuk 9 van het voorontwerp moet vernummerd worden tot hoofdstuk 8.

Artikel 51

Artikel 51 strekt tot vervanging van artikel 2.3.52 van de ordonnantie van 2 mei 2013 « houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing ».

Het nieuwe dispositief stemt echter slechts overeen met hetgeen enkel in het tweede en het derde lid van paragraaf 3 van dat artikel voorgeschreven wordt.

Artikel 51 leidt dus tot het zonder meer opheffen van hetgeen voorgeschreven wordt in artikel 2.3.52, §§ 1, 2, en 3, eerste lid, waarin het toepassingsgebied omschreven wordt van hoofdstuk 3 van titel 3, van boek 2, van de ordonnantie van 2 mei 2013, wat volgens de commentaar bij die bepaling niet de bedoeling van de steller ervan lijkt te zijn.

De bepaling moet in het licht van die opmerking herzien worden.

Artikel 54

1. Artikel 54 van het voorontwerp strekt tot opheffing van de artikelen 15, 16 en 17 van de ordonnantie van 3 april 2014 « betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens (lees : verkeerstekens) ». In de commentaar bij die bepaling staat het volgende :

« Artikel 55

Bij dit artikel worden de artikelen 15 tot en met 17 van de ordonnantie van 3 april 2014 opgeheven, die in het licht van de ontworpen ordonnantie niet langer relevant zullen zijn. Zij worden derhalve ingetrokken in het belang van de rechtszekerheid. »

Het is de afdeling Wetgeving evenwel niet duidelijk welke bepaling van het voorontwerp ertoe zou strekken elk belang te ontnemen aan hetgeen voorgeschreven wordt in artikel 16 van de voormelde ordonnantie van 3 april 2014, welk artikel als volgt luidt :

« Met het oog op het innen van de parkeerretributies zoals bedoeld in artikel 15, zijn de bevoegde Minister, de gemeenten, het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en hun respectievelijke concessiehouders gemachtigd om de identiteit van de

caractère personnel pouvant être traitées par l'Agence pour alimenter la banque de données », laisse apparaître, mais de manière indirecte, que ce rôle incombe à l'Agence.

Article 49

Les « organismes administratifs autonomes de seconde catégorie » sont mentionnés à l'article 85, 2^e (et non 1^o), de l'ordonnance du 23 février 2006 « organique portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle ».

La disposition sera corrigée sur ce point.

CHAPITRE 9 Des dispositions finales

Le chapitre 9 de l'avant-projet sera renuméroté en chapitre 8.

Article 51

L'article 51 vise à remplacer l'article 2.3.52 de l'ordonnance du 2 mai 2013 « portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie ».

Le nouveau dispositif ne correspond toutefois qu'au prescrit des seuls alinéas 2 et 3 du paragraphe 3, de cet article.

L'article 51 aboutit donc à supprimer purement et simplement le prescrit de l'article 2.3.52, §§ 1^{er}, 2, et 3, alinéa 1^{er}, qui définit le champ d'application du chapitre 3 du titre 3, du livre 2, de l'ordonnance du 2 mai 2013, ce qui, à la lecture du commentaire de cette disposition, ne semble pas être l'intention de son auteur.

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

Article 54

1. L'article 54 de l'avant-projet vise à abroger les articles 15, 16 et 17 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 commentaire de cette disposition précise :

« Article 55

Cet article abroge les articles 15 à 17 de l'ordonnance du 3 avril 2014 qui, compte tenu du projet d'ordonnance, n'auront plus d'intérêt. Ils sont donc abrogés dans un souci de sécurité juridique. »

La section de législation n'aperçoit toutefois pas quelle serait la disposition de l'avant-projet dont la portée rendrait sans intérêt le prescrit de l'article 16 de l'ordonnance du 3 avril 2014 précitée, lequel dispose :

« En vue de l'encaissement des redevances de stationnement visées à l'article 15, le Ministre compétent, les communes, l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et leurs concessionnaires respectifs sont habilités à demander l'identité du titulaire du

houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen, in overeenstemming met de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer. »

De bepaling moet in het licht van die opmerking herzien worden.

2. In het overzicht van de opeenvolgende vroegere wijzigingen die aangebracht zijn in de artikelen die bij de voorliggende bepaling opgeheven worden, moet geen melding gemaakt worden van het opschrift van de ordonnances waarbij die artikelen gewijzigd zijn.⁽¹⁶⁾

Artikel 56

In punt 2° is de verwijzing naar artikel 54 onjuist. Ze moet verbeterd worden, onder meer rekening houdend met de opmerkingen die met betrekking tot artikel 3bis geformuleerd zijn.

De Griffier;

Anne Catherine VAN GEERSDAELE

De Voorzitter;

Martine BAGUET

numéro de la plaque d'immatriculation à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules et ce, conformément à la loi sur la protection de la vie privée ».

La disposition sera revue à la lumière de cette observation.

2. Dans l'historique des modifications antérieures subies par les articles que la disposition à l'examen abroge, il n'y pas lieu de citer l'intitulé des ordonnances qui ont modifié ces articles⁽¹⁶⁾.

Article 56

Au 2° la référence faite à l'article 54 est inexacte et sera corrigée, en tenant notamment compte des observations formulées à propos de l'article 3bis.

Le Greffier;

Le Président,

Anne Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET

(16)BeginseLEN van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab « Wetgevingstechniek », aanbeveling 115, a).

(16)Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 115, a).

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende organisatie van het
parkeerbeleid en herdefiniëring
van de opdrachten en beheerswijze
van het Parkeeragentschap van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

HOOFDSTUK 1
Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Artikel 2

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

- 1° parkeerplaats : ruimte op de openbare wegenis die bestemd is om een voertuig te parkeren ;
- 2° gereglementeerde zone : deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare wegenis en waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens de categorie waartoe het behoort ;
- 3° vrijstellingskaart : individuele vergunning uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen ;
- 4° openbare parking : elke parking die voor het publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de Regering krachtens artikel 4 vastgelegde voorwaarden, ongeacht of dit een parking is die toebehoort aan het Gewest of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke persoon ;

PROJET D'ORDONNANCE

**portant organisation de la politique
du stationnement et redéfinissant
les missions et modalités de gestion
de l'Agence du Stationnement de
la Région de Bruxelles-Capitale**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Après délibération,

ARRÊTE :

La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

CHAPITRE 1^{ER}
Des dispositions générales

Article 1^{er}

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

Article 2

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° emplacement de stationnement : espace situé sur la voirie publique et destiné au stationnement d'un véhicule ;
- 2° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée d'emplacements de stationnement situés sur la voirie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève ;
- 3° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs d'emplacements de stationnement ;
- 4° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement en application de l'article 4, qu'il s'agisse d'un parking appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public ou de droit privé ;

- 5° dynamisch parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem betreffende de vrije parkeerplaatsen in openbare parkings ;
- 6° Parkeeragentschap : Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7 ;
- 7° controle : de controle op de naleving van het geregelde parkeren op de openbare wegenis ;
- 8° parkeertributie : de financiële tegenprestatie voor de terbeschikkingstelling van een parkeerplaats zoals vastgelegd krachtens deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten alsmede de gemeentelijke aanvullende parkeertributiereglementen ;
- 9° inning : de ontvangst van parkeertributies ;
- 10° deelvoertuig : het voertuig van een door de Regering erkende of toegelaten dienst.

HOOFDSTUK 2 Uitdagingen en middelen

Artikel 3

Het parkeerbeleid draagt bij tot het mobiliteitsbeleid door het parkeren aan te wenden als actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers.

Het parkeerbeleid laat toe het parkeren op de gewest- en gemeentewegen op een doeltreffende, coherente, evenwichtige en overlegde manier te organiseren.

Het parkeerbeleid richt zich in de eerste plaats op :

- 1° de coördinatie van het parkeeraanbod op en buiten de wegenis ;
- 2° de vastlegging van geregelde of gereserveerde zones op de openbare wegenis en de tarifering ervan voor alle soorten voertuigen ;
- 3° de goedkeuring van een gewestelijk parkeerbeleidsplan en de evaluatie daarvan op gewestelijk en lokaal niveau ;
- 4° de coherentie van lokale acties met de gewestelijke doelstellingen ;
- 5° het operationaliseren van dit beleid door een Parkeeragentschap.

- 5° jalonnement dynamique : système d'information et de guidage relatif aux emplacements de stationnement disponibles dans les parkings publics ;
- 6° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre 7 ;
- 7° contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur la voirie publique ;
- 8° redevance de stationnement : la contrepartie financière pour la mise à disposition d'un emplacement de stationnement établie en vertu de la présente ordonnance, de ses arrêtés d'exécution ainsi que des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement ;
- 9° perception : la réception des redevances de stationnement ;
- 10° véhicule partagé : le véhicule dépendant d'un service agréé ou autorisé par le Gouvernement.

CHAPITRE 2 Des enjeux et des instruments

Article 3

La politique du stationnement contribue à la politique de mobilité en utilisant le stationnement comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodaux et un service rendu aux usagers.

La politique du stationnement permet d'organiser de manière efficace, cohérente, équilibrée et concertée le stationnement sur les voiries régionales et communales.

La politique du stationnement comprend prioritairement :

- 1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ;
- 2° la fixation de zones réglementées ou réservées sur la voirie publique et leur tarification pour tous les types de véhicules ;
- 3° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement et son évaluation à l'échelle régionale et locale ;
- 4° la cohérence des actions locales au regard des objectifs régionaux ;
- 5° l'opérationnalisation de cette politique par une Agence du stationnement.

HOOFDSTUK 3

Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten

Afdeling 1 – De openbare parkings

Artikel 4

Onverminderd de andere gewestelijke reglementaire normen betreffende de exploitatie van openbare parkings, bepaalt de Regering, om de beoogde verschuiving van parkeren op de wegenis naar parkeren buiten de wegenis te bewerkstelligen, de voorwaarden inzake tarivering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, bij besluit, erkend kan worden als openbare parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidings-systeem van het Parkeeragentschap, rekening houdend met de doelstellingen om de woon-werkverplaatsingen met de auto te verminderen, zoals nagestreefd door de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Enkel de door de Regering erkende parkings in uitvoering van het in het eerste alinea vernoemde besluit, mogen de benaming « openbare parking » gebruiken.

De Regering is gemachtigd om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de overschakeling te begeleiden van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten en met name sensibiliserings-, communicatie-, ondersteunings-, subsidiëringen- en financiële acties.

Afdeling 2 – Het publieke parkeerbeleid

Artikel 5

Het parkeerbeleid is afgestemd op de parkeerbehoefthen die verband houden met het vervoer van goederen en personen, ongeacht het gebruikte type voertuig.

Artikel 6

De instrumenten van het parkeerbeleid beogen in het bijzonder een aanbod aan parkeerplaatsen aan te reiken dat gericht is op collectief vervoer, zoals met name toeristenbussen, pendelbussen voor scholen en bedrijven en taxi's.

Artikel 7

De instrumenten van het parkeerbeleid zijn enerzijds afgestemd op de parkeerbehoefthen van specifieke gebruikers, zoals personen met beperkte mobiliteit en gebruikers van

CHAPITRE 3

De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^{re} – Des parkings publics

Article 4

Sans préjudice des autres normes réglementaires régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, pour atteindre l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du télégalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement, en tenant compte des objectifs de réduction des déplacements domicile-travail en voiture, tels que poursuivis par les articles 2.3.51 à 2.3.62 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie.

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1^{er} sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ».

Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie, notamment des actions de sensibilisation, de communication, de soutien, de subsides et financières.

Section 2 – De la politique publique du stationnement

Article 5

La politique du stationnement intègre les besoins en stationnement liés au transport de marchandises et de personnes, indépendamment du type de véhicule utilisé.

Article 6

Les instruments de la politique du stationnement visent notamment à proposer une offre d'emplacements de stationnement dédiés aux transports collectifs, tels que, notamment, les autocars touristiques, les navettes scolaires, les navettes d'entreprises et les taxis.

Article 7

Les instruments de la politique du stationnement intègrent, d'une part, les besoins en stationnement des usagers spécifiques comme les personnes à mobilité réduite

deelvoertuigen, en anderzijds op de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist.

HOOFDSTUK 4 Parkeren op de wegenis

Afdeling 1 – Algemene bepaling

Artikel 8

De Regering bepaalt de regels die gelden voor :

- 1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis ;
- 2° de installatie van de uitrusting die voor het parkeren nodig zijn ;
- 3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen ;
- 4° de erkenning van diensten voor het delen van voertuigen.

Afdeling 2 – Gereglementeerde zones

Artikel 9

§ 1. Op het grondgebied van het Gewest worden drie soorten gereglementeerde zones bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen ingesteld :

- 1° de rode zone, bedoeld voor kortstondig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeerretributie ;
- 2° de groene zone, bedoeld voor langdurig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeerretributie ;
- 3° de blauwe zone waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats zich middels een parkeerschijf moet houden aan de beperkte parkeertijd in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de in artikel 14, paragraaf 3 vermelde parkeerretributie.

§ 2. De Regering kan bijkomende gereglementeerde zones instellen waarvoor zij de maximale parkeerduur en de gebruiksvoorwaarden bepaalt en in voorkomend geval, de voorwaarden om gratis te parkeren.

et les utilisateurs de voitures partagées et, d'autre part, les besoins liés aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule.

CHAPITRE 4 Du stationnement en voirie

Section 1^{re} – Disposition générale

Article 8

Le Gouvernement détermine les règles applicables à :

- 1° la création de nouveaux emplacements de stationnement en voirie ;
- 2° l'installation des équipements nécessaires au stationnement ;
- 3° la réaffectation des emplacements de stationnement existants ;
- 4° l'agrément de services de véhicules partagés.

Section 2 – Des zones réglementées

Article 9

§ 1^{er}. Il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées destinées au stationnement des véhicules à moteur :

- 1° la zone rouge, destinée au stationnement de courte durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
- 2° la zone verte, destinée au stationnement de longue durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1^{er} ;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 3.

§ 2. Le Gouvernement peut créer d'autres zones réglementées pour lesquelles il fixe la durée maximale de stationnement, les conditions d'utilisation et le cas échéant les conditions pour y stationner gratuitement.

Artikel 10

Het gebruik van een parkeerplaats is de daadwerkelijke bezetting van deze plaats langer dan de tijd die nodig is voor het laten in- of uitstappen van personen of het laden of lossen van goederen in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 9 bedoelde geregelmenteerde zones is elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen, onderworpen aan de gebruiksvoorraarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan.

Een gemeentelijk aanvullend parkeertributiereglement kan afwijken van de periode bedoeld in het tweede lid, ofwel om deze te verlengen, ofwel om deze te beperken wanneer de specificiteit van een wegenis of van een bijzondere wijk dit verantwoordt.

*Afdeling 3 – Voorbehouden parkeerplaatsen**Artikel 11*

Onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 stelt de Regering de algemene voorwaarden vast betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen.

De gemeenten blijven bevoegd voor het verlenen of weigeren van de toelatingen binnen de aldus door de Regering bepaalde algemene voorwaarden.

Artikel 12

De Regering legt de voorwaarden vast volgens welke een parkeerplaats kan worden voorbehouden aan specifieke categorieën van voertuigen, personen of activiteiten.

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden :

- 1° voor deelvoertuigen ;
- 2° voor het opladen van een elektrisch voertuig ;
- 3° voor de diensten van kiss & ride, bedoeld voor het laten in- en uitstappen van personen ;
- 4° voor leveringen ;
- 5° voor de voermandiensten in de horecasector ;
- 6° voor personen met een handicap ;

Article 10

L'utilisation d'un emplacement de stationnement s'entend de l'occupation effective de cet emplacement au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une des zones réglementées visées à l'article 9 est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux.

Un règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement peut déroger à la période visée à l'alinéa 2, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie.

*Section 3 – Du stationnement réservé**Article 11*

Sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018, le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires.

Les communes restent compétentes pour l'octroi ou le refus des autorisations dans le cadre des conditions générales ainsi fixées par le Gouvernement.

Article 12

Le Gouvernement fixe les conditions dans lesquelles un emplacement de stationnement peut être réservé à des catégories spécifiques de véhicules, de personnes ou d'activités.

Il s'agit au moins des emplacements de stationnement réservés :

- 1° aux véhicules partagés ;
- 2° aux chargement d'un véhicule électrique ;
- 3° aux services de kiss & ride, destinés à l'embarquement et au débarquement de personnes ;
- 4° à la livraison ;
- 5° aux services de voiturier dans le secteur de l'horeca ;
- 6° aux personnes présentant un handicap ;

- 7° voor taxi's ;
- 8° voor fietsen ;
- 9° voor gemotoriseerde tweewielers ;
- 10° voor vrachtwagens ;
- 11° voor autobussen ;
- 12° voor schoolbussen.

De Regering kan de in het tweede lid vermelde lijst vervolledigen.

De Regering stelt vast :

- 1° de regels voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 2° het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 3° de criteria voor de implantation van voorbehouden parkeerplaatsen ;
- 4° de kenmerken van de uitrusting die voor deze parkeerplaatsen nodig zijn ;
- 5° de voorbehouden parkeerplaatsen op de gewestwegen.

Afdeling 4 – Parkeerretributies

Onderafdeling I – Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Artikel 13

§ 1. Overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling wordt een parkeerretributie geheven, gebaseerd op een uurtarief, voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereglementeerde zone bedoeld in artikel 9 gedurende de in overeenstemming met artikel 10 voor betrokken parkeerplaats gereglementeerde periode.

§ 2. Wanneer een parkeerplaats bezet wordt door een ingeschreven motorvoertuig, is de retributie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

De Regering wijst de schuldenaars van de retributie aan voor de gevallen waarin een parkeerplaats wordt ingenomen door een niet-ingeschreven voertuig of een object waarvan de eigenaar niet onmiddellijk identificeerbaar is. Daartoe kan de Regering onder meer de eigenaar, gebruiker, medegebruiker of bestuurder als schuldenaar aanwijzen en een verplichting in solidum tot stand brengen.

§ 3. Met het oog op het innen van de parkeerretributies zoals bedoeld in deze afdeling zijn de bevoegde Minister, de gemeenten, het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn eventuele concessiehouder

- 7° aux taxis ;
- 8° aux vélos ;
- 9° aux véhicules à deux roues motorisés ;
- 10° aux poids lourds ;
- 11° aux autocars ;
- 12° aux bus scolaires.

Le Gouvernement peut compléter la liste visée à l'alinéa 2.

Le Gouvernement fixe :

- 1° les modalités d'utilisation des emplacements de stationnement réservés ;
- 2° le nombre minimal d'emplacements réservés ;
- 3° les critères d'implantation des emplacements réservés ;
- 4° les caractéristiques des équipements nécessaires à ces emplacements ;
- 5° les emplacements réservés sur voiries régionales.

Section 4 – Des redevances de stationnement

Sous-section I^{re} – Instauration, exigibilité et tarif des redevances

Article 13

§ 1^{er}. Conformément aux dispositions de la présente sous-section, une redevance de stationnement, fixée sur base horaire, est prélevée pour l'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une zone réglementée au sens de l'article 9 durant la période réglementée conformément à l'article 10 pour cet emplacement.

§ 2. Lorsqu'un emplacement de stationnement est occupé par un véhicule immatriculé, la redevance est mise à charge de la personne physique ou morale au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.

Le Gouvernement désigne les débiteurs de la redevance pour les cas où une place de stationnement est occupée par un véhicule non immatriculé ou un dispositif dont le propriétaire n'est pas immédiatement identifiable. À cette fin, le Gouvernement peut désigner comme débiteur, entre autres, le propriétaire, l'utilisateur, l'utilisateur conjoint ou le conducteur et introduire une obligation in solidum.

§ 3. En vue de l'encaissement des redevances de stationnement visées à la présente section, le Ministre compétent, les communes, l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et le cas échéant, son concessionnaire

gemachtigd om de identiteit van de houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen, in overeenstemming met de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Artikel 14

§ 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en in voorkomend geval, het bedrag van de retributie, vastgesteld op uurbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke geregelteerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.

Het tarief bevindt zich binnen een vork van :

- 1° 0,50 euro tot 10 euro voor het eerste half uur ;
- 2° 0,50 euro tot 10 euro voor het tweede half uur ;
- 3° 2 euro tot 20 euro voor het tweede uur ;
- 4° 1,50 euro tot 20 euro per extra uur.

De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone.

De Regering kan beslissen kosteloos parkeren toe te laten voor ten hoogste een kwartier.

§ 2. In geval van de in paragraaf 1 bedoelde niet-betaling van de retributie of veronachtzaming van de gratis parkeertijd of de parkeertijd waarvoor een retributie is betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 60 euro.

In geval één van de voorbehouden parkeerplaatsen bedoeld in artikel 12 wordt ingenomen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 100 euro.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie is de parkeertijd beperkt tot de in de zone maximaal toegestane parkeertijd. In dit geval mag de gecumuleerde retributie per dag niet meer dan drie keer zo hoog zijn dan de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie. De Regering bepaalt de bijkomende regels van niet-financiële aard teneinde te verzekeren dat de maximaal toegestane parkeertijd in de betrokken zone wordt nageleefd.

§ 3. In de blauwe zone is geen enkele retributie op uurbasis verschuldigd voor de duur van het toegelaten parkeren bij gebruik van een parkeerschijf in overeenstemming met artikel 27 van het koninklijk besluit van

sont habilités à demander l'identité du titulaire du numéro de la plaque d'immatriculation à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules et ce, conformément à la loi sur la protection de la vie privée.

Article 14

§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et, le cas échéant, le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette de :

- 1° 0,50 euros à 10 euros pour la première demi-heure ;
- 2° 0,50 euros à 10 euros pour la deuxième demi-heure ;
- 3° 2 euros à 20 euros pour la deuxième heure ;
- 4° 1,50 euros à 20 euros par heure supplémentaire.

La durée de stationnement maximale est de 2 heures pour la zone rouge.

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

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance, visée au paragraphe 1^{er}, 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 13, § 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 60 euros.

En cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés visés à l'article 12 par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 100 euros.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, la durée de stationnement est limitée à la durée maximale autorisée dans la zone. Dans ce cas, la redevance cumulée par jour ne peut pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale du stationnement dans la zone concernée. Le Gouvernement détermine les modalités complémentaires de nature non financière visant à assurer le respect de la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone concernée.

§ 3. Dans la zone bleue, il n'est dû aucune redevance, fixée sur base horaire, pour la durée du temps de stationnement autorisé en cas d'utilisation d'un disque de stationnement dans le respect et conformément à l'article 27

1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij gebreke van gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van voormeld koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 euro, waarbij zij tussen de twee voormelde gevallen een onderscheid mag maken.

Onderafdeling 2 – Organisatie van de controle en inning

Artikel 15

§ 1. Behoudens de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en 3 oefent elke gemeente op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied de opdrachten van controle en inning uit.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 kan de gemeente de controle- en inningsopdrachten gezamenlijk aan het Parkeeragentschap overdragen.

In dit geval :

- 1° oefent het Parkeeragentschap de controle- en inningsopdrachten uit op de gewest- en de gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het er uitdrukkelijk mee belast hebben deze opdrachten in hun plaats uit te oefenen ;
- 2° kan het Parkeeragentschap, in afwijking van het bepaalde onder 1° en overeenkomstig de door de Regering vastgestelde voorwaarden en regels, een enige dienstverlener of concessionaris belasten met de uitoefening van controle- en inningsopdrachten op de gewest- en gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het de uitoefening van deze opdrachten hebben toevertrouwd.

§ 3. Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdrachten bedoeld in paragraaf 1 niet uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, na de gemeente te hebben gehoord, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval wordt het Parkeeragentschap belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in paragraaf 2 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de l'arrêté royal précité, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 euros en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

Sous-section 2 – De l'organisation du contrôle et de la perception

Article 15

§ 1^{er}. Sauf dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, chaque commune exerce les missions de contrôle de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, la commune peut transférer les missions de contrôle et de perception, ensemble, à l'Agence du stationnement.

Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement :

- 1° exerce les missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place ;
- 2° par dérogation au point 1°, peut charger un prestataire de service ou concessionnaire unique, selon les conditions et modalités déterminées par le Gouvernement, de l'exercice des missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes qui lui ont transféré l'exercice de ces missions.

§ 3. S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas les missions visées au paragraphe 1^{er}, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, après avoir entendu la commune, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est chargée d'exercer les missions visées au paragraphe 2 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

*Onderafdeling 3 – Invordering**Artikel 16*

§ 1. In de gevallen bedoeld in artikel 14, paragraaf 2, eerste en tweede lid, en paragraaf 3, tweede lid :

- 1° wordt op de voorruit van het voertuig een verzoek aangebracht tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van twaalf dagen, of ;
- 2° wordt aan de schuldenaar een verzoek verzonden tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van vijftien dagen volgend op de verzendingsdatum.

In het verzoek wordt de schuldenaar gevraagd eventuele bezwaren in te dienen binnen een termijn van vijftien dagen vanaf de datum van het verzoek.

§ 2. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de betalingstermijn bedoeld in paragraaf 1, wordt kosteloos een eerste herinnering gestuurd.

§ 3. In geval van niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen de in de eerste herinnering aangegeven betalingstermijn wordt een tweede herinnering verstuurd die de forfaitaire retributie verhoogt met de ermee gepaard gaande verzendingskosten en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

§ 4. Ingeval de verschuldigde bedragen onbetaald blijven na de tweede herinnering gaat de schuldeiser over tot een minnelijke invordering, indien nodig gevolgd door een gerechtelijke invordering, of tot een invordering middels een dwangbevel.

§ 5. Ingeval wordt overgegaan tot een minnelijke invordering, stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een eerste aanmaning per niet-aangetekend schrijven.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de eerste aanmaning vermelde betalingstermijn stuurt de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering een ingebrekestelling per aangetekend schrijven en vermeerdert hij de schuld met de kosten die gepaard gaan met de verzending van die ingebrekestelling en een forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen niet worden betaald binnen de in de ingebrekestelling vermelde betalingstermijn is de schuldeiser, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gerechtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering voor de bevoegde hoven en rechtbanken.

*Sous-section 3 – Du recouvrement**Article 16*

§ 1^{er}. Dans les hypothèses visées à l'article 14, paragraphe 2, alinéas 1^{er} et 2, et paragraphe 3, alinéa 2 :

- 1° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de douze jours est apposée sur le pare-brise du véhicule, ou
- 2° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de quinze jours à compter de la date d'envoi est adressée au débiteur.

L'invitation invite le débiteur à introduire toute réclamation éventuelle dans un délai de quinze jours à compter de la date de l'invitation.

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement visé au paragraphe 1^{er}, un premier rappel gratuit est envoyé.

§ 3. En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans le délai de paiement indiqué dans le premier rappel, un deuxième rappel est envoyé, majorant la redevance forfaitaire des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

§ 4. Lorsque les montants dus restent impayés après le deuxième rappel, le créancier procède soit au recouvrement amiable suivi, si nécessaire, du recouvrement judiciaire, soit au recouvrement par voie de contrainte.

§ 5. Lorsqu'il est procédé au recouvrement amiable, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie une mise en demeure par envoi recommandé et majore la dette des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la première sommation, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie une mise en demeure par envoi recommandé et majore la dette des frais d'envoi y afférents et d'une indemnité forfaitaire de 15 euros.

En cas de non-paiement des montants dus dans le délai de paiement indiqué dans la mise en demeure, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire devant les cours et tribunaux compétents.

§ 6. Als een gemeente overgaat tot invordering middels een dwangbevel, maakt zij gebruik van de procedure bedoeld in artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet. In dit geval bedragen de administratieve kosten voor de ingebrekestelling de betrokken verzendingskosten en een bijkomende forfaitaire vergoeding van 15 euro.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in de voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is de gemeente, haar openbare ambtenaar of haar dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

§ 7. Met het oog op de invordering van niet-betwiste en opeisbare retributies en andere verschuldigde bedragen die na de tweede herinnering bedoeld in paragraaf 3 onbetaald blijven en waarvan het Parkeeragentschap de schuldeiser is, is het personeelslid van het Parkeeragentschap dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap gemachtigd een dwangbevel op te maken, dat door de leidend ambtenaar of adjunct-leidend-ambtenaar wordt geviseerd en uitvoerbaar verklaard.

Een dergelijk dwangbevel wordt betekend bij gerechtsdeurwaardersexploit. Dat exploit onderbreekt de verjaring.

Een dwangbevel kan alleen worden geviseerd en uitvoerbaar verklaard als de schuld opeisbaar, vaststaand en zeker is.

Bovendien moet de schuldenaar vooraf per aangetekende zending in gebreke gesteld worden.

Voor deze verzending vermeerdert het Parkeeragentschap de schuld opnieuw met de eraan verbonden kosten en is het gemachtigd de schuld een tweede keer te verhogen met een forfaitaire schadevergoeding van 15 euro. Deze bijkomende forfaitaire vergoeding is ten laste van de schuldenaar en kan eveneens middels het exploit worden ingevorderd.

Tegen het exploit kan bij verzoekschrift of door dagvaarding verzet worden aangetekend binnen de maand van de betekening.

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in lid 4 onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is het Parkeeragentschap, zijn openbare ambtenaar of zijn

§ 6. Lorsqu'une commune procède au recouvrement par voie de contrainte, elle fait usage de la procédure visée à l'article 137bis de la Nouvelle loi communale. Dans ce cas, les frais administratifs liés à la mise en demeure s'élèvent aux frais d'envoi y afférents et à une indemnité forfaitaire additionnelle de 15 euros.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'article 137bis de la Nouvelle loi communale et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, la commune, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

§ 7. En vue du recouvrement des redevances et des autres montants dus incontestés et exigibles restés impayés après le deuxième rappel visé au paragraphe 3 et dont l'Agence du stationnement est le créancier, le membre du personnel de l'Agence du stationnement désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à établir une contrainte, visée et déclarée exécutoire par le fonctionnaire dirigeant ou le fonctionnaire dirigeant adjoint.

Une telle contrainte est signifiée par exploit d'huissier de justice. Cet exploit interrompt la prescription.

Une contrainte ne peut être visée et rendue exécutoire que si la dette est exigible, définitive et certaine.

Le débiteur doit en outre avoir été préalablement mis en demeure par envoi recommandé.

Pour cet envoi, l'Agence du stationnement majore la dette de nouveau des frais d'envoi y afférents et est habilitée à majorer une seconde fois la dette d'une l'indemnité forfaitaire d'un montant de 15 euros. Cette indemnité forfaitaire additionnelle est à charge du débiteur et peut également être recouvrée par l'exploit.

Un recours contre l'exploit peut être introduit dans le mois de la signification par requête ou par citation.

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'alinéa 4 et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, l'Agence du stationnement, son officier public ou son prestataire de services chargé

dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingfase meer te worden georganiseerd.

Wat betreft de vervulling van de in deze paragraaf bedoelde opdrachten rapporteert het personeelslid dat daartoe is aangewezen door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap op zijn verantwoordelijkheid aan de leidend ambtenaar, aan de adjunct-leidend-ambtenaar en aan de raad van bestuur.

§ 8. De forfaitaire vergoedingen bedoeld in dit artikel worden elk jaar geïndexeerd op de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie op basis van de schommelingen van de consumptieprijsindex volgens deze formule : 15 euro vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de beginindex. De nieuwe index is de consumptieprijsindex die gold de maand voorafgaand aan die van de verjaardag van de inwerkingtreding van deze ordonnantie. De beginindex is de consumptieprijsindex die gold tijdens de maand van de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

§ 9. Voor de toepassing van dit artikel wordt iedere uitgevoerde betaling in eerste instantie aangerekend op de kosten en vergoedingen, en vervolgens op het bedrag van de verschuldigde retributie of retributies.

§ 10. Er mag geen enkele verhoging plaatsvinden, van om het even welke aard, anders dan in dit artikel bepaald.

§ 11. Bij herhaalde niet-betaling van de in deze afdeling bedoelde retributies en overeenkomstig artikel 27*quinquies* van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg kan er gebruikgemaakt worden van een wielklem om het voertuig te immobiliseren. Ook worden de voorwaarden bepaald waaronder het voertuig kan worden getakeld of in beslag genomen.

De Regering stelt vast :

- de voorwaarden waaronder een wielklem gebruikt kan worden ;
- de gebruiksregels voor de wielklem en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen ;
- de omstandigheden waarin het voertuig getakeld en vervolgens in beslag genomen kan worden na het aanbrengen van een wielklem ;
- de nadere regels voor het takelen en de inbeslagname van het voertuig en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen.

du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire. Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée.

En ce qui concerne l'accomplissement des missions visées dans le présent paragraphe, le membre du personnel désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fait rapport, sous sa responsabilité, au fonctionnaire dirigeant et au fonctionnaire dirigeant adjoint et au conseil d'administration.

§ 8. Les indemnités forfaitaires visées dans le présent article sont indexées annuellement au jour anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sur la base des fluctuations de l'indice des prix à la consommation selon la formule suivante : 15 euros multipliés par le nouvel indice et divisé par l'indice initial. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation applicable le mois précédent celui de l'anniversaire de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. L'indice initial est l'indice des prix à la consommation applicable le mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

§ 9. Pour l'application du présent article, tout paiement effectué est imputé en premier sur les frais et indemnités et ensuite sur le montant de la redevance ou des redevances.

§ 10. Il ne peut être procédé à aucune autre majoration de quelque nature que celles prévues dans le présent article.

§ 11. Dans une situation de non-paiement répété des redevances visées à la présente section, et conformément à l'article 27*quinquies* de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule ainsi qu'à procédé à son enlèvement et à sa confiscation.

Le Gouvernement arrête :

- les circonstances dans lesquelles il peut être fait usage d'un sabot ;
- les modalités d'utilisation du sabot et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés ;
- les circonstances dans lesquelles il peut être procédé à l'enlèvement du véhicule puis à sa confiscation à la suite de la pose d'un sabot ;
- les modalités d'enlèvement et de confiscation du véhicule et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés.

Artikel 17

Het Parkeeragentschap kan de procedure bedoeld in artikel 16, § 7 aanwenden met het oog op de invordering van de retributies die al opeisbaar waren vóór de inwerkingtreding van deze onderafdeling maar die onbetaald zijn gebleven, mits deze volgens de regels betreffende de verjaring nog opeisbaar zijn.

*Afdeling 5 – Vrijstellingenkaarten**Artikel 18*

Met inachtneming van de regels bepaald bij het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart worden vrijstellingenkaarten uitgereikt aan :

- 1° buurtsbewoners voor de deelsector waar zij wonen ;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verlenen ;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die bestemd zijn voor een systeem van deelvoertuigen ;
- 4° personen met een handicap.

De Regering bepaalt de modaliteiten volgens dewelke de deelsectoren bedoeld onder 1° afgebakend worden. Een deelsector is een geografische zone die het deel van de openbare wegenis bepaalt waarvoor een vrijstellingenkaart geldig is.

Elke vrijstellingenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig, met uitzondering van de personen met een handicap voor wie de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap als vrijstellingenkaart kan gelden overeenkomstig de door de Regering vastgelegde modaliteiten.

De Regering kan de prijs alsook de regels voor de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingenkaarten bepalen, met inachtneming van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen deze perken kan zij aanvullende categorieën begunstigden bepalen.

De Regering kan in vrijstellingenkaarten voorzien die op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelden.

Article 17

L'Agence du stationnement peut faire usage de la procédure visée à l'article 16, § 7 pour le recouvrement des redevances qui étaient déjà exigibles avant l'entrée en vigueur de la présente sous-section, mais qui sont restées impayées pour peu que celles-ci soient encore exigibles au vu des règles relatives à la prescription.

*Section 5 – Des cartes de dérogation**Article 18*

Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, des cartes de dérogation sont délivrées :

- 1° aux riverains en ce qui concerne le secteur de stationnement où ils résident ;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents ;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés ;
- 4° aux personnes présentant un handicap.

Le Gouvernement définit les modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement visés au 1° sont délimités. Un secteur de stationnement est la zone géographique identifiant la partie de la voirie publique sur laquelle une carte de dérogation est valable.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé, à l'exception des personnes présentant un handicap pour lesquelles la carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap peut tenir lieu de carte de dérogation selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut fixer le prix ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires.

Le Gouvernement peut prévoir des cartes de dérogation qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

De Regering kan het Parkeeragentschap de bevoegdheid verlenen de vrijstellingaskaarten uit te reiken.

Artikel 19

§ 1. De houders van een vrijstellingaskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 2°, zijn zolang zij effectief medische hulp verstrekken niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14.

§ 2. De houders van een vrijstellingaskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 4°, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf, noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14, behalve indien de Regering dit uitdrukkelijk uitsluit voor een welbepaalde geregelmenteerde zone.

§ 3. De houders van een andere vrijstellingaskaart dan deze bedoeld in paragraaf 1 en 2 zijn niet onderworpen aan de retributie die geldt in de geregelmenteerde zones bedoeld in artikel 14, uitgezonderd de rode en de andere, door de Regering vastgelegde zones. Zij zijn niet onderworpen aan de verplichting een parkeerschijf te gebruiken of de forfaitaire retributie te betalen die geldt in de blauwe zone bedoeld in artikel 9, § 1, 3°.

Afdeling 6 – Verdeling van de ontvangsten tussen de gemeenten en het Parkeeragentschap

Artikel 20

§ 1. Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten uitvoert, wordt vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle en de inning op de gemeente- en gewestwegen evenals voor de kosten van de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt iedere gemeente bedoeld in het eerste lid, uiterlijk op 31 mei van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, een verslag mee aan het Gewest dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen, beschrijft. Het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschat dat uit dit verslag voortvloeit, wordt in de rekeningen van het lopende boekjaar van het Parkeeragentschap ingeschreven.

Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag.

§ 2. In geval van een overschat, schrijft de gemeente in haar begroting het bedrag in dat overeenkomt met 15 % van

Le Gouvernement peut octroyer la compétence de délivrer des cartes de dérogation à l'Agence du stationnement.

Article 19

§ 1^{er}. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 2°, 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 14 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale.

§ 2. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 4°, 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 14, 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^{er} et au paragraphe 2 ne sont pas soumis à la redevance applicable dans les zones réglementées telles que visées à l'article 14, 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 9, § 1^{er}, 3°.

Section 6 – De la répartition des résultats entre les communes et l'Agence du stationnement

Article 20

§ 1^{er}. Chaque commune qui exerce les missions de contrôle et de perception est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, chacune des communes visées à l'alinéa 1^{er} transmet à la Région, au plus tard le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation supportés par la commune dans ce cadre. Le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire découlant de ce rapport est inscrit dans les comptes de l'exercice en cours de l'Agence du stationnement.

La Région et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport.

§ 2. Dans l'hypothèse d'un résultat excédentaire, la commune inscrit au budget le montant correspondant à

het overschot, dat bij de eerste begrotingswijziging die na datum van 31 mei bedoeld in paragraaf 1 plaatsvindt, aan het Agenstchap wordt overgeschreven.

In dit kader en in geval van verzuim in hoofde van een gemeente, zijn de sancties waarvan sprake in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

§ 3. In geval een gemeente de informatie waarvan sprake in paragraaf 1 niet medeelt binnen de gestelde termijn, identificeert het Gewest de parkeeropbrengsten op basis van de laatste goedgekeurde jaarrekeningen en past een het forfaitair bedrag toe om het eventuele overschot te bepalen. Het forfaitair bedrag wordt berekend op basis van de financiële resultaten van het Agentschap die behaald werden in de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig de modaliteiten door de Regering bepaald.

§ 4. In ieder geval deelt het Gewest de informatie met betrekking tot het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot mee aan de gemeente en aan het Parkeeragentschap.

Dat bedrag wordt ten laatste op 31 december van het jaar na het betrokken boekjaar, overgeschreven door de gemeente.

§ 5. Ten aanzien van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het bedrag bedoeld in paragraaf 2 niet binnen de vereiste termijn vereffenen, wordt de storting van de overschotten met betrekking tot de toekenning van de gewestelijke vrijstellingskaarten die op het grondgebied van meer dan een gemeente geldig zijn, opgeschorst tot de effectieve storting van het bedrag bedoeld in paragraaf 2.

§ 6. De Regering bepaalt de regels voor de toepassing van dit artikel.

Artikel 21

§ 1. Indien de controle- en inningsopdrachten overeenkomstig artikel 15 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, wordt dit vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle, de inning en de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan iedere gemeente die de controle- en inningsopdrachten op de gemeente- en gewestelijke wegenis op haar grondgebied overgedragen heeft, ten laatste op 31 mei van het jaar na het betrokken boekjaar, een jaarverslag mee waarin de

15 % du résultat excédentaire à transférer à l'Agence du stationnement lors la première modification budgétaire qui suit la date du 31 mai visé au paragraphe 1^{er}.

Dans ce cadre, les sanctions reprises dans l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent en cas de manquements dans le chef de la commune.

§ 3. Dans l'hypothèse où une commune ne transmet pas les renseignements visés au paragraphe 1^{er} dans le délai requis, la Région identifie les revenus du stationnement sur la base des derniers comptes annuels arrêtés et applique un forfait pour déterminer le résultat excédentaire éventuel. Le forfait est calculé sur la base des résultats financiers de l'Agence obtenus dans les communes ayant procédé au transfert des missions de contrôle du stationnement en voirie et de perception des redevances selon des modalités déterminées par le Gouvernement.

§ 4. En toute hypothèse, la Région transmet les informations relatives au montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à la commune et à l'Agence du stationnement.

Ce montant est transféré par la commune au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit l'exercice comptable concerné.

§ 5. Les communes de la Région de Bruxelles-Capitale qui ne s'acquittent pas du montant visé au paragraphe 2 dans le délai requis se voient suspendre le versement des résultats excédentaire liés à l'octroi des cartes de dérogation valables sur le territoire de plus d'une commune jusqu'au versement effectif du montant visé au paragraphe 2.

§ 6. Le Gouvernement fixe les modalités d'application du présent article.

Article 21

§ 1^{er}. Lorsque les missions de contrôle et de perception lui ont été confiées conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, la Région Bruxelles-Capitale transmet à chaque commune ayant transférée les missions de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire, au plus tard le 31 mai de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel

informatie betreffende de parkeeropbrengsten en de kosten hiertoe gedragen door het Agentschap op een gedetailleerde manier wordt beschreven.

§ 2. Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelt een halfjaarlijks tussentijds verslag mee aan de gemeente

§ 3. Na vergoeding van de kosten, wordt het overschot aan iedere gemeente overgeschreven. Een bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot wordt echter door het Parkeeragentschap behouden.

Indien de kosten de opbrengsten overschrijden, neemt het Parkeeragentschap haar deel van het tekort voor haar rekening.

HOOFDSTUK 5 Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 22

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt opgesteld overeenkomstig het gewestelijke mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bevat ten minste een strategisch luik bestaande uit :

- 1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand ;
- 2° de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid ;
- 3° voor het volledige grondgebied van het Gewest enerzijds en voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds :

reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais supportés par l'Agence de stationnement dans ce cadre.

§ 2. La Région de Bruxelles-Capitale et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport.

La Région de Bruxelles-Capitale transmet à la commune un rapport intermédiaire semestriel.

§ 3. Une fois les coûts indemnisés, le résultat excédentaire est versé à chacune des communes. Un montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire est toutefois conservé par l'Agence du stationnement.

Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte sa part du déficit.

CHAPITRE 5 Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^e – Du contenu

Article 22

Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique du stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan régional de politique du stationnement est établi en conformité avec le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

Le plan régional de politique du stationnement comprend au moins un volet stratégique reprenant :

- 1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ;
- 2° la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique du stationnement suivie ;
- 3° pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- a) het richtcijfer van toegelaten parkeerplaatsen ;
- b) het richtcijfer van parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 9 ;
- c) het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of enig ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 23

§ 1. Na overleg met het Parkeeragentschap en alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt de Regering het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt ze het gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in elke gemeente van het Gewest, door een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in ten minste drie Nederlandstalige en drie Franstalige dagbladen die in het Gewest worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende zestig dagen ter inzage van de bevolking in het gemeentehuis van elke gemeente van het Gewest gelegd.

Bezwaren en opmerkingen worden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief of via elk door de Regering bepaald elektronisch middel ter kennis gebracht van de Regering.

§ 2. Tegelijkertijd met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan ter advies voor aan minstens Brulocalis, Leefmilieu Brussel en de volgende adviescommissies : de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie en de Milieeraad. De adviezen moeten binnen zestig dagen na de aanvraag aan de Regering worden overgemaakt. Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

§ 3. Na het verstrijken van het openbaar onderzoek en van de in paragraaf 2 vermelde termijn legt de Regering

- a) l'objectif d'emplacements de stationnement admissibles ;
- b) l'objectif d'emplacements de stationnement pour chaque zone visée à l'article 9 ;
- c) le nombre minimal d'emplacements de stationnement réservés ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière.

Section 2 – De la procédure d’élaboration

Article 23

§ 1^{er}. Après s’être concerté avec l’Agence du stationnement et toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans chacune des communes de la Région, par avis publié au *Moniteur belge* et dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la Région. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé pendant soixante jours aux fins de consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région.

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste ou par tout moyen électronique déterminé par le Gouvernement.

§ 2. Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis au moins à Brulocalis, à Bruxelles Environnement et aux commissions d'avis suivantes : Commission régionale de la mobilité, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission régionale de développement et Conseil de l'environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été transmis ne sont plus admissibles.

§ 3. À l'expiration de l'enquête publique et du délai visé au paragraphe 2, le Gouvernement soumet aux communes

het ontwerpplan samen met de bezwaren, opmerkingen en adviezen bedoeld in de paragrafen 1 en 2 voor advies voor aan de gemeenten.

De adviezen worden door de gemeenteraden uitgebracht en moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

Minstens de helft van de in paragraaf 2 voorgeschreven termijn moet buiten schoolvakantieperiodes vallen die twee weken of meer bedragen.

Artikel 24

Binnen de acht maanden volgend op de goedkeuring van het ontwerpplan stelt de Regering het gewestelijke parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 25

De procedure bedoeld in artikelen 23 en 24 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt.

In afwijking van het eerste lid worden de wijzigingen die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt en die geen impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en de andere in artikel 23 vermelde formaliteiten.

Afdeling 3 – Evaluatie

Artikel 26

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft evenwel van kracht tot er een ander plan voor in de plaats komt.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van een globaal evaluatieverslag dat wordt opgemaakt door de Regering.

Dit globale evaluatieverslag, dat de graad van tenuitvoerlegging en relevantie evenals de mogelijke evolutie van het huidige gewestelijk parkeerbeleidsplan

pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux paragraphes 1^{er} et 2.

Les avis sont formulés par les conseils communaux et doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande.

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été transmis ne sont plus admissibles.

La moitié au moins du délai prescrit à l'alinéa 2 se situe en dehors des périodes de vacances scolaires d'une durée égale ou supérieure à deux semaines.

Article 24

Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Article 25

La procédure visée aux articles 23 et 24 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les modifications sans impact sur l'environnement apportées par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement ne sont pas soumises à l'enquête publique et aux autres formalités visées à l'article 23.

Section 3 – De l'évaluation

Article 26

Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.

Le nouveau plan est établi sur la base d'un rapport global d'évaluation établi par le Gouvernement.

Ce rapport global d'évaluation, qui vise à analyser le niveau de mise en œuvre et de pertinence ainsi que l'évolution possible du plan régional de politique du

beoogt te analyseren, omvat een deskundigenverslag van het Parkeeragentschap en informatie afkomstig van de raadpleging van de gemeenten.

Het Parkeeragentschap bezorgt zijn deskundigenverslag aan de Regering, die het onderzoekt en toetst aan de doelstellingen van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en het gewestelijke mobiliteitsplan. Op basis van dit onderzoek maakt de Regering een globaal evaluatieverslag op, keurt zij dit goed en deelt zij het ter informatie mee aan het Parlement.

Artikel 27

§ 1. De Regering verricht een opvolging van en evalueert concreet de tenuitvoerlegging en de uitvoeringsgraad van het gewestelijke parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.

Deze beoordeling beoogt er mede voor te zorgen dat de gemeenten het gewestelijke beleid toepassen, daarbij rekening houdend met hun respectievelijke eigenheid.

Deze beoordeling vindt elke 24 maanden plaats en berust op een volledige en gedetailleerde diagnose van het parkeren op het gemeentelijke grondgebied, waaruit zij de belangrijkste oriëntaties en aandachtspunten afleidt, met name in het licht van de door het Gewest vastgestelde doelstellingen.

§ 2. De diagnose waarvan sprake in paragraaf 1 wordt door het Parkeeragentschap verricht. Zij wordt opgesteld op basis van een analyse van gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen en geactualiseerde en becijferde gegevens :

- 1° over het parkeeraanbod, met details per type en categorie ;
- 2° over de nood aan parkeerplaatsen per straatgedeelte, op verschillende representatieve tijdstippen van de dag ;
- 3° over rotaties gemeten in de sleutelsectoren van het gemeentelijke grondgebied.

De diagnose wordt aangevuld met alle nuttige operationele data, afkomstig van het parkeerbeleid op het gemeentelijke grondgebied die de gemeente ter beschikking stelt van het Parkeeragentschap.

§ 3. De data waarvan sprake in § 1 en 2 beperken zich tot anonieme data.

Artikel 28

De Regering brengt de gemeenten op de hoogte van de beoordeling bedoeld in artikel 27 en preciseert de eventuele tekortkomingen en de termijn om ze weg te werken.

stationnement en cours, comporte un rapport d'expertise de l'Agence du stationnement et des informations issues de la consultation des communes.

L'Agence du stationnement transmet son rapport d'expertise au Gouvernement qui l'examine et l'apprécie au regard des objectifs du plan régional de politique du stationnement et des objectifs du plan régional de mobilité. Sur la base de cet examen, le Gouvernement, rédige et approuve un rapport global d'évaluation et le communique au Parlement pour information.

Article 27

§ 1^{er}. Le Gouvernement opère un suivi et évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d'exécution du plan régional de politique du stationnement à l'échelle des communes.

Cette évaluation vise également à ce que les communes appliquent le cadre régional tout en tenant compte de leurs spécificités respectives.

Cette évaluation a lieu tous les 24 mois et repose sur un diagnostic complet et détaillé du stationnement sur le territoire communal, dont elle déduit les principales orientations et enjeux, notamment en regard des objectifs fixés par la Région.

§ 2. Le diagnostic visé au paragraphe 1^{er} est réalisé par l'Agence du stationnement. Il est constitué sur la base d'une analyse des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement et de bilans chiffrés actualisés de :

- 1° l'offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;
- 2° la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;
- 3° rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.

Ce diagnostic est complété par toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur le territoire communal que la commune met à disposition de l'Agence du stationnement.

§ 3. Les données visées aux paragraphes 1^{er} et 2 se limitent à des données anonymes.

Article 28

Le Gouvernement informe les communes de l'évaluation visée à l'article 27 et précise les éventuels manquements ainsi que le délai pour y remédier.

Indien blijkt dat, na het verstrijken van deze termijn, een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, nog steeds niet op afdoende wijze uitvoert, zijn de bepalingen voorzien door de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van toepassing.

Bovendien, indien de door de Regering vastgestelde tekortkomingen, of een deel daarvan, blijven aanhouden, kan laatsnoemde de storting van de parkeeropbrengsten laten opschorten.

HOOFDSTUK 6 Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1 – Inhoud

Artikel 29

§ 1. Elke gemeente van het Gewest kan een gemeentelijk parkeeractieplan vaststellen dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn concrete parkeeractieplannen die het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationeel maken.

De gemeentelijke parkeeractieplannen beogen eveneens te waken over de eerbiediging van het gewestelijk mobiliteitsplan bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. De gemeentelijke parkeeractieplannen worden opgesteld overeenkomstig de gemeentelijke mobiliteitsplannen bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

§ 3. De Regering bepaalt de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen, die minstens het volgende moeten bevatten :

1° een volledige diagnose van de parkeertoestand op het gemeentelijke grondgebied, met inbegrip van de types geregellementeerde en voorbehouden parkeerplaatsen op de wegen voor alle voertuigen, en een overzicht van de - met name financiële - aandachtspunten die eraan verbonden zijn ;

Passé ce délai, s'il ressort qu'une commune n'exécute toujours pas de manière satisfaisante tout ou partie du plan régional de politique du stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, les règles prévues par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale s'appliquent.

En outre, en cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés par le Gouvernement, ce dernier peut faire suspendre le versement des produits du stationnement.

CHAPITRE 6 Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^e – Du contenu

Article 29

§ 1^{er}. Chaque commune de la Région peut adopter un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationnement en rendant opérationnel le plan régional de politique du stationnement.

Les plans d'action communaux de stationnement veillent également à respecter le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. Les plans d'action communaux de stationnement sont établis en conformité avec les plans communaux de mobilité visés par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

§ 3. Le Gouvernement détermine le contenu des plans d'action communaux de stationnement qui doivent comprendre au moins :

1° un diagnostic complet du stationnement sur le territoire communal incluant les types de stationnement réglementés et réservés en voirie pour l'ensemble des véhicules, et une identification des enjeux, notamment financiers, qui y sont associés ;

2° een actieplan betreffende het parkeren op het gehele gemeentelijke grondgebied.

Afdeling 2 – Opmaakprocedure

Artikel 30

De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd door aanplakking in de gemeente en in het gemeenteblad of, bij gebreke daarvan, in minstens drie Franstalige en drie Nederlandstalige dagbladen die in de gemeente worden verspreid. In deze aankondigingen worden de begin- en einddatum van het onderzoek vermeld.

Het ontwerpplan wordt gedurende de gehele duur van het onderzoek in het gemeentehuis ter inzage van de bevolking gelegd.

De bezwaren en opmerkingen worden aan het college van burgemeester en schepenen toegezonden binnen de termijn van het onderzoek bij een ter post aangetekende brief.

Zij worden bij het proces-verbaal van sluiting van het openbaar onderzoek gevoegd, dat door het college wordt opgesteld binnen een termijn van vijftien dagen na het verstrijken van de termijn van het onderzoek.

Artikel 31

Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan voor advies voor aan elke aangrenzende gemeente, alsook aan het Parkeeragentschap. De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

Artikel 32

Na afloop van de in artikel 30 en 31 vermelde procedure keurt de gemeenteraad het gemeentelijke parkeeractieplan definitief goed en maakt hij dit over aan het Parkeeragentschap.

2° un plan d'action relatif au stationnement sur l'ensemble du territoire communal.

Section 2 – De la procédure d'élaboration

Article 30

Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans les trois mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans le périodique communal ou, à défaut, dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

Article 31

Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été rendus ne sont plus admissibles.

Article 32

Au terme de la procédure visée aux articles 30 et 31, le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement et le transmet à l'Agence du stationnement.

Artikel 33

Elke gemeente neemt de wijzigingen aan die zich opdringen na goedkeuring van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit nieuwe gemeentelijke parkeeractieplan wordt onderworpen aan de procedure bedoeld in de artikelen 30 tot 32.

HOOFDSTUK 7
Parkeeragentschap van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

*Afdeling 1 – Algemene bepalingen**Artikel 35*

§ 1. De door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen worden verwezenlijkt door een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », en belast met de opdrachten vermeld in de artikelen 40 en 41.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, aan deze ordonnantie en aan zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Elke wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van minister van Mobiliteit.

§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het kapitaal wordt integraal onderschreven door het Gewest. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De regeringscommissarissen behoren tot twee verschillende taalgroepen. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de regeringscommissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur, het bureau en van algemene vergadering van het Parkeeragentschap bij maar nemen niet deel aan de stemming.

Article 33

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement. Ce nouveau plan d'action communal de stationnement est soumis à la procédure visée aux articles 30 à 32.

CHAPITRE 7
De l'Agence du stationnement de la
Région de Bruxelles-Capitale

*Section 1^{re} – Des dispositions générales**Article 35*

§ 1^{er}. Les objectifs visés par la présente ordonnance sont réalisés par une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », et chargée des missions énumérées aux articles 40 et 41.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés et des associations, à la présente ordonnance et à ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Toute modification des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital est intégralement souscrit par la Région. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires du Gouvernement appartiennent à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires du Gouvernement conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration, du bureau et de l'assemblée générale de l'Agence du stationnement mais ne prennent pas part aux votes.

§ 4. De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, omvatten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen, met name op het vlak van de regels inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden vastgesteld door de Regering.

Afdeling 2 – Samenstelling van de beheersorganen

Artikel 36

§ 1. De algemene vergadering bestaat uit de enige aandeelhouder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bestuurders kunnen worden uitgenodigd maar hebben geen stemrecht.

§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur die bestaat uit 15 leden die zijn gedomicileerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tien leden behoren tot de meest talrijke taalgroep en vijf anderen tot de andere taalgroep.

Vijf leden zijn van het andere geslacht.

De leden worden op de volgende wijze aangeduid :

- 1° tien leden worden aangeduid door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit ;
- 2° vijf leden worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is medegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om de Regering toe te laten om de leden aan te duiden met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, stellen de gemeenten een lijst van tien leden voor, met aanduiding van de voorkeursvolgorde.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de door de gemeenten voorgedragen en door de Regering tijdens de vorige legislaturum benoemde bestuurders in functie tot ze vervangen zijn.

§ 4. Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intègrent des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2 – De la composition des organes de gestion

Article 36

§ 1^{er}. L'assemblée générale se compose de l'actionnaire unique, la Région de Bruxelles-Capitale.

Les administrateurs peuvent être invités mais ils n'ont pas droit au vote.

§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de quinze membres qui sont domiciliés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Dix membres appartiennent au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Cinq membres appartiennent au sexe opposé.

Les membres sont désignés de la manière suivante :

- 1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité ;
- 2° cinq membres sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de permettre au Gouvernement de désigner les membres en respectant les règles de répartition linguistique et de genre, les communes proposent une liste de dix membres en précisant l'ordre de préférence.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs proposés par les communes et nommés par le Gouvernement pendant la législature précédente restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. De raad van bestuur kiest onder de leden van de raad een voorzitter en een ondervoorzitter. Zij behoren tot een verschillende taalgroep.

§ 4. Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar.

Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden :

- 1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden ;
- 2° lid van het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- 3° bestuurder, zaakvoerder of personeelslid van een vereniging of bedrijf actief in het parkeerwezen, het vervoer of de uitbating van openbare parkings evenals elke andere persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent ;
- 4° lid van het personeel van het Parkeeragentschap.

§ 6. De raad van bestuur kan een deel van zijn bevoegdheden en handtekenbevoegdheid delegeren aan het bureau, bestaande uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de regeringscommissarissen evenals twee andere bestuurders die de raad aanduidt.

§ 7. Onverminderd artikel 37 kunnen de raad van bestuur en het bureau beslissen bevoegdheden en handtekenbevoegdheid te delegeren aan de directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal, onder de voorwaarden en binnen het kader bepaald in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Afdeling 3 – Dagelijks bestuur

Artikel 37

Het dagelijkse bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die de titel van directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal dragen, ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangeduid en ontslagen. De regels betreffende hun administratief en geldelijk statuut worden vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering stelt vast in welke gevallen hun beide handtekeningen niet verplicht zijn.

§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci appartiennent à des groupes linguistiques différents.

§ 4. Les mandats des administrateurs sont renouvelables.

Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

- 1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'État adjoint à l'un de ses membres ;
- 2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une association ou entreprise active dans le domaine du stationnement, du transport ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre ;
- 4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

§ 6. Le conseil d'administration peut déléguer au bureau, composé du président, du vice-président, des commissaires au Gouvernement ainsi que de deux autres administrateurs qu'il détermine, une partie de ses pouvoirs et de sa signature.

§ 7. Sans préjudice de l'article 37, le conseil d'administration et le bureau peuvent procéder à une délégation de pouvoirs et de signature au directeur général et au directeur général adjoint aux conditions et dans les limites prévues par le Code des sociétés et des associations.

Section 3 – De la gestion journalière

Article 37

La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, portant respectivement les titres de directeur général et directeur général adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement. Les modalités relatives à leur régime administratif et pécuniaire sont prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijkse bestuur, rechtsgeldig in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap op.

Afdeling 4 – Personeel

Artikel 38

De raad van bestuur van het Parkeeragentschap stelt het personeelsplan en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast. Met inachtneming van de dwingende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de raad van bestuur van het Parkeeragentschap bevoegd om de administratieve en geldelijke positie van de contractuele werknemers te regelen.

In het kader van de overdracht door een gemeente van de controle- en inningsopdrachten aan het Parkeeragentschap overeenkomstig artikel 15, § 2, zal worden voorzien in een mobiliteit voor de ambtenaren van de gemeentelijke overheidsinstellingen naar het Parkeeragentschap en de andere diensten die van de Regering afhangen.

Artikel 39

De algemeen directeur of de adjunct-algemeen directeur van het Parkeeragentschap duidt de personeelsleden aan die met het oog op de controle en de inning feitelijke vaststellingen mogen doen.

Daartoe mogen zij onder meer :

- 1° de in artikel 16, § 1, 1° bedoelde verzoeken aanbrengen ;
- 2° vaststellingen doen met het oog op de verzending van de in artikel 16, § 1, 2° bedoelde verzoeken ;
- 3° mobiele bewakingscamera's gebruiken als bedoeld in artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Afdeling 5 – Opdrachten

Artikel 40

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan. Hiertoe is het Parkeeragentschap belast met de volgende opdrachten :

- 1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

Section 4 – Du personnel

Article 38

Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans le respect des dispositions impératives de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à régler la situation administrative et pécuniaire des membres du personnel contractuel.

Dans le cadre du transfert des missions de contrôle et de perception par une commune vers l'Agence du stationnement conformément à l'article de 15, § 2, il sera prévu une mobilité pour les fonctionnaires des administrations publiques communales vers l'Agence du stationnement et les autres services qui dépendent du Gouvernement.

Article 39

Le directeur général ou le directeur général adjoint de l'Agence du stationnement désigne les membres du personnel qui sont autorisés à procéder à des constatations factuelles en vue du contrôle et de la perception.

À cette fin, ils sont autorisés, entre autres, à :

- 1° apposer les invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 1° ;
- 2° faire des constatations en vue de l'envoi des invitations visées à l'article 16, paragraphe 1^{er}, 2° ;
- 3° utiliser des caméras de surveillance mobiles telles que visées à l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Section 5 – Des missions

Article 40

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. À cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions suivantes :

- 1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement, contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du

aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren. De databank bevat enkel anonieme gegevens.

De terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

In het kader van deze opdracht maakt het Observatorium meer bepaald gebruik van verwerkingen van persoonsgegevens. Het Agentschap is gemachtigd om persoonsgegevens te verwerken :

a) met als doel :

- de uitwerking, uitvoering, opvolging en evaluatie van het gewestelijke en gemeentelijke parkeerbeleid ;
- de realisatie van studies inzake parkeren ;

b) afkomstig van gegevens verwerkt door :

- de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- het Parkeeragentschap en zijn dienstverleners of concessiehouders ;
- de FOD Financiën ;
- elke bestuursoverheid of operator die optreedt in het kader van de doestellingen van het door deze ordonnantie uitgevoerde gewestelijke beleid ;

c) deze gegevensverwerking betreft volgende persoonscategorieën :

- natuurlijke personen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden en parkeren ;
- rechtspersonen en bestuursoverheden die actief zijn op het vlak van mobiliteit, parkeren, ruimtelijke ordening en milieubescherming ;
- natuurlijke of rechtspersonen die eigenaar of beheerder zijn van voor het publiek toegankelijke parkings ;
- rechtspersonen die over een parking beschikken aan hun zetel of in een van hun vestigingseenheden.

De Regering kan deze lijst van categorieën personen en gegevens aanvullen, evenals de bronnen waarvan

stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement. Celui-ci ne contient que des données anonymes.

La mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public, étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

Dans le cadre de la présente mission, l'Observatoire est notamment alimenté sur la base de traitements de données à caractère personnel. L'Agence est habilitée à traiter des données à caractère personnel :

a) ayant pour finalités :

- l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation de la politique régionale et communale en matière de stationnement ;
- la production d'études relatives au stationnement ;

b) provenant de données traitées par :

- les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'Agence du stationnement, ses prestataires de services ou ses concessionnaires ;
- le SPF Finances ;
- toute autorité administrative ou opérateur intervenant dans le cadre des objectifs de la politique régionale mise en œuvre par la présente ordonnance ;

c) les catégories de personnes concernées par ce traitement de données sont :

- les personnes physiques circulant et stationnant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- les personnes morales et autorités administratives actives dans le secteur de la mobilité, du stationnement, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ;
- les personnes physiques ou morales propriétaires ou gestionnaires de parkings accessibles au public ;
- les personnes morales disposant de parkings à leur siège ou dans l'une de leurs unités d'établissement.

Le Gouvernement peut compléter cette liste des catégories de personnes et de données ainsi que les

de gegevens afkomstig zijn. Indien nodig zal het ontwerpbesluit ter advies voorgelegd worden aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

De bewaringstermijn van deze persoonsgegevens mag niet meer dan vijf jaar bedragen.

Het Parkeeragentschap is hiervoor de verwerkingsverantwoordelijke ;

- 2° het bijstaan van de minister van de plaatselijke besturen bij de beoordeling van de conformiteit van de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen in het kader van het administratief toezicht ;
- 3° het bijstaan van de Regering in het kader van de opmaak en de evaluatie door deze laatste van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de tenuitvoerlegging daarvan op gemeentelijk niveau ;
- 4° het bijstaan van de Regering bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen in de gevallen bedoeld in artikel 28 ;
- 5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegenis waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies ;
- 6° de bouw, de verwerving of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle openbare parkings, in overeenstemming met de doelstellingen van het Gewest, waarvan het Gewest, in voorkomend geval in het kader van een samenwerkingsakkoord dat is gesloten met een of meerdere andere Gewesten, of een gemeente de ontwikkeling of de exploitatie aan het Agentschap toevertrouwt ;
- 7° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, inclusief het proactief zoeken naar en beheren van parkeerplaatsen buiten de wegenis ;
- 8° de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmen- en takeldienst, voor zover deze opdracht berust op de gewestelijke bevoegdheden ;
- 9° de ontwikkeling van een aanbod aan vrij toegankelijke parkings of parkings met toegangsbeheer, al dan niet overdekt, voor voertuigen als omschreven in artikel 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 en 2.19 van de Wegcode, op de wegenis en daarbuiten ;
- 10° de harmonisatie van de bewegwijzering en de ontwikkeling van dynamische parkeergeleiding voor openbare parkings ;
- 11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod buiten de wegenis voor deelvoertuigen alsook een herlaadaanbod voor elektrische voertuigen ;
- 12° op het grondgebied van de gemeenten die de opdrachten van controle en inning toevertrouwd hebben aan het Agentschap overeenkomstig artikel 15, §§ 2 en 3, de controle op parkeerinbreuken die kunnen leiden tot een

sources dont elles proviennent. Le cas échéant, le projet d'arrêté sera soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

La durée de conservation de ces données à caractère personnel ne peut excéder cinq ans.

L'Agence du stationnement est le responsable de ce traitement ;

- 2° d'assister le Ministre des Pouvoirs locaux dans son examen de la conformité des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement dans le cadre de l'exercice de la tutelle administrative ;
- 3° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la rédaction et de l'évaluation par ce dernier du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau communal ;
- 4° d'assister le Gouvernement pour la mise en œuvre des mesures à prendre dans les cas visés à l'article 28 ;
- 5° la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement ;
- 6° la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics, en conformité avec les objectifs de la Région, dont la Région, le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions, ou une commune lui confie le développement ou l'exploitation ;
- 7° la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en ce compris la recherche proactive, et la gestion des emplacements de stationnement hors voirie ;
- 8° l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots et d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où cette mission découle des compétences régionales ;
- 9° le développement d'une offre de parkings libres d'accès ou avec gestion d'accès, couverts ou non couverts, pour les véhicules tels que définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 et 2.19 du Code de la route, en voirie et hors voirie ;
- 10° l'harmonisation de la signalétique et le développement du jalonnement dynamique des parkings publics ;
- 11° le développement d'une offre de stationnement hors voirie pour véhicules partagés ainsi qu'une offre de recharge pour véhicules électriques ;
- 12° sur le territoire des communes dont les missions de contrôle et de perception ont été confiées à l'Agence conformément à l'article 15, §§ 2 et 3, le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant aboutir à

gemeentelijke administratieve sanctie, op voorwaarde dat de controle op deze inbreuken door de gemeenteraad is toevertrouwd aan het Parkeeragentschap in overeenstemming met de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties ;

13°de organisatie, opvolging en beoordeling van proef- of innovatieprojecten op het vlak van het parkeren, in samenwerking met de gewestelijke overheden en de betrokken instellingen van openbaar nut evenals, des gevallend, in het kader van een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een of meerdere andere Gewesten of met de federale overheid ;

14°het bijstaan van de Regering bij de uitvoering van artikel 4 van deze ordonnantie.

Artikel 41

De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Artikel 42

De Regering bepaalt de gevallen waarin de gemeenteraden om het advies van het Parkeeragentschap verzoeken, alsook de regels voor deze adviesprocedures.

Artikel 43

Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de eraan opgedragen opdrachten, voor zover zij aan deze opdrachten bijkomstig zijn.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Afdeling 6 – Beheerscontract

Artikel 44

De Regering en het Parkeeragentschap sluiten een beheerscontract dat de regels en voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Artikel 45

Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar.

Het blijft van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.

une sanction administrative communale, à condition que le contrôle de ces infractions ait été confié à l'Agence du stationnement par le conseil communal conformément à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;

13°l'organisation, le suivi et l'évaluation de projets pilotes ou innovants en lien avec le stationnement en collaboration avec les administrations régionales et les organismes d'intérêt public concernés, ainsi que le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions ou avec l'autorité fédérale ;

14°d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 de la présente ordonnance.

Article 41

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique du stationnement.

Article 42

Le Gouvernement détermine les cas dans lesquels les conseils communaux sollicitent l'avis de l'Agence du stationnement ainsi que les modalités de ces procédures d'avis.

Article 43

L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

Section 6 – Du contrat de gestion

Article 44

Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Article 45

Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans.

Il demeure en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Het wordt ter informatie aan de leden van het Parlement bezorgd zodra het door de Regering en het Parkeeragentschap is goedgekeurd.

Artikel 46

Het beheerscontract bestaat met name uit een financieel plan, stelt de te behalen doelstellingen vast en voorziet in de opmaak van een jaarlijks evaluatierapport dat de verwezenlijkingen van het Parkeeragentschap omvat.

De Regering verzekert de controle van het bereiken van de doelstellingen aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren.

Afdeling 7 – Middelen

Artikel 47

Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

- 1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele bijzondere dotaties ;
- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties ;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in artikel 14 ;
- 4° schenkingen en legaten ;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten ;
- 6° leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma aanvaard door de Regering.

Artikel 48

In overeenstemming met artikel 47 kent het Gewest het Parkeeragentschap middelen toe om het parkeerbeleid dat het vastlegt uit te voeren.

Het Parkeeragentschap besteedt zijn eigen inkomsten volledig aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten.

Afdeling 8 – Boekhouding en controle

Artikel 49

Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 2°, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Article 46

Le contrat de gestion comprend notamment un plan financier, fixe les objectifs à atteindre et prévoit la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel reprenant les réalisations de l'Agence du stationnement.

Le Gouvernement assure le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise.

Section 7 – Des moyens

Article 47

Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales ;
- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations ;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 14 ;
- 4° des dons et legs ;
- 5° des subsides et revenus occasionnels ;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Article 48

Conformément à l'article 47, la Région octroie des moyens à l'Agence du stationnement pour réaliser les politiques de stationnement qu'elle détermine.

L'Agence dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8 – De la comptabilité et du contrôle

Article 49

L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 2°, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant

de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid aan de bepalingen van die ordonnantie onderworpen.

HOOFDSTUK 8 Slotbepalingen

Afdeling 1 – Wijzigingsbepalingen

Artikel 50

In artikel 2.3.51 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het 7° vervangen door hetgeen volgt :

« 7° Openbare parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden op basis van artikel 4 van de ordonnantie van [...] houdende de organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ; ».

Artikel 51

Artikel 2.3.52, § 3, leden 2 en 3 van diezelfde ordonnantie wordt vervangen door hetgeen volgt :

« De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen.

Om de vergunningsaanvrager te waarborgen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvergunning, zal Leefmilieu Brussel optreden als contactinstantie voor de aanvrager voor alles wat die milieuvergunning betreft, van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan. ».

Afdeling 2 – Opheffingsbepalingen

Artikel 52

De ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt opgeheven.

Artikel 53

Worden opgeheven :

les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE 8 Des dispositions finales

Section 1^{re} – Des dispositions modificatives

Article 50

Dans l'article 2.3.51 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, le 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° Parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement sur la base de l'article 4 de l'ordonnance du [...] portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ; ».

Article 51

L'article 2.3.52, § 3, alinéas 2 et 3, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement peut désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parage à des emplacements de parage affectés à des fonctions de logement ou à d'autres affectations que celle de parage de véhicules.

Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance. ».

Section 2 – Des dispositions abrogatoires

Article 52

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 est abrogée.

Article 53

Sont abrogés :

- 1° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief en geldelijk statuut van de contractuele personeelsleden van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;
- 2° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;
- 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 teneinde de voorwaarden te bepalen waaronder de mandatarissen bij de instellingen van openbaar nut worden aangewezen, ter uitvoering van artikel 35 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Artikel 54

In de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens worden de volgende artikelen opgeheven :

- 1° artikel 15, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 april 2016 ;
- 2° artikel 16, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 20 juli 2016 ;
- 3° artikel 17.

Afdeling 3 – Overgangsbepalingen

Artikel 55

Het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan blijft van toepassing totdat er een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt aangenomen.

Afdeling 4 – Inwerkingtreding

Artikel 56

Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag die volgt op de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van :

- 1° de artikelen 16, § 7 en 17, die in werking treden op de door de Regering bepaalde datum ;
- 2° artikel 53, 1° en 2°, dat in werking treedt na de goedkeuring door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het administratief en geldelijk statuut van het personeel, op een door de Regering vastgestelde datum ;

- 1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant le statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant les modalités de désignation de mandataires dans les organismes d'intérêt public, en exécution de l'article 35 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 54

Dans 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 articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 15, modifié par l'ordonnance du 14 avril 2016 ;
- 2° l'article 16, modifié par l'ordonnance du 20 juillet 2016 ;
- 3° l'article 17.

Section 3 – Des dispositions transitoires

Article 55

Le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement reste d'application jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan régional de politique de stationnement.

Section 4 – De l'entrée en vigueur

Article 56

La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jour qui suit la publication au Moniteur belge, à l'exception de :

- 1° l'article 16, § 7 et l'article 17, qui entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement ;
- 2° l'article 53, 1° et 2°, qui entre en vigueur après l'adoption par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement du statut administratif et pécuniaire du personnel, à une date fixée par le Gouvernement ;

3° de artikelen 50 en 51, die in werking treden op de dag van inwerkingtreding van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende openbare parkings bedoeld in artikel 4.

Brussel, 23 december 2021.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

Elke VAN den BRANDT

3° l'article 50 et de l'article 51, qui entrent en vigueur le jour où entre en vigueur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visé à l'article 4.

Bruxelles, le 23 décembre 2021.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional,

Rudi VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,

Elke VAN den BRANDT