

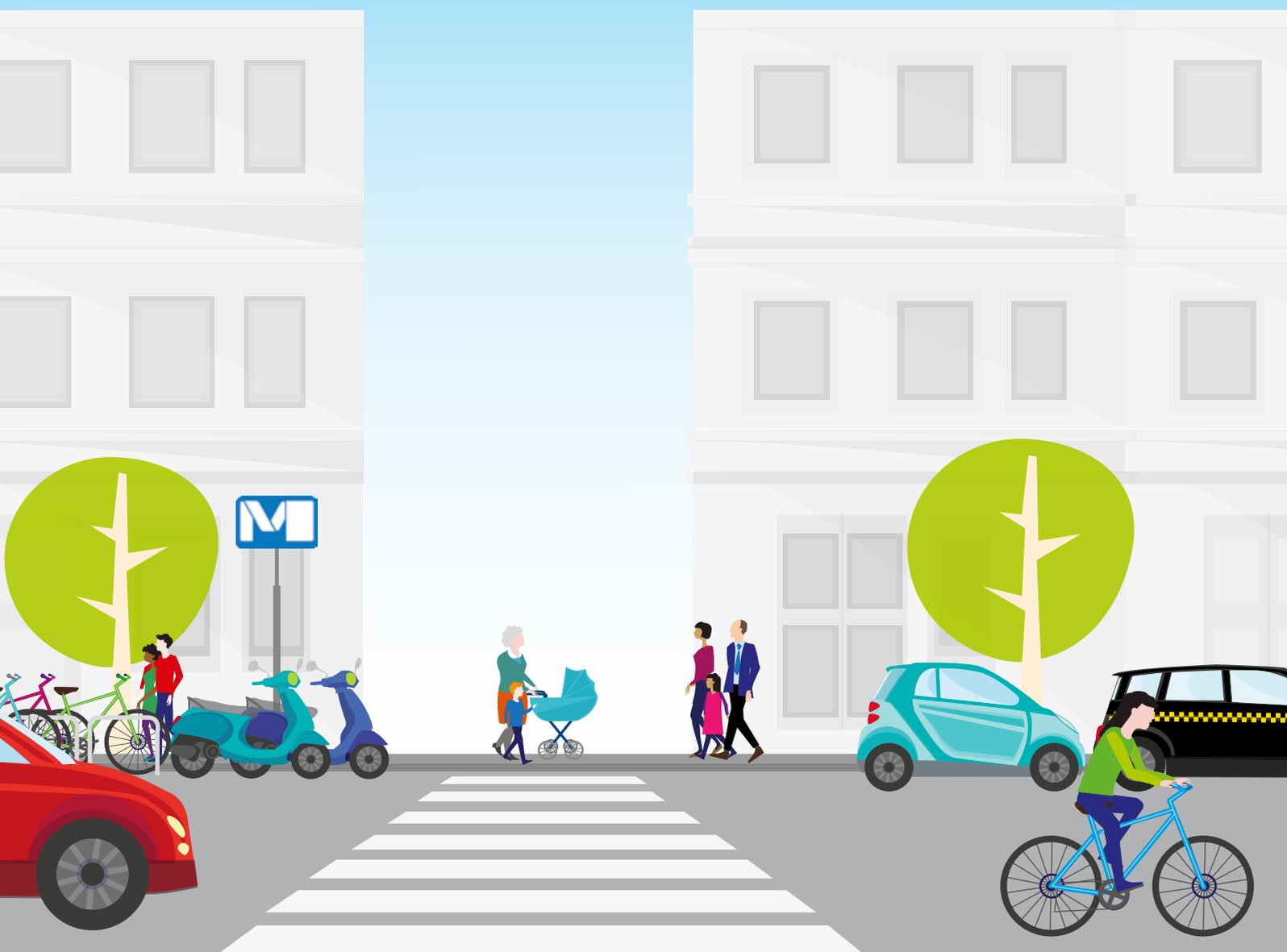


BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

MIEUX SE GARER POUR MIEUX BOUGER

PLAN RÉGIONAL DE POLITIQUE DU STATIONNEMENT



Préface

Une politique régionale de stationnement pour améliorer la mobilité

Le plan harmonise et simplifie les règles de stationnement dans toute la Région. Il vise à mettre tous les automobilistes sur un même pied d'égalité à Bruxelles.

Cette harmonisation et cette simplification ont pour objectif d'améliorer la mobilité pour chaque usager de la route en Région bruxelloise : mieux se garer pour mieux bouger.

A l'aide de ce plan de stationnement, nous souhaitons mieux gérer et maîtriser le stationnement. Afin de rendre la ville viable, la Région souhaite accorder suffisamment d'espace aux piétons, cyclistes et transports publics. Toutefois, le nombre de places de stationnement pour riverains augmentera en dehors de la voie publique. C'est pourquoi une amélioration du stationnement signifie aussi une amélioration de la mobilité pour chacun.

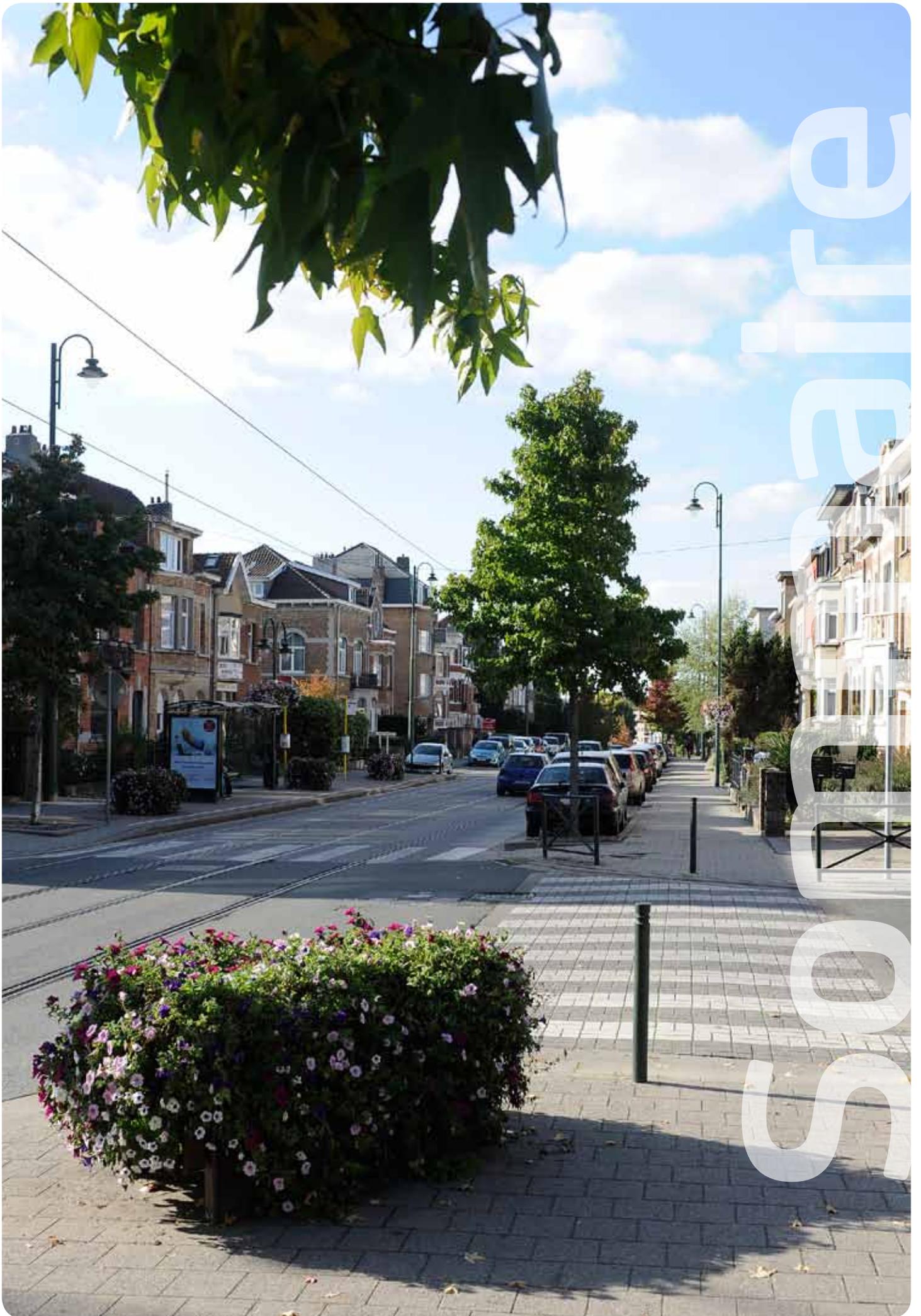
Le plan ne se concentre dès lors pas uniquement sur la voiture privée. Il tient également compte des besoins de stationnement spécifiques des cyclistes, des motards, des taxis, des poids lourds, des camionnettes et des autocars.

Une amélioration de la mobilité entraîne une hausse de la qualité de vie du Bruxellois et une augmentation de l'accessibilité de la ville pour le navetteur. Enfin, l'attractivité du shopping à Bruxelles en sera également renforcée.

La nouvelle politique de stationnement sera mise en œuvre en collaboration avec les communes. Le Plan Régional de Politique du Stationnement constitue un cadre obligatoire que les communes disposant d'un plan d'action de stationnement devront adapter à leur réalité locale. Cette approche permet d'intégrer les besoins de stationnement locaux dans une démarche harmonisée. C'est le principe de l'unité dans la diversité.

Brigitte Grouwels

Ministre bruxelloise des Travaux Publics et des Transports



Plan Régional de Politique du Stationnement

AVANT-PROPOS	9
CHAPITRE 1 INTRODUCTION	10
1. POURQUOI UN PRPS ?	11
1.1. Le stationnement est un outil clé de gestion de la mobilité et de l'espace public.....	11
1.1.1. Il pèse sur le choix modal.....	11
1.1.2. Il prend la place d'autres vocations de la voirie.....	12
1.2. L'échelle de la Région est pertinente.....	12
2. LE CADRE DE RÉALISATION DU PRPS	12
2.1. Le PRPS a été stipulé par Ordonnance.....	12
2.2. L'accord de Gouvernement le prévoit.....	13
2.3. Le PRPS apporte un complément réglementaire au Plan de mobilité IRIS 2.....	14
3. LES AMBITIONS DU PRÉSENT PRPS	15
3.1. Indiquer la direction choisie et harmoniser les instruments.....	15
3.2. Préparer les Plans d'Action Communaux de Stationnement (PACS).....	15
CHAPITRE 2 VOLET INDICATIF	16
1. PRÉSENTATION DE LA SITUATION EXISTANTE	17
1.1. La variété des réglementations.....	17
1.1.1. Des grandes lignes communes.....	17
1.1.2. Mais la grande dispersion des mises en œuvre locales est source d'inégalités... ..	17
1.1.3. ... et d'un agencement global illisible.....	18
1.2. Les insuffisances.....	18
1.2.1. Le stationnement ne contribue pas suffisamment aux objectifs régionaux de mobilité ..	18
1.2.2. Des voiries saturées par la voiture individuelle.....	19
1.2.3. Des offres incomplètes pour les autres types d'usagers.....	20
2. LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX	22
2.1. Des objectifs ambitieux.....	22
2.2. Un plan de stationnement moderne.....	24
CHAPITRE 3 VOLET RÉGLEMENTAIRE	26
1. LE STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE	27
1.1. Objectifs et motivations généraux.....	27
1.2. Nombres de places.....	29
1.2.1. Tendances actuelles.....	30
1.2.2. Places non réservées.....	30
1.2.3. Places réservées.....	32

1.3. Horaires	34
1.4. Tarifs	34
1.4.1. Zone rouge	34
1.4.2. Zone orange	37
1.4.3. Zone grise	38
1.4.4. Zone verte	40
1.4.5. Zone bleue	42
1.4.6. Zone « évènement »	43
1.4.7. Zone de livraison	43
1.4.8. Zone « emplacement réservé »	43
1.4.9. Zone « Kiss & Ride »	43
2. LES CARTES DE DÉROGATION	44
2.1. Les cartes de dérogation de riverain	45
2.1.1. Objectifs et motivations	45
2.1.2. Découpage en secteurs de stationnement	45
2.1.3. Conditions d'octroi	46
2.1.4. Tarifs	47
2.1.5. Autres modalités	48
2.2. Carte de dérogation « riverain temporaire »	48
2.2.1. Principes	48
2.2.2. Conditions	48
2.2.3. Tarifs	48
2.2.4. Plafonnement du nombre de cartes	48
2.2.5. Gestion informatisée	49
2.3. Les cartes de dérogation standard	49
2.3.1. Les cartes de prestataires de soins	49
2.3.2. Les cartes « voitures partagées »	49
2.3.3. Les cartes pour personnes handicapées	50
2.4. Les cartes de dérogation facultatives	50
2.4.1. La carte « multi - secteurs temporaire »	50
2.4.2. Autres usagers	50
2.4.3. Carte « intervention »	52
3. LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE DES SUBSTITUTS INDIVIDUELS	
À LA VOITURE PERSONNELLE	53
3.1. Le stationnement des vélos	53
3.1.1. Objectifs et motivations	53
3.1.2. Décisions	53
3.2. Le stationnement des deux-roues motorisés	55
3.2.1. Objectifs et motivations	55
3.2.2. Décisions	55
3.3. Les voitures partagées	56
3.3.1. Définition	56
3.3.2. Objectifs et motivations	56
3.3.3. Décisions	57

3.4. Les taxis	57
3.4.1. Objectifs et motivations	57
3.4.2. Décisions	57
4. LES LIVRAISONS, POIDS-LOURDS ET AUTOCARS SUR VOIRIE	58
4.1. Les livraisons	58
4.1.1. Objectifs et motivations	58
4.1.2. Nombre d'aires de livraison	58
4.2. Le stationnement des poids-lourds	59
4.2.1. Objectifs et motivations	59
4.2.2. Décisions	60
4.3. Les bus scolaires et autocars	61
5. LE STATIONNEMENT HORS VOIRIE	62
5.1. Objectifs et motivations	62
5.2. Décisions	63
5.2.1. Parkings riverains	63
5.2.2. Tarifs préférentiels pour les deux-roues	64
5.2.3. Parkings de transit	65
CHAPITRE 4 LES PLANS D'ACTION COMMUNAUX DE STATIONNEMENT	66
1. CONTENU DES PLANS D'ACTION	67
1.1. Les attentes générales de l'Ordonnance	67
1.2. Précisions	67
2. CONTENU DES RAPPORTS D'ÉVALUATION	68
2.1. Le principe	68
2.2. Les modalités de réalisation	69
2.2.1. Nature des données	69
2.2.2. Périodicités	69
2.3. Les modalités de transmission	69
ANNEXE 1 : Ordonnance du 22 janvier 2009	70
ANNEXE 2 : Ordonnance du 26 juillet 2013	82
ANNEXE 3 : Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique du Stationnement	96
ANNEXE 4 : Arrêté du Gouvernement de la RBC relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation	112

AVANT-PROPOS

Le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS) a été élaboré dans le cadre d'une mission pilotée par Bruxelles Mobilité - AED sous l'égide du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) et menée en concertation avec des représentants de tous les acteurs concernés.

Cette mission a donné lieu à la rédaction de 4 tomes qui abordent respectivement :

1. Le benchmarking de trois agglomérations (Amsterdam, Genève et Lyon) représentant des territoires plus ou moins comparables à la RBC et dont les caractéristiques en matière de stationnement ont été pressenties comme de nature à pouvoir enrichir la réflexion pour concevoir ce PRPS.
2. La détermination des objectifs régionaux à poursuivre en matière de stationnement, élaborés d'une part, en développant et en précisant les orientations des textes politiques ou réglementaires déjà actées par le Gouvernement et d'autre part, en intégrant les apports du benchmarking qui ont semblé transposables et utiles en l'espèce.
3. Le diagnostic général du stationnement à l'échelle régionale, établi sur la base documentaire et cartographique disponible concernant tous les types de stationnement.
4. Le présent Plan Régional de Politique du Stationnement.

Ce dernier est articulé en 4 chapitres :

1. Le premier chapitre est un préambule qui situe le contexte dans lequel s'inscrit la rédaction du Plan Régional de Politique du Stationnement. Il introduit l'intérêt pour la Région de se doter d'un Plan Régional de Politique du Stationnement, précise le cadre réglementaire et politique qui a présidé à sa constitution et brosse le contour des ambitions de ce premier Plan Régional de Politique du Stationnement.
2. Le second chapitre correspond au volet indicatif prévu par l'Ordonnance du 22 janvier 2009. Il met en exergue de façon concise une sélection de résultats clés issus des travaux exposés dans les 3 premiers tomes. Il présente ainsi d'une part une évaluation de la situation en matière de stationnement, telle qu'elle a pu être constatée au moment de la rédaction de ce plan, et d'autre part un exposé des objectifs poursuivis par le Plan Régional de Politique du Stationnement.
3. Le troisième chapitre correspond au volet réglementaire prévu par l'Ordonnance du 22 janvier 2009. Il précise le détail des mesures de portée régionale qui seront mises en œuvre sur le terrain par l'intermédiaire des Plans d'Action Communaux de Stationnement.
4. Le dernier chapitre précise le contenu et la forme que revêtiront les principaux documents établis par les communes dans ce cadre : les Plans d'Action Communaux de Stationnement (PACS) et les rapports d'évaluation périodiques.

Précisions de vocabulaire

Les usagers qui demandent à stationner sont classés en catégories homogènes quant au comportement de leurs membres vis-à-vis du stationnement. On distingue dans la suite de ce document :

- les « riverains », qui se trouvent en situation de stationnement à proximité de leur résidence;
- les « navetteurs », qui se trouvent en situation de stationnement à côté de leur lieu habituel de travail ou d'étude;
- les « visiteurs », qui stationnent à l'occasion d'une course à motif professionnel ou personnel.

Chacun, selon les moments et les endroits, peut appartenir à l'une ou l'autre de ces catégories.



1 POURQUOI UN PRPS ?

Le stationnement est un maillon reconnu de la chaîne de mobilité. Comme cette dernière se conçoit à l'échelle régionale, il doit en être logiquement de même pour l'organisation du stationnement.

Pendant longtemps, les décisions en matière de stationnement sont allées dans le sens d'une augmentation de l'offre pour répondre à une demande toujours croissante. La répartition de la voirie publique s'est faite au profit de la voiture, encourageant ainsi son utilisation. Mais, aujourd'hui, l'augmentation du nombre de véhicules individuels rend la problématique du stationnement en Région bruxelloise à la fois complexe et aiguë. Le problème se pose deux fois : à l'origine et à la destination de chaque déplacement en voiture. La politique de stationnement constitue à ce titre un levier potentiel essentiel pour la réduction de la dépendance automobile :

- pour susciter le basculement de la voiture vers les transports publics et les modes actifs, qu'il s'agisse des Bruxellois ou des « navetteurs »;
- pour libérer de l'espace en voirie pour les autres modes de déplacement (sites propres de transports publics, aménagements piétons, pistes cyclables);
- pour garantir aux riverains la possibilité de disposer d'une place dans un périmètre acceptable à partir de leur domicile.

Le stationnement constitue un levier majeur de la politique de mobilité. Les études IRIS ont démontré que l'objectif de réduction de la charge de trafic de 20% par rapport à 2001 pour l'horizon 2015 n'est pas réaliste sans une politique de stationnement volontariste.

La Région entend développer une politique de stationnement cohérente sur le territoire régional, au service des objectifs de mobilité de la Région.

En voirie, le nombre de stationnements disponibles sera rationalisé et progressivement réduit au profit de la circulation des modes actifs et des transports publics ainsi que de la convivialité, selon des modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerçants.

1.1. Le stationnement est un outil clé de gestion de la mobilité et de l'espace public

1.1.1. Il pèse sur le choix modal

L'utilisation d'un véhicule personnel pour effectuer un trajet nécessite de pouvoir le garer d'une part près de chez soi et d'autre part à destination.

- La disponibilité d'une solution quelconque de stationnement, proche du domicile, est une condition *sine qua non* à la possession d'un véhicule personnel. Néanmoins, la possession d'une voiture est peu remise en cause en l'absence d'un garage privé, du fait de l'importance de l'offre sur voirie¹.

Remarque : il en va autrement pour le vélo dont la vulnérabilité est moins compatible avec un stationnement de longue durée non sécurisé sur l'espace public.

- Au moment du départ, on ne prend pas son véhicule personnel (voiture, moto, vélo) si l'on ne part pas de l'idée qu'il y aura moyen de stationner à destination.
- Or, l'offre privée de stationnement ne suffit pas à couvrir les besoins. Par exemple, au global sur la Région de Bruxelles Capitale (RBC), les ménages disposent d'environ deux fois plus de voitures que de stationnements privés.

Donc l'action sur l'offre publique est capitale pour :

- prendre en compte les déficits qui existent pour le stationnement résidentiel;
- réguler le choix modal en organisant les capacités et les règles d'utilisation du stationnement à destination.

¹ Les places de stationnement en RBC se répartissent approximativement moitié-moitié entre privé et public.



1.1.2. Il prend la place d'autres vocations de la voirie

La voirie n'étant pas extensible, surtout en largeur, l'espace dévolu au stationnement est souvent en concurrence avec les espaces nécessaires au bon fonctionnement des autres modes de déplacement : piétons, transports en commun, auto-partage, deux-roues...

Cependant la voirie est aussi espace de vie : espaces verts, commerces (étals, terrasses des cafés et restaurants...), animations diverses... Dans les cas où la voirie n'est pas particulièrement large, la présence de véhicules en stationnement risque d'être exclusive de ces fonctions.

Dans une ville, l'espace public est à partager entre beaucoup d'usagers, ce qui justifie une intervention réglementaire.

Une manière d'agir sur la qualité de l'espace public est le (ré)aménagement. La qualité de vie dans la ville s'en retrouve améliorée si suffisamment de place est accordée aux fonctions dans leurs différents aspects. Qu'il s'agisse de l'espace pour favoriser la mobilité selon les objectifs² repris dans le Plan IRIS 2, ou qu'il s'agisse de l'amélioration de la convivialité (où l'accent est mis sur l'aspect « *espace de vies* »).

Une autre manière d'agir est de réguler son statut et d'utiliser une tarification liée à l'utilisation pour la moduler. En termes économiques : l'espace public est un bien rare et a un prix. Il est proposé de répartir ce prix sur différents intervenants : en partie la communauté dans son ensemble (qui aménage l'espace public), en partie l'utilisateur (qui paiera une contribution-rétribution pour l'usage fait).

1.2. L'échelle de la Région est pertinente

Puisque le stationnement est en relation étroite avec les déplacements, pour que sa gestion soit efficace :

- le sujet doit être abordé globalement, à l'échelle des distances de déplacement, soit au moins la RBC. Il devrait sans doute être pris en considération un périmètre plus large, par exemple la zone RER. Cependant, du fait des limites de compétence territoriale, le présent plan n'aura bien sûr de valeur juridique que dans la RBC;

² Le Plan IRIS 2 a formulé les objectifs suivants :

- la maîtrise de la demande de mobilité;
- la valorisation des modes durables;
- renforcer le transfert : réduire la charge du trafic;
- le transfert modal : renforcement des alternatives;
- le transfert modal : le transport de marchandises.

- la réglementation doit être claire et facile à retenir par l'automobiliste potentiel pour qu'il l'intègre dans son choix modal avant son départ. Elle doit donc être simple et peu volumineuse. Un catalogue de 19 réglementations communales ne satisfaisant évidemment pas à ces conditions, une harmonisation supra-communale est donc nécessaire.

Par ailleurs, le stationnement concerne aussi les différents acteurs du monde économique. Les besoins d'arrêts et de stationnement pour les livraisons, les poids-lourds et les autocars sont à prendre en compte dans l'espace stationnement global. Or ces besoins sont bien plus fonction de la géographie industrielle, commerciale ou culturelle que des limites communales.

Néanmoins, le stationnement est une fonction locale. Pour être réalistes et être adaptées aux caractéristiques du terrain, les actions doivent être affinées localement.

C'est pourquoi le PRPS a vocation à préparer les Plans d'Action Communaux de Stationnement en leur fournissant un cadre (harmonisation).

2 LE CADRE DE RÉALISATION DU PRPS

Le Plan Régional de Politique du Stationnement est un document qui est prévu par les orientations politiques et les textes actuels.

2.1. Le PRPS a été stipulé par Ordonnance

Le Plan Régional de Politique du Stationnement est un document qui vient en application de l'Ordonnance du **22 janvier 2009**³. Le contenu minimal du PRPS est fourni par cette Ordonnance de la manière suivante :

A. Explicitement, par l'article 9 :

« Art. 9. Le Plan Régional de Politique du Stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

- 1° un volet indicatif constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie;

³ L'Ordonnance du 22 janvier 2009 est reproduite intégralement en annexe 1.

2° un volet réglementaire fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- a) Le nombre maximal de places de stationnement admissibles;
- b) Le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de la présente Ordonnance;
- c) Le nombre minimal de places de stationnement réservées ainsi que la signalisation uniforme particulière utilisée pour celles-ci si cette signalisation n'est pas déjà réglée par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou tout autre arrêté royal d'exécution des lois coordonnées le 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière ».

B. Implicitement, en laissant au Gouvernement le soin de préciser les détails sur les tarifs, les horaires, des cas particuliers...:

- le fonctionnement des zones réglementées;
- les redevances de stationnement.

Le présent PRPS répond à cette exigence.

2.2. L'accord de Gouvernement le prévoit

L'accord de Gouvernement pour la législature 2009-2014, intitulé « Un développement régional durable au service des Bruxellois », est daté du **12 juillet 2009**. Il propose une stratégie d'avenir fondée sur une vision solidaire et durable de la ville.

Le point 4 du chapitre 4 est reproduit intégralement ci-dessous :
« 4. Une meilleure politique de stationnement. Le Plan Régional de Politique du Stationnement harmonisera progressivement les règles sur l'ensemble des 19 communes. Un contrôle efficace du stationnement payant, et surtout des infractions conduisant à un stationnement dangereux (passage piéton, arrêt de bus, piste cyclable) doit être mis en œuvre au moyen d'agents sous statut public, appliquant la même règle pour tous.

En voirie, le nombre de stationnements disponibles sera rationalisé et progressivement réduit selon les modalités à établir et en tenant compte de solutions alternatives. A cette fin, les références au titre 8 du RRU seront reprises dans le cadre du prolongement ou du renouvellement des permis d'environnement.

Un meilleur partage de l'espace public sera effectué en diminuant les emplacements de longue durée et en reportant hors voirie les véhicules excédentaires ne trouvant pas de places dans certains quartiers denses. Des règles (cartes de stationnement) seront ajustées au mieux à la spécificité des différentes communes ou des différents quartiers en prenant en compte les personnes à mobilité réduite, les métiers médicaux, paramédicaux itinérants, les voitures partagées (Cambio), les véhicules électriques...

Dans les noyaux commerciaux, une tarification progressive doit être installée (premier quart d'heure gratuit) pour encourager la rotation, et la mise à disposition du stock d'emplacements au bénéfice du plus grand nombre, en reportant hors zone ou dans les parkings publics les stationnements de plus longue durée.

La généralisation des systèmes de téléjalonnement constituera également un outil de gestion des parkings et du trafic qu'ils engendrent.

Des sites spéciaux pour le stationnement longue durée des autocars et véhicules lourds doivent être réservés.

Le Gouvernement veillera à la mise en œuvre effective de l'Ordonnance relative à l'Agence régionale du stationnement, en concertation avec les communes. Une concertation avec le Parquet sera entamée relative à la politique de poursuite des infractions aux règles de stationnement ».

2.3. Le PRPS apporte un complément réglementaire au Plan de mobilité IRIS 2

Le PRPS s'inscrit dans l'esprit du Plan de mobilité IRIS 2 adopté le **9 septembre 2010** par le Gouvernement régional, auquel il contribue activement.

« Le plan régional de mobilité délimite le cadre stratégique des interventions publiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Car s'il n'a pas de caractère réglementaire en ce qui concerne ses prescriptions littérales, le Plan IRIS s'impose aux administrations régionales et communales pour tout ce qui touche de près ou de loin à la mobilité. Il donnera l'impulsion et fixera le cadre pour organiser les déplacements au sein de la Région bruxelloise en un système attractif et performant ».

Ces orientations sont donc particulièrement reprises au niveau des objectifs du PRPS (voir Chapitre 2, § 2).

Le PRPS pourra en outre répondre à plusieurs demandes d'un récent mémorandum⁴ de la Commission Régionale de Mobilité, relatif au PRPS, à l'attention du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'un avis d'initiative de la Commission, approuvé à l'unanimité de ses membres le **28 mai 2009**.

La Commission demande :

- d'harmoniser les conditions de stationnement en voirie, par type de quartier;
- de traiter en priorité le stationnement en infraction (aménagement et contrôle⁵);
- de définir les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation de manière précise et pratique et qu'il y ait une limite au nombre de cartes octroyées par ménage;



- de coordonner les politiques de stationnement en et hors voirie et d'imposer des conditions tarifaires et horaires aux parkings publics afin de mener une politique cohérente⁶;
- d'organiser une régulation du stationnement des bureaux par l'application du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU), via les permis d'environnement et les liens avec les plans de déplacements d'entreprises et les objectifs régionaux en termes de répartition modale;
- de solutionner la problématique des livraisons en aménageant suffisamment d'espaces dédiés et en contrôlant leur respect;
- de développer les parkings vélos, y compris des parkings sécurisés;
- de développer des parkings pour les poids lourds.

⁴ CRM – document n°102 téléchargeable sur : http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/articles/na/249/090528_CRMmémorandum_fr.pdf

⁵ Le stationnement en infraction, sur les pistes cyclables, les passages pour piétons, à proximité des carrefours, constitue une gêne importante et souvent un danger pour les usagers.

⁶ La Commission rappelle que sur la totalité des milliers de places de parkings publics disponibles à Bruxelles, le taux de places libres est anormalement élevé, car il est actuellement moins coûteux de se garer en voirie.

3 LES AMBITIONS DU PRÉSENT PRPS

Ce premier Plan Régional de Politique du Stationnement n'est pas en lui-même un aboutissement. Il constitue la première étape d'une démarche qui s'inscrit dans le long terme en faveur d'une mobilité durable. A court terme et sur le plan pratique, il vise à fournir tous les éléments utiles à l'établissement de Plans d'Action Communaux de Stationnement qui soient solidaires, performants et qui aient une lisibilité régionale.

3.1. Indiquer la direction choisie et harmoniser les instruments

Le Plan Régional de Politique du Stationnement a pour ambition d'harmoniser la politique en matière de stationnement.

Il est renouvelable tous les 5 ans. Le présent PRPS est donc le premier d'une série. Le premier plan est le plus dur à réaliser car il doit tout mettre en place. A ce titre, son ambition première est d'exister et d'amorcer une ligne directrice. Ce premier plan va devoir assurer à la fois :

- la rupture avec le passage d'une approche strictement communale à une approche harmonisée au niveau régional;
- la transition avec les pratiques existantes.

Il s'ensuit que ce premier plan ne prétend pas résoudre tous les problèmes de manière définitive. Il vise une application modérée, notamment en ce qui concerne les fourchettes tarifaires prévues par l'Ordonnance, pour permettre une mise en place en souplesse et accompagner en douceur les changements d'habitudes.

3.2. Préparer les Plans d'Action Communaux de Stationnement (PACS)

Le PRPS est un document de cadrage politique et normatif.

Le détail des applications relève de la responsabilité et de la compétence des Communes qui connaissent leur territoire et leurs populations.

C'est pourquoi le PRPS laisse aux Communes le soin d'appliquer les principes et les normes convenus en concertation à l'échelle régionale, en choisissant ce qui convient au niveau de chaque voie de leur territoire.

Sur le plan pratique, ce document a notamment une vocation opérationnelle à l'attention des Communes qui devront appliquer ses prescriptions pour l'établissement de leurs PACS.

L'intervention des Communes en matière de stationnement est régie par des textes juridiques fédéraux ou régionaux sur lesquels ce document n'a pas pour objet de revenir. Ces textes sont bien connus des Communes qui continueront à les appliquer comme elles l'ont toujours fait. En revanche, le présent PRPS vient préciser des règles de gestion et des éléments quantitatifs, harmonisés au niveau régional, que les Communes intégreront dans leur politique de stationnement conformément à l'Ordonnance du 22 janvier 2009.



Cette partie est volontairement concise pour rester accessible à tous. Pour plus de détails, voir les rapports intermédiaires (tomes séparés) rédigés à l'occasion des travaux d'élaboration de ce plan :

1. Benchmarking sur Amsterdam, Genève et Lyon;
2. Détermination des objectifs régionaux à poursuivre en matière de stationnement;
3. Diagnostic général du stationnement à l'échelle régionale.

Ces études peuvent être consultées sur le site web de Bruxelles Mobilité.

1 PRÉSENTATION DE LA SITUATION EXISTANTE

1.1. La variété des réglementations

Un certain consensus existe d'ores et déjà entre les communes en ce qui concerne les grandes lignes de la gestion du stationnement sur voirie. Cependant, lors du passage de la théorie à la pratique, il s'avère que l'on arrive à une trop grande variété de solutions mises en œuvre. Cela devient particulièrement flagrant de part et d'autre de certaines limites communales car, s'il y a bien des communes qui coordonnent leurs actions, ce n'est pas le cas de toutes.

1.1.1. Des grandes lignes communes

Le diagnostic de la situation actuelle du stationnement permet de constater l'existence de points communs forts entre la plupart des communes. Un certain consensus se dégage à propos de questions qui sont de leur ressort, en plus des obligations fédérales. Par exemple, elles pratiquent toutes plus ou moins, en proportion de leurs besoins (liste non exhaustive) :

- une gradation des réglementations en voirie en fonction de la nature du tissu urbain et de la pression de la demande de stationnement : gratuit / zone bleue / payant plus ou moins cher;
- des zones payantes de courte durée exclusivement d'une part, et d'autre part des zones payantes acceptant en longue durée le stationnement des riverains;
- le recours à des critères sélectifs pour l'attribution des cartes de riverain;
- la recherche de solutions pour les cas particuliers tels que prestataires de soins médicaux ou les visiteurs riverains de quelques jours;
- l'exemption du tarif horaire pour les personnes handicapées.

1.1.2. Mais la grande dispersion des mises en œuvre locales est source d'inégalités...

En l'absence d'un cadre régional suffisamment précis pour aider les communes dans leurs arbitrages, on observe une grande disparité dans les détails de mise en œuvre des grands principes de la gestion du stationnement. Cette différence de traitement des usagers concerne de nombreux aspects réglementaires dont voici, à titre d'illustration, quelques exemples (liste non exhaustive) :

- le tarif en voirie pour le stationnement de courte durée. Exemple : deux heures de stationnement en zone verte coûtent € 4 à Bruxelles et € 2,50 à Schaerbeek, deux communes limitrophes;
- le stationnement à la demi-journée soit au tarif 1 soit au tarif 2. Exemple : 4h30 de stationnement coûtent € 4,50 dans la commune de Saint-Gilles (zone verte allant jusqu'à 4h30) mais € 25 dans la commune voisine de Bruxelles (zone verte limitée à 2 heures);
- le tarif de la redevance forfaitaire. Exemple : elle passe du simple au double pour deux communes voisines (€ 15 à Forest; € 30 à Uccle);
- le tarif des cartes de riverain. Exemples : la carte de riverain pour le 1^{er} véhicule est gratuite à Anderlecht et à Berchem-Sainte-Agathe mais coûte € 30 à Saint-Josse-ten-Noode; pour le 2^{ème} véhicule, elle est gratuite à Uccle mais coûte € 100 à Berchem-Sainte-Agathe;
- le nombre maximal de cartes de riverain par ménage. Exemple : pas de limitation à Evere, limitation à 5 cartes à Woluwe-Saint-Lambert, limitation à une seule carte à Forest;
- les critères permettant de prétendre à une carte de riverain. Exemple : non possession d'un garage à Forest, habiter dans une zone payante à Jette, habiter n'importe où dans la commune pour Molenbeek-Saint-Jean;

- la carte entreprise. Quand elle existe, elle répond à des cas très différents. Exemple : les commerçants uniquement à Ixelles; toutes entreprises situées sur le territoire de la commune pour plusieurs communes comme Molenbeek-Saint-Jean ou Etterbeek. La tarification varie également fortement selon les communes et le type d'activités. Exemple : € 150/an pour une association basée à Saint-Gilles; € 200/an pour toute personne morale à Woluwe-Saint-Lambert;
- la carte pour les prestataires de soins. Exemple : gratuité pour toutes les professions médicales et paramédicales à Saint-Josse-ten-Noode; € 100 par an uniquement pour les employés de l'établissement hospitalier à Uccle; rien à Anderlecht.

Les usagers qui constatent ces écarts récriminent; ils se plaignent de l'injustice de ces discriminations qui ne sont fondées que sur les limites communales. Ils déplorent que dans un même contexte urbain, il y ait plus d'avantages pour ceux qui habitent, travaillent ou viennent faire leurs courses dans la rue d'à côté, voire simplement de l'autre côté de la rue.

1.1.3. ... et d'un agencement global illisible

On remarque rapidement qu'un même terme désigne une réalité différente d'une commune à l'autre :

- l'appellation « zone verte » permet à un usager de stationner 4h30 pour 5 tarifs différents : € 4,50, € 15, € 20, € 25 ou € 30;
- lorsque le stationnement est réglementé, les horaires peuvent avoir 7 déclinaisons différentes, avec une pause plus ou moins courte (souvent nulle) à la mi-journée et un horaire de fin de service variable en soirée⁷;
- l'appellation « riverain » recouvre des conditions d'attributions variables. De surcroît, les bénéficiaires peuvent ensuite stationner leur 1^{er} véhicule dans leur rue pour 5 tarifs annuels différents selon la commune : € 0, € 5, € 10, € 11,45 ou € 30;
- au final, les communes de la RBC proposent jusqu'à 6 types d'abonnements avec, pour chaque abonnement, une définition différente : riverain, visiteur, entreprise, professions médicales, enseignement, individuels.

Il s'ensuit que personne n'est en mesure de se construire une carte mentale de la réglementation du stationnement qui lui servirait de critère de choix modal au moment de partir pour un trajet quelconque. Cela nuit fortement à l'efficacité du levier stationnement dans la gestion des mobilités.

Les habitués (les navetteurs par exemple) ont bien sûr moins de problèmes, mais on comprendra que les visiteurs occasionnels et les touristes n'aient d'autres solutions que de voir sur place : l'usage de la voiture n'est donc guère dissuadé a priori.

1.2. Les insuffisances

Les acteurs qui organisent et gèrent le stationnement comme les usagers qui utilisent cette fonction, sont généralement d'accord pour convenir que la situation du stationnement est perfectible.

1.2.1. Le stationnement ne contribue pas suffisamment aux objectifs régionaux de mobilité

Le constat en a été fait récemment à l'occasion de l'élaboration du Plan IRIS 2 comme le montrent les extraits ci-dessous.

A. En termes de trafic, l'usage de l'automobile continue d'augmenter

« En 2009, il est établi que le nombre de kilomètres parcourus sur les routes a augmenté régulièrement au cours des dernières décennies. » « Sur le réseau secondaire de la Région, le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de près de 30% au cours de la dernière décennie, dégradant significativement la qualité de vie des quartiers et la vitesse commerciale des transports publics de surface. » « Le plan IRIS 1, partiellement mis en œuvre, n'a pas permis d'atteindre les objectifs du PRD, une réduction de la charge de trafic de 20% en 2010, ni de transfert suffisant vers les modes piéton, cycliste ou transports publics. »

« En accord avec les principes du PRD et pour des raisons évidentes d'enjeux environnementaux, la Région prendra des mesures pour réduire la charge de trafic : de 6 à 10% à l'horizon 2015; de 20% à l'horizon 2018 ».

B. En termes de stationnement, la demande continue de croître sur le domaine public

« Pendant longtemps, les décisions en matière de stationnement sont allées dans le sens d'une augmentation de l'offre pour répondre à une demande toujours croissante. La répartition de la voirie publique s'est faite au profit de la voiture, encourageant ainsi son utilisation. » « Le problème se pose deux fois : à l'origine et à destination de chaque déplacement en voiture. La politique de stationnement constitue à ce titre un levier potentiel essentiel pour la réduction de la dépendance automobile » (p. 71)⁸.

⁷ En revanche, toutes les réglementations de la Région commencent à 9h.

⁸ Plan IRIS 2

1.2.2. Des voiries saturées par la voiture individuelle

Les insuffisances de la gestion du stationnement sur voirie sont directement visibles par exemple sur les deux cartes des taux de congestion⁹ ci-après : dans un secteur à plus de 90%, il devient difficile de trouver une place de stationnement.

⁹ Taux de congestion : rapport du nombre total de véhicules garés, en situation licite ou illicite, au nombre de places de stationnement autorisées.

Taux de congestion en voirie

- 0% - 25%
- 25% - 50%
- 50% - 75%
- 75% - 90%
- + de 90%

Sur base de Brussels UrbIS©©.

Figure 1 : Taux de congestion en voirie à 5h30 par secteur statistique

(Sources : données comptage Alyce/Sareco (2004, 2006)
– Compilation et cartographie : Stratec (2011))

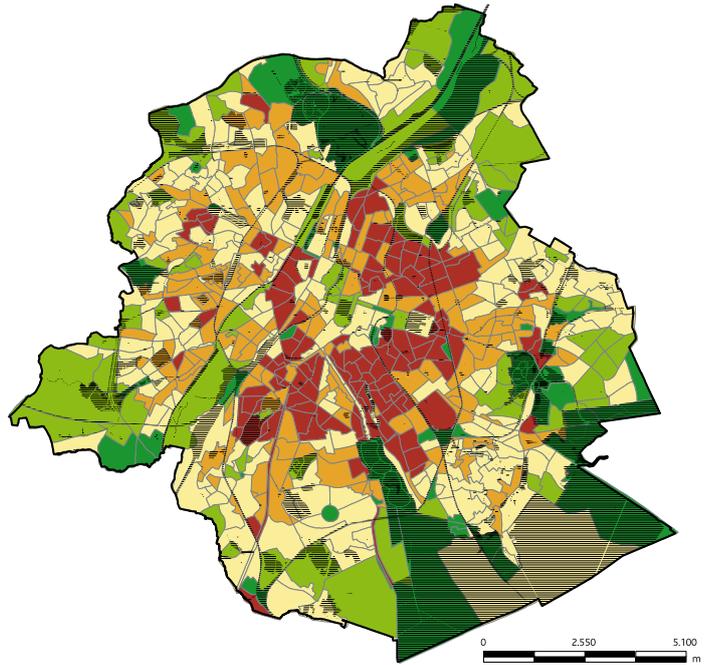


Figure 2 : Taux de congestion en voirie à 10h30 par secteur statistique

(Sources : données comptage Alyce/Sareco (2004, 2006)
– Compilation et cartographie : Stratec (2011))



1.2.3. Des offres incomplètes pour les autres types d'usagers

D'autres usagers sont demandeurs d'emplacement pour s'arrêter ou stationner, dont notamment :

- **vélos** : le stationnement des vélos nécessite des aménagements spécifiques qui sont encore très insuffisants en volume global et qui sont loin de couvrir l'ensemble des secteurs les plus demandés. L'insuffisance de l'offre pénalise l'essor de ce mode. La carte ci-dessous, relative à l'intermodalité avec le métro, permet de visualiser les parkings vélos saturés (1.2.3.1.);
- **motoc** : les places réservées le sont trop souvent sur le trottoir, ce qui provoque du conflit avec les piétons;
- **livraisons** : les doubles files abusives dans certains quartiers diminuent drastiquement la fluidité de la circulation. Ci-dessous,

une description de « bonnes pratiques » que les communes peuvent appliquer dans un souci d'une meilleure organisation des livraisons (1.2.3.2.);

- **poids-lourds** : les poids-lourds en Région bruxelloise ne bénéficient d'aucun endroit bien aménagé pour leur stationnement de longue durée;
- **autocars** : les autocars ne bénéficient pas d'une offre structurée à l'échelle régionale et à la hauteur des ambitions d'une capitale européenne.

1.2.3.1. L'intermodalité transport en commun – vélo : un point de travail

Voir figure 3 ci-dessous.

Figure 3 : Taux d'occupation des parkings pour vélo situés à proximité des arrêts de transport en commun

(Sources : Pro Vélo (2009), Observatoire du Vélo en RBC)



1.2.3.2. Les bonnes pratiques en matière de livraisons¹⁰

A. Aires de livraison

En ce qui concerne les livraisons, des normes et une véritable gestion doivent être élaborées au niveau des communes. L'application des bonnes pratiques, telles que décrites par le Cahier n°8 du Moniteur de la mobilité de l'AVCB, devraient aiguiller les Communes dans leur démarche.

Pour quantifier les besoins en aires de livraison, leurs implantations doivent être objectivées et notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m² et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.

La quantification des besoins peut se baser sur un système de coefficients.

Cela veut dire que chaque activité est qualifiée par le nombre de mouvements qu'elle génère par semaine, à savoir le nombre moyen dont un établissement de cette activité est susceptible d'avoir besoin au cours d'une semaine. Cela donne lieu à l'attribution à chaque activité ou commerce répertorié d'un coefficient lié à son type d'activité¹¹.

La somme des mouvements générés par chacun des établissements d'un tronçon de voie est divisée par 90 pour définir le nombre théorique d'aires à implanter. Une vérification par un expert permet de valider la décision.

Catégorie	Type d'activité	Coefficient de livraisons
1	Cafés, hôtels, restaurants	6,25
2	Boulangeries, pâtisseries	8,07
3	Boucheries, charcuteries	10,50
4	Alimentation générale ⁽¹⁾	9,35
5	Commerce de détail d'habillement ⁽¹⁾	3,23
6	Librairies, papeteries ⁽¹⁾	13,80
7	Pharmacies ⁽²⁾	0
8	Autres commerces de détail ⁽¹⁾	7,53
9	Commerce d'ameublement	7,50
10	Grands magasins (> 400 m ²) ⁽³⁾	83,94
11	Commerce de gros	21,67
12	Agences bancaires ⁽²⁾	0
13	Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé	2,43
14	Artisanat de fabrication et petite industrie	7,81

⁽¹⁾ Rebasculer en catégorie 10 si la surface > 400 m²;

⁽²⁾ Les pharmacies et les agences bancaires sont exclues de cette approche en raison de leurs spécificités (coefficient nul);

⁽³⁾ Pour les activités de la catégorie 10, se reporter au cas des aires de livraison spécifiques.

¹⁰ Cf. « Organisation des livraisons en voirie en Région de Bruxelles-Capitale », Les Cahiers du Moniteur de la Mobilité, n°8, septembre 2012.

¹¹ Valeurs issues de l'analyse d'enquêtes de grande ampleur. Voir tableau ci-dessus.

B. Modalités d'organisation

Les modalités d'organisation suivantes sont recommandées :

- Cohérence d'ensemble

Les zones de (dé)chargement doivent s'intégrer dans la politique de mobilité et de stationnement globale. Il faut tenir compte des besoins des autres usagers tels que les riverains, les visiteurs, les employés... et rechercher un usage partagé de l'espace public.

- Dimensions

Quel que soit le type de véhicule utilisé pour livrer des marchandises, il convient de prévoir un emplacement d'environ 20 mètres de long et 2,50 mètres de large, si une aire de livraison s'aménage sur la chaussée ou dans une zone de stationnement. Si l'aire de livraison est aménagée sur une extension de trottoir, elle a une longueur d'environ 25 mètres.

- Horaires

Une gestion horaire large, de 7 à 18h, est recommandée car les trois quart des livraisons urbaines s'organisent en tournée et se déroulent donc à des moments variables de la journée. Il s'agit aussi de tenir compte du fait que le terme « livraison » inclut également dans la pratique la fonction d'enlèvement de marchandises, dont les horaires sont généralement plus tardifs. Par ailleurs, il pourra être intéressant, notamment dans certains quartiers, de profiter d'un étalement de la fonction livraison dans la journée afin de favoriser un étalement du trafic et une optimisation de l'utilisation des véhicules de livraison.

Enfin, autoriser des livraisons avant 7 heures du matin pose des problèmes de nuisances sonores et rend plus difficile l'occupation de l'aire pour du stationnement riverain la nuit.

2 LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX

La Région a inscrit des orientations volontaristes concernant la mobilité en général et le stationnement en particulier, dans plusieurs textes qu'elle a adoptés et qui définissent le cadre dans lequel s'inscrit ce premier Plan Régional de Politique du Stationnement :

- 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;
- l'accord de Gouvernement du 12 juillet 2009, pour la législature 2009-2014 : « *Un développement régional durable au service des Bruxellois* »;
- le Plan de mobilité IRIS 2 adopté le 9 septembre 2010.

Le groupe de travail qui a participé à l'élaboration de ce PRPS a décliné ces orientations en objectifs concernant le stationnement.

2.1. Des objectifs ambitieux

Ce plan contribue à réaliser les objectifs tels que la Région les a décidés lors de l'approbation du Plan IRIS 2 (voir *supra*).

Il veut :

- rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;
- simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel.

La ligne directrice primordiale consiste à harmoniser les réglementations communales pour apporter cohérence et lisibilité à l'organisation du stationnement au niveau régional.

Cependant, cette harmonisation prend en compte les diversités locales des besoins et des territoires, de manière à apporter autant que possible dans chaque cas des solutions adaptées aux orientations fixées par la Région.

En général, le stationnement de longue durée en dehors de la voirie publique doit être privilégié par rapport à l'utilisation de l'espace public à cette fin.

Les principes de base pour la répartition de l'offre de stationnement entre les utilisateurs sont les suivants :

- **Stationnement des habitants** : satisfaire la demande dans la mesure des possibilités, tout en encourageant la réduction de la dépendance automobile et en favorisant les mobilités alternatives (transports collectifs, vélo, auto-partage...).

L'objectif n'est pas d'empêcher les habitants de posséder une voiture, mais de les inciter à moins l'utiliser. Lorsqu'un manque de places pour les habitants est mis en évidence par un diagnostic précis, il est nécessaire d'examiner toutes les solutions possibles pour augmenter l'offre en utilisant d'éventuelles réserves dans les parkings existants, voire en autorisant la construction de parkings pour les habitants.

En tout état de cause, le nombre de voitures acceptées en voirie tendra vers les objectifs d'IRIS 2 afin que la voie publique puisse aussi répondre aux autres usages légitimes. En contrepartie, il sera nécessaire d'étudier les possibilités à accorder aux riverains dans les parkings publics.

Des mesures particulières devront être proposées dans les PACS (voir Chapitre 4) à cette fin. Une démarche volontariste devra accompagner le réaménagement des voiries pour atteindre ces objectifs et de cette manière augmenter la convivialité et la qualité des espaces publics.

- **Stationnement des navetteurs** : réduire l'offre afin de limiter le trafic motorisé aux heures de pointe en incitant les pendulaires à utiliser les investissements réalisés dans les transports collectifs, les parkings de dissuasion et les parkings de transit.

A cette fin, les réglementations sur voirie seront adaptées et les contrôles renforcés. Les parkings de transit seront dédiés de manière privilégiée aux navetteurs. Un des objectifs serait que les parkings publics du centre-ville voient un plafonnement des abonnements pour cette clientèle au profit des habitants riverains.



- **Stationnement des visiteurs et des clients** : renforcer l'accessibilité des centres urbains, élément de leur vitalité dans un contexte de concurrence avec des commerces périphériques, plus accessibles par l'automobile. Cette amélioration de l'offre s'opère grâce à une simplification de la réglementation pour la rendre plus lisible et compréhensible, à une tarification privilégiant la rotation du stationnement dans les zones commerciales et à un renforcement des contrôles afin d'augmenter les taux de rotation et rendre les places ainsi mises à disposition à ceux que l'on veut privilégier.
- **Stationnement des professionnels mobiles** : maîtriser le stationnement sur voirie pour conserver un taux de vacance suffisant, en sorte d'offrir des possibilités de stationnement aux professionnels mobiles.
- **Stationnement des autres usagers spécifiques** : développer le stationnement vélos; faciliter le déplacement des personnes handicapées; encourager les voitures partagées et les taxis, qui diminuent la demande de stationnement; organiser l'accueil des poids-lourds et des autocars à des emplacements qui conviennent à la collectivité comme aux intéressés, organiser les aires de livraisons.

2.2. Un plan de stationnement moderne

Pour répondre à ces objectifs, le Plan Régional de Politique du Stationnement définit des moyens orientés en faveur des usagers et de l'intérêt collectif.

- Les points de convergence actuels sont renforcés.

Il s'agit d'une standardisation régionale des réglementations communales sur les principes actuellement partagés par la majorité des Communes, comme par exemple :

- des zones de stationnement à durée limitée en voirie, gratuites (zone bleue) ou payantes;
- des cartes de riverain pour les zones réglementées mais ne donnant pas accès aux zones payantes appelées « zones rouges » et « zones oranges »;
- des cartes communales de stationnement pour certains besoins particuliers;
- un effort pour l'accueil du stationnement des deux-roues;
- des réservations d'espaces sur voirie pour les livraisons;
- un encadrement du stationnement des poids-lourds et des autocars.



- L'harmonisation des réglementations est un outil pour dépasser les contraintes administratives des limites communales.

Le découpage communal ne correspond pas à des limites effectives du stationnement : la nature de l'offre, la nature de la demande, le volume de l'offre et le volume de la demande ne s'arrêtent pas à une frontière administrative. Par exemple, le nom de la commune dans laquelle se situe une place de stationnement n'est certainement pas un critère de choix pour l'automobiliste qui veut garer son véhicule.

Face à ce constat, l'harmonisation des réglementations entre les territoires communaux permet de mieux intégrer le stationnement dans la politique de mobilité régionale. Sont alors pris en compte les intérêts des riverains habitant en limite de leur commune (création de secteurs de stationnement conférant à la carte de riverain une validité sur une zone géographique centrée sur le lieu de résidence).

- L'harmonisation des conditions de stationnement est source d'apaisement social et politique, à travers l'équité procurée.

Par exemple, le Plan Régional de Politique du Stationnement procure pour l'ensemble du territoire de la Région :

- une uniformisation des tarifs horaires de stationnement sur voirie dans des quartiers où la contrainte urbaine est similaire;
- une uniformisation des sanctions pour un même motif;
- un cadre commun pour l'attribution des cartes communales de dérogation;
- une offre de stationnement adaptée aux vélos partout où nécessaire, au bénéfice d'une voirie pour tous.

- La mise en œuvre des orientations adoptées¹² favorise la modernisation de l'offre de stationnement.

A noter, entre autres :

- un encouragement des modes alternatifs à la voiture personnelle par un meilleur accueil sur le domaine public : transports en commun, voitures partagées, taxis, vélos...;
- dans les secteurs contraints, une tendance au rapprochement du prix demandé à l'automobiliste stationnant en voirie avec le coût global effectivement supporté par la collectivité pour accueillir ce stationnement;
- une meilleure visibilité/compréhension des offres de stationnement tant par les habitants que par les personnes venant de l'extérieur de la Région.

¹² Voir le cadre de réalisation du Plan Régional de Politique du Stationnement au Chapitre 1, § 2.

3

VOLET RÉGLEMENTAIRE



3
e
t
a
o
i
t
e
r
a
i
o
n

Les montants mentionnés dans ce chapitre sont révisés par le Gouvernement de la Région, après avis des Communes, selon les modalités reprises dans les sections ci-après.

Les nouveaux tarifs sont annoncés au plus tard le 30 avril 2013 et prennent effet le 1^{er} septembre. La première révision interviendra la 3^{ème} année qui suit la publication du Plan Régional de Politique du Stationnement au Moniteur belge (soit l'année suivant la première remise des rapports d'évaluation communaux – voir Chapitre 4, § 2.3).

1 LE STATIONNEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE

Concernant les visiteurs stationnant sur la voirie, l'harmonisation des réglementations concerne le stationnement payant et la zone bleue.

Remarques : ce chapitre vise essentiellement les voitures personnelles; pour les mesures spécifiques aux autres types de véhicules, voir les § 3 et 4;

Des mesures particulières pour favoriser graduellement le stationnement hors voirie pour alléger la pression automobile devront être reprises dans les PACS (voir Chapitre 4). Des réaménagements sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives pour le déplacement motorisé individuel et augmenter la convivialité (et donc la qualité) de l'espace public, entre autres en réduisant le nombre de places réservées au stationnement des voitures particulières sur la voirie.

1.1. Objectifs et motivations généraux

Les buts poursuivis en la matière sont les suivants :

- Le respect des orientations politiques du plan IRIS 2 relatives au nombre de places de stationnement, qui vise, en concertation avec les communes, à réduire de 16% les places non réglementées en voirie d'ici l'horizon 2018 pour l'ensemble de la Région.
- Par conséquent, la situation de référence 2004-2005 fixe le nombre maximal d'emplacements de stationnement non-réglémentés et réglémentés par commune et pour l'ensemble de la Région. Une commune ne peut pas dépasser cette valeur, sauf lors de la création de nouvelles voiries.
- La participation de chaque commune, dans la réduction des places en voirie, pourra être déterminée à travers des paramètres suivants :
 - degré de stationnement réglémenté sur son territoire;
 - le recours à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;

- la maîtrise du nombre de places de stationnement pour voiture, sur voirie;
- le nombre maximal d'emplacements admissibles par commune;
- le nombre d'emplacements réglémentés par zone (rouge, verte, bleue);
- le nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...);
- la sécurisation de carrefours (et notamment la création « d'oreilles de trottoir »);
- la création d'itinéraires cyclables;
- la création de sites propres pour les transports en commun;
- l'installation de stations de vélos en libre service;
- l'installation de stations de voitures partagées;
- la réservation de places pour les autocars;
- l'implantation de nouveaux équipements sur voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...);
- réfection ou requalification de voirie, le nombre de places de stationnement automobile;
- les Plans d'Action Communaux de Stationnement détaillés quant à l'objectif régional de réduction des places de stationnement sur voirie et la manière par laquelle l'offre hors voirie sera en même temps augmentée en compensation de cette réduction;
- les réaffectations à d'autres usages (dont la réservation à d'autres modes de transport tels que transports en commun,

station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation;

- le nombre de places en zone rouge atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;
- le nombre de places en zone orange atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);
- le nombre de places en zone grise atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);
- le nombre de places en zone verte atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou grise, ou autre affectation);
- le nombre de places en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou verte, ou autre affectation);
- à des adaptations lors des premiers mois de la mise en place de nouvelles réglementations (ajustement du type de réglementation et du nombre de places concernées);
- à des expérimentations de nouvelles réglementations, permettant une évaluation des résultats à travers un observatoire du stationnement avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Ces modalités permettront de rationaliser l'offre et de diminuer graduellement le nombre de places de stationnement, pour favoriser la circulation des transports en commun, des piétons et des cyclistes, de même qu'augmenter la convivialité de l'espace public :

- après la fin de la durée de validité de ce plan, la gestion des places de stationnement devra être réglementée sur la majeure partie du territoire régional;

- la simplification de la réglementation, en faveur d'une bonne compréhension par les usagers. Cela se traduit par une réglementation uniforme sur toute la Région;
- le respect de l'Ordonnance, qui définit les grandes caractéristiques des zones réglementées et notamment les horaires et les plages de tarifs;
- la recherche d'une logique et d'une cohérence dans la détermination des tarifs;
- le recours à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;
- la distinction entre usage normal et usage toléré. L'application d'une redevance forfaitaire n'est pas le mode de gestion souhaité : son tarif a vocation à être dissuasif.

Il en découle les règles suivantes, classées en trois catégories :

- la maîtrise du nombre de places de stationnement pour voiture, sur voirie;
- les horaires durant lesquels s'applique la réglementation sur voirie;
- les tarifs pratiqués pour le stationnement payant.

Il est défini neuf zones réglementées dont les vocations sont globalement les suivantes :

- **Zone rouge** : il s'agit typiquement d'un quartier dense avec des commerces et des services entraînant une très forte demande de stationnement de courte durée. L'animation du quartier est alors privilégiée grâce à une limitation stricte de la durée maximale autorisée du stationnement à 2 heures. Un tarif élevé participe à la modération de la demande et incite au report modal. La demande de stationnement de moyenne ou longue durée est orientée vers les places hors voirie et/ou vers des places plus éloignées;
- **Zone orange** : il s'agit de quartiers de même nature que la zone rouge, mais correspondant à des centres secondaires de plus petite taille, dans des quartiers où l'attractivité est davantage locale que régionale. Le fonctionnement de la zone orange est identique à celui de la zone rouge mais le tarif est moindre;
- **Zone grise** : cette zone a pour objectif de créer une zone de transition entre la zone rouge ou orange et la zone verte;

- **Zone verte** : cette réglementation convient à tous les autres quartiers dans lesquels la demande de stationnement doit être régulée. Une plus grande mixité de fréquentation et une moindre pression relative de la demande de courte durée permettent l'accueil de stationnements de longue durée. La zone verte peut notamment être utilisée :

- en périphérie des zones rouges, orange et grises, de manière à éviter une accumulation excessive de la demande aux abords de ces zones, souvent au détriment des riverains;
- autour de parkings dont on souhaite encourager la fréquentation de moyenne ou de longue durée et notamment autour des parkings de transit;
- dans les zones urbaines, résidentielles et peuplées, qui connaissent une pression du stationnement particulière, afin de (re)répartir utilement l'utilisation des places de stationnement sur la voie publique entre les différents utilisateurs potentiels;

- **Zone bleue** : les motivations sont similaires à celle de la zone verte. Elle convient pour des quartiers dans lesquels, la pression du stationnement étant plus faible, il n'est pas nécessaire de recourir à l'effet dissuasif du stationnement payant. La charge du contrôle est alors entièrement supportée par le contribuable, sans que les automobilistes en stationnement y participent. En instaurant une durée maximale de 2 heures pour les utilisateurs ne disposant pas de carte de dérogation, le taux de rotation est également privilégié;

- **Zone « évènement »** : la réglementation en zone évènement permet de diminuer la surcharge de stationnement lors d'évènements spécifiques. Cette réglementation s'applique pour une période de 4h30 avec possibilité d'extension ou de réduction. Le tarif y est plus élevé qu'en zone rouge et la durée du stationnement n'y est pas limitée. Les cartes de dérogation « *riverain* » et les autres cartes de dérogation « *standard* » y sont valables. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, une redevance forfaitaire de 50 euros sera exigée;

- **Zone « emplacement réservé »** : cette zone est réservée aux détenteurs d'une carte de dérogation « *riverain* », sur un emplacement réservé aux riverains, aux détenteurs d'une carte de dérogation « *voiture partagée* », sur un emplacement réservé aux voitures partagées. En cas de stationnement sur cette zone en l'absence de la carte de dérogation adéquate, une redevance sera réclamée;

- **Zone « Kiss & Ride »** : la réservation d'emplacements d'arrêt minute est à prévoir notamment :

- auprès de gares RER et de stations de métro et de tram à haut niveau de service :
 - aux stations de tête de lignes;
 - aux stations les plus fréquentées.

Le nombre d'emplacements réservés est fonction de la fréquentation de la station et il est calculé en tenant compte de la durée moyenne de l'arrêt des véhicules qui attendent des passagers sortant des transports en commun.

- dans les alentours des crèches, écoles, centres de loisirs et autres équipements accueillant de jeunes enfants, si cela est justifié et quantifié par un plan de déplacement scolaire ou un autre plan de déplacement.

Sur les places dites « *arrêt minute* », le stationnement est autorisé et limité à 15 minutes. Ces places sont signalées en fonction du dispositif de surveillance mis en œuvre, par exemple par :

- un panneau E9b désignant le stationnement réservé aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus;
- une inscription « *15min* ».



Le contrôle et le respect de ces réservations feront l'objet de mesures particulières à prévoir dans les PACS;

- **Zone de livraison** : cette zone est réservée aux opérations de chargement et de déchargement, pour lesquelles l'arrêt est gratuit. Cependant, en cas de stationnement sur cette zone en dehors de ces activités, une redevance significative sera due.

L'Agence du Stationnement a également un rôle important d'information et de communication envers les communes et les citoyens concernant la compréhension des différentes zones. Afin d'organiser cette tâche, l'Agence du Stationnement pourra se faire assister par un bureau de communication externe.

1.2. Nombres de places

Tel que le plan IRIS 2 et l'Ordonnance du 22 janvier 2009 le prévoient, ce plan régional détermine :

- le nombre maximal d'emplacements admissibles par commune et pour l'ensemble de la Région;

- le nombre d'emplacements réglementés par zone (rouge, verte, bleue);
- le nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes handicapées, zone de livraison...).

Les communes auront de leur côté l'obligation de relever le défi que le plan leur impose. Les Plans Communaux d'Action de Stationnement devront en outre être sous-tendus par les objectifs de rationalisation de l'espace public au profit des autres modes que la voiture particulière.

1.2.1. Tendances actuelles

Dans la poursuite d'une politique d'un meilleur aménagement de l'espace public et de la voirie en milieu urbain, de nombreuses

places de stationnement ont déjà été réaffectées à d'autres usages, à l'occasion d'aménagements de voirie comme :

- la sécurisation de carrefours (et notamment la création « d'oreilles de trottoir »);
- la création d'itinéraires cyclables;
- la création de sites propres pour les transports en commun;
- l'installation de stations de vélos en libre service;
- l'installation de stations de voitures partagées;
- la réservation de places pour les autocars.

1.2.2. Places non réservées

Dès la publication du présent plan au Moniteur belge, le nombre total de places de stationnement admissibles aux voitures sur voirie au sein d'une commune ne peut pas augmenter, sauf en cas de création de nouvelles voiries.

Tableau 1 : Nombre de places comptées en 2004-2005

Source : Bruxelles Mobilité - AED

Communes	Non-réglementés	Zone bleue	Zone verte	Zone rouge	Sous-totaux	Réservés	Totaux
Anderlecht	28.270	590	0	0	28.860	953	29.813
Auderghem	5.212	3.774	452	0	9.438	325	9.763
Berchem-S-A	5.475	513	0	0	5.988	114	6.102
Bruxelles	31.553	0	11.324	0	42.877	3.736	46.613
Etterbeek	6.856	0	4.046	214	11.116	361	11.477
Evere	7.263	1.183	50	122	8.618	497	9.115
Forest	12.778	0	333	259	13.370	575	13.945
Ganshoren	5.833	142	0	0	5.975	182	6.157
Ixelles	16.404	0	2.178	215	18.797	807	19.604
Jette	9.804	0	319	0	10.123	478	10.601
Koekelberg	3.744	57	457	0	4.258	21	4.279
Molenbeek-S-J	20.021	20	0	0	20.041	1.109	21.150
Saint-Gilles	9.304	0	656	533	10.493	437	10.930
Saint-Josse-T-N	2.281	0	1.406	247	3.934	302	4.236
Schaerbeek	8.743	16.111	286	976	26.116	992	27.108
Uccle	21.970	0	591	130	22.691	536	23.227
Watermael-Boitsfort	8.567	79	0	0	8.646	221	8.867
Woluwe-Saint-Lambert	8.593	2.671	1.562	258	13.084	469	13.553
Woluwe-Saint-Pierre	14.189	748	1.065	92	16.094	423	16.517
Région	226.860	25.888	24.725	3.046	280.519	12.538	293.057

Il ne peut que diminuer conformément à l'objectif du Plan IRIS 2.

Ce nombre est fixé conformément au tableau 1 ci-après : « nombre de places de stationnement recensées en 2004-2005 ».

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles est donc de 293.057 places, dont 12.538 réservées. Ce nombre représente le total des places non-réglées, des places en zones réglementées (rouge, verte, bleue...) et les emplacements réservés.

Dans le prolongement de la tendance actuelle, il est convenu que l'implantation de nouveaux équipements sur voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...) est réalisée en remplacement de places de stationnement automobiles, sauf impossibilité justifiée auprès de l'Agence du Stationnement.

D'une manière générale, lors d'un nouvel aménagement, réfection ou requalification de voirie, le nombre de places de stationnement automobile ne peut pas augmenter sur voirie par rapport à la situation avant ces travaux.

La création de nouvelles places en voirie ne peut s'accompagner que de stationnements réglementés, et à la condition qu'un nombre équivalent de places (de préférence non réglementées) situées non loin soient physiquement réaffectées à d'autres usages (rééquilibrage entre deux quartiers). Les places ainsi réaffectées le sont par défaut sur la même commune. Elles peuvent l'être à titre dérogatoire dans une commune limitrophe, dans un quartier adjacent à ces nouvelles voies, si les deux conseils communaux concernés et l'Agence du Stationnement concluent un accord tripartite à cette fin.

Il est en outre prévu une possibilité au niveau de l'ensemble des communes, de tenir compte d'éventuelles évolutions divergentes par zone. Les objectifs généraux pour l'ensemble de la Région doivent toujours être respectés. Dans ce contexte, il pourra être admis que de nouvelles places de stationnement apparaissent, à la stricte condition que dans une autre commune au moins deux fois plus de places auront été désaffectées.

Un conseil communal peut introduire à cette fin une demande motivée auprès de l'Agence du Stationnement.

Les Plans d'Action Communaux de Stationnement préciseront de manière détaillée comment ils participent à l'objectif régional de réduction des places de stationnement sur voirie tel que prévu par IRIS 2 et de quelle manière l'offre hors voirie sera en même temps augmentée en compensation de cette réduction. Le calcul de cette compensation se basera sur la variation du nombre de places de stationnement sur voirie par rapport à la situation en

2004-2005 (voir tableau ci-dessus). Des modifications réglementaires (RRU ...) participeront aussi à atteindre cet objectif.

Une augmentation du nombre de places dans des parkings bureau, des parkings riverains ou de proximité, ou des parkings de transit doit contribuer à atteindre cet objectif¹³. L'Agence du Stationnement rédige un plan global qui contient toutes les initiatives relatives à cette capacité et ces places.

La diminution par des places réservées actuelles sur la voirie (par exemple pour les personnes handicapées, les voitures partagées, les bus (scolaires), les taxis ...) sera compensée par des places hors voirie.

Au cours du premier plan d'action communal de stationnement, par rapport au nombre approximatif de places en 2004-2005 et sauf dérogation obtenue par le Gouvernement de la Région, sur motivation adéquate, se situant dans les objectifs globaux de la Région en matière de stationnement :

- le nombre global de places en voirie (voir tableau) doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans ce plan et le nombre des places hors voirie (pour compenser cette diminution) augmenter. L'Agence du Stationnement effectuera préalablement à l'approbation des Plans d'Action Communaux de Stationnement un comptage détaillé des places de stationnement sur voirie et de leur statut en 2013 par rapport à la situation de 2004, ainsi que du nombre des places de stationnement hors voirie;
- la contribution de chaque commune à l'objectif ainsi fixé sera évaluée à l'aide de la capacité totale en stationnement pour cette commune et les données que les conseils communaux apportent dans leur propre Plan d'Action Communal de Stationnement, la spécificité des zones résidentielles et de certains quartiers, tel qu'apportés de manière justifiée dans les plans communaux et en tenant compte de solutions alternatives¹⁴;
- le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit uniformément d'au moins 16% dans la droite ligne de ce qui est prévu par le Plan IRIS 2. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages (dont la réservation à

¹³ IRIS 2 : « La réduction du stationnement en voirie visera préférentiellement le stationnement à destination. Des mesures alternatives en faveur des riverains, notamment du stationnement hors voirie, seront établies.

Parmi celles-ci :

- le renforcement de l'offre de transports publics et de sa qualité;
- la création de parkings hors voirie;
- le développement accru en voirie de l'offre de véhicules partagés;
- le parking vélo en voirie;
- l'optimisation de l'usage des parkings publics existants;
- l'usage de parkings de bureaux « reconvertis » en parkings de résidents. »

¹⁴ IRIS 2 : « en tenant compte de solutions alternatives ainsi que des spécificités des zones résidentielles et de certains quartiers, dont les noyaux commerçants. »

d'autres modes de transport tels que transports en commun, station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation¹⁵. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés significativement par des emplacements hors voirie. Le nombre de places faisant l'objet d'une réglementation du stationnement atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement. L'Agence du Stationnement fera l'analyse des Plans d'Action Communaux de Stationnement simultanément pour garantir la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 16% du nombre de places non-réglées au niveau de la Région;

- le nombre de places en zone rouge atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;
- le nombre de places en zone orange (au sens de la réglementation exposée au § 1.4.2) atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);
- le nombre de places en zone grise atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);
- le nombre de places en zone verte atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou grise, ou autre affectation);
- le nombre de places en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou verte, ou autre affectation).

NB : autre affectation peut s'entendre par exemple par une station de vélos partagés, de voitures partagées, de livraison, d'emplacement réservé ...

¹⁵ Le passage en zone bleue ou verte de places non réglementées correspond bien à une restriction concernant le stationnement à destination puisqu'il contraint la durée du stationnement pour tous à l'exception des personnes en possession d'une carte de dérogation, qui stationnent librement dans ces quartiers.

Un délai de 18 mois est instauré avant que ne soit entériné le nombre de places réglementées. Ce délai est destiné à permettre aux autorités de procéder :

- à des adaptations lors des premiers mois de la mise en place de nouvelles réglementations (ajustement du type de réglementation et du nombre de places concernées);
- à des expérimentations de nouvelles réglementations, permettant une évaluation des résultats à travers un observatoire du stationnement avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Les gestionnaires de voirie ne peuvent pas prévoir des places ni les maintenir aux endroits où l'article 24 du code de la route interdit l'arrêt ou le stationnement, par exemple, à moins de 5 mètres des carrefours ou à moins de 20 mètres des signaux lumineux des carrefours.

1.2.3. Places réservées

A. Pour les personnes handicapées

Pour mémoire, la carte de stationnement pour personnes handicapées autorise en Belgique :

- le stationnement aux emplacements réservés exclusivement aux personnes handicapées (signalés par un signal « P » en blanc sur fond bleu complété par le sigle représentant en couleur blanche un handicapé en voiturette);
- le stationnement sans être assujéti à la limitation de durée aux endroits où la durée du stationnement est limitée (p. ex. en zone bleue);

Figure 4 : Carte de stationnement pour personnes handicapées





- le stationnement gratuit là où la durée de stationnement est limitée par un parcomètre ou un horodateur, dans les communes qui le prévoient sauf règlement communal spécifique;
- le stationnement gratuit aux emplacements réservés par la SNCB.

Les circulaires ministérielles relatives aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées précisent le nombre de places de stationnement à réserver pour les personnes handicapées ainsi que des modalités de réalisation et de gestion de ces places.

Ces réservations sont à comprendre comme un outil complémentaire pour faire en sorte d'éviter que des lieux ne soient pas accessibles aux personnes handicapées.

Pour l'application de ces circulaires, les conseils communaux :

- veillent à desservir si possible tous les lieux recevant du public : commerces, services, administrations, culture, loisirs, parcs, ... Les bâtiments présentant une bonne accessibilité aux personnes en situation de handicap sont privilégiés;
- incluent dans leurs politiques d'organisation du stationnement en et hors voirie une manière structurée et systématisée de réponse aux demandes justifiées de réservation de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail quand, notamment :
 - l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;
 - le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.

La pertinence des réservations instaurées est vérifiée périodiquement et les emplacements sont libérés quand la réservation n'est plus justifiée.

B. Autres réservations spécifiques pour voiture personnelle

Rappel : Il est traité ici de réservations destinées à des voitures personnelles; le cas des autres types de véhicules est traité aux § 3 et 4.

- Les réservations à vocation de service public (police, ambulance, CD...) et les réservations temporaires (artisans en intervention, déménagements, véhicules de marché...) sont déterminées par les conseils communaux en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur. Des arrêtés d'exécution préciseront autant que nécessaire les caractéristiques harmonisées au niveau régional pour les réservations temporaires.

Ce premier plan ne rentre pas dans le détail des procédures opérationnelles. Cependant, il sera proposé au prochain plan d'harmoniser le détail des pratiques en matière de réservation de places de stationnement sur voirie. En conséquence, les conseils communaux sont invités à engager dès à présent une concertation entre eux et avec l'Agence du Stationnement sur les modalités de traitement (procédures, formulaires, délais, prix éventuel) et de réalisation de ces réservations.

- La réservation éventuelle de places pour les riverains est possible en petite quantité. La répartition quantitative entre les places réservées aux riverains et celles accessibles aux autres usagers sera déterminée au travers d'une étude locale de stationnement validée par l'Agence du Stationnement. Il s'agit notamment de maintenir une offre adaptée à la desserte des riverains par des visiteurs de toute sorte : famille, amis, soins et services à domicile, réparateurs, livraisons, clients, ...

C. Procédure et signalisation

L'instauration de places de stationnement réservées sur voirie fait l'objet d'un règlement complémentaire.

Il est rappelé que la tutelle sur les règlements complémentaires en matière de circulation routière relève de la compétence de la Région depuis le 1^{er} janvier 2008.

Toute mesure spécifique de stationnement doit donc faire l'objet d'un envoi du règlement complémentaire pour demande d'approbation au Ministre Régional ayant la circulation routière dans ses attributions.

La signalisation du stationnement est effectuée en conformité notamment avec l'Arrêté Ministériel du 11 octobre 1976 modifié (Code du Gestionnaire).

1.3. Horaires

Conformément à l'article 5 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009, les conditions spécifiques d'utilisation des zones réglementées s'appliquent, sauf pour les zones de livraison, « événement », « Kiss & Ride » et « emplacement réservé », tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays.

Les conditions spécifiques d'utilisation de la zone « événement » s'appliquent lors d'événements spécifiques.

Les conseils communaux peuvent prévoir des extensions locales d'horaires en fonction des besoins. Ce peut être le cas, par exemple, le soir dans un secteur commerçant de forte activité, ou près d'un pôle majeur fonctionnant en soirée (salles de spectacles, stades...).

Par ailleurs, il peut être nécessaire de gérer de manière spécifique le stationnement à l'occasion d'événements ponctuels, périodiques ou non, tels que : marché hebdomadaire, grande manifestation annuelle, grande manifestation exceptionnelle... Dans ces cas, les conseils communaux qui obtiennent l'accord de l'Agence du Stationnement peuvent prévoir des zones réglementées.

Les conseils communaux peuvent prévoir des réductions locales, de la période réglementée le samedi, en fonction des besoins. Ce peut être le cas par exemple, lorsqu'une zone réglementée a été instaurée en protection autour d'une gare ou d'un arrêt de métro/tramway. Ces réductions sont soumises à l'avis de l'Agence du Stationnement.

La surveillance doit être effective sur le terrain durant toute la période payante sans interruption. Des modalités seront prévues pour chaque extension ou réduction locale par le PACS après concertation avec l'Agence du Stationnement.

La redevance forfaitaire s'applique par demi-journée. La journée étant réglementée en standard pendant une durée de 9 heures, la demi-journée est définie comme étant une période de 4h30. Cette durée est conservée même en cas d'extension ou de réduction de la période payante.

Il s'ensuit que pour un automobiliste ayant tacitement opté pour la redevance forfaitaire, une nouvelle redevance forfaitaire est exigible 4h30 après la délivrance de la précédente si le stationnement perdure.

Ce principe s'applique en zone payante comme en zone bleue.

1.4. Tarifs

L'Agence du Stationnement procède annuellement à une évaluation des tarifs. A la suite de cet exercice, elle peut proposer au Gouvernement des modifications tarifaires, afin de les adapter pour mieux répondre aux objectifs sous-tendant ce plan et le Plan IRIS 2, et toujours en respectant les objectifs généraux de ce plan.

1.4.1. Zone rouge

- 2 heures max

Le tarif horaire du stationnement en zone rouge est limité à une durée de deux heures.

Les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone rouge, à l'exception des cartes de dérogation « prestataires de soins médicaux urgents ».

La zone rouge concerne des quartiers où la demande de courte durée est très soutenue, souvent en raison d'une forte activité commerciale tout au long de la journée. Il faut alors créer des circonstances permettant une rotation élevée, c'est-à-dire qu'il s'agit de faire en sorte qu'une place de stationnement puisse accueillir successivement le plus possible de visiteurs.

- Tarif horaire

Le tarif horaire prépayé a les caractéristiques suivantes :

- 1^{er} quart d'heure gratuit, avec prise d'un ticket gratuit à l'horodateur ou tout autre dispositif permettant aux agents chargés du contrôle de connaître l'heure d'arrivée du véhicule ou son heure limite de stationnement autorisé (enregistrement par téléphone, parcmètre embarqué...). L'usage du disque de stationnement n'est pas autorisé dans ce cas. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Le but est de favoriser une respiration de la ville grâce à la possibilité d'un stationnement de très courte durée à prix nul.

- € 0,50 pour une demi-heure;
- € 2 pour une heure;
- € 5 pour deux heures.

Toute période entamée est due dans son intégralité.

Le choix de ce tarif progressif vise à :

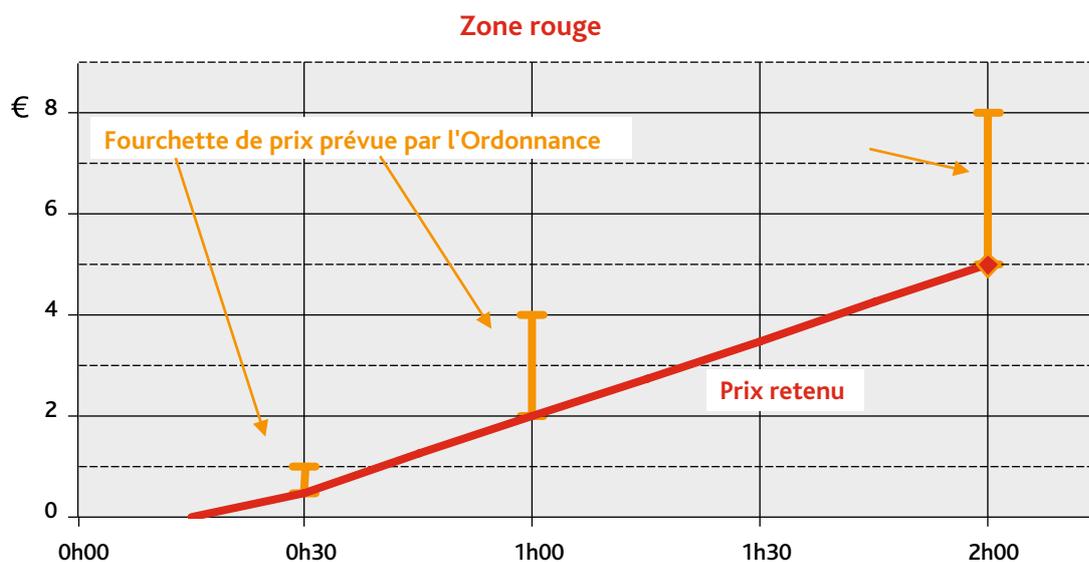
- rester dans les fourchettes prévues par l'Ordonnance du 22 janvier 2009, dans le bas de ces fourchettes tarifaires;
- assurer la transition avec les prix actuels, bien que l'Ordonnance impose une augmentation pour la plupart des communes par rapport aux prix actuels de deux heures de stationnement;
- fournir un signal psychologique mais financièrement peu pénalisant sur la nécessité d'un stationnement de courte durée en zone rouge;
- fournir aux autorités comme au public une règle tarifaire simple, facile à comprendre et à retenir.

Incréments et prix – Stationnement en zone rouge

Zone rouge		
Durée de stationnement	Incrément (€)	Tarif (€)
de 1 à 15min	0	0
de 16 à 30min	0,5	0,5
de 31min à 1h	1,5	2
de 1h01 à 1h30	1,5	3,5
de 1h31 à 2h	1,5	5



Figure 5 : Prix – Zone rouge



- Redevance forfaitaire

Les règles relatives à la redevance forfaitaire en zone rouge sont les suivantes.

- Prix par demi-journée : € 25.

Ce niveau de tarif tend à être dissuasif par rapport au tarif horaire. De 9h à 18h, il y a 4,5 périodes de 2h : $4,5 \times € 5 = € 22,50/\text{jour}$, soit à peu près le montant de la redevance pour une demi-journée. La redevance équivaut donc à environ 2 fois le prix horaire.

Le prix reste néanmoins modéré :

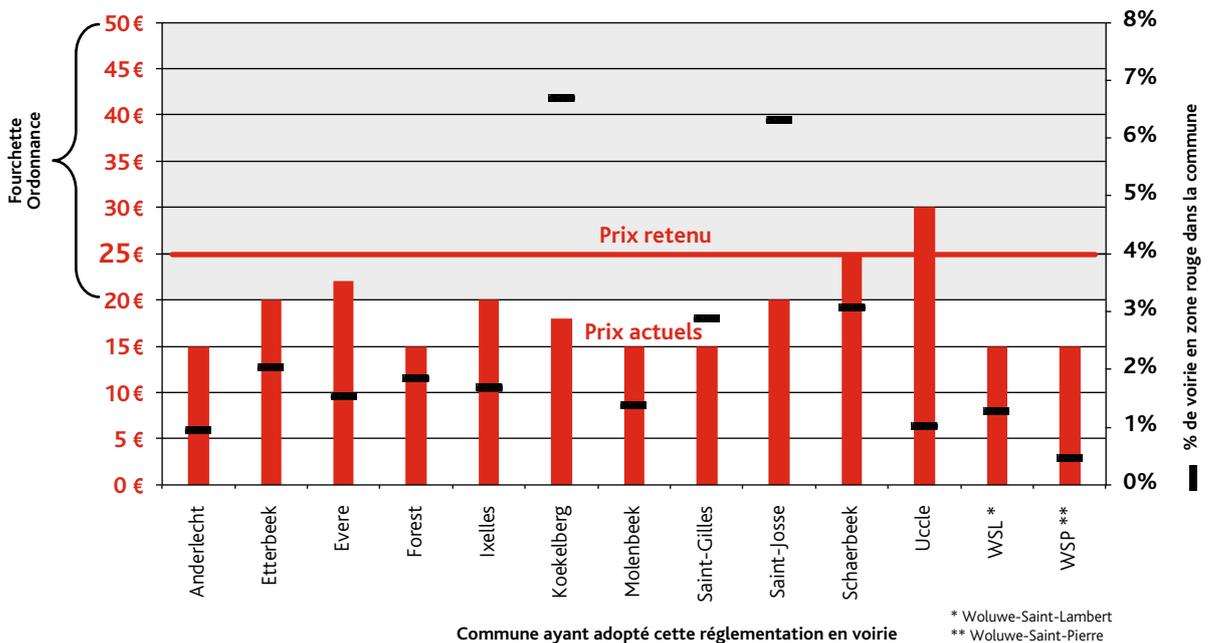
- par souci de transition avec les tarifs actuellement pratiqués;
- parce que les agents hésitent toujours à infliger un montant qui leur paraît trop élevé. Ils tendent alors à pratiquer diverses tolérances qui nuisent à la crédibilité et à l'efficacité de la sanction.
- Pas de distinction entre non-paiement, dépassement de la durée payée ou dépassement de la durée maximale autorisée.

Les motivations de cette uniformité sont :

- de privilégier la simplicité tarifaire, pour faciliter l'information et la communication à destination du public;
- d'éviter les tentatives de contournement de la part d'automobilistes cherchant à échapper à la règle. Exemple : si la redevance forfaitaire est plus faible en cas de dépassement de durée qu'en l'absence de paiement, la tentation sera forte pour un automobiliste faisant le choix de tenter sa chance, de payer € 0,50 et de rester toute la journée. Inversement, si elle est plus forte, alors pourquoi payer le tarif horaire si l'on n'est pas sûr de revenir tout à fait à temps?
- La fixation d'un montant de redevance forfaitaire au premier tiers de la fourchette imposée par l'Ordonnance témoigne d'une volonté de modération tarifaire. En revanche, pour que cette redevance forfaitaire puisse jouer son rôle dissuasif, le contrôle du respect du stationnement réglementé devra être particulièrement assidu.

Figure 6 : Redevance ou taxe par demi-journée en zone rouge : l'actuel et le futur*

*Situation fin 2012



* Woluwe-Saint-Lambert
 ** Woluwe-Saint-Pierre

1.4.2. Zone orange

Les caractéristiques de la réglementation en zone orange sont les suivantes :

- même fonctionnement temporaire que la zone rouge : durée maximale autorisée de 2 heures, pas de carte de dérogation...;
- mais tarif horaire de la zone grise et verte : environ moitié prix de la zone rouge pour 2 heures;
- Les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone orange, à l'exception des cartes de dérogation standard « prestataires de soins urgents ».

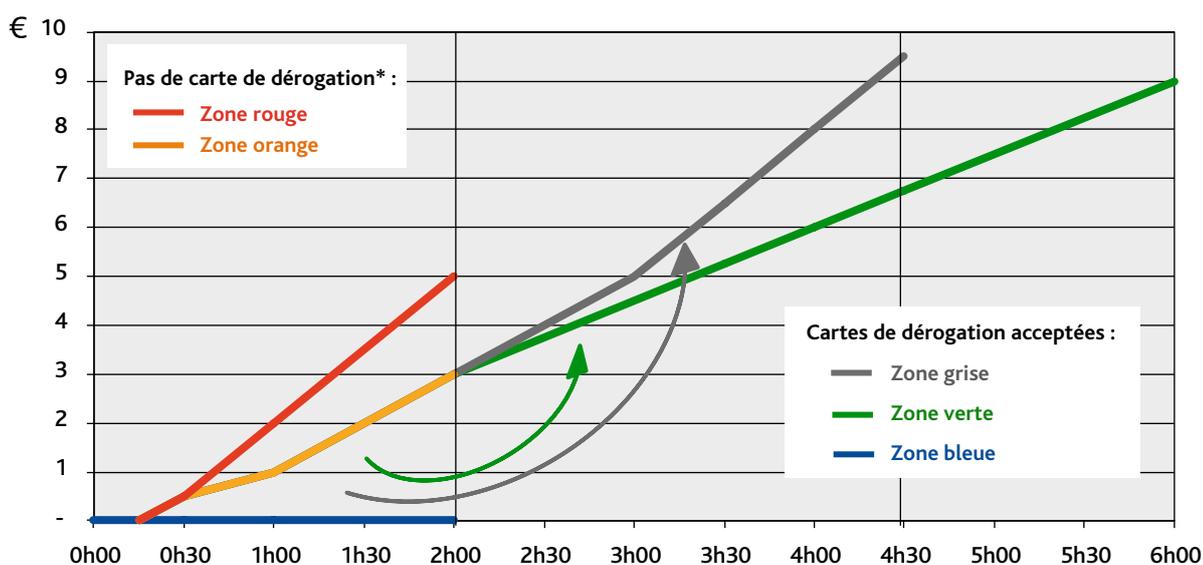
Cette réglementation répond principalement aux besoins de centres secondaires à la fois denses mais de tailles réduites, dans des quartiers où l'attractivité est davantage locale que régionale.

Incréments et prix – Stationnement en zone orange

Zone orange		
Durée de stationnement	Incrément (€)	Tarif (€)
de 1 à 15min	0	0
de 16 à 30min	0,5	0,5
de 31min à 1h	0,5	1
de 1h01 à 1h30	1	2
de 1h31 à 2h	1	3

La redevance forfaitaire est au même tarif que la zone rouge, la zone grise et la zone verte : € 25/demi-journée.

Figure 7 : Prix dans les zones réglementées



* Soins médicaux urgents exceptés

1.4.3. Zone grise

Cette zone répond aux besoins de créer une zone de transition entre les zones rouge ou orange et verte. Cette zone est réglementée de 9h à 18h, à l'instar des zones rouge, orange, verte et bleue. Le tarif y est plus élevé qu'en zone verte, mais moindre que celui de la zone rouge. Le stationnement y est limité à 4h30. Les cartes de dérogation y sont valables. En cas de non-paiement de la redevance due, de dépassement de la durée de stationnement autorisée ou de la durée de stationnement payée, une redevance forfaitaire de € 25 sera due, comme dans en zones rouge, orange, bleue et verte.

Les caractéristiques de la réglementation en zone grise sont les suivantes :

- 4 heures 30 max;

Le tarif horaire du stationnement en zone grise est limité à une durée de quatre heures trente.

- Le tarif horaire a les caractéristiques suivantes :

- 1^{er} quart d'heure gratuit;
- € 0.50 pour une demi-heure;
- € 1.00 pour une heure;
- € 3.00 pour deux heures;
- € 5.00 pour trois heures;
- € 8.00 pour quatre heures;
- € 9.50 pour quatre heures trente.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

- Prix de la redevance forfaitaire par demi-journée : € 25.

Incréments et prix – Stationnement en zone grise

Zone grise		
Durée de stationnement	Incrément (€)	Tarif (€)
de 1 à 15min	0	0
de 16 à 30min	0,5	0,5
de 31min à 1h	0,5	1
de 1h01 à 1h30	1	2
de 1h31 à 2h	1	3
de 2h01 à 2h30	1	4
de 2h31 à 3h	1	5
de 3h01 à 3h30	1,5	6,5
de 3h31 à 4h	1,5	8
de 4h01 à 4h30	1,5	9,5



1.4.4. Zone verte

Les caractéristiques de la réglementation en zone verte sont les suivantes :

- les cartes de dérogation sont valables en zone verte;
- pas de limitation horaire.

Puisqu'il s'agit des zones limitrophes de zones rouge, orange et grise ou autour des zones où on veut particulièrement favoriser l'utilisation du stationnement hors voirie.

- Le tarif horaire a les caractéristiques suivantes :

- 1^{er} quart d'heure gratuit;
- € 0,50 pour une demi-heure;
- € 1 pour une heure;
- € 3 pour deux heures;
- € 4,50 pour trois heures;
- € 6 pour quatre heures;
- € 1,50 par heure supplémentaire.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

Le choix de ce tarif vise à :

- se situer dans le bas des fourchettes de l'ordonnance;
- conserver un tarif journée clairement inférieur à la redevance forfaitaire.

Un tarif plutôt modeste par rapport aux impositions de l'Ordonnance facilitera l'extension de cette réglementation.

Une proportionnalité est conservée avec la zone rouge : la zone verte est à peu près 2 fois moins chère que la zone rouge. La transformation ultérieure éventuelle de zones vertes en zones grise, orange ou rouge sera un message clair à l'intention des usagers tout en restant acceptable.

- Prix de la redevance forfaitaire par demi-journée : € 25.

Le but recherché est la simplicité : un seul tarif de redevance forfaitaire dans toutes les zones payantes.

Incréments et prix – Stationnement en zone verte

Zone verte		
Durée de stationnement	Incrément (€)	Tarif (€)
de 1 à 15min	0	0
de 16 à 30min	0,5	0,5
de 31min à 1h	0,5	1
de 1h01 à 1h30	1	2
de 1h31 à 2h	1	3
de 2h01 à 2h30	0,75	3,75
de 2h31 à 3h	0,75	4,5
de 3h01 à 3h30	0,75	5,25
de 3h31 à 4h	0,75	6
de 4h01 à 4h30	0,75	6,75
de 4h31 à 5h	0,75	7,5
de 5h01 à 5h30	0,75	8,25
de 5h31 à 6h	0,75	9
de 6h01 à 6h30	0,75	9,75
de 6h31 à 7h	0,75	10,5
de 7h01 à 7h30	0,75	11,25
de 7h31 à 8h	0,75	12
de 8h01 à 8h30	0,75	12,75
de 8h31 à 9h	0,75	13,5

Figure 8 : Prix - Zone verte

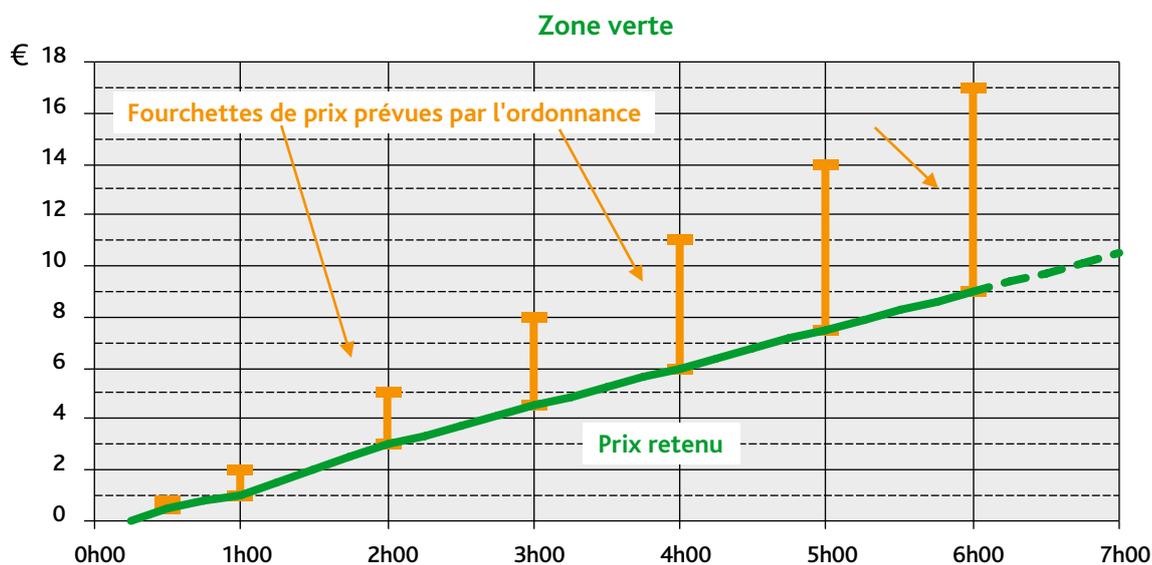
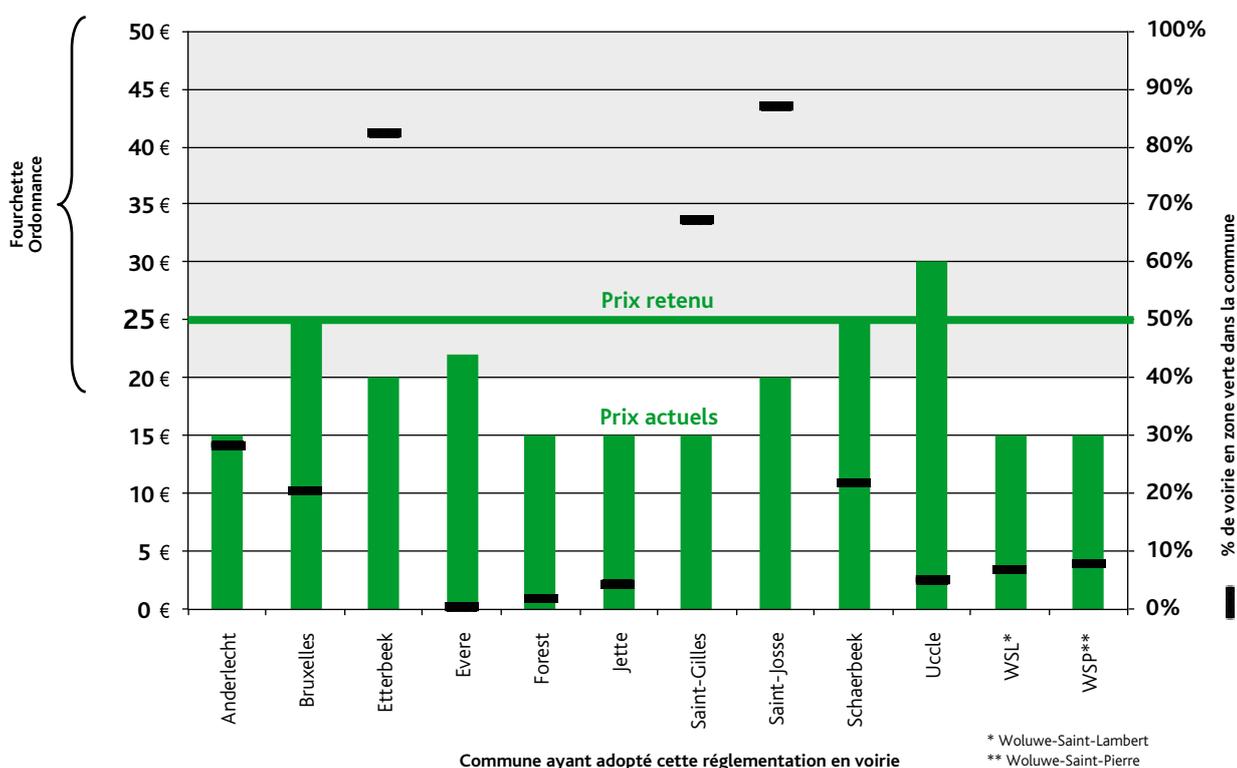


Figure 9 : Redevance ou taxe par demi-journée en zone verte : l'actuel/futur*

*Situation fin 2012



Commune ayant adopté cette réglementation en voirie

* Woluwe-Saint-Lambert
** Woluwe-Saint-Pierre



1.4.5. Zone bleue

Le stationnement en zone bleue est gratuit dans la limite de la durée autorisée, soit 2 heures maximum.

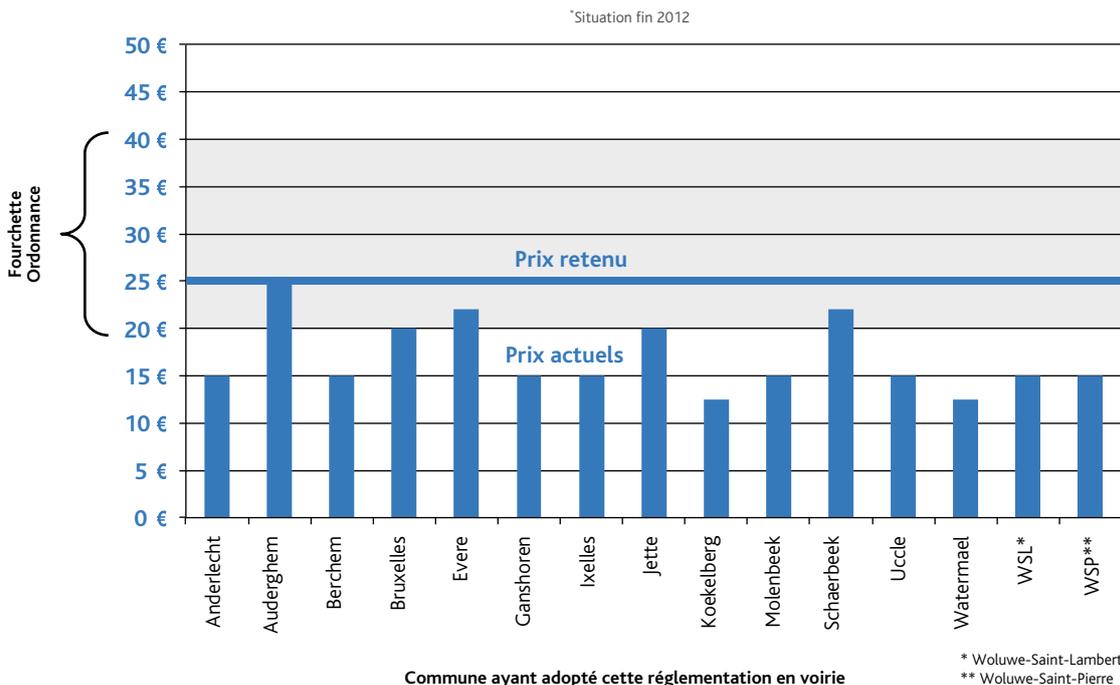
Les cartes de dérogation sont valables en zone bleue.

Prix de la redevance forfaitaire par demi-journée : € 25. Ce tarif reste au même niveau de ce qui est prévu pour les autres zones.

Pour mémoire, le paiement d'une redevance forfaitaire n'est pas le mode de gestion souhaité en zone réglementée. Une uniformisation de la redevance forfaitaire sur l'ensemble des zones réglementées est dès lors atteinte.

Pour faciliter les comparaisons dans le graphe ci-dessus, les montants des redevances actuelles qui s'appliquent à la journée entière ont été divisés par deux.

Figure 10 : Redevance ou taxe par demi-journée en zone bleue : l'actuel et le futur*



1.4.6. Zone « évènement »

La réglementation en zone « évènement » permet de diminuer la surcharge de stationnement lors d'évènements spécifiques.

Les caractéristiques de cette réglementation sont les suivantes :

- Pas de limitation horaire;
- Le tarif horaire a les caractéristiques suivantes :
 - 1^{er} quart d'heure gratuit;
 - € 2,50 par demi-heure;
 - € 5 pour une heure;
 - € 10 pour deux heures;
 - € 15 pour trois heures;
 - € 20 pour quatre heures;
 - € 22,50 pour quatre heures et demi.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

- Les cartes de dérogation « *riverain* » et les cartes de dérogation « *standard* » y sont valables;
- En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, une redevance forfaitaire par demi-journée de € 50 sera exigée.

Incréments et prix – Stationnement en zone « évènement »

Zone « évènement »		
Durée de stationnement	Incrément (€)	Tarif (€)
de 1 à 15min	0	0
de 16 à 30min	2,5	2,5
de 31min à 1h	2,5	5
de 1h01 à 1h30	2,5	7,5
de 1h31 à 2h	2,5	10
de 2h01 à 2h30	2,5	12,5
de 2h31 à 3h	2,5	15
de 3h01 à 3h30	2,5	17,5
de 3h31 à 4h	2,5	20
de 4h01 à 4h30	2,5	22,5

1.4.7. Zone de livraison

En zone de livraison, la durée du stationnement n'est pas limitée.

En cas de stationnement sur cette zone, une redevance forfaitaire de € 100 par période de stationnement sera due.

A l'exception de la carte de dérogation pour les « *prestataires de soins médicaux urgents* », les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone de livraison.

1.4.8. Zone « emplacement réservé »

Les caractéristiques de la réglementation applicable en zone « emplacement réservé » sont les suivantes :

- Cette zone n'est pas soumise à une limitation horaire puisqu'il s'agit d'emplacements réservés pour les catégories de véhicules précitées;
- Pas de tarif horaire, cependant une redevance forfaitaire de € 25 par période de stationnement sera exigée à ceux qui ne seraient pas détenteur de la carte de dérogation appropriée;
- Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, en zone « *emplacement réservé « riverain »* », seule la carte de dérogation « *riverain* » est valable;
- Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, en zone « *emplacement réservé aux « voitures partagées »* », seule la carte de dérogation standard « *voiture partagée* » est valable.

1.4.9. Zone « Kiss & Ride »

Les caractéristiques de la réglementation applicable en zone « Kiss & Ride » sont les suivantes :

- Le temps de stationnement est limité au temps indiqué sur la signalisation routière;
- Le stationnement est gratuit pendant le temps repris sur la signalisation. Cependant, en cas de dépassement du temps de stationnement autorisé, une redevance forfaitaire par demi-journée de € 100 sera exigée;
- Seule la carte de dérogation standard « *prestataires de soins médicaux urgents* » est valable en zone « Kiss & Ride ».

2 LES CARTES DE DÉROGATION

L'Ordonnance prévoit d'une part, les personnes auxquelles les Communes délivrent les cartes de dérogation (art. 6 de l'Ordonnance).

D'autre part, l'Ordonnance fixe la validité des cartes de dérogation dans les différentes zones concernées (art. 39 de l'Ordonnance). Ainsi,

- les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone verte, ni redevable de la redevance forfaitaire applicables dans cette zone;
- les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement en zone bleue, ni redevables de la redevance forfaitaire applicable dans cette zone;
- les détenteurs d'une carte de dérogation « *prestataires de soins médicaux urgents* », ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement en zone bleue, ni redevables de la redevance forfaitaire quelle que soit la zone de stationnement, mais ce, uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

L'Ordonnance prévoit la faculté pour le Gouvernement de créer de nouvelles zones. Voici les dispositions pour les zones ainsi créées :

- les cartes de dérogation sont valables en zone grise. Par conséquent, en cas d'apposition de la carte en zone grise, le détenteur n'est redevable ni de la redevance de stationnement, ni de la redevance forfaitaire applicables dans cette zone;
- les détenteurs d'une carte de dérogation riverain et standard ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone « événement », ni redevables de la redevance forfaitaire applicable dans cette zone;
- aucune carte de dérogation n'est valable en zone de livraison à l'exception de la carte de dérogation « *prestataires de soins médicaux urgents* » mais ce uniquement, durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents;
- aucune carte de dérogation n'est valable en zone « Kiss & Ride » à l'exception de la carte de dérogation « *prestataires de soins médicaux urgents* » mais ce uniquement, durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

Aucune carte de dérogation n'est valable en zone « emplacement réservé », à l'exception :

- de la carte de dérogation « *riverain* » pour autant qu'elle soit apposée dans une zone « emplacement réservé riverain ». Aucune redevance forfaitaire n'est due dans ce cas;

- de la carte de dérogation « *voiture partagée* » pour autant qu'elle soit apposée dans une zone « emplacement réservé voitures partagées ». Aucune redevance forfaitaire n'est due dans ce cas;
- de la carte de dérogation « *prestataires de soins médicaux urgents* », mais ce uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents. Aucune redevance forfaitaire n'est due dans ce cas.

Les collèges des bourgmestre et échevins délivrent les cartes de dérogation dans le cadre des prescrits du Plan régional de politique du Stationnement après avoir vérifié sur base de justificatifs que les prétendants satisfont effectivement aux critères d'attribution. Les Communes feront annuellement rapport de l'usage fait de cette possibilité à l'Agence du Stationnement, qui en assure la bonne application et prend le cas échéant les mesures nécessaires afin de faire respecter la réglementation.

L'Agence du Stationnement met en place un système informatisé de gestion des cartes de dérogation, ouvert aux communes contre paiement afin d'en contrôler l'utilisation, le suivi et les abus. Ce système informatisé devra au minimum reprendre les cartes de dérogation « *riverains temporaires* », « *multi-secteurs* » et « *intervention* ».

Les collèges des bourgmestre et échevins fournissent annuellement à l'Agence du Stationnement les informations demandées relatives aux cartes de dérogation.

N.B. L'usage abusif d'une carte de dérogation est une infraction. Il est punissable. Les conseils communaux prévoient dans leur PACS les mesures (sanctions) pour garantir et rendre effectif le respect de l'usage correct de ces cartes.

Remarque : pour permettre et faciliter les déménagements et les petits et grands chantiers sur domaines privés, les collèges des bourgmestre et échevins délivrent par ailleurs pour les véhicules concernés les autorisations exceptionnelles (ou les réservations ponctuelles) nécessaires sur voirie, après évaluation des besoins réels.

2.1. Les cartes de dérogation de riverain

2.1.1. Objectifs et motivations

Les cartes de dérogation sont gérées dans le cadre suivant :

- l'article 6 de l'Ordonnance précise notamment que les cartes délivrées aux riverains concernent le quartier que ceux-ci habitent. Il s'agit de faciliter l'usage dans le propre quartier, dans le respect de l'objectif de mieux encadrer le stationnement dans l'ensemble de la Région. En conséquence, il est instauré une sectorisation résidentielle qui délimite les voies sur lesquelles chaque carte de riverain est valable;
- pour répondre aux exigences d'harmonisation régionale, les tarifs sont fixés pour l'ensemble de la Région;
- la carte de la première voiture du ménage doit être à un prix bas au moment de la mise en place de ce premier plan, afin de tenir compte des usages actuels. Néanmoins, un signal est envoyé pour rappeler que la voirie coûte à la collectivité;
- la seconde carte (il n'est pas délivré plus de deux cartes hors de ce qui est prévu au 2.4.2 et de l'éventuelle augmentation dans une commune) aura un prix plus élevé.

Remarque terminologique préliminaire :

- la carte de dérogation destinée « *aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent* », telle qu'elle est prévue à l'article 6 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009, a vocation à correspondre à la « *carte de riverain* » qui est définie à l'article 2.52 de l'Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975¹⁶ comme étant : « *une carte communale de stationnement destinée spécifiquement aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune, la zone ou la rue mentionnée sur la carte* ». La carte est donc délivrée par le collège des bourgmestre et échevins;
- l'expression « *carte de riverain* » désigne donc ce type de carte de dérogation dans la suite du présent texte.

2.1.2. Découpage en secteurs de stationnement

2.1.2.1. Principes d'établissement initial du découpage

L'Agence du Stationnement établit en concertation, et sur base des propositions des conseils communaux, une sectorisation résidentielle de l'ensemble de la Région :

- de préférence sur la base du découpage en quartiers¹⁷;
- pouvant s'affranchir des limites communales.

Les cartes de dérogation n'ayant d'utilité pour leur détenteur que dans les zones de voirie réglementée, cette sectorisation n'a d'application opérationnelle que pour ces mêmes zones. Cependant, la conception d'une sectorisation sur l'ensemble de la Région vise à préparer l'avenir en évitant d'avoir à modifier la sectorisation à chaque extension du stationnement réglementé.

La possibilité est laissée aux conseils communaux de proposer à l'Agence du Stationnement des adaptations de cette sectorisation à la réalité du terrain, sous réserve du respect des règles définies par ce Plan. Il est en effet plus aisé que les limites définitives soient facilement identifiables in situ, par exemple par des coupures naturelles (voies ferrées, cours d'eau, carrefours...).

L'Agence du Stationnement veille à la cohérence des secteurs de stationnement entre communes limitrophes et à l'équilibre d'ensemble au niveau régional.

L'Agence du Stationnement développera un système informatisé permettant de systématiser et d'harmoniser le découpage.

¹⁶ Portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

¹⁷ La Région de Bruxelles-Capitale comporte sur 16 243ha : 19 communes, 118 quartiers et 724 secteurs statistiques. Les quartiers ont été délimités dans le cadre du projet régional bruxellois de Monitoring des Quartiers. Leurs limites respectent toujours les limites des secteurs statistiques, mais elles ne concordent pas toujours avec les limites communales.

2.1.2.2. Principes sur lesquels le découpage est basé

Une révision partielle du découpage sectoriel peut être effectuée occasionnellement pour tenir compte du retour d'expérience et de l'éventuelle évolution des situations locales du stationnement :

- cette révision peut être sollicitée par l'Agence du Stationnement ou un conseil communal. Elle peut aussi être sollicitée par un comité de quartier, une association locale voire un particulier, du moment qu'alors le demandeur :
 - démontre son intérêt propre à agir;
 - formule une demande compatible avec les principes d'établissement initial du découpage (voir § A) et avec les principes de validité géographique des cartes (voir § C).
- cette révision intervient au plus tous les deux ans, sur décision de l'Agence du Stationnement après concertation avec les conseils communaux. Le nouveau découpage prend effet au 1^{er} septembre d'une année paire.

2.1.2.3. Principe de validité géographique des cartes

Une carte de stationnement riverain sera valable pour le/les secteurs de stationnement assignés et les secteurs limitrophes aux secteurs de stationnement, afin de tenir compte des effets de bord.

L'Agence du Stationnement définira en concertation avec les conseils communaux les règles d'attribution de ces secteurs de stationnement limitrophes supplémentaires de façon à ce qu'une carte de riverain ait en principe une validité limitée à 150ha au maximum.

Il peut être dérogé à ce principe pour des raisons avérées de contiguïté, de coupures physiques (naturelles ou autres) ou de bonne gestion de la capacité de stationnement en voirie. La superficie d'un secteur de stationnement ne peut pas être supérieure à 150ha.

2.1.3. Conditions d'octroi

A. Conditions générales

Le « *résident riverain* » est une personne inscrite aux registres de la population ou aux registres d'attente de la commune concernée.

Une carte de riverain ne concerne qu'une seule voiture et « *le demandeur d'une carte de stationnement communale doit fournir la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en*

dispose de façon permanente... » (Arrêté Ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, article 3). Il ne peut être délivré qu'une seule carte par immatriculation.

La carte de riverain ne peut être délivrée que pour les véhicules :

- dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes;
- d'un ménage dont l'habitation est située en zone réglementée (rouge, orange, grise, verte et bleue).

Les conseils communaux instaurent un système de reconnaissance d'une voiture remplaçant temporairement la voiture pour laquelle la carte a été délivrée (par exemple : voiture de remplacement, voiture de location...).

Le ménage est constitué soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, occupent habituellement un même logement et y vivent en commun.

B. Plafonnement du nombre de cartes

Deux cartes par ménage, sauf si le conseil communal a décidé d'autoriser plus de cartes par ménage, après avis consultatif de l'Agence du Stationnement.

Le conseil communal motive cette décision lors de l'élaboration du plan d'action communal.

Le nombre de cartes se comprend par ménage et inclut les cartes de riverain et les cartes de riverain temporaire. Il ne peut donc être délivré de carte de riverain temporaire prévu au § 2.2 pour un ménage qui détient déjà le nombre maximal de cartes de riverain.

C. Possibilité d'instaurer des quotas

Les conseils communaux qui le souhaitent peuvent limiter, sur avis conforme du Gouvernement de la Région et après avoir recueilli l'avis de l'Agence du Stationnement, le nombre total de cartes de riverain et de cartes de dérogation facultatives (voir § 2.4), valables sur un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur. Pour les secteurs de stationnement limitrophes d'une autre commune et les secteurs à cheval sur plusieurs communes, cette limitation n'est applicable que si les communes concernées passent un accord sur le sujet.

Ce dispositif peut aussi être appliqué à un groupe de secteurs de stationnement d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles. Dans un groupe de

secteurs de stationnement, la validité d'une carte de riverain ou d'une carte facultative reste limitée à 150ha max.

Le conseil communal motive cette décision lors de l'élaboration du plan d'action communal.

En cas d'instauration de quotas :

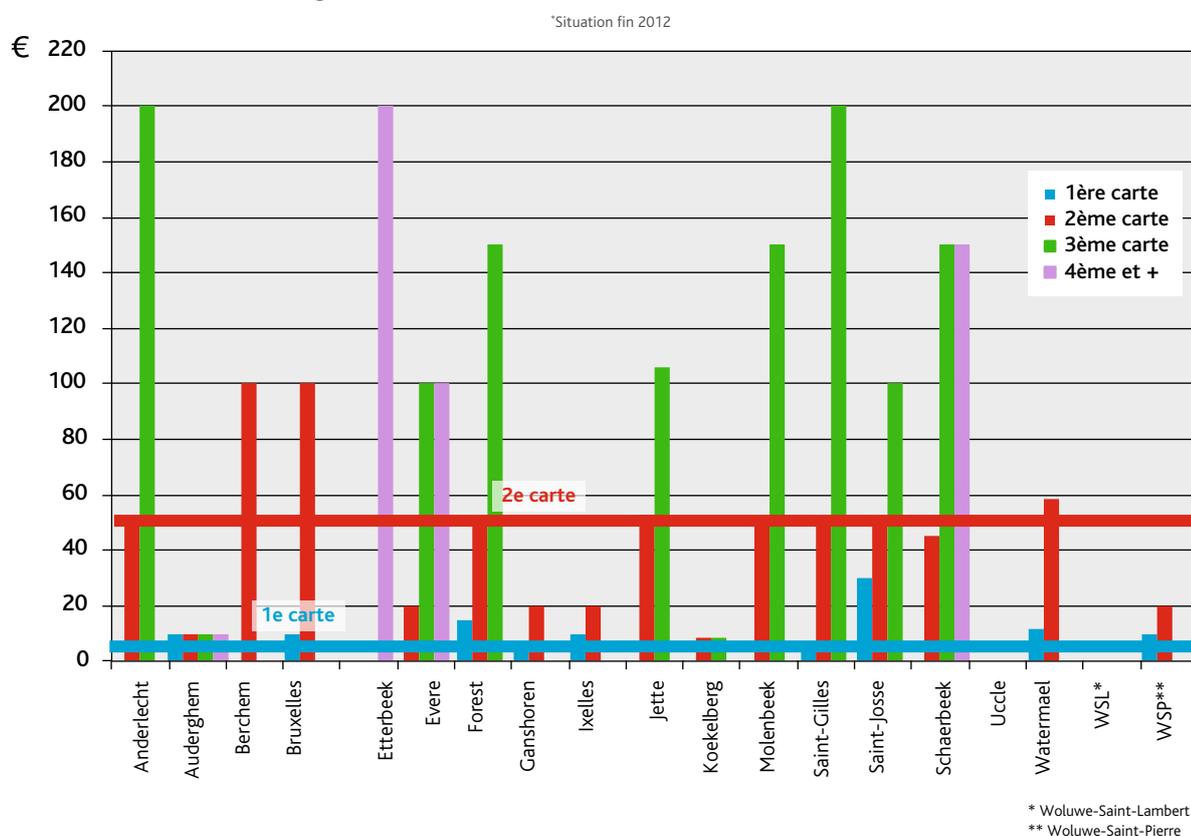
- les cartes ont une validité limitée à un an;
- les cartes sont délivrées d'après les priorités suivantes, par ordre décroissant :
 - 1^{er} carte du ménage;
 - véhicules satisfaisant aux critères agréés par l'Agence du Stationnement, par exemple des critères environnementaux;
 - la carte « *riverain temporaire* »;
 - 2^{ème} carte du ménage;
 - les éventuelles 3^{ème} cartes de dérogation riverain.

2.1.4. Tarifs

Le prix des cartes de riverain est fixé comme suit :

- 1^{ère} carte : € 5/an (*soit environ € 0,015/jour payant*);
- 2^{ème} carte : € 50/an;
- (Le cas échéant) cartes supplémentaires : € 200/an;
- les conseils communaux peuvent de manière motivée décider d'autoriser plus de deux cartes par ménage et/ou d'instaurer des tarifs plus élevés après avis de l'Agence du Stationnement;
- le conseil communal motive cette décision lors de l'élaboration du plan d'action communal;
- les conseils communaux, en concertation avec l'Agence du Stationnement, fixent les critères qui justifient une augmentation du tarif ou l'octroi de plus de deux cartes par ménage.

Figure 11 : Prix annuel de la carte riverain : l'actuel et le futur*



Ce diagramme a été établi sur la base des tarifs relevés en 2010. Il ne prend en compte ni les systèmes d'abonnements qui remplacent la carte riverain dans certaines communes, ni la caution parfois demandée (par exemple : € 5 à Etterbeek).

2.1.5. Autres modalités

2.1.5.1. Durée de validité

Les cartes peuvent être achetées pour une période de un ou deux ans, au choix du demandeur. La carte est valable à partir de la date d'achat.

En cas de modification du plan de sectorisation résidentielle, les cartes concernées par ces modifications sont échangées à effet de la date d'application de la nouvelle sectorisation.

Il n'y a pas à proprement parler de renouvellement des cartes en ce sens où les formalités sont les mêmes que l'on détienne déjà une carte ou non : il s'agit de pouvoir contrôler que tous les critères d'attribution sont toujours satisfaits.

La carte doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi¹⁸. Le montant de la 1^{ère} année reste dû intégralement au titre des frais de dossier. Au-delà, s'il échet, les mois entiers non consommés sont remboursés.

2.1.5.2. Stationnement devant les accès carrossables des propriétés

Pour mémoire : le stationnement le long du trottoir devant les accès carrossables des propriétés fait l'objet d'une réglementation fédérale (code de la route).

- en zone bleue : sans limitation de durée;
- en zone rouge, orange, grise et verte : autorisé mais soumis à paiement.

Les conseils communaux ne peuvent pas accorder la gratuité au résident qui stationne devant l'entrée carrossable de sa propriété en zone payante.

2.2. Carte de dérogation « riverain temporaire »

2.2.1. Principes

La carte de dérogation « riverain temporaire » vise la situation :

- de résidents ordinaires n'ayant qu'un besoin ponctuel de stationnement (par exemple riverain non motorisé qui dispose temporairement d'une voiture louée ou prêtée)¹⁹;
- d'automobilistes ayant une résidence secondaire à cet endroit.

2.2.2. Conditions

Les conditions d'octroi de la carte de dérogation « riverain temporaire » sont les mêmes que pour les cartes de dérogation « riverain²⁰ », à l'exception que pour les cartes de riverain temporaire, les secondes résidences sont acceptées.

2.2.3. Tarifs

Le prix des cartes de dérogation « riverain temporaire » est fixé comme suit (sauf dérogation motivée par un conseil communal d'appliquer des tarifs plus élevés, après avis consultatif de l'Agence du Stationnement) :

- € 5 pour 63 jours.

La validité de cette carte est limitée au nombre de jours payés et il ne peut être délivré une carte de riverain temporaire que pour un maximum cumulé de 63 jours (ou 9 semaines) réglementés par période mobile de 365 jours calendaires, par ménage.

Si un conseil communal décide d'appliquer des tarifs plus élevés, il sollicite l'avis de l'Agence du Stationnement. L'Agence du Stationnement rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivant la limitation du nombre de cartes de dérogation « riverain temporaire ». A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du Stationnement est réputé positif.

2.2.4. Plafonnement du nombre de cartes

Le nombre de cartes se comprend par ménage et inclut les cartes de riverain et les cartes de riverain temporaire. Il ne peut donc être délivré de carte de riverain temporaire pour un ménage qui détient déjà le nombre maximal de cartes de riverain prévu au § 2.1.3.B.

¹⁸ Cf. Arrêté Ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, Article 5.

¹⁹ L'article 3 de l'arrêté Ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, prévoit que le demandeur fasse la preuve qu'il dispose du véhicule « de façon permanente ». Ce dernier critère est à comprendre en l'espèce comme s'appliquant sur la durée demandée pour la carte de riverain temporaire.

²⁰ Entre autres le fait qu'elles ne permettent pas le stationnement dans les zones rouges/orange.

2.2.5. Gestion informatisée

La carte de riverain temporaire devra être reprise dans un système informatisé, géré par l'Agence du Stationnement et ouvert aux communes contre paiement (ou, dans une phase transitoire, un système de gestion communal validé par l'Agence du Stationnement), afin du suivi de l'utilisation de la carte et de la détection en temps (quasi) réel des abus.

2.3. Les cartes de dérogation standard

La dérogation accordée aux cartes ci-dessous est valable dans tous les secteurs de stationnement de la Région, dans les zones concernées.

Une carte de dérogation ne concerne qu'une seule plaque immatriculation. Il n'est délivré au plus qu'une carte de même type par voiture.

2.3.1. Les cartes de prestataires de soins

A. Les cartes de prestataire de soins médicaux urgents

Les prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents, peuvent bénéficier d'une carte de dérogation spécifique qui leur accorde les droits afférents lorsqu'ils sont en cours d'intervention, et ce, durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

La carte est valable dans toutes les zones règlementées.

Le prix de la carte de prestataire de soins urgents est fixé à € 200/an.

Les règles d'utilisation remises au demandeur en même temps que sa carte précisent que l'utilisation de cette carte est soumise à l'obligation :

- d'afficher clairement sur la face interne du pare-brise avant du véhicule la carte de dérogation, accompagnée de la mention « en cours d'intervention »;
- d'afficher le disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

Sont entendues comme « personnes dispensant des soins médicaux urgents », les personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente.

Le demandeur d'une carte de dérogation « prestataire de soins médicaux urgents » fournit à la commune ou à l'Agence du Stationnement la preuve qu'il dispose d'un numéro INAMI en tant que dispensateur de soins individuels.

Les collèges des bourgmestre et échevins vérifient les documents fournis et peuvent exiger que des renseignements supplémentaires leur soient remis afin de contrôler que ces conditions sont remplies.

Il s'agit d'un usage strictement professionnel, limité aux seules circonstances prévues.

B. Les cartes de prestataires de soins non urgents

Les véhicules des prestataires de soins dispensant des soins médicaux non-urgents ainsi que les vétérinaires, peuvent bénéficier d'une carte de dérogation spécifique qui leur accorde les droits afférents lorsqu'ils sont en cours d'intervention. Ces véhicules sont liés aux organisations reconnues par la Commission Communautaire Française, la Commission Communautaire Flamande et la Commission Communautaire Commune.

Cette carte est valable en bleu, verte, grise et en zone « événement ».

Le prix de la carte de « prestataire de soins non-urgents » est fixé à € 75/an.

Les règles d'utilisation remises au demandeur en même temps que sa carte précisent que l'utilisation de cette carte est soumise à l'obligation :

- d'afficher clairement sur la face interne du pare-brise avant du véhicule la carte de dérogation, accompagnée de la mention « en cours d'intervention »;
- d'afficher le disque de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

2.3.2. Les cartes « voitures partagées »

Ce type de carte de dérogation est réservé aux véhicules d'un système de voitures partagées agréé par l'Agence du Stationnement. La carte est valable comme définie à l'article 39 de l'Ordonnance et est également valable en zone grise et événement.

Voir la définition des « voitures partagées » au § 3.3.

Il peut être délivré autant de cartes que de voitures partagées. Chaque carte est liée à un numéro de plaque d'immatriculation.

La carte n'est valable que lorsque la voiture est en cours d'utilisation par un client payant le service au prix normal. Le caractère partagé de la voiture doit être indiqué de façon claire sur celui-ci par la société exploitant le service.

Le prix de la carte voiture partagée est fixé à € 5/an.

Le montant de cette carte est faible car son utilisation sera probablement faible aussi. Les motifs qui amènent à recourir à une voiture partagée sont le plus souvent tels que l'utilisateur a peu de raisons de stationner dans une zone payante pendant la durée payante.

2.3.3. Les cartes pour personnes handicapées

En l'espèce, la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées tient lieu de carte de dérogation.

Elle permet donc à son détenteur de stationner en zone verte, grise et bleue ou en zone « événement », sans avoir à payer ni à utiliser le disque de stationnement.

Les communes sont encouragées à prévoir des places pour personnes handicapées dans chaque zone orange et rouge.

2.4. Les cartes de dérogation facultatives

Les cartes de dérogation facultatives ne sont valables que pour les secteurs de stationnement assignés. Si le conseil communal restreint le nombre de cartes de dérogation sur un ou plusieurs secteurs de stationnement, les riverains sont prioritaires devant les bénéficiaires des cartes de dérogation facultatives.

Les Communes ont en principe le choix de délivrer ou non les cartes de dérogation suivantes, dans le cadre des objectifs et des déterminants repris dans leurs PACS. La validité de la carte « intervention » doit cependant être instaurée dans chaque commune.

Une carte de dérogation ne concerne qu'une seule immatriculation. Il n'est délivré au plus qu'une carte par voiture.

2.4.1. La carte « multi - secteurs temporaire »

Les conseils communaux peuvent créer une carte « multi - secteurs temporaire » à condition que toutes les communes concernées participent au capital de l'Agence du Stationnement. Cette carte permet à plusieurs utilisateurs d'une même voiture de la garer dans plusieurs secteurs de stationnement prédéterminés, en zone bleue, verte, grise et « événement ».

L'Agence du Stationnement mettra à disposition des communes, contre paiement, un système informatisé de gestion de l'utilisation de cette carte de dérogation, afin d'en enregistrer l'utilisation dans un secteur, une condition nécessaire au contrôle effectif de la réglementation. A l'exception de la définition du secteur d'utilisation, cette carte suit le régime de la carte de riverain.

Le prix de la carte « multi-secteurs temporaire » est fonction du prix de la carte de dérogation destinée « aux riverains » de la commune où la carte de dérogation est demandée, multiplié par le nombre de secteurs pour lesquels cette carte de dérogation est demandée (par exemple, si des utilisateurs souhaitent acquérir une carte qui serait à utiliser dans trois secteurs, le tarif est celui de trois cartes riverain).

2.4.2. Autres usagers

Les pratiques actuelles quant à la délivrance de cartes pour différents motifs et notamment pour les entreprises et les actifs, sont particulièrement variables d'une commune à l'autre, tant en nature qu'en quantité. Or la vocation d'une zone réglementée est d'instaurer la rotation du stationnement, au détriment de la demande de longue durée. Ces cartes diverses ont donc vocation à disparaître à terme, pour peu que des mesures de compensation ont été mis en œuvre. Ceci à l'exception des cartes qui sont liées au plan de déplacement entreprise ou équivalent. Une solution provisoire harmonisée est instaurée pour assurer une transition.

Les cartes de dérogation « autre usager » ne sont délivrées qu'aux catégories d'usagers suivants :

- **Les entreprises et les indépendants**, à savoir, la personne ou l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation dans un secteur de stationnement réglementé, pour ce secteur, pour autant que la demande soit accompagnée d'un plan de déplacement d'entreprise ou équivalent. Par personne, il y a lieu d'entendre le titulaire d'une profession libérale ou l'indépendant. Par entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut (les sociétés reprises à l'article 2 du Code des Sociétés, les institutions publiques, privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes, les établissements d'enseignement non obligatoire, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance, les asbl). Un plan équivalent au plan de déplacement d'entreprise est un plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un indépendant, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité. Sans préjudice des plans de déplacement dont les modalités sont reprises dans d'autres réglementations, un plan équivalent contient les éléments de base suivants, permettant une première approche en vue d'une gestion rationnelle et une meilleure maîtrise de la problématique de la mobilité au sein de la Région :

- l'identification du demandeur, y compris une description de ses activités;
- les données de base des déplacements, détaillées par mode, par type de trajet et par destination;
- la justification de la demande;
- la description de la demande en quantité et en période, reprenant les caractéristiques des véhicules et l'origine des trajets;
- les modes de répartition et de gestion des cartes éventuellement attribuées;
- la rationalisation des déplacements motorisés que le demandeur poursuit et la façon dont cela sera fait, ainsi que les objectifs de répartition modale.

Chaque demande est introduite en utilisant le formulaire adéquat selon le nombre de personnes employées les 12 derniers mois, auprès du collège des bourgmestre et échevins de chaque site.

Le collège des bourgmestre et échevins transmet, en tous les cas, tous les éléments à l'Agence du Stationnement qui partage ces données avec l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

- **Les commerçants ambulants** exerçant une activité sur le territoire d'une commune. La carte octroyée à cette catégorie d'usagers est valable dans *le secteur* où est exercée l'activité ambulante du demandeur aux endroits où la réglementation sur le stationnement l'autorise.
- **Les chantiers temporaires.** La carte octroyée à cette catégorie d'usagers est valable dans *le secteur* où est situé le chantier aux endroits où la réglementation sur le stationnement l'autorise.
- **Les établissements d'enseignement** à savoir, tout établissement d'enseignement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté, **et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu**, implantés *dans un secteur* de stationnement réglementé, pour autant que la demande soit accompagnée d'un plan de déplacement scolaire ou équivalent approuvé. Un plan équivalent au plan de déplacement scolaire est un plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un établissement scolaire, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité. Sans préjudice des plans de déplacement dont les modalités sont reprises dans d'autres réglementations, un plan équivalent contient les éléments de base suivants, permettant une première approche en vue d'une gestion rationnelle et une meilleure maîtrise de la problématique de la mobilité au sein de la Région :

- l'identification du demandeur, y compris une description de ses activités;
- les données de base des déplacements, détaillées par mode, par type de trajet et par destination;
- la justification de la demande;

- la description de la demande en quantité et en période, reprenant les caractéristiques des véhicules et l'origine des trajets;
- les modes de répartition et de gestion des cartes éventuellement attribuées;
- la rationalisation des déplacements motorisés que le demandeur poursuit et la façon dont cela sera fait, ainsi que les objectifs de répartition modale.

Chaque demande est introduite en utilisant le formulaire adéquat selon le nombre de personnes employées les 12 derniers mois, auprès du collège des bourgmestre et échevins de chaque site.

Le collège des bourgmestre et échevins transmet, en tous les cas, tous les éléments à l'Agence du Stationnement qui partage ces données avec l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

La demande doit être introduite par le chef de l'établissement ou son représentant.

L'Agence du Stationnement rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivant un pourcentage plus élevé de cartes de dérogation. À défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du Stationnement est réputé positif.

Si l'enseignant travaille dans plusieurs écoles, la carte est valable pour les différents secteurs dans lesquels les établissements sont situés.

- **Les automobilistes visiteurs** (par exemple pour un séjour en famille);
- **Les propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes.**



Les cartes de dérogation « *autre usager* » sont délivrées au **tarif suivant** (sauf si le conseil communal, par décision motivée et après avis consultatif de l'Agence du Stationnement, détermine un tarif plus élevé).

L'Agence du Stationnement rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivant un pourcentage plus élevé de cartes de dérogation.

A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du Stationnement est réputé positif.

- Pour les entreprises et les indépendants :

- Une redevance annuelle de € 150 pour chacune des 5 premières cartes.
- Une redevance annuelle de € 250 de la 6^{ème} à la 20^{ème} carte.
- Une redevance annuelle de € 500 de la 21^{ème} à la 30^{ème} carte
- Une redevance annuelle de € 600 pour chaque carte supplémentaire.

- Pour les commerçants ambulants :

- Une redevance annuelle de € 75 donnant droit au stationnement de deux jours/semaine.
- Une redevance annuelle de € 150 donnant droit au stationnement de deux jours/semaine.
- Une redevance annuelle de € 350 donnant droit au stationnement de sept jours/semaine.

- Pour les chantiers temporaires :

- Une redevance de € 50 par place donnant droit au stationnement d'une durée de quinze jours.

- Pour les établissements d'enseignement et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu :

- Une redevance annuelle de € 75.

- Les automobilistes visiteurs (par exemple pour un séjour en famille) :

- Une redevance de € 3 par jour.

- Pour les propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes :

- Une redevance annuelle de € 500/an.

En tout état de cause, il ne peut être octroyé qu'une seule carte de dérogation par propriétaire d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes, même si ce propriétaire possède plusieurs véhicules de ce type.

Le nombre de cartes attribuées pour la première application du Plan d'Action Communal de Stationnement ne doit pas être supérieur à celui attribué dans l'année le précédant. Pour les années suivantes, le nombre de cartes sera graduellement réduit.

Les cartes de dérogation « *autres usagers* » sont valables en zone bleue, verte et grise.

2.4.3. Carte « intervention »

La carte « *intervention* » est réservée aux usagers qui en démontrent le besoin. Le demandeur devra donc joindre à sa demande les éléments et les preuves qui démontrent ses besoins en interventions dans d'autres secteurs de la Région : factures, plan de déplacement Entreprise, bons de commande ...

La carte « *intervention* » :

- ne peut être utilisée que dans le/les secteur(s) de stationnement précisé(s) au préalable (zone bleue, verte et grise), pour une durée maximale de 3 heures dans le cas d'interventions urgentes et moyennant l'affichage du disque de stationnement. L'utilisateur indiquera l'endroit d'intervention de manière visible à proximité de la carte. Tout abus constaté autorisera le collègue des bourgmestre et échevins à supprimer l'ensemble des cartes de ce type et du type « *autres usagers* » attribuées à l'entreprise ou à l'indépendant;
- sera au tarif de € 90/mois.

Les conseils communaux sont tenus d'introduire la carte « *intervention* », qui sera délivrée par l'Agence du Stationnement.

Chaque conseil communal définit des critères adaptés à ses pratiques actuelles pour rendre la délivrance et l'utilisation des cartes de dérogation « *autres usagers* » et « *intervention* » conforme aux dispositions du Plan Régional de Politique du Stationnement.

L'Agence du Stationnement développe et met à disposition des Communes au prix couvrant les frais, un système informatisé destiné à mieux gérer l'usage de ces cartes. Ce système devra permettre à l'utilisateur de signaler plus facilement l'usage ponctuel fait de la carte.

3 LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE DES SUBSTITUTS INDIVIDUELS À LA VOITURE PERSONNELLE

3.1. Le stationnement des vélos

3.1.1. Objectifs et motivations

Il s'agit en l'occurrence de favoriser l'usage du vélo comme substitut aux modes de déplacement urbain motorisés grâce à des facilités de stationnement pour les vélos.

3.1.2. Décisions

3.1.2.1. Stationnement de courte durée

Le stationnement vélo de courte durée est assimilé aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts mais en libre accès et gratuit pour l'utilisateur.

Les conseils communaux programment les compléments d'équipement sur voirie et sur trottoir²¹ sur la durée de leur premier plan d'action communal de stationnement de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :

- au moins 2 places vélos (un arceau ou un équivalent fonctionnel) pour 20 places de voiture;
- un maximum de 150m de trottoir sans arceau (ou un équivalent fonctionnel) en zone urbaine continue (zone constituée essentiellement d'immeubles formant un front continu en façade);
- un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination, tels que les écoles, piscines, bibliothèques, musées,...

L'Agence du Stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux Communes qui formulent une demande dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain local concerné.

Remarque : ces dispositifs pourront aussi être implantés à destination des riverains dans les quartiers où cela est pertinent (offre hors voirie insuffisante et mesures de sécurisation particulières).

3.1.2.2. Stationnement de longue durée

Le stationnement de longue durée est assimilé aux dispositifs de type box fermés. L'accès est payant pour l'utilisateur. Des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés sont implantés sur voirie dans les conditions suivantes :

- ces dispositifs sur voirie ont vocation à faciliter l'usage du vélo par les riverains et les usagers du quartier en leur offrant des conditions de stationnement sûres et ergonomiques. Ils ne visent que les voies où la nature de l'urbanisme ne permet pas de réaliser un stationnement hors voirie satisfaisant ces deux critères. Les aménagements hors voirie, privés ou en parc public, doivent en effet être systématiquement privilégiés pour les stationnements de longue durée;
- ces dispositifs n'ont pas vocation à se substituer aux autres moyens d'entreposage hors voirie des bicyclettes inutilisées. En conséquence, des règles de gestion sont instaurées par les conseils communaux pour en empêcher l'occupation par des vélos « ventouses »;
- ces dispositifs ne sont accessibles que sur abonnement (avec identification de l'utilisateur) et contrôle d'accès;
- le tarif par vélo est égale au prix de la première carte de stationnement riverain;
- un nettoyage et un entretien réguliers de ces dispositifs les maintiennent :
 - aptes à leur fonction;
 - et au moins en bon état (couleur refaite, barres redressées...).

L'analyse de ces mêmes conditions permet d'identifier les équipements obsolètes à retirer.

Ces dispositifs sécurisés sur voie publique sont des box ou des constructions dont la taille est fonction des besoins et de la nature du tissu urbain. Les plus grandes structures sont privilégiées chaque fois que possible en fonction des normes d'octroi du permis d'urbanisme.

Les conseils communaux exposent leurs actions en cette matière dans leur PACS. Elles y intègrent les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignent en principe minimale-ment un endroit où ce dispositif sera déployé.

L'Agence du Stationnement accompagne si nécessaire l'installation de ce type de dispositif, et le cas échéant s'occupe elle-même de l'installation.

²¹ Ceux-ci ne peuvent pas aller à l'encontre de la bonne circulation des piétons sur le trottoir. Les Communes devront donc respecter les prescrits du plan « piéton » de la Région.

3.1.2.3. Caractéristiques et implantation des équipements

Ces dispositions visent les stationnements vélos de courte et de longue durée.

Les vélos sont des engins vulnérables nécessitant lors de leur stationnement un mobilier urbain adapté, à savoir un support permettant :

- de maintenir le vélo par le cadre;
- d'attacher le vélo par un antivol en U à un support fixe, par au moins le cadre et une roue.

Le mobilier est au choix :

- un U renversé répondant aux spécifications normalisées par le Ministère;
- un équivalent fonctionnel pouvant bénéficier d'une esthétique plus sophistiquée, sous réserve d'obtenir l'agrément préalable de l'Agence du Stationnement sur ses caractéristiques fonctionnelles.

Figure 12 : Extrait du Plan normes A1/202/09 du Ministère de la RBC

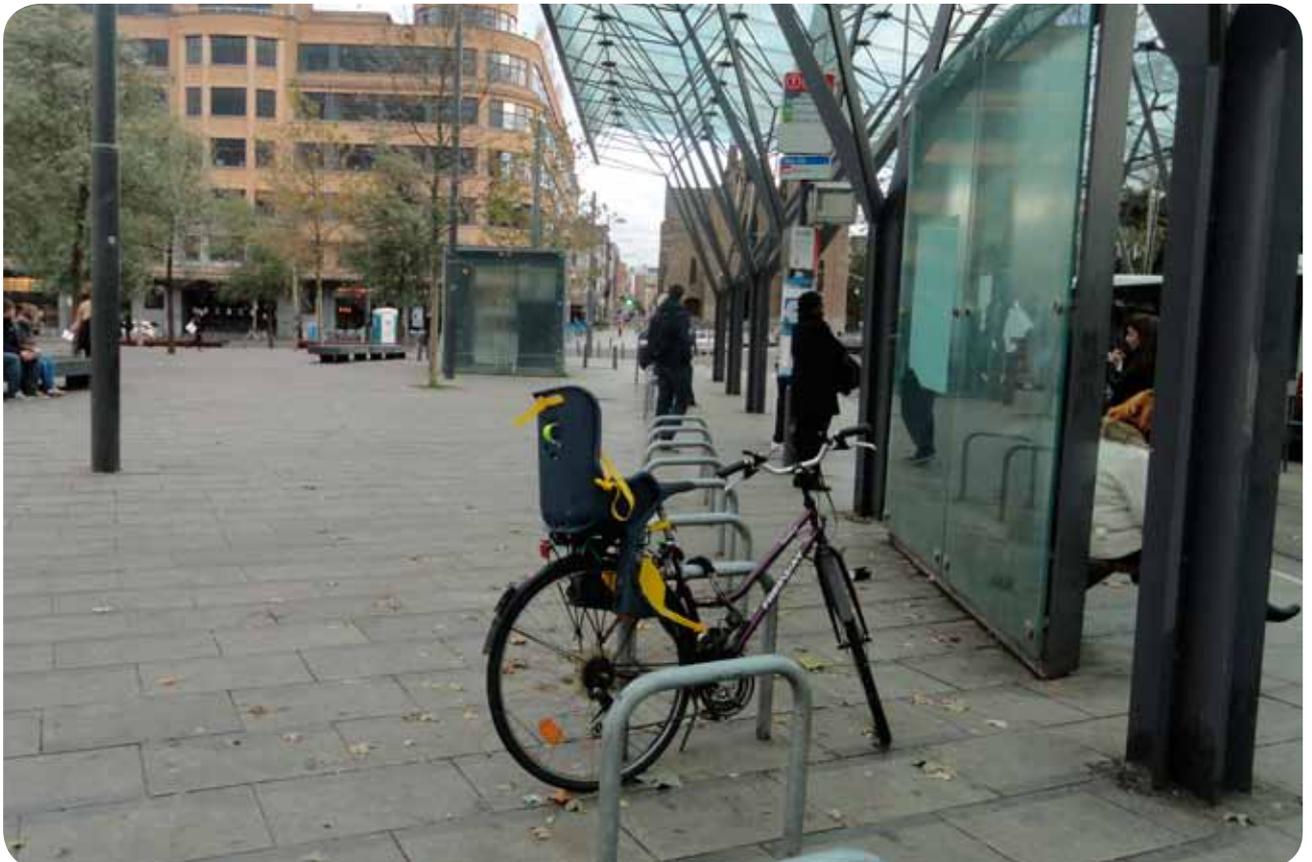
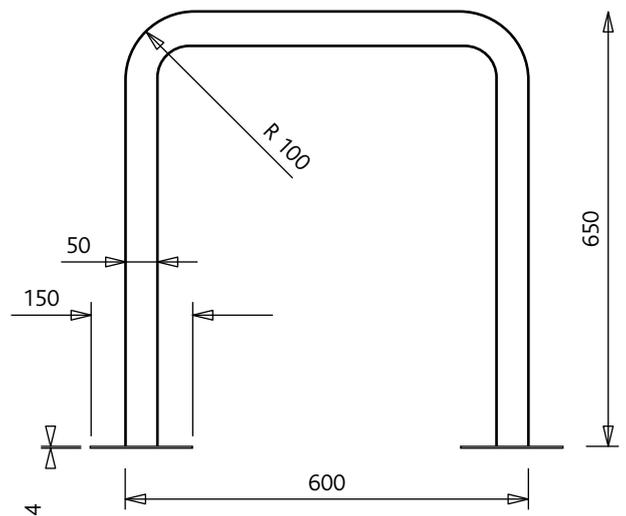


Figure 13 : Aménagements de stationnement pour les vélos, créés par David Byrne à New York

(Source : photos courtesy of New York City DOT)



Les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles.

Dans tous les cas, ces stationnements sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux vélos de telle sorte que le cycliste ne soit pas amené à traverser un trottoir ou un espace piéton pour parquer son vélo.

Pour les stationnements de courte durée, les communes privilégient les implantations en coin de rue, ce qui présente un avantage de cohérence avec les aménagements des passages piétons. De plus, le côté un peu systématique du principe d'aménagement facilite le repérage des emplacements.

Le stationnement réservé pour les vélos est signalé en conformité avec le code de la route.

Les demandeurs peuvent s'adresser à la commune ou à l'Agence du Stationnement.

Remarque : les aménagements de stationnement pour les vélos peuvent avantageusement compléter, renforcer voire remplacer tout ou partie des potelets anti-stationnement disposés notamment en protection des trottoirs, des passages piétons ou des aires piétonnes.

3.2. Le stationnement des deux-roues motorisés

3.2.1. Objectifs et motivations

L'objectif consiste à maîtriser la demande de stationnement des deux-roues motorisés, sans l'inciter.

3.2.2. Décisions

Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques également autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos.

Au sein de chaque secteur de stationnement (tel que défini au § 2.1.2), le nombre de places réservées aux deux-roues motorisés est de préférence proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places environ pour deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement de voitures.

L'Agence du Stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux Communes qui formulent une demande dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain local concerné.

Les nouveaux équipements de stationnement pour les deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du Stationnement.

Dans tous les cas, les emplacements de stationnements sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux deux-roues motorisés, hors du trottoir.

La réglementation de la zone de stationnement s'applique aux motocyclettes comme aux voitures.

3.3. Les voitures partagées

3.3.1. Définition

L'expression « *voitures partagées* » est utilisée conformément à la définition qu'il en est fait à l'article 2.50 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.

Cependant, ne peuvent bénéficier des avantages de stationnement accordés par le présent Plan Régional de Politique du Stationnement et les plans d'action communaux de stationnement qui en découlent, que les voitures des seules associations ou firmes agréées à cette fin par l'Agence du Stationnement.

3.3.2. Objectifs et motivations

Des mesures préférentielles pour le stationnement de voitures partagées visent à :

- encourager les modes alternatifs à l'usage de la voiture personnelle;
- favoriser le développement des services de voitures partagées;
- favoriser la visibilité de ces services.

L'objectif régional est d'atteindre 800 voitures pour 2020, pour un total de 25 000 utilisateurs.

Tableau 4 : Objectifs voitures partagées 2020 par commune

Communes	% population (2011)	Véhicules voitures partagées fin 2011	Objectif 800 selon population	Croissance 2012-2020
Anderlecht	10%	6	77	71
Auderghem	3%	6	23	17
Berchem-Sainte-Agathe	2%	2	16	14
Bruxelles	14%	65	116	51
Etterbeek	4%	24	33	9
Evere	3%	3	26	23
Forest	5%	7	37	30
Ganshoren	2%	2	17	15
Ixelles	7%	19	59	40
Jette	4%	4	34	30
Koekelberg	2%	5	15	10
Molenbeek-Saint-Jean	8%	4	65	61
Saint-Gilles	4%	23	34	11
Saint-Josse-ten-Noode	2%	16	19	3
Schaerbeek	11%	32	89	57
Uccle	7%	14	57	43
Watermael-Boitsfort	2%	5	18	13
Woluwe-Saint-Lambert	5%	5	37	32
Woluwe-Saint-Pierre	4%	6	29	23
Région	100%	248	800	552

Pour la visibilité, les stations de voitures partagées sont implantées de façon privilégiée plutôt en voirie, avec une dispersion dans les quartiers de petites stations proches des utilisateurs. Les grandes stations doivent en principe être situées hors voirie.

Le nombre et la taille des stations de voitures partagées sont au moins partiellement conditionnés par des impératifs économiques. Des objectifs chiffrés existent pour chaque commune.

3.3.3. Décisions

Il y a lieu de distinguer deux types de stationnement des voitures partagées :

- En station : ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé et de le restituer;
- En cours d'utilisation : les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du Stationnement, peuvent obtenir une carte de dérogation « *voiture partagée* » qui est mise à disposition des clients lorsque le véhicule est en cours d'utilisation, voir § 2.3.2.

Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal *voitures partagées* à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance des voitures partagées repris en annexe de 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 partagés.

3.4. Les taxis

3.4.1. Objectifs et motivations

Le taxi s'intègre dans la politique de mobilité urbaine en tant que solution aux trajets en voiture de nature occasionnelle : il complète ainsi l'offre de mobilité alternative à la voiture personnelle. En combinaison avec la marche à pied, le vélo, les transports en commun et d'autres services flexibles (comme les voitures partagées ou la location de voitures), il a vocation à :

- contribuer à la réduction de la fréquence d'utilisation de la voiture;
- et participer à la diminution du nombre de voitures privées.

A ce titre cette activité mérite d'être encouragée.

3.4.2. Décisions

Les stations sont un instrument de travail important pour le taxi. Leur gestion est supervisée de la manière suivante :

- Développement :
 - la Direction des Taxis dispose d'un inventaire dynamique des stations de taxis réparties selon leur type, taille, utilisation.... Sur la base de l'analyse de cet inventaire et d'une proposition du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale, elle propose des stations supplémentaires aux communes;
 - dans le cadre de son Plan d'Action Communal de Stationnement, le conseil communal peut proposer des stations de taxis supplémentaires à celles du secteur en voirie, en indiquant les critères qu'elle a pris en compte.
- Evolution : l'avis de la Direction Taxis est sollicité pour les projets de réaménagement de la voirie régionale comprenant une station de taxis, notamment en ce qui concerne la qualité et la visibilité des emplacements de ces stations.
- Coordination : l'avis préalable de l'Agence du Stationnement, qui veille à la cohérence générale de la politique de stationnement régional, est nécessaire pour autoriser une évolution (création, déplacement ou suppression) de l'implantation des stations de taxis et des éventuelles aires de stationnement réservées aux taxis (aires de repos).

4 LES LIVRAISONS, POIDS-LOURDS ET AUTOCARS SUR VOIRIE

4.1. Les livraisons

4.1.1. Objectifs et motivations

Pour mémoire, les aires de livraison en voirie ont vocation à pallier les insuffisances des capacités de livraison hors voirie, notamment dans le bâti ancien. En complément, l'article 18 du Titre 8 du Règlement Régional d'urbanisme (RRU) a pour objectif de favoriser le report des opérations de chargement/déchargement hors voirie pour les activités économiques de grande taille, afin de dégager la voie publique et d'assurer la mobilité et la fluidité du trafic. Il prévoit donc des dispositions en la matière, modulées en fonction de la destination des immeubles (nature de l'activité) et des superficies de plancher de ces immeubles.

4.1.2. Nombre d'aires de livraison

Il est recommandé que le nombre et la répartition des aires de livraison soient déterminés sur la base d'un diagnostic de la demande. Ce diagnostic distingue a priori :

- les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces : aires de livraison de secteur;
- les générateurs isolés ou importants : aires de livraison spécifiques.

4.1.2.1. Aires de livraison de secteur

La zone de desserte des aires de livraison de secteur est fonction du type de tissu urbain concerné.

Pour quantifier les besoins en aires de livraison, leurs implantations doivent être objectivées et notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m² et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.

4.1.2.2. Aires de livraison spécifiques

Pour les besoins d'un établissement particulier, non desservi hors voirie, la décision de la création (ou du maintien) d'une aire de livraison spécifique tiendra compte :

- de la fréquence des livraisons, à combiner avec le moment de la journée et la durée moyenne afin d'estimer l'occupation de la voirie;

- de la pression du stationnement ordinaire alentour, et donc la probabilité qu'une place suffisante en stationnement ordinaire soit disponible à l'arrivée d'un véhicule de livraison;

- de la régularité éventuelle des livraisons (jours et heures fixes), qui peut permettre un partage temporel de l'emplacement avec d'autres usages (par exemple arrêt minute, stationnement payant...);

- de la durée moyenne d'une livraison : de courte durée, une livraison peut se dérouler dans un espace interdit au stationnement mais où l'arrêt est autorisé sans gêner les autres circulations;

- du type de véhicule desservant usuellement le site; ceci influence la dimension de l'aire de livraisons et les caractéristiques de son implantation (manœuvres d'accès);

- du type de marchandises : la manœuvre d'un transpalette nécessite de la place et des bordures abaissées;

- de l'organisation générale de la voirie : présence de passages piétons, de pistes cyclables, de lignes de trams ou de bus...

4.1.2.3. Zones ponctuelles de stationnement payantes

Des zones ponctuelles de stationnement spécifiques, utilisables pour les chargements et déchargements, peuvent être gérées en stationnement payant à un tarif spécial :

- Ce tarif est élevé : il a vocation à dissuader la fonction stationnement à cet emplacement, de manière à maximiser la probabilité que celui-ci reste disponible pour les arrêts. Le tarif unique et forfaitaire est de € 100 par demi-journée;

- Les horaires sont déterminés en fonction des besoins, mais doivent tendre vers une harmonisation dans les 19 communes;

- L'arrêt y reste possible et gratuit car le stationnement payant n'est pas applicable aux véhicules à l'arrêt, pendant toute la durée des opérations de chargement et déchargement.

Le Plan d'Action Communal de Stationnement reprend l'entièreté des zones de livraison indispensables à la vie économique de la Commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créés par les gestionnaires de voirie.

Le PACS détaillera aussi les mesures particulières de contrôle et des modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.

4.2. Le stationnement des poids-lourds

4.2.1. Objectifs et motivations

Les réglementations prises par les conseils communaux sont en cohérence avec le Plan Marchandise et avec le Plan Régional de Développement Durable (PRDD).

Les comptages effectués un dimanche (étude ARIES 2005) permettent d'estimer à environ 11km le linéaire nécessaire au stationnement des poids-lourds sur l'ensemble de la Région. Afin de maximiser pour chaque poids lourd les chances de trouver une place libre, il est considéré le besoin de réserver l'équivalent de 33km de linéaire de stationnement pour les poids-lourds.

Dans l'ensemble de la RBC, le linéaire de « voirie accessible à tous camions » est de 185,4km.

Le réseau est présenté sur la carte de la page suivante.

Chaque commune participe équitablement au sein de la Région à la nécessité de permettre du stationnement pour les poids-lourds en leur réservant des emplacements en fonction de leurs possibilités.

Les avantages de réserver des emplacements au stationnement des poids-lourds sont les suivants :

- les poids-lourds disposent ainsi d'endroits où leur stationnement est autorisé et non contesté;
- ces emplacements ne risquent pas d'être monopolisés par du stationnement voiture, notamment de la part des navetteurs;
- les éventuelles nouvelles réservations participent à la réduction du nombre de places de stationnement à destination non réglementées.



4.2.2. Décisions

Chaque commune accueille des poids-lourds au prorata du linéaire de voies accessibles à tous les camions sur son territoire : elle réserve aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18% du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

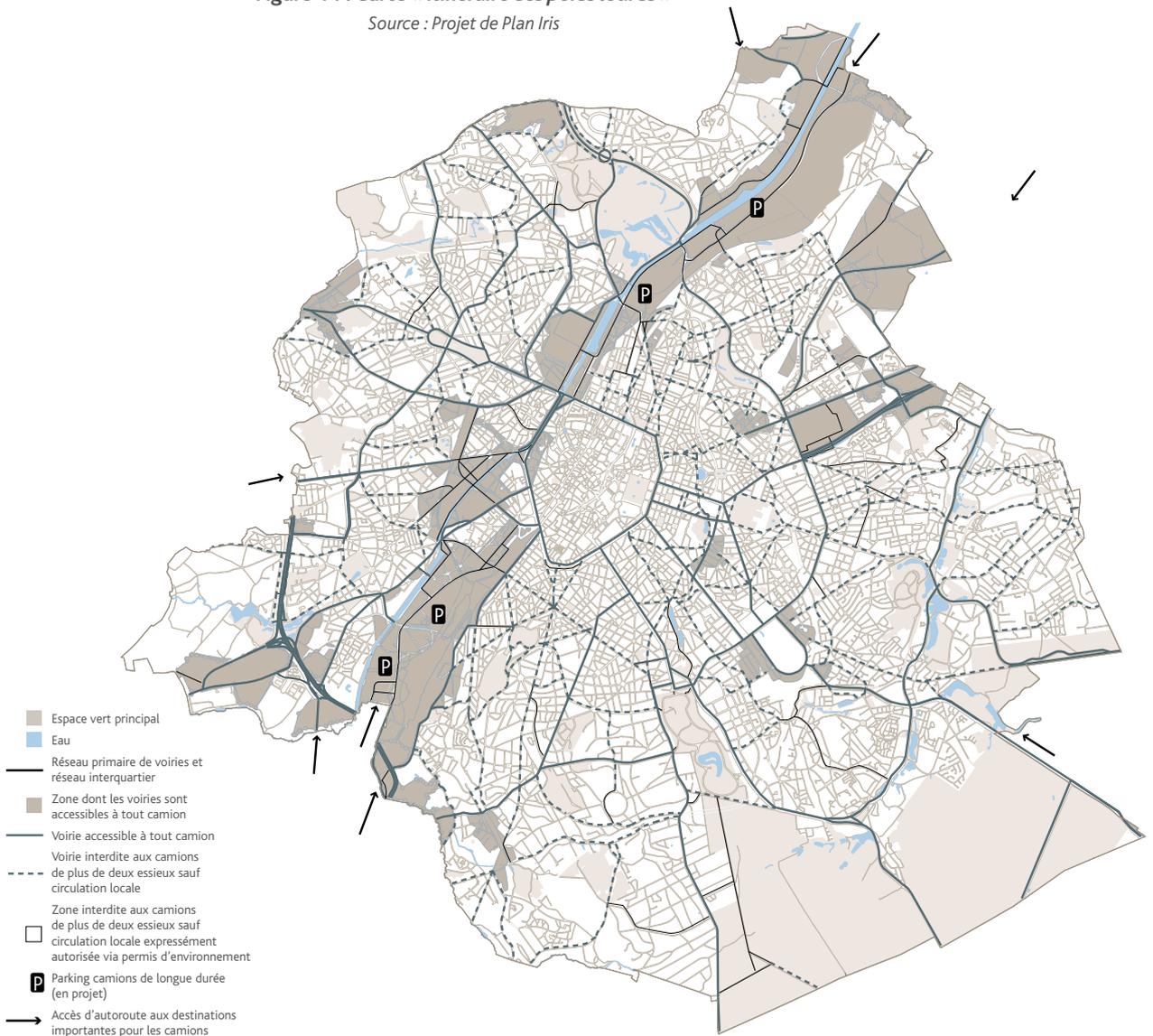
Une éventuelle réduction locale de ce pourcentage devra être justifiée par étude de stationnement orientée poids-lourds, validée par l'Agence du Stationnement.

Pour déterminer les emplacements réservés aux stationnements des poids-lourds, les Communes s'inspireront des critères suivants :

- une localisation en zone d'industrie urbaine ou de bureaux;
 - espace disponible : une largeur de voirie de plus de 7 mètres ou un espace en berme centrale;
 - faibles flux de circulations piétonne et cycliste;
 - peu de riverains;
 - accessible pour les chauffeurs de poids-lourds : offre transports publics, possibilités de stationnement moyenne et longue durée (facteur de succès).
- Exemples : Boulevard de Smet de Naeyer, Boulevard Paepsem, Avenue du Port, Rue de Stalle prolongée...*

Figure 14 : Carte « itinéraire des poids lourds »

Source : Projet de Plan Iris



Les autres actions concernant les poids-lourds sont prises par les Communes dans l'esprit et le respect des règles et des orientations du Plan marchandise et du Plan régional de développement durable.

Le Plan Communal d'Action de Stationnement reprend les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.

4.3. Les bus scolaires et autocars

Les bus scolaires et les autocars ont besoin de lieux de stationnement mais ceux-ci peuvent être distincts des lieux de dépose-reprise des passagers.

Les réservations de stationnement pour bus scolaires sont assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places en dehors des activités scolaires.

Le Plan d'Action Communal de Stationnement reprend les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur le territoire de la Commune quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

Les réservations de stationnement pour les autocars sont réparties en fonction de 3 périodes :

- dépose-reprise : le stationnement est limité à 1/2h;
- stationnement de moyenne durée : il s'agit d'un stationnement limité à 5h qui permet à l'autocariste de se garer en dehors des lieux touristiques entre la dépose et la reprise de ses passagers;
- stationnement longue durée : il s'agit d'un stationnement classique, de jour ou de nuit, quand le véhicule est vide. Le conducteur a alors besoin de lieux adaptés pour se reposer et se restaurer, voire d'un hébergement.

Le Plan d'Action Communal de Stationnement reprend les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le Plan d'Action Communal du Stationnement doit également veiller à offrir, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.





5 LE STATIONNEMENT HORS VOIRIE

5.1. Objectifs et motivations

Le développement du stationnement hors voirie vise à :

- favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée;
- favoriser le stationnement résidentiel hors voirie;
- compenser la perte de places physiques de stationnement en voirie lors d'intervention sur l'espace public (création de sites propres pour la STIB, création de pistes cyclables, création d'oreille de trottoirs ou élargissement de ceux-ci, etc);
- favoriser l'usage du vélo grâce à des facilités et une sécurisation du stationnement;
- maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas satisfaisante.

5.2. Décisions

D'une manière générale :

- le principe de tarifs préférentiels hors voirie : la Région et les Communes les appliquent pour les parkings publics qu'elles gèrent, au plus tard dans les 2 ans suivant l'entrée en vigueur des Plans d'Action Communaux de Stationnement;
- les tarifs de ces parkings publics augmentent progressivement en fonction de leur proximité au centre;
- pour ces mêmes parkings, des places pour vélos sont aménagées en proportion d'au moins 1 place vélo pour 10 places voitures, sans que ces emplacements pour vélo ne puissent être créés en détriment des places prévues pour les voitures;
- les installations destinées à la recharge des véhicules électriques sont réalisées de manière privilégiée hors voirie; en principe, un parking public prévoit un tel dispositif;
- Les gestionnaires de parkings publics doivent prévoir une réduction graduelle pour les conducteurs qui stationnent leur véhicule pour une durée de plus de 48h. Ceci doit stimuler les conducteurs à laisser leur véhicule en stationnement hors voirie pour une plus longue durée.

5.2.1. Parkings riverains

5.2.1.1. Accueil des riverains dans les parkings publics

Les riverains bénéficient d'un abonnement à tarif préférentiel dans les parkings publics qui :

- sont gérés par la Région ou une Commune, ou agréés en tant que parking public;
- ne sont pas des parkings de transit (sauf une éventuelle dérogation pour une proportion réservée);
- acceptent une clientèle abonnée.

En l'espèce, le riverain est une personne :

- domiciliée dans la Région Bruxelles-Capitale dans le secteur où se situe une entrée piétonne du parking, ou dans un de ses secteurs limitrophes, pour autant que l'on reste dans la limite des 150ha.

Remarque : contrairement aux conditions d'octroi de la carte de riverain, il n'y a pas ici de limite au nombre de voitures acceptées par ménage.

Dans chacun des parkings visés :

- les riverains bénéficieront d'une réduction d'au moins 30% sur les abonnements voitures permanents (24h/24);
- le gestionnaire du parking ne pourra pas refuser d'abonnements voiture pour riverain tant que le nombre de ces abonnements n'atteindra pas au moins un tiers de l'ensemble des abonnements voitures délivrés;
- les mêmes règles sont appliquées pour les deux-roues motorisés;
- le maintien de l'équilibre économique du parking pourra être obtenu par une augmentation à proportion des tarifs des autres clientèles.

Les gestionnaires de voiries, dont les communes, ou tout intervenant dans l'espace public (ex : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc) doivent, préalablement à tous travaux, soumis à permis d'urbanisme ou non, notifier obligatoirement toute suppression de stationnement en voirie à l'Agence du Stationnement et au Fonctionnaire Délégué. En guise de sanction en cas de non-notification préalable aux suppressions, le chantier sera frappé d'illégalité et le demandeur tenu de revenir au pristin état sans délais. Sur base de ces notifications, l'Agence du Stationnement pourra ainsi calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie. A cette fin, l'Agence du Stationnement est tenue d'établir un mode de calcul des compensations hors-voirie dont les modalités seront soumises au GRBC pour approbation.

Dans leur PACS, les conseils communaux sont tenus de respecter le principe de compensation significative hors-voirie du stationnement supprimé en voirie. L'Agence du Stationnement vérifiera que ces modalités y figurent bien. Les PACS sont tenus d'identifier les options compensatrices pour les réductions de places de stationnement prévues en voirie. Les communes ne peuvent supprimer aucun stationnement en voirie si cela n'est pas prévu dans leur PACS, ou dans le cadre de la révision de ceux-ci. Un système de dérogation sera prévu au niveau de l'Agence du Stationnement en cas de nécessité à définir dans un Arrêté du Gouvernement. En cas de non-respect de ce principe, l'Agence du Stationnement met la commune en demeure de s'exécuter et de prendre les mesures nécessaires pour revenir au pristin état. A défaut de s'exécuter après cette mise en demeure, l'Agence du Stationnement ou la Région pourra se substituer à la commune. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre des places concernées en voirie.

5.2.1.2. Création de parkings réservés aux riverains

De nouveaux parkings de ce type peuvent être construits :

- pour compenser significativement (NDL : betekenisvol) la suppression physique de places de stationnement sur voirie ou un accroissement local du nombre de places de stationnement sur voirie réglementée en zone rouge ou orange;
- si les besoins sont justifiés par une étude de stationnement validée par l'Agence du Stationnement.

5.2.2. Tarifs préférentiels pour les deux-roues

Dans les parkings hors voirie gérés par la Région, la Commune ou agréés en tant que parking public, il est instauré des tarifs préférentiels :

- pour les deux-roues motorisés (motocyclettes et cyclomoteurs) par rapport aux voitures, proportionnellement à l'emprise au sol de ceux-ci, combiné au coût d'exploitation et de gestion du parking;

- pour les stationnements aménagés pour les vélos, en principe à un niveau de 10% du tarif d'une voiture particulière. Ceci devra permettre de prévoir des emplacements de qualité et de couvrir les coûts d'exploitation.

Les vélos sont des engins vulnérables nécessitant lors de leur stationnement un mobilier adapté, à savoir un support permettant :

- de maintenir le vélo par le cadre;
- d'attacher le vélo par un antivol en U à un support fixe, par au moins le cadre et une roue.

Remarque : les vols de vélos concernent quasiment autant la voirie que le hors voirie.

Les espaces de stationnement pour les vélos sont autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce et sans avoir à aucun moment besoin de porter le vélo.

L'exploitant du parking veillera à combattre l'usage abusif des emplacements prévus pour les vélos et sera particulièrement attentif aux abandons.



5.2.3. Parkings de transit

5.2.3.1. Le principe des parkings de transit

Des parkings de dissuasion sont aménagés auprès des gares et des grandes stations de transports en commun pour inciter les automobilistes à garer leur voiture et à continuer leur trajet en train, en métro, en bus...

A l'intérieur de la Région, des parkings de transit gérés par l'Agence du Stationnement servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs qui résident non loin. Leur fonctionnement est plus dynamique : le stationnement est potentiellement un peu plus rotatif dans les parkings de transit que dans les parkings de dissuasion.

Le Plan de mobilité IRIS 2 a pointé la nécessité de coordonner la réalisation de parkings de transit avec celle de parkings de dissuasion adaptés à la demande le long des lignes IC/RER hors de la Région. Ces parkings de dissuasion doivent être conçus et gérés dans le but d'être attractifs et donc notamment sécurisés.

5.2.3.2. L'organisation des parkings de transit

L'usage du parking de transit implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo.

Le parking de transit n'a pas vocation, a priori, à servir pour la desserte locale.

Au titre des services offerts sur les parkings de transit, l'intermodalité avec le vélo doit être possible et encouragée. Les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent si possible différents services de mise à disposition de vélos sur place : vélos en libre service, location courte ou longue durée....

Les stationnements aux abords de ces parkings de transit sont protégés par des aménagements et/ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

Une étude de stationnement validée par l'Agence du Stationnement accompagnera la détermination de cette zone de protection.

Les parkings de transit sont payants parce que :

- le rabattement sur les transports en commun lourds doit être géré tout en respectant un contexte de mobilité urbaine où la voiture individuelle et les déplacements en bus, en vélo et la marche occupent une place différente;
- cela permet la régulation en cas de saturation.

Pour l'attractivité des parkings de transit, il importe de garantir la sécurité et le sentiment de sécurité sur ces parkings (dont l'éclairage).

5.2.3.3. Le jalonnement dynamique des parkings

Dans le but de favoriser au sein de la Région l'usage des parkings de transit en priorité, le jalonnement dynamique des parkings est organisé en deux niveaux, à savoir :

- un téléjalonnement large vers les parkings de transit aux abords de la frontière régionale;
- un guidage de proximité au niveau de la 1ère couronne, vers les parkings publics centraux.

4

LES PLANS D'ACTION COMMUNAUX DE STATIONNEMENT



1 CONTENU DES PLANS D'ACTION

1.1. Les attentes générales de l'Ordonnance

L'Ordonnance du 22 janvier 2009 précise à l'article 14 § 3 que les Plans d'Action de Stationnement (PACS) doivent comprendre au moins :

1. un exposé indiquant en quoi ils rendent opérationnel le Plan Régional de Politique du Stationnement;
2. un plan d'action relatif au stationnement dans chacune des voiries visées par le plan et indiquant au moins :
 - a) La délimitation des zones réglementées;
 - b) Le nombre de places de stationnement réglementées;
 - c) Le nombre et la nature des places de stationnement réservées;
3. l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action;
4. la description des modes et moyens de contrôle à mettre en œuvre en vue d'assurer le respect du plan d'action communal de stationnement;
5. l'estimation des coûts générés et des recettes attendues suite à la mise en œuvre du Plan d'Action Communal de Stationnement.

1.2. Précisions

Le PACS se compose au moins des parties suivantes :

a) Un état des lieux

- le bilan global de la situation du stationnement en général sur la commune;
- le bilan de l'offre publique, en et hors voirie, détaillé par nature et réglementation;
Ce bilan s'appuie notamment sur des comptages de terrain exhaustifs datant de moins de trois ans, réalisés (exécution, interprétation des situations, exploitation) conformément aux méthodologies indiquées par l'Agence du Stationnement;
- le cadre politique dans lequel s'inscrit ce PACS et notamment les mesures connexes et/ou d'accompagnement prises ou prévues par le conseil communal.

b) Le détail des actions

Chaque action du plan est motivée et justifiée.

Le conseil communal détaille notamment les raisons qui président à la détermination :

- des limites des zones réglementées sur voirie;
- du choix des réglementations appliquées ou prévues sur voirie;
- des éventuelles extensions des périodes réglementées (jours et/ou horaires);
- du nombre et du positionnement des réservations sur l'espace public.

Les Plans d'Action Communaux de Stationnement détaillent comment ils contribueront à la réalisation des objectifs régionaux en ce qui concerne une diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique (voir Chapitre 3 « Objectifs et motivations généraux ») et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementé (voir chapitre 3, 1.1 et 1.2.2 « Places non-réservées »).

Le conseil communal détaille sa politique pour chaque type de cartes de dérogation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il détaille ses prévisions de nombre de cartes de dérogation par type de carte et par secteur de stationnement. Elle justifie le recours ou le non recours à l'instauration de quotas sur les secteurs de stationnement de son territoire.

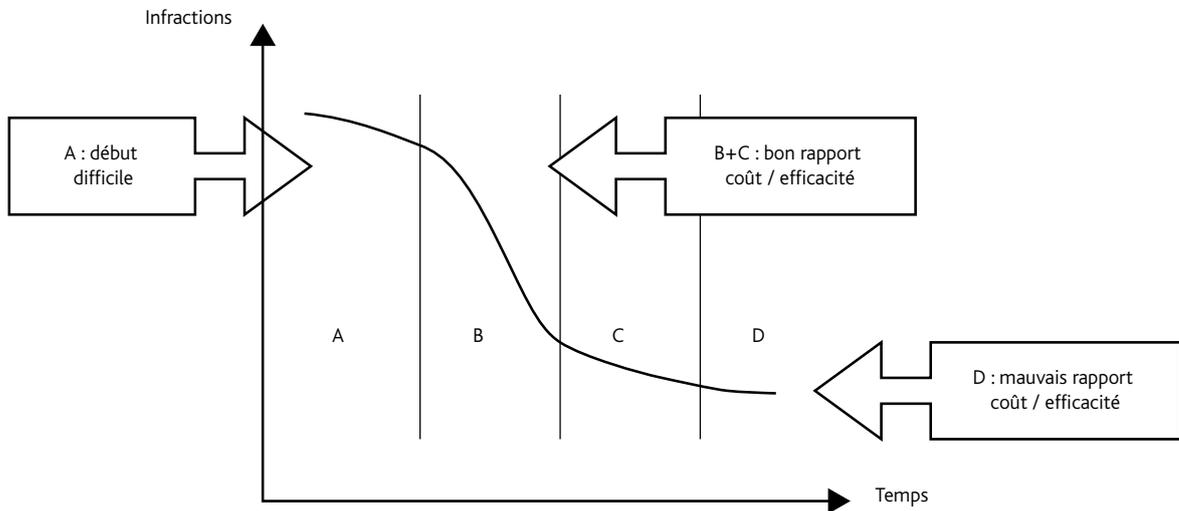
Le conseil communal détaille sa politique en matière de stationnement pour les véhicules et usages particuliers comme les deux-roues motorisés, voitures partagées, taxis, véhicules de livraison, poids-lourds, autocars.

Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle-sanction.

Une politique de stationnement efficace ne peut pas être menée sans contrôle régulier. Afin d'obtenir un résultat optimal, qui est en outre proportionnel à un engagement acceptable et réaliste d'hommes et de moyens, il convient de trouver un équilibre entre le risque objectif et subjectif d'être pris.

Cela requiert d'une part un contrôle suffisant en vue de maintenir le risque objectif d'être pris à un niveau suffisamment élevé et nécessite d'autre part une publicité efficace à propos des contrôles effectués afin d'augmenter le risque subjectif d'être pris.

Le conseil communal établit un graphique comme celui repris ci-après afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention doit donc être prévu, accompagné de mesures d'intervention rapide pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du Stationnement.



Le conseil communal veille en outre à ce que des mesures particulières pour favoriser graduellement le stationnement hors voirie pour alléger la pression automobile soient reprises.

Dans son Plan d'Action Communal de Stationnement, le conseil communal détaille les actions concrètes et chiffrées prévues à cette fin, y compris un ou des projets de réaménagement de voirie où la réduction de l'offre de stationnement sur la voirie est prévue. Des réaménagements sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives pour le déplacement motorisé individuel (et en particulier l'aménagement de sites protégés pour des bus ou des trams et des pistes cyclables) et augmenter la convivialité (et donc la qualité) de l'espace public, en réduisant notamment le nombre de places réservées au stationnement des voitures particulières sur la voirie.

Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction dans l'objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ces places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie. Le conseil communal détaille dans son PACS les alternatives par type d'utilisateur (riverain, visiteur, livraisons...) et reprend au moins deux projets combinant un tel réaménagement à une compensation.

c) Des synthèses

- Un planning prévisionnel des actions, dont notamment le programme :
 - des réaffectations à d'autres usages de places de stationnement à destination (voir chap. 3, § 1.2);
 - du développement des stationnements vélos (voir chap. 3, § 3.1.2).

- Des synthèses exprimant la cohérence des différentes actions au sein de chaque « secteur de stationnement » tel qu'il résulte du découpage territorial prévu au chapitre 3 § 2.2.1.

- Un récapitulatif général exprimant la cohérence d'ensemble des actions :

- sur le territoire de la commune;
- et avec les territoires limitrophes.

d) Approbation des Plans d'Action Communaux de Stationnement

Sur base de l'avis de l'Agence du Stationnement, le Gouvernement ne déclare les dossiers communaux qu'après avoir réceptionné tous les dossiers communaux.

Les 19 plans d'action communaux seront dès lors approuvés endéans les 3 mois.

2 CONTENU DES RAPPORTS D'ÉVALUATION

2.1. Le principe

En application de l'article 23 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009, les conseils communaux adoptent un rapport d'évaluation bisannuel détaillant « les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées. »

Sur base de ces 19 rapports, l'Agence du Stationnement dresse un rapport global pour le Gouvernement. Il s'agit par-là d'évaluer régulièrement l'impact des Plans d'Action Communaux de Stationnement sur la mobilité et l'environnement.

De manière à rendre possible une synthèse cohérente et rapide des informations communales, la nature et le format de ces données sont définis au niveau régional.

Pour l'élaboration de ces rapports d'évaluation, certaines informations sont disponibles sur document (par exemple : évolution des recettes par réglementation), d'autres peuvent nécessiter la réalisation d'enquêtes (par exemple : taux de respect par réglementation).

2.2. Les modalités de réalisation

2.2.1. Nature des données

2.2.1.1. Données d'exploitation

Les données d'exploitation sont distinguées sur le territoire communal, par zone résidentielle et par réglementation. Toute exception locale appliquée à une zone est ici assimilée à une nouvelle réglementation (par exemple : extension des horaires) :

- nombres de places : total et hors places réservées;
- nombre de jours réglementés et horaires;
- nombre de cartes de dérogation délivrées par le collège des bourgmestre et échevins, par nature :
 - en vigueur;
 - délivrées sur la période.
- montant des recettes horaires;
- montant des recettes des cartes de dérogation, par nature;
- redevances forfaitaires.

Si le collège des bourgmestre et échevins délivre des cartes de riverain dont la validité inclut des secteurs de stationnement qui ne sont pas sur son territoire, il fournit par secteur de stationnement extérieur à la commune :

- nombre de cartes de riverain délivrées :
 - en vigueur;
 - délivrées endéans la période par le collège des bourgmestre et échevins.
- recettes.

2.2.1.2. Enquêtes

Les enquêtes sont réalisées (exécution, exploitation et calcul des ratios standards) conformément aux méthodologies indiquées par l'Agence du Stationnement.

Les enquêtes à réaliser sont les suivantes :

- enquêtes occupation – respect : sur la totalité des places réglementées;
- temps de recherche d'une place autorisée sur voirie : sur au moins la moitié des secteurs de stationnement dont au moins la moitié du linéaire de voirie est réglementé, à raison d'un point par secteur de stationnement;
- rotation : sur au moins un quart des places de chaque type de zone réglementée.

2.2.2 Périodicités

2.2.2.1. Données d'exploitation

Les données d'exploitation sont collectées et enregistrées mensuellement pour faire apparaître les variations saisonnières et pour permettre de déceler des évolutions tendanciennes. Cette échelle de temps permet d'anticiper les risques et d'adopter les actions complémentaires ou correctrices au plus tôt.

2.2.2.2. Enquêtes

Les enquêtes sont réalisées au moins une fois tous les 2 ans.

2.2.2.3. Bilans intermédiaires

Les conseils communaux sont invités à faire des bilans intermédiaires, annuels ou semestriels, pour optimiser leur gestion du stationnement. Ces bilans intermédiaires peuvent être transmis à l'Agence du Stationnement si le conseil communal le juge utile pour l'édification de l'Agence du Stationnement sur un sujet particulier.

2.3. Les modalités de transmission

Remise complète à l'Agence du Stationnement avant le 30 avril, tous les 2 ans et pour la 1^{er} fois de la 2^{ème} année qui suit celle de la publication du PRPS au Moniteur belge.

Modèle de rapports et formulaires numériques établis par l'Agence du Stationnement et transmis aux Communes au moins 1 an avant la date limite de remise du premier rapport d'évaluation.

ANNEXE 1

Ordonnance du 22 janvier 2009

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

MINISTERE
DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2009 — 334 [C — 2009/31043]

22 JANVIER 2009. — Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (1)CHAPITRE I^{er}. — *Dispositions générales***Article 1^{er}.** La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.**Art. 2.** Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° place de stationnement : espace situé sur la voie publique et destiné au stationnement d'un véhicule à moteur;

2° place de stationnement réservée : place de stationnement destinée exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deuxroues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés, aux poids-lourds, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargement de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement;

3° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée de places de stationnement situées sur la voie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève;

4° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs de places de stationnement;

5° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions visées par la présente ordonnance, en ce compris ceux appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public, y compris les parkings de transit;

6° téléjalonnement : système d'information et de guidage relatif aux emplacements disponibles dans les parkings publics;

7° l'Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le Chapitre VI de la présente ordonnance;

8° la perception : la collecte de l'argent des horodateurs, la réception des paiements en cas de non-respect des règles de stationnement et la récupération des montants impayés;

9° le contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur les voiries communales et régionales.

CHAPITRE II. — *Instruments***Art. 3.** La politique du stationnement a pour objectif d'organiser de manière efficace, cohérente et concertée l'usage privatif des voiries régionales et communales et de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic, en privilégiant leur fonction principale de vecteur de mobilité tant pour les véhicules à moteur que pour les piétons et les cyclistes.

La politique de stationnement passe par :

- 1° la fixation de zones réglementées;
- 2° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement;
- 3° l'adoption de plans d'action communaux de stationnement;
- 4° la création d'une Agence du stationnement.

CHAPITRE III. — *Des zones réglementées***Art. 4.** Sans préjudice de la faculté pour le Gouvernement de créer d'autres zones à titre complémentaire, et pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation, il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées :1° la zone rouge, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 1^{er}, de la présente ordonnance;

2° la zone verte, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 2, de la présente ordonnance;

MINISTERIE
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2009 — 334 [C — 2009/31043]

22 JANUARI 2009. — Ordonnantie houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap (1)HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen***Artikel 1.** Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.**Art. 2.** Voor de toepassing van deze ordonnantie, wordt verstaan onder :

1° parkeerplaats : ruimte op de openbare weg die bestemd is om een motorvoertuig te parkeren;

2° voorbehouden parkeerplaats : een parkeerplaats uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, motorvoertuigen gebruikt voor het autodelen, vrachtwagens, motorvoertuigen die mensen in en uit laten stappen en goederen laden en lossen en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de Regering;

3° gereglementeerde zone : deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare weg en waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens de categorie waartoe zij behoort;

4° vrijgesteldenkaart : individuele toelating uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen;

5° publieke parking : elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die beantwoordt aan de voorwaarden bedoeld in deze ordonnantie, met inbegrip van die welke aan het Gewest of elke andere publiekrechtelijke rechtspersoon toebehoren, met inbegrip van de transitparkings;

6° parkeergeleidingssysteem : informatie- en geleidingssysteem omtrent de beschikbare plaatsen in de publieke parkings;

7° het Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van deze ordonnantie;

8° de inning : het ophalen van het geld van de parkeerautomaten, het ontvangen van betalingen in geval van nietnaleving van de parkeerregels en de invordering van de niet-betaalde bedragen;

9° de controle : het controleren op gemeente- en gewestwegen van het naleven van het gereglementeerd parkeren.

HOOFDSTUK II. — *Middelen***Art. 3.** Het parkeerbeleid beoogt een doeltreffende, coherente en overlegde organisatie van het privaatieve gebruik van de gewest- en gemeentewegen. Het wil ook bijdragen aan de doelstelling om de verkeerslast te beperken. De hoofdfunctie van deze wegen als vector voor de mobiliteit, zowel voor motorvoertuigen als voor voetgangers en fietsers, wordt hierbij benadrukt.

Het parkeerbeleid komt tot stand via :

- 1° de bepaling van gereglementeerde zones;
- 2° de vaststelling van een gewestelijk parkeerbeleidsplan;
- 3° de vaststelling van gemeentelijke parkeeractieplannen;
- 4° de oprichting van een Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK III. — *Gereglementeerde zones***Art. 4.** Onverminderd de mogelijkheid voor de Regering om andere aanvullende zones te creëren, waarvoor zij de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden vastlegt, worden drie soorten gereglementeerde zones op het grondgebied van het Gewest bepaald :

1° de rode zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 1, van deze ordonnantie;

2° de groene zone waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats onderworpen is aan de betaling van de parkeerretributie bedoeld in artikel 38, § 2, van deze ordonnantie;

3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogation, tout utilisateur d'une place de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 38, § 3, de la présente ordonnance.

Art. 5. L'utilisation d'une place de stationnement s'entend de l'occupation effective de cette place par un véhicule à moteur au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées visées à l'article 4 de la présente ordonnance est soumise aux conditions d'utilisation fixées par la présente ordonnance ou ses arrêtés d'exécution, tous les jours de la semaine de 9 heures à 18 heures à l'exception des dimanches et des jours fériés légaux applicables dans tout le pays.

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

Le Gouvernement détermine les conditions autorisant une telle dérogation.

Art. 6. Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence du stationnement, les communes délivrent les cartes de dérogation :

- 1° aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés;
- 4° aux personnes handicapées.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé.

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

Art. 7. Le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation de places de stationnement à l'occasion d'événements temporaires tels que déménagements, travaux nécessitant l'usage de camions ou conteneurs ou festivités.

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

Art. 8. Le Gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées.

CHAPITRE IV. — *Du plan régional de politique du stationnement*

Section 1^{re}. — Contenu

Art. 9. Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique de stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

Le plan de politique de stationnement comprend au moins :

1° un volet indicatif constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ainsi que de la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique de stationnement suivie;

2° un volet réglementaire fixant pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

- a) le nombre maximal de places de stationnement admissibles;
- b) le nombre de places de stationnement pour chaque zone visée à l'article 4 de la présente ordonnance;

3° de la zone bleue, waarin, behoudens afwijking, elke gebruiker van een parkeerplaats de beperkte parkeertijd moet naleven middels een parkeerschijf, conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op straffe van onderwerping aan de parkeertributie bedoeld in artikel 38, § 3, van deze ordonnantie.

Art. 5. Het gebruik van een parkeerplaats is de feitelijke bezetting van deze plaats door een motorvoertuig langer dan de tijd die nodig is voor het laten instappen of uitstappen van mensen of het laden of lossen van zaken in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het gebruik van een parkeerplaats in een van de in artikel 4 van deze ordonnantie bedoelde gereguleerde zones is onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald door deze ordonnantie of de uitvoeringsbesluiten ervan, elke weekdag van 9 uur tot 18 uur, uitgezonderd de zondagen en de wettelijke feestdagen die in het hele land gelden.

Een gemeentelijk parkeeractieplan kan punctueel afwijken van de periode bedoeld in het tweede lid, ofwel om deze te verlengen, ofwel om deze te beperken wanneer de specificiteit van een weg of een bijzondere wijk dit verantwoordt.

De Regering legt de toelatingsvoorwaarden voor een dergelijke afwijking vast.

Art. 6. Met inachtneming van de regels bepaald door het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart en onverminderd de mogelijkheid om deze taak aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen, reiken de gemeenten de vrijgesteldenkaarten uit aan :

- 1° buurtbewoners, wat de wijk betreft waarin zij wonen;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die voor het autodelen worden ingezet;
- 4° gehandicapte personen.

Elke vrijgesteldenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig.

De Regering kan de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten preciseren met inachtneming van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen dit kader, kan zij aanvullende categorieën begunstigen bepalen.

Art. 7. De Regering bepaalt de algemene voorwaarden betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen zoals verhuizingen, werken die het gebruik van vrachtwagens of containers vereisen of festiviteiten.

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

Art. 8. De Regering bepaalt de regels voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK IV. — *Gewestelijk parkeerbeleidsplan*

Afdeling 1. — Inhoud

Art. 9. Het gewestelijk parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen terzake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

Het parkeerbeleidsplan bevat ten minste :

1° een informatief luik bestaande in een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand en de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid;

2° een reglementair luik waarbij enerzijds voor het volledige grondgebied van het Gewest en anderzijds voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt, het volgende bepaald wordt :

- a) het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen;
- b) het aantal parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 4 van deze ordonnantie;

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

Section 2. — Procédure d'élaboration

Art. 10. § 1^{er}. Le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

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

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

Les réclamations et observations sont adressées au Gouvernement dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

§ 2. Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis à Bruxelles Mobilité, à la STIB et à Bruxelles Environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. A l'échéance, l'avis qui n'aurait pas été transmis est réputé favorable.

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

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

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

Art. 11. Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Le plan est publié au *Moniteur belge*.

Art. 12. La procédure visée aux articles 10 et 11 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

Art. 13. Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de cinq ans à compter de son entrée en vigueur.

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

Le nouveau plan est établi sur la base du rapport global d'évaluation établi par l'Agence du stationnement conformément à l'article 23 de la présente ordonnance.

CHAPITRE V. — Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{re}. — Contenu

Art. 14. § 1^{er}. Chaque commune de la Région adopte un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

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

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

1° un exposé indiquant en quoi ils rendent opérationnel le plan régional de politique du stationnement;

2° un plan d'action relatif au stationnement dans chacune des voiries visées par le plan et indiquant au moins :

- a) la délimitation des zones réglementées;
- b) le nombre de places de stationnement réglementées;
- c) le nombre et la nature des places de stationnement réservées.

c) het minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen, alsook de bijzondere eenvormige signalisatie die ervoor gebruikt wordt indien deze signalisatie niet reeds geregeld is door het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg of elk ander koninklijk besluit tot uitvoering van de wetten gecoördineerd op 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer.

Afdeling 2. — Opmaakprocedure

Art. 10. § 1. De Regering stelt het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

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

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

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

§ 2. Tegelijk met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan aan Mوبiel Brussel, de MIVB en Leefmilieu Brussel om advies voor. De adviezen moeten bij de Regering toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag. Is de termijn vervallen, dan wordt het niet bezorgde advies geacht gunstig te zijn.

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

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

Zo niet, worden de adviezen over het ontwerpplan geacht gunstig te zijn.

Art. 11. Binnen een termijn van acht maanden na de vaststelling van het ontwerpplan, stelt de Regering het gewestelijk parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Art. 12. De procedure bedoeld in artikelen 10 en 11 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijk parkeerbeleidsplan aanbrengt.

Art. 13. Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander plan wordt vervangen.

Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van het globale evaluatierapport dat is opgesteld door het Parkeeragentschap conform artikel 23 van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK V. — Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1. — Inhoud

Art. 14. § 1. Elke gemeente van het Gewest stelt een gemeentelijk parkeeractieplan vast dat van toepassing is op alle Gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn plannen die concreet ingrijpen op het parkeren. Zij operationaliseren het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

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

1° een toelichting waaruit blijkt dat zij het gewestelijk parkeerbeleidsplan operationaliseren;

2° een actieplan betreffende het parkeren in elke straat die in het plan is opgenomen en dat minstens het volgende omvat :

- a) de afbakening van de gereglementeerde zones;
- b) het aantal gereglementeerde parkeerplaatsen;
- c) het aantal en de aard van de voorbehouden parkeerplaatsen.

3° l'énumération des règlements complémentaires en matière de circulation dont l'adoption est jugée nécessaire à l'exécution du plan d'action;

4° la description des modes et moyens de contrôle à mettre en œuvre en vue d'assurer le respect du plan d'action communal de stationnement;

5° l'estimation des coûts générés et des recettes attendues suite à la mise en œuvre du plan d'action communal de stationnement.

Section 2. — Procédure d'élaboration des plans d'action communaux de stationnement

Art. 15. Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans le mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affiches dans la commune et dans le périodique communal ou, à défaut, dans au moins trois journaux de langue française et trois journaux de langue néerlandaise diffusés dans la commune. Ces annonces précisent les dates du début et de fin de l'enquête.

Le projet de plan est déposé durant tout le temps de l'enquête à la maison communale aux fins de consultation par le public.

Les réclamations et observations sont adressées au collège des bourgmestre et échevins dans le délai d'enquête sous pli recommandé à la poste.

Elles sont annexées au procès-verbal de clôture de l'enquête qui est dressé par le collège dans les quinze jours de l'expiration du délai d'enquête.

Art. 16. Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. 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.

Art. 17. Le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement au plus tard dans les douze mois qui suivent la publication au *Moniteur belge* du plan régional de politique du stationnement.

Le Gouvernement peut, sur demande motivée de la commune, accorder une prolongation de trois mois pour l'adoption du plan d'action communal de stationnement.

A défaut, le Gouvernement élabore, sur proposition de l'Agence du stationnement, le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune selon la procédure visée à l'article 18, § 3, de la présente ordonnance.

Art. 18. § 1^{er}. Le Gouvernement approuve le plan d'action communal de stationnement dans les trois mois de la réception du dossier complet, sur la base :

1° du plan régional de politique du stationnement;

2° de la compatibilité du plan d'action communal avec les plans de stationnement adoptés ou en cours d'élaboration dans les autres communes de la Région.

En cas de non-approbation, la décision est motivée et contient les indications permettant à la commune d'adopter un nouveau plan d'action définitif répondant aux objectifs poursuivis et à la cohérence des différents plans.

§ 2. Le plan d'action de stationnement modifié doit être soumis au Gouvernement pour approbation dans un délai de trois mois à compter de la notification de la décision de non-approbation.

§ 3. A défaut pour une commune de soumettre pour approbation son plan d'action définitif dans les délais requis ou en cas de soumission d'un plan d'action pour approbation suivi de deux arrêtés successifs du Gouvernement refusant l'approbation, celui-ci élabore et adopte sur proposition de l'Agence du stationnement le plan d'action communal de stationnement en lieu et place de la commune défaillante. Dans ce cas, le Gouvernement adopte provisoirement le plan d'action communal de stationnement sur proposition de l'Agence du stationnement et le soumet à l'enquête publique dans la commune et pour avis à la commune concernée et aux communes qui lui sont limitrophes, conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

3° een opsomming van de aanvullende verkeersreglementen waar- van de vaststelling nodig geacht wordt voor de uitvoering van het actieplan;

4° een beschrijving van de aan te wenden controlewijzen en -middelen voor de naleving van het gemeentelijk parkeeractieplan;

5° een raming van de gegeneerde kosten en verwachte inkomsten als gevolg van de uitvoering van het gemeentelijk parkeeractieplan.

Afdeling 2. — Procedure voor de opmaak van de gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 15. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan aan een openbaar onderzoek gedurende zestig dagen.

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

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

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

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

Art. 16. Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan aan elke aangrenzende gemeente alsook aan het Parkeeragentschap om advies voor. 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.

Art. 17. De gemeenteraad stelt het gemeentelijk parkeeractieplan definitief vast uiterlijk binnen een termijn van twaalf maanden na de bekendmaking van het gewestelijk parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*.

De Regering kan, op met redenen omkleed verzoek van de gemeente, een verlenging met drie maanden toestaan voor de goedkeuring van het gemeentelijk parkeeractieplan.

Zo niet, stelt de Regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op volgens de procedure bedoeld in artikel 18, § 3, van deze ordonnantie.

Art. 18. § 1. De Regering keurt het gemeentelijk parkeeractieplan goed binnen de drie maanden na ontvangst van het volledige dossier, op basis van :

1° het gewestelijk parkeerbeleidsplan;

2° de overeenstemming tussen het gemeentelijk actieplan en de goedgekeurde of in opmaak zijnde parkeerplannen in de andere gemeenten van het Gewest.

In geval van niet-goedkeuring, wordt de beslissing met redenen omkleed. Zij bevat de indicaties waarmee de gemeente een nieuw definitief actieplan kan vaststellen dat aan de vooropgestelde doelstellingen en aan de samenhang met de verschillende plannen beantwoordt.

§ 2. Het gewijzigde parkeeractieplan moet ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Regering binnen een termijn van drie maanden na de notificatie van de beslissing van niet-goedkeuring.

§ 3. Als een gemeente haar definitief actieplan niet ter goedkeuring voorlegt binnen de vereiste termijn of in geval van voorlegging van een actieplan ter goedkeuring gevolgd door twee opeenvolgende regeringsbesluiten tot weigering van de goedkeuring, maakt de Regering, op voorstel van het Parkeeragentschap, in de plaats van de in gebreke zijnde gemeente, het gemeentelijk parkeeractieplan op en keurt het goed. In dit geval, keurt de Regering het gemeentelijk parkeeractieplan op voorstel van het Parkeeragentschap voorlopig goed en onderwerpt het aan een openbaar onderzoek in de gemeente en legt het om advies voor aan de betrokken gemeente en aan de aangrenzende gemeenten, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Au terme de la procédure, le Gouvernement adopte le plan d'action communal de stationnement définitif.

Art. 19. Par dérogation à l'article 15, une commune peut, par décision du conseil communal, confier à l'Agence du stationnement la tâche d'élaborer le projet de plan d'action communal de stationnement et de soumettre ce projet au Gouvernement pour approbation.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement soumet le projet de plan d'action pour avis à chacune des communes limitrophes de la commune concernée, conformément aux articles 15 et 16 de la présente ordonnance.

L'avis de la commune concernée n'est sollicité qu'au terme du délai de l'enquête publique et du délai dans lequel les avis des communes limitrophes peuvent être émis, sur la base du projet de plan et des réclamations, observations et avis émis. Cet avis est formulé par le conseil communal et doit parvenir à l'Agence du stationnement dans les nonante jours de la demande.

Au terme de ce délai, l'Agence du stationnement transmet le dossier complet au Gouvernement pour adoption du plan d'action définitif.

Art. 20. Le plan d'action communal de stationnement est publié au *Moniteur belge*.

Art. 21. § 1^{er}. La procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance est applicable à toute modification apportée à un plan d'action communal de stationnement.

Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent au regard des modifications apportées au volet réglementaire du plan de politique régionale du stationnement.

Il en va de même après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement.

§ 2. Il peut être dérogé à la procédure visée aux articles 15 à 20 de la présente ordonnance dans les cas déterminés par le Gouvernement concernant des adaptations minimales du plan d'action communal de stationnement. Dans ce cas, les adaptations proposées par le conseil communal sont soumises directement au Gouvernement, lequel approuve ou refuse, dans un délai de trois mois, le plan d'action communal de stationnement modifié. Si le Gouvernement ne prend pas de décision dans un délai de trois mois suivant la notification de la décision du conseil communal, lesdites adaptations minimales sont supposées avoir été approuvées.

Section 3. — Effets des plans d'action de stationnement

Art. 22. Les plans d'action de stationnement sont obligatoires.

En ce qui concerne les voiries communales et régionales situées sur leur territoire, les communes sont tenues d'adopter les mesures d'exécution des plans d'action, à mettre en œuvre dans les deux ans de leur entrée en vigueur. A défaut, le Gouvernement adopte les mesures d'exécution requises.

Art. 23. Tous les deux ans, et selon les modalités fixées par le Gouvernement, chaque commune adopte un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action mises en œuvre ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées. Les communes transmettent ces rapports à l'Agence du stationnement.

Sur la base de ces rapports, l'Agence du stationnement dresse un rapport global évaluant l'impact de ces plans d'action de stationnement sur la mobilité et l'environnement. Le Gouvernement transmet le rapport global pour information au Parlement.

A défaut pour une commune d'adopter ce rapport d'évaluation, le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement la tâche de rédiger et de lui transmettre ce rapport d'évaluation.

Art. 24. S'il ressort du rapport d'évaluation visé à l'article 23 de la présente ordonnance qu'une commune n'exécute pas de manière satisfaisante ou dans les délais impartis tout ou partie du plan d'action de stationnement applicable aux voiries communales et régionales situées sur son territoire, le Gouvernement adresse à cette commune une mise en demeure par envoi recommandé confié à la poste.

Cette mise en demeure détaille les manquements constatés ainsi que les mesures à prendre pour y mettre fin. Elle précise le délai dans lequel ces mesures doivent être prises et exécutées en mentionnant le cas échéant qu'à défaut de réponse satisfaisante, le Gouvernement se substituera à la commune.

Dans les soixante jours de la réception de cette mise en demeure, la commune concernée peut faire valoir ses observations.

Na afl oop van de procedure, keurt de Regering het definitief gemeentelijk parkeeractieplan goed.

Art. 19. In afwijking van artikel 15, kan een gemeente, bij beslissing van de gemeenteraad, de opmaak van het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan aan het Parkeeragentschap toevertrouwen, alsook de voorlegging, ter goedkeuring, van dit ontwerp aan de Regering.

In dit geval, legt het Parkeeragentschap het ontwerp van actieplan aan elke gemeente die aan de betrokken gemeente grenst om advies voor, conform de artikelen 15 en 16 van deze ordonnantie.

Het advies van de betrokken gemeente wordt pas gevraagd na het verstrijken van de termijn van het openbaar onderzoek en van de termijn waarbinnen de adviezen van de aangrenzende gemeenten kunnen worden uitgebracht, op basis van het ontwerpplan en de bezwaren, de opmerkingen en de adviezen. Dit advies wordt door de gemeenteraad uitgebracht en moet bij het Parkeeragentschap binnen een termijn van negentig dagen na de aanvraag toekomen.

Is deze termijn verstreken, dan bezorgt het Parkeeragentschap het volledige dossier aan de Regering ter vaststelling van het definitief actieplan.

Art. 20. Het gemeentelijk parkeeractieplan wordt in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Art. 21. § 1. De procedure bedoeld in de artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie is van toepassing op elke wijziging aangebracht in een gemeentelijk parkeeractieplan.

Elke gemeente neemt de nodige wijzigingen aan rekening houdend met de wijzigingen aangebracht in het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Hetzelfde geldt na vaststelling van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan.

§ 2. Van de in de artikelen 15 tot 20 van deze ordonnantie bedoelde procedure kan afgeweken worden in de door de Regering bepaalde gevallen betreffende minieme aanpassingen in het gemeentelijk parkeeractieplan. In dat geval, worden de door de gemeenteraad voorgestelde aanpassingen rechtstreeks voorgelegd aan de Regering, die binnen drie maanden het gewijzigde gemeentelijk parkeeractieplan goed- of afkeurt. Indien de Regering binnen drie maanden na de notificatie van de gemeenteraadsbeslissing geen beslissing neemt, worden de voorgestelde minieme aanpassingen geacht te zijn goedgekeurd.

Afdeling 3. — Gevolgen van de parkeeractieplannen

Art. 22. De parkeeractieplannen zijn verplicht.

Wat de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied betreft, moeten de gemeenten de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen goedkeuren en binnen twee jaar na de inwerkingtreding ervan uitvoeren. Zo niet, neemt de Regering de vereiste uitvoeringsmaatregelen.

Art. 23. Om de twee jaar en volgens de regels bepaald door de Regering, keurt elke gemeente een evaluatieverslag goed dat de maatregelen ter uitvoering van de actieplannen specificeert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen. De gemeenten maken deze rapporten aan het Parkeeragentschap over.

Op basis van deze rapporten, stelt het Parkeeragentschap een globaal rapport op dat de impact van deze parkeeractieplannen op de mobiliteit en het milieu evalueert. De Regering maakt het globaal rapport ter informatie over aan het Parlement.

Indien een gemeente dit evaluatieverslag niet goedkeurt, kan de Regering het Parkeeragentschap ermee belasten dit evaluatieverslag op te stellen en het haar te bezorgen.

Art. 24. Indien uit het evaluatieverslag bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie blijkt dat een gemeente het parkeeractieplan dat van toepassing is op de gemeente- en gewestwegen op haar grondgebied, geheel of gedeeltelijk, niet op afdoende wijze of binnen de voorgeschreven termijn uitvoert, dan richt de Regering bij een ter post aangetekend schrijven een ingebrekestelling aan deze gemeente.

Deze ingebrekestelling specificeert de vastgestelde tekortkomingen alsook de te nemen maatregelen om er een eind aan te stellen. Zij precificeert de termijn waarbinnen deze maatregelen moeten worden genomen en uitgevoerd en vermeldt hierbij, desgevallend, dat bij het ontbreken van een afdoend antwoord, de Regering in de plaats zal treden van de gemeente.

Binnen zestig dagen na ontvangst van deze ingebrekestelling, kan de betrokken gemeente haar opmerkingen bezorgen.

Au vu de celles-ci, le Gouvernement accorde le cas échéant à la commune un dernier délai pour mettre fin aux manquements constatés. Dans ce cas, le Gouvernement charge l'Agence du stationnement d'établir au terme de ce délai un rapport d'évaluation relatif à la manière dont il aura été mis fin aux manquements constatés.

En cas de persistance de tout ou partie des manquements constatés, le Gouvernement adopte les mesures de substitution nécessaires à la bonne exécution des plans d'action de stationnement dans la commune.

CHAPITRE VI. — De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 25. § 1^{er}. Afin d'atteindre les objectifs définis par la présente ordonnance, il est créé une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », ci-après dénommée l'Agence du stationnement, et chargée des missions énumérées à la section 5.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés sous réserve des dispositions de la présente ordonnance ou de ses statuts.

Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Gouvernement approuve les premiers statuts de l'Agence du stationnement et peut modifier sa dénomination.

Toute modification ultérieure des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du ministre de la Mobilité.

§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital souscrit par la Région s'élève à un minimum de 81 %. Toutes les communes de la Région peuvent souscrire au capital avec un maximum de 1 % chacune. Chaque part sociale donne droit à une voix. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

§ 4. Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intégreront des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.

Section 2. — Composition

Art. 26. § 1^{er}. L'assemblée générale se compose des actionnaires et des administrateurs. Seuls les actionnaires prennent part aux votes.

§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de 15 membres :

— 5 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition des communes associées;

— 10 membres sont nommés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.

Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.

Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration mais ne prennent pas part aux votes.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration dans les six mois qui suivent le renouvellement du Parlement bruxellois. Les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.

Na kennisneming ervan, kent de Regering, desgevallend, een laatste termijn toe aan de gemeente om een eind te stellen aan de vastgestelde tekortkomingen. In dit geval, belast de Regering het Parkeeragentschap ermee, na afl oop van deze termijn, een evaluatieverslag op te maken met betrekking tot de wijze waarop een eind werd gesteld aan de vastgestelde tekortkomingen.

Indien de vastgestelde tekortkomingen, geheel of gedeeltelijk, blijven voortbestaan, dan neemt de Regering de vervangingsmaatregelen die nodig zijn voor de goede uitvoering van de parkeeractieplannen in de gemeente aan.

HOOFDSTUK VI. — Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

Afdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 25. § 1. Om de door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen te bereiken, wordt er een naamloze vennootschap naar publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap », hierna genoemd het Parkeeragentschap en belast met de opdrachten vermeld in afdeling 5.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van Vennootschappen, onder voorbehoud van de bepalingen van deze ordonnantie of van zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering keurt de eerste statuten van het Parkeeragentschap goed en kan haar benaming wijzigen.

Elke latere wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.

§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het door het Gewest onderschreven kapitaal bedraagt minstens 81 %. Alle gemeenten van het Gewest kunnen het kapitaal onderschrijven, elkeen met een maximum van 1 %. Elk aandeel geeft recht op één stem. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De commissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de commissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

§ 4. De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, moeten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen omvatten, met name op het vlak van de modaliteiten inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en de bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden door de Regering bepaald.

Afdeling 2. — Samenstelling

Art. 26. § 1. De algemene vergadering bestaat uit de aandeelhouders en de bestuurders. Enkel de aandeelhouders nemen deel aan de stemmingen.

§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur samengesteld uit 15 leden :

— 5 leden worden benoemd door de Regering op voordracht van de betrokken gemeenten;

— 10 leden worden benoemd door de Regering op voordracht van de Minister van Mobiliteit.

Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.

De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur bij maar nemen niet deel aan de stemmingen.

De raad van bestuur wordt vernieuwd binnen zes maanden die volgen op de vernieuwing van het Brussels Parlement. De bestuurders blijven in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. De raad van bestuur kiest een voorzitter en een ondervoorzitter onder de leden van de raad. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.

§ 4. 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'Etat adjoint à l'un de ses membres;

2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale;

3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une entreprise active dans le domaine du stationnement ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre;

4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.

Section 3. — Gestion journalière

Art. 27. La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement, selon les modalités que celui-ci détermine.

Le Gouvernement détermine leur statut administratif et pécuniaire ainsi que les compétences qui leur sont déléguées.

Il arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.

Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans les actes judiciaires et extrajudiciaires et agissent valablement au nom et pour le compte de l'Agence du stationnement dans les limites de la gestion journalière.

Section 4. — Personnel

Art. 28. Le Gouvernement arrête le cadre du personnel de l'Agence du stationnement ainsi que son statut administratif et pécuniaire. Il sera prévu une mobilité optimale pour les fonctionnaires des administrations publiques vers l'Agence du stationnement.

Section 5. — Missions

Art. 29. L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique de stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. A cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions qui lui sont confiées par la présente ordonnance ainsi que :

1° de la création et de la mise à jour d'une banque de données, contenant les informations utiles à l'élaboration du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action de stationnement; le Gouvernement détermine qui a accès à cette banque de données et sous quelles conditions;

2° de la collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique du stationnement;

3° de l'élaboration des plans d'action communaux de stationnement à la demande de communes dans le cas visé à l'article 19 de la présente ordonnance, ou la collaboration à l'élaboration de ces plans par le Gouvernement dans le cas visé à l'article 18, § 3, de la présente ordonnance;

4° de l'élaboration des rapports d'évaluation visés à l'article 23 de la présente ordonnance;

5° de la gestion et du contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement;

6° de la mise en œuvre des mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement dans les cas visés à l'article 24 de la présente ordonnance;

7° de la construction, de l'acquisition ou de la location ainsi que de l'organisation, de la gestion et du contrôle de tous les parkings publics dont la Région est propriétaire, qu'elle a en concession ou qu'elle gère directement, qu'il s'agisse ou non de parkings de transit;

8° de la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux en dehors des heures d'ouverture des bureaux, des entreprises ou des magasins;

9° de l'organisation et de la gestion ou du contrôle d'un service d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique de stationnement de la Région et l'élaboration d'un système de téléstationnement;

10° du développement d'une offre de parkings pour vélos, motocyclettes et vélomoteurs sécurisés, publics et couverts, adaptés aux différents besoins en la matière;

§ 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 Brussels Hoofdstedelijk Parlement;

3° bestuurder, manager of personeelslid van een onderneming die actief is op het vlak van het parkeren of de exploitatie van publieke parkings en elke persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;

4° personeelslid van het Parkeeragentschap.

Afdeling 3. — Dagelijks bestuur

Art. 27. Het dagelijks bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunctleidend ambtenaar, die ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangewezen en ontslagen volgens de door haar vastgestelde regels.

De Regering bepaalt hun administratief en geldelijk statuut, alsook de bevoegdheden die hun worden gedelegeerd.

Zij stelt vast in welke gevallen de beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend-ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijks bestuur, rechtsgeldig op in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap.

Afdeling 4. — Personeel

Art. 28. De Regering stelt de personeelsformatie van het Parkeeragentschap vast, alsook het administratief en geldelijk statuut van het personeel. Een optimale mobiliteit zal voorzien worden voor de ambtenaren van de openbare besturen naar het Parkeeragentschap.

Afdeling 5. — Opdrachten

Art. 29. Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor de goede werking ervan. Hiertoe wordt het Parkeeragentschap met opdrachten belast die eraan door deze ordonnantie worden toevertrouwd alsook met :

1° de aanmaak en de update van een gegevensbank, met de nodige informatie voor de opmaak van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de parkeeractieplannen; de Regering bepaalt wie onder welke voorwaarden toegang heeft tot deze gegevensbank;

2° de medewerking bij het opmaken, het adviseren en het controleren van de instrumenten van het parkeerbeleid;

3° de opmaak van gemeentelijke parkeeractieplannen op vraag van de gemeenten in het geval bedoeld in artikel 19 van deze ordonnantie, of de medewerking aan de opmaak van deze plannen door de Regering in het geval bedoeld in artikel 18, § 3, van deze ordonnantie;

4° de opmaak van evaluatieverslagen bedoeld in artikel 23 van deze ordonnantie;

5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegen waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies;

6° de implementatie van de maatregelen ter uitvoering van de gemeentelijke parkeeractieplannen in de gevallen bedoeld in artikel 24 van deze ordonnantie;

7° de bouw, de aankoop of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle publieke parkings die eigendom zijn van het Gewest, die het Gewest in concessie heeft of rechtstreeks beheert, of dit nu transitparkings zijn of niet;

8° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, buiten de openingsuren van kantoren, ondernemingen en winkels;

9° de organisatie en het beheer of de controle van een takeldienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het Gewest en de ontwikkeling van een parkeergeleidingssysteem;

10° de ontwikkeling van een aanbod van beveiligde, publieke en overdekte bromfiets-, motorfiets- en fietsstallingen aangepast aan de verschillende behoeften op dit vlak;

11° de favoriser le développement d'une offre de stationnement pour véhicules à haute performance écologique.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à l'exercice de ces compétences.

Art. 30. Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique de stationnement.

Art. 31. L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

Section 6. — Contrat de gestion

Art. 32. Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions particulières dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Art. 33. Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans. Il comprend un plan financier, les objectifs à atteindre et il prévoit l'établissement d'un rapport d'évaluation.

Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Section 7. — Moyens

Art. 34. Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales;

2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations;

3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 38 de la présente ordonnance;

4° des dons et legs;

5° des subsides et revenus occasionnels;

6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Art. 35. L'Agence du stationnement utilise ses avoirs et ses fonds disponibles pour réaliser les missions, contrats et investissements déterminés par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8. — Comptabilité et contrôle

Art. 36. L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 1°, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE VII. — Des redevances de stationnement et du contrôle du respect des règles de stationnement

Section 1^{re}. — Redevances de stationnement

Art. 37. Conformément à l'article 40 de la présente ordonnance, il est prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée rouge ou verte au sens de l'article 4 durant la période visée à l'article 5.

La redevance est mise à charge du conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, de la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge ecologische performantie.

De Regering bepaalt de regels betreffende de uitoefening van deze bevoegdheden.

Art. 30. De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Art. 31. Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de opgedragen opdrachten voor zover deze bijkomstig zijn aan deze opdrachten.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten, kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Afdeling 6. — Beheerscontract

Art. 32. De Regering en het Parkeeragentschap stellen een beheerscontract op dat de regels en bijzondere voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Art. 33. Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar. Het bestaat uit een financieel plan, de te behalen doelstellingen en voorziet in de opmaak van een evaluatierapport.

Het blijft echter van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.

Het wordt ter informatie aan de parlementsleden bezorgd vanaf het ogenblik dat het goedgekeurd is door de Regering en het Parkeeragentschap.

Afdeling 7. — Middelen

Art. 34. Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen :

1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele specifieke dotaties;

2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;

3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in de artikel 38 van deze ordonnantie;

4° schenkingen en legaten;

5° subsidies en occasionele inkomsten;

6° de leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma goedgekeurd door de Regering.

Art. 35. Het Parkeeragentschap gebruikt zijn tegoeden en beschikbare gelden om de in of krachtens deze ordonnantie bepaalde opdrachten, contracten en investeringen uit te voeren.

Afdeling 8. — Boekhouding en controle

Art. 36. Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 1°, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid onderworpen aan de bepalingen van deze ordonnantie.

HOOFDSTUK VII. — Parkeerretributies en contrôle op de naleving van de parkeerregels

Afdeling 1. — Parkeerretributies

Art. 37. Overeenkomstig artikel 40 van deze ordonnantie, wordt er een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereglementeerde rode of groene zone in de zin van artikel 4 gedurende de periode bedoeld in artikel 5.

De retributie is ten laste van de bestuurder van het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet of, indien deze niet gekend is, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

Art. 38. § 1^{er}. Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone rouge dans une fourchette :

- de 0,50 EUR à 1 EUR pour une demi-heure;
- de 2 EUR à 4 EUR pour une heure;
- de 5 EUR à 8 EUR pour deux heures;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

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

Sauf dérogation décidée par le Gouvernement, la durée maximale de stationnement dans cette zone est fixée à deux heures. En cas de dérogation, le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour la durée excédant deux heures dans une fourchette de 3 à 5 EUR par heure supplémentaire.

En cas de non-paiement de la redevance visée au premier alinéa ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 EUR en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

§ 2. Le Gouvernement fixe le taux de la redevance due pour le stationnement dans la zone verte dans une fourchette :

- de 0,50 EUR à 0,75 EUR pour une demi-heure;
- de 1 EUR à 2 EUR pour une heure;
- de 3 EUR à 5 EUR pour deux heures;
- de 1,50 EUR à 3 EUR par heure supplémentaire;

en précisant que toute période entamée est due dans son entièreté.

Le Gouvernement peut fixer une durée maximale de stationnement dans cette zone.

En cas de non-paiement de la redevance visée au premier alinéa ou de non-respect de la durée de stationnement autorisée ou correspondant au montant de la redevance payée, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 EUR en pouvant distinguer les trois hypothèses précitées.

En cas de dépassement de la durée de stationnement correspondant au montant de la redevance déjà payée, cette redevance ne peut être déduite de la redevance forfaitaire à acquitter en application du présent paragraphe.

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

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de cet arrêté royal, la personne visée à l'article 37 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 40 EUR en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

§ 4. Dans les hypothèses visées au § 1^{er}, troisième alinéa, au § 2, troisième alinéa, et au § 3, deuxième alinéa, il sera apposé par un des stewards de stationnement visés à l'article 42 de la présente ordonnance, sur le pare-brise du véhicule, une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans les cinq jours.

En cas de non-paiement de la redevance forfaitaire dans ce délai, et après un deuxième rappel majorant la redevance d'une amende administrative de 15 EUR, le recouvrement de celle-ci sera poursuivi par la voie civile légale.

Art. 39. Les détenteurs d'une carte de dérogation ne sont pas redevables de la redevance applicable en zone verte telle que visée à l'article 38, § 2 de la présente ordonnance et ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue tels que visés à l'article 38, § 3.

Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 6, 2^o, de la présente ordonnance bénéficient du régime visé au premier alinéa dans toutes les zones de stationnement réglementées mais uniquement durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

Art. 38. § 1. De Regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de rode zone binnen een vork :

- van 0,50 EUR tot 1 EUR voor een half uur;
- van 2 EUR tot 4 EUR voor een uur;
- van 5 EUR tot 8 EUR voor twee uur;

en préciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

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

Behoudens afwijking, beslist door de Regering wordt de maximale parkeertijd in deze zone vastgelegd op twee uur. Bij afwijking bepaalt de Regering het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor de duur die twee uur overschrijdt binnen een vork van 3 tot 5 EUR per extra uur.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in het eerste lid of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiesbedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 EUR en hierbij de drie voormelde gevallen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de met toepassing van deze paragraaf te betalen forfaitaire retributie.

§ 2. De Regering bepaalt het bedrag van de retributie die verschuldigd is voor het parkeren in de groene zone binnen een vork :

- van 0,50 EUR tot 0,75 EUR voor een half uur;
- van 1 EUR tot 2 EUR voor een uur;
- van 3 EUR tot 5 EUR voor twee uur;
- van 1,50 EUR tot 3 EUR per extra uur;

en préciseert hierbij dat elke begonnen periode geheel verschuldigd is.

De Regering kan een maximale parkeertijd in deze zone vastleggen.

In geval van niet-betaling van de retributie bedoeld in het eerste lid of niet-naleving van de toegelaten of met het betaalde retributiebedrag overeenstemmende parkeertijd, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie van waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 EUR en hierbij de drie voormelde gevallen onderscheidt.

In geval van overschrijding van de parkeertijd die overeenstemt met het reeds betaalde retributiebedrag, kan deze retributie niet worden afgetrokken van de met toepassing van deze paragraaf te betalen forfaitaire retributie.

§ 3. In de blauwe zone, is geen enkele retributie verschuldigd voor de duur van de toegelaten parkeertijd bij gebruik van een parkeerschijf, met inachtneming van en conform artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Bij niet-gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van dit koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 37 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 40 EUR en hierbij de twee voormelde veronderstellingen onderscheidt.

§ 4. In de gevallen bedoeld in § 1, derde lid, in § 2, derde lid, en in § 3, tweede lid, zal een van de parkeerstewards bedoeld in artikel 42 van deze ordonnantie, op de voorruit van het voertuig, een verzoek tot betaling, binnen een termijn van vijf dagen, van de forfaitaire retributie plaatsen.

Bij niet-betaling van de forfaitaire retributie binnen deze termijn, en na een tweede herinnering die de retributie verhoogt met een administratieve sanctie van 15 EUR, geschiedt de inning ervan langs wettelijke burgerlijke weg.

Art. 39. De houders van een vrijgesteldencarta zijn niet onderworpen aan de retributie die van toepassing is in de groene zone zoals bedoeld in artikel 38, § 2, van deze ordonnantie. Zij zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van de parkeerschijf noch aan de betaling van de forfaitaire retributie, die van toepassing zijn in de blauwe zone zoals bedoeld in artikel 38, § 3.

De houders van een vrijgesteldencarta bedoeld in artikel 6, 2^o, van deze ordonnantie genieten de regeling bedoeld in het eerste lid in alle geregelenteerde parkeerzones, maar enkel voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp.

Section 2. — Contrôle et perception

Art. 40. § 1^{er}. Le contrôle du respect des règles de stationnement et la perception de la redevance de stationnement relèvent exclusivement de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes.

§ 2. Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de contrôle sur les voiries communales et régionales faisant partie de son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de contrôle sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 3. Sauf délégation accordée à l'Agence du stationnement, chaque commune exerce la mission de perception de la redevance de stationnement, visée à l'article 38 de la présente ordonnance sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

L'Agence du stationnement exerce cette mission de perception sur les voiries régionales et communales des communes l'ayant expressément chargée d'exercer cette mission à leur place.

§ 4. Sur la base d'un modèle fixé par le Gouvernement, l'Agence du stationnement conclut avec chaque commune une convention organisant les modalités et les engagements respectifs de chacune des parties relatifs au contrôle et à la perception des redevances.

§ 5. S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas la mission visée aux §§ 2 et 3 de manière satisfaisante, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

Dans ce cas, l'Agence du stationnement est immédiatement chargée d'exercer les missions visées aux §§ 2 et 3 sur les voiries communales et régionales de la commune concernée.

Art. 41. § 1^{er}. Chaque commune est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de récupération des montants impayés. Sur la base des coûts supportés, des prestations réalisées, et dans l'hypothèse d'un bénéfice éventuel, la commune transfère 15 % de ce bénéfice à l'Agence du stationnement.

§ 2. L'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de récupération des montants impayés, lorsque ces missions de contrôle et de perception lui ont été déléguées conformément à l'article 40.

Sur la base des coûts supportés et d'une clé de répartition des bénéfices, commune par commune, sur la base des prestations réalisées et de la totalité des redevances de stationnement perçues sur le territoire de chaque commune, l'Agence du stationnement transfère une partie des recettes du stationnement aux communes et conserve l'autre partie.

Une fois les coûts indemnisés, les bénéfices éventuels sont versés à chacune des communes. 15 % sont toutefois retenus au profit de l'Agence du stationnement. Lorsque les coûts excèdent les recettes, l'Agence du stationnement supporte le déficit.

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

Art. 42. Le Gouvernement et les communes désignent respectivement les stewards de stationnement de l'Agence du stationnement ou des communes chargés de rechercher et constater le non-respect des règles de stationnement sur les voiries régionales ou sur les voiries communales et donnant lieu à redevance de stationnement.

CHAPITRE VIII. — Des parkings publics

Art. 43. Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en œuvre par l'Agence du stationnement.

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

Afdeling 2. — Controle en inning

Art. 40. § 1. De controle op de naleving van de parkeerregels en de inning van de parkeerretributie behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en de gemeenten.

§ 2. Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap, oefent elke gemeente de controleopdracht uit op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze controleopdracht uit op de gemeente- en gemeentewegen van de gemeenten die het uitdrukkelijk belast hebben deze opdracht in hun plaats uit te voeren.

§ 3. Behoudens delegatie toegekend aan het Parkeeragentschap, oefent elke gemeente de inningsopdracht uit van de retributie bedoeld in artikel 38 van deze ordonnantie, zowel op de gemeente- als op de gewestwegen gelegen op haar grondgebied.

Het Parkeeragentschap oefent deze inningsopdracht uit op de gemeente- en gemeentewegen van de gemeenten die het uitdrukkelijk opgedragen hebben om deze opdracht in hun plaats uit te oefenen.

§ 4. Op basis van een door de Regering vastgesteld model, sluit het Parkeeragentschap met elke gemeente een overeenkomst af die de modaliteiten en de engagementen van elk van de partijen betreffende de controle en de inning van de retributies vastlegt.

§ 5. Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdracht bedoeld in § 2 en § 3 niet op afdoende wijze uitvoert, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

In dit geval, wordt het Parkeeragentschap onmiddellijk belast met de uitoefening van de opdrachten bedoeld in § 2 en § 3 over de gemeente- en gewestwegen van de betrokken gemeente.

Art. 41. § 1. Elke gemeente wordt vergoed voor de gedragen kosten betreffende de controle en de inning op de gemeentewegen en de gewestwegen, evenals voor de kosten betreffende de invordering van de niet-betaalde bedragen. Op basis van de effectief gedragen kosten en de uitgevoerde prestaties en in geval van een eventuele winst, storten de gemeenten 15 % van deze winst door aan het Parkeeragentschap.

§ 2. Indien de controle en de inningsopdracht overeenkomstig artikel 40 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, dan wordt dit vergoed voor de gedragen kosten betreffende de controle, de inning en de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Het Parkeeragentschap stort een deel van de parkeerinkomsten door naar de gemeenten en behoudt zelf het andere deel van de parkeerinkomsten. Dit gebeurt op basis van de gedragen kosten en met een verdeelsleutel wat betreft de winsten, gemeente per gemeente, op basis van de uitgevoerde prestaties en van het geheel van de parkeerretributies die op het grondgebied van elke gemeente geïnd zijn. Vervolgens wordt de eventuele winst die na vergoeding van de kosten overblijft, doorgestort aan elk van de gemeenten.

Hierop wordt echter een afhouding van 15 % ten voordele van het Parkeeragentschap voorzien. Wanneer de kosten de winst overstijgen, neemt het Gewest het tekort ten laste.

De Regering bepaalt de toepassingsregels van dit artikel.

Art. 42. De Regering en de gemeenten duiden respectievelijk de parkeerstewards van het Parkeeragentschap of van de gemeenten aan om de niet-naleving van de parkeerregels, op gewest- of gemeentewegen, die aanleiding geven tot de parkeerretributie op te sporen en vast te stellen.

HOOFDSTUK VIII. — Publieke parkings

Art. 43. Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de exploitatie van publieke parkings, bepaalt de Regering de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, per besluit, erkend kan worden als publieke parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap.

Enkel de parkings door de Regering erkend met toepassing van het besluit bedoeld in het eerste lid zijn gemachtigd om gebruik te maken van de vermelding « publieke parking ».

CHAPITRE IX. — Dispositions finales

HOOFDSTUK IX. — Slotbepalingen

Art. 44. Par dérogation à l'article 40 de la présente ordonnance, les communes qui, à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont liées avec une personne physique ou morale de droit privé, par un contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire, sont tenues d'y mettre fin afin d'être à même d'exercer ce contrôle elles-mêmes ou par l'Agence du stationnement, dans les cinq ans de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, en ce compris dans les cas où la durée d'exécution de la concession ou de la convention de sous-traitance excède ce délai de cinq ans. Dans cette hypothèse, la commune est tenue de résilier la convention afin d'assurer, elle-même ou par l'Agence du stationnement, le contrôle du stationnement sur son territoire dans le délai imposé.

Dès l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les communes ne peuvent plus conclure de contrat portant sur le contrôle du stationnement sur leur territoire au sens du premier alinéa.

A défaut pour une commune d'atteindre les objectifs fixés au premier alinéa ou de respecter l'interdiction visée au deuxième alinéa, le Gouvernement peut adopter par arrêté motivé toute mesure de nature à atteindre ces objectifs ou à faire respecter cette interdiction.

Art. 45. Un accord individuel entre l'Agence du stationnement et les communes fixe les modalités relatives à la délégation volontaire éventuelle prévue aux articles 19, 40, §§ 2 et 3, de la présente ordonnance.

Cet accord peut également régler la reprise par l'Agence du stationnement de toutes sortes de concessions existant entre une commune et un partenaire privé, de même que la reprise des horodateurs déjà installés par les communes.

Art. 46. La présente ordonnance entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit publiée au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 22 janvier 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

C. PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

G. VANHENGEL

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique et de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente,

B. CEREXHE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

P. SMET

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau,

Mme E. HUYTEBROECK

Notes

(1) *Session ordinaire 2007-2008 :*

Documents de Parlement. — Projet d'ordonnance, A-498/1.

Session ordinaire 2008-2009 :

Documents de Parlement. — Rapport, A-498/2. — Amendements après rapport, A-498/3.

Compte rendu intégral. — Discussion et adoption. Séance du vendredi 16 janvier 2009.

Art. 44. In afwijking van artikel 40 van deze ordonnantie, moeten de gemeenten die, op de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, via een contract betreffende de controle op het parkeren op hun grondgebied gebonden zijn aan een privaatrechtelijke natuurlijke persoon of rechtspersoon, er een eind aan stellen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap deze controle kunnen uitoefenen binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze ordonnantie, met inbegrip van de gevallen waarin de uitvoeringstermijn van de concessie of van de overeenkomst tot onderaanneming deze termijn van vijf jaar overschrijdt. In dit geval, moet de gemeente de overeenkomst opzeggen zodat zichzelf of het Parkeeragentschap de controle op het parkeren op haar grondgebied binnen de voorgeschreven termijn kan uitoefenen.

Vanaf de inwerkingtreding van deze ordonnantie, kunnen de gemeenten geen contracten meer sluiten met betrekking tot de controle op het parkeren op hun grondgebied in de zin van het eerste lid.

Bij het niet-behalen door de gemeente van de doelstellingen bedoeld in het eerste lid of het naleven van het verbod bedoeld in het tweede lid, kan de Regering elke maatregel om deze doelstellingen te bereiken of om dit verbod te doen naleven, bij gemotiveerd besluit nemen.

Art. 45. Een individuele overeenkomst tussen het Parkeeragentschap en gemeenten legt de modaliteiten vast betreffende de eventuele vrijwillige delegatie waarin voorzien in artikel 19, artikel 40, §§ 2 en 3, van deze ordonnantie.

Deze overeenkomst kan ook de overname regelen, door het Parkeeragentschap, van alle bestaande concessieovereenkomsten tussen de gemeente en een privépartner, alsook de overdracht van alle reeds door de gemeente geplaatste parkeerautomaten.

Art. 46. Deze ordonnantie treedt in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 22 januari 2009.

De Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

C. PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

G. VANHENGEL

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk Onderzoek, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

B. CEREXHE

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

P. SMET

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie en Waterbeleid,

Mevr. E. HUYTEBROECK

Nota's

(1) *Gewone zitting 2007-2008 :*

Documenten van het Parlement. — Ontwerp van ordonnantie, A-498/1.

Gewone zitting 2008-2009 :

Documenten van het Parlement. — Verslag, A-498/2. — Amendementen na verslag, A-498/3.

Integraal verslag. — Bespreking en aanneming. Vergadering van vrijdag 16 januari 2009.

ANNEXE 2

Ordonnance du 26 juillet 2013

Le Gouvernement est tenu de communiquer toute modification au Protocole facultatif à la Convention relative aux droits de l'enfant établissant une procédure de présentation de communications, adoptée en application de l'article mentionné ci-dessus, au Parlement endéans les trois mois qui suivent son adoption.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit publiée au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 26 juillet 2013.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, et de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, la Fonction publique et des Relations extérieures,

G. VANHENGEL

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, de la rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du logement,

Mme E. HUYTEBROECK

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

Mme B. GROUWELS

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique,

Mme C. FREMAULT

—
Note

Session ordinaire 2012/2013

Documents du Parlement :

A-361/1 Projet d'ordonnance.

A-361/2 Rapport.

Compte rendu intégral :

Discussion et adoption : séance du vendredi 12 juillet 2013.

De Regering is ertoe gehouden, elke wijziging van het Facultatief Protocol bij het Verdrag inzake de rechten van het kind inzake een mededelingsprocedure, die met toepassing van het hierboven vermelde artikel wordt aangenomen, mee te delen aan het Parlement binnen een termijn van drie maanden na de aanvaarding ervan.

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 26 juli 2013.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

G. VANHENGEL

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie, Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

Mevr. E. HUYTEBROECK

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

Mevr. B. GROUWELS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Wetenschappelijk Onderzoek,

Mevr. C. FREMAULT

—
Nota

Gewone zitting 2012/2013

Documenten van het Parlement :

A-361/1 Ontwerp van ordonnantie.

A-361/2 Verslag.

Integraal verslag :

Bespreking en aanneming : vergadering van vrijdag 12 juli 2013.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2013/31704]

26 JUILLET 2013. — Ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Exécutif, sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Article 1^{er}. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Dans la présente ordonnance, on entend par :

« Part modale » : la part représentée par un moyen de transport par rapport aux autres modes de transport;

« Sécurité routière » : la possibilité de se déplacer en toute sécurité pour tous les usagers quel que soit le mode de déplacement, piétons et cyclistes compris et quels que soient l'infrastructure ou l'équipement, en ce compris les trottoirs;

« Rapport sur les incidences environnementales » : rapport sur les incidences visé 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;

« Cahier des charges » : cahier des charges au sens de 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;

« Commission régionale de la Mobilité » : la Commission créée par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000 portant création de la Commission régionale de la Mobilité;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2013/31704]

26 JULI 2013. — Ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Executieve, bekrachtigen, het geen volgt :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. In deze ordonnantie, wordt verstaan onder :

« Modaal aandeel » : aandeel van een vervoermiddel ten opzichte van de andere vervoerswijzen;

« Verkeersveiligheid » : de mogelijkheid voor alle gebruikers om zich in alle veiligheid te verplaatsen, ongeacht de verplaatsingswijze, ook voor voetgangers en fietsers en ongeacht de infrastructuur of de uitrusting, met inbegrip van trottoirs;

« Milieueffectenrapport » : effectenrapport als bedoeld in Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;

« Bestek » : bestek als bedoeld in Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's;

« Gewestelijke Mobiliteitscommissie » : de Commissie opgericht bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000 tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie;

« Le fonctionnaire de référence » : le fonctionnaire désigné par le Gouvernement pour assurer la coordination de l'élaboration du plan régional de mobilité et pour veiller à la conformité des plans communaux de mobilité avec le plan régional de mobilité;

« Plan complémentaire » : plan thématique en matière de mobilité, qui précise les objectifs et les mesures en matière de mobilité par mode de transport, par type d'activité ou type de public;

« Projet d'intérêt régional en matière de mobilité » : les actes et travaux relatifs aux voiries et espaces publics dont l'enjeu dépasse l'intérêt uniquement communal et le territoire d'une seule commune ou tout projet ainsi dénommé dans le plan régional de mobilité.

CHAPITRE II. — Instruments de planification de la mobilité

Section 1^{re}. — Plan régional de mobilité

Sous-section 1^{re}. — Généralités

Art. 3. Le plan régional de mobilité est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement. Il constitue un facteur du développement économique, social et environnemental sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 4. Le Gouvernement adopte un plan régional de mobilité, applicable à l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement revoit le plan régional de mobilité tous les dix ans.

Sous-section 2. — Contenu

Art. 5. Le plan régional de mobilité comprend une partie générale qui définit la stratégie de la politique de mobilité et une partie spécifique qui en détaille les éléments relatifs aux aménagements de voiries et de l'espace public.

Art. 6. § 1^{er}. La partie générale du plan régional de mobilité définit la stratégie de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale et détaille les actions concrètes visant la réalisation de celle-ci.

La partie générale du plan régional de mobilité comporte un volet stratégique et un volet réglementaire.

§ 2. Le volet stratégique comprend notamment :

1° un descriptif suivi d'une évaluation de la situation existante de la mobilité sur le territoire de la Région, ainsi que le relevé des fonctionnements et dysfonctionnements dans ce domaine. L'évaluation de la situation existante comprend notamment :

(i) une analyse des parts modales et l'évolution significative des différentes parts;

(ii) une analyse des éléments expliquant la demande en matière de mobilité et son évolution significative;

(iii) une analyse qualitative de l'aménagement de l'espace public au regard des questions de mobilité et de son évolution;

2° un examen de l'incidence de l'ensemble des modes de déplacement existants sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les activités socio-économiques de la Région;

3° une étude de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité, au regard de l'accessibilité des différentes fonctions urbaines, et intégrant une projection pour le futur, compte tenu des perspectives de développement de la Région;

4° les principes généraux et les orientations générales applicables en matière de mobilité couvrant la période de validité du plan;

5° une étude des différents scénarios de mobilité qui doivent être pris en considération pour répondre aux besoins de mobilité sur une période de dix ans, compte tenu des orientations du plan régional de développement;

6° une estimation des incidences de l'ensemble des actions concrètes, visées au paragraphe 3, 3°, sur la mobilité, les parts modales et l'efficacité des différents modes de déplacement mais également sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les aspects socio-économiques;

7° l'étude et l'analyse des plans et des prescriptions établies au niveau de l'Union européenne, de l'Etat fédéral et des autres Régions, qui ont une influence sur la mobilité régionale.

§ 3. Le volet réglementaire comprend :

1° les objectifs, chiffrés et situés dans le temps, que le plan régional de mobilité poursuit;

« Referentieambtenaar » : de ambtenaar die de Regering aanwijst en belast met de coördinatie van de opmaak van het gewestelijk mobiliteitsplan en met het toezicht op de overeenstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen met het gewestelijk mobiliteitsplan;

« Aanvullend plan » : themaplan op het gebied van mobiliteit, met een beschrijving van de doelstellingen en de maatregelen inzake mobiliteit per vervoerswijze, soort activiteit of publiek;

« Project van gewestelijk belang inzake mobiliteit » : de handelingen en werken op wegen en in openbare ruimtes waarvan het belang het louter gemeentelijke belang en het grondgebied van één gemeente overstijgt of elk project dat als dusdanig in het gewestelijk mobiliteitsplan wordt bestempeld.

HOOFDSTUK II. — Instrumenten van mobiliteitsplanning

Afdeling 1. — Gewestelijk mobiliteitsplan

Onderafdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 3. Het gewestelijk mobiliteitsplan is een strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en houdt rekening met de richtingen die worden aangegeven in het gewestelijk ontwikkelingsplan. Het vormt een factor voor de economische, sociale en milieuontwikkeling op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 4. De Regering neemt een gewestelijk mobiliteitsplan aan dat van toepassing is op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Regering herziet het gewestelijk mobiliteitsplan om de tien jaar.

Onderafdeling 2. — Inhoud

Art. 5. Het gewestelijk mobiliteitsplan bestaat uit een algemeen gedeelte dat de strategie van het mobiliteitsbeleid vastlegt en een specifiek gedeelte dat er de elementen van uitwerkt die betrekking hebben op de aanleg van wegen en de openbare ruimte.

Art. 6. § 1. Het algemeen gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan omschrijft de strategie van het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de concrete acties voor de uitvoering ervan.

Het algemeen gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan omvat een strategisch en een verordenend luik.

§ 2. Het strategische luik omvat meer bepaald :

1° een beschrijving en een evaluatie van de huidige mobiliteitssituatie op het grondgebied van het Gewest, alsook een overzicht van wat goed en slecht functioneert met betrekking tot de mobiliteitsdoelstellingen. De evaluatie van de bestaande situatie omvat inzonderheid :

(i) een analyse van de modale aandelen en de belangrijke evolutie van de verschillende aandelen;

(ii) een analyse van de elementen die toelichting verstrekken bij de vraag naar mobiliteit en de aanzienlijke evolutie ervan;

(iii) een kwalitatieve analyse van de inrichting van de openbare ruimte in het licht van de mobiliteitsvraagstukken en de evolutie ervan;

2° een onderzoek van de impact van alle bestaande verplaatsingswijzen op het milieu, de verkeersveiligheid, de gezondheid en de sociaaleconomische activiteiten in het Gewest;

3° een studie over het evenwicht tussen vraag en aanbod inzake mobiliteit en over de bereikbaarheid van de verschillende stedelijke functies, inclusief een voorafspiegeling voor de toekomst, rekeninghoudend met de ontwikkelingsperspectieven van het Gewest;

4° de algemene principes en de algemene tendensen op het vlak van mobiliteit tijdens de geldigheidsduur van het plan;

5° een studie van de verschillende mobiliteitsscenario's waarmee rekening moet worden gehouden om te beantwoorden aan de behoeften inzake mobiliteit voor een periode van tien jaar, waarbij rekening wordt gehouden met de keuzes van het gewestelijk ontwikkelingsplan;

6° een schatting van de impact van alle concrete acties bedoeld in § 3, 3°, op de mobiliteit, de modale aandelen en de efficiëntie van de verschillende verplaatsingswijzen, maar ook op het milieu, de verkeersveiligheid, de gezondheid en de sociaaleconomische aspecten;

7° de studie en de analyse van de plannen en de voorschriften die zijn vastgesteld op het niveau van de Europese Unie, de federale Staat en de andere Gewesten en die een invloed hebben op de gewestelijke mobiliteit.

§ 3. Het verordenende luik omvat :

1° de becijferde en in de tijd bepaalde doelstellingen, die het gewestelijk mobiliteitsplan nastreeft;

2° les instruments que le Gouvernement fixe pour poursuivre ces objectifs, et notamment les mesures juridiques, financières, fiscales et procédurales;

3° les actions concrètes visant à réaliser la politique régionale de mobilité, à savoir les mesures, les modalités opérationnelles et les priorités.

Art. 7. § 1^{er}. La partie spécifique du plan régional de mobilité est constituée d'un plan d'aménagement des voiries à réaliser sur les voiries régionales et, pour ce qui concerne les projets d'intérêt régional en matière de mobilité sur les voiries communales.

Le plan d'aménagement des voiries comprend un volet stratégique, un volet réglementaire et un volet budgétaire.

§ 2. Le volet stratégique établit une cartographie exhaustive des voiries régionales. Les perspectives d'évolution des voiries régionales, de l'aménagement de l'espace public et de la place accordée dans l'espace public aux différents modes de déplacement sont également indiquées. Les objectifs des liaisons et des dessertes en matière d'offre de mobilité sont formulés ainsi que les zones de desserte, indépendamment de tout itinéraire à préciser ultérieurement.

§ 3. Le volet réglementaire formule les principes généraux à la base de la politique régionale de mobilité.

Le volet réglementaire fixe également les modalités opérationnelles de la mise en œuvre du plan régional de mobilité et, de manière non exhaustive, les projets d'aménagement des voiries régionales qui mettent en œuvre le volet stratégique de la partie spécifique du plan régional de mobilité visé au paragraphe 2.

§ 4. Le volet budgétaire mentionne les coûts estimés pour la réalisation des principes généraux, des modalités opérationnelles et des projets d'aménagement des voiries régionales définis dans le cadre du volet réglementaire visé au paragraphe 3.

Sous-section 3. — Procédure d'élaboration

Art. 8. § 1^{er}. Le Gouvernement, selon des modalités qu'il établit, consulte les communes par rapport aux orientations principales en matière de mobilité à intégrer dans le plan régional de mobilité.

§ 2. Le Gouvernement élabore un projet de plan régional de mobilité et réalise un rapport sur ses incidences environnementales.

A cette fin, il élabore un projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales relatif au projet de plan régional de mobilité. Le rapport sur les incidences environnementales est établi conformément aux dispositions de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Le Gouvernement soumet le projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales à l'avis des instances consultatives dont la liste est établie par le Gouvernement. Les avis portent sur l'ampleur et la précision des informations que le rapport doit contenir. Les avis sont transmis dans les trente jours de la demande du Gouvernement. A défaut, les avis sont réputés favorables au projet de cahier des charges.

Au regard des avis émis sur le projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales, le Gouvernement arrête le cahier des charges dudit rapport compte tenu des informations qui peuvent être raisonnablement exigées, des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du degré de précision du projet de plan régional de mobilité et du fait que certains de ses aspects peuvent devoir être intégrés à un autre niveau planologique où il peut être préférable de réaliser l'évaluation afin d'éviter une répétition de celle-ci.

§ 3. Le rapport sur les incidences environnementales est élaboré dans un délai de six mois à compter de l'approbation du cahier des charges par le Gouvernement.

A la demande du Gouvernement et dans le délai fixé par celui-ci, l'administration régionale et chaque organisme d'intérêt public régional fournissent les éléments nécessaires à l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales. Le Gouvernement joint au projet de plan la liste des administrations et des organismes d'intérêt public régionaux dont les compétences sont concernées.

Le Gouvernement informe la Commission régionale de mobilité de l'évolution des études préalables et lui en communique les résultats. La Commission régionale de mobilité peut à tout moment formuler les observations ou présenter les suggestions qu'elle juge utiles.

2° de instrumenten die de Regering vaststelt om die doelstellingen te verwezenlijken, inzonderheid de juridische, financiële, fiscale en procedurele maatregelen;

3° de concrete acties die tot doel hebben het gewestelijk mobiliteitsbeleid te verwezenlijken, namelijk de maatregelen, operationele regels en de prioriteiten.

Art. 7. § 1. Het specifieke gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan bevat een plan voor de inrichting van het wegennet dat moet worden toegepast op het gewestelijke wegennet, en, voor projecten van gewestelijk belang inzake mobiliteit, op het gemeentelijk wegennet.

Het plan voor de inrichting van het wegennet omvat een strategisch, een verordenend en een budgetair luik.

§ 2. Het strategisch luik stelt een exhaustieve cartografie op van het gewestelijk wegennet, en beschrijft de ontwikkelingsperspectieven van dat wegennet, de inrichting van de openbare ruimte en de plaats die binnen de openbare ruimte wordt toegekend aan de verschillende verplaatsingswijzen. De doelstellingen inzake de verbindingen en de bediening op het vlak van het mobiliteitsaanbod worden erin geformuleerd, evenals de bedieningszones, los van eender welk traject dat later moet worden uitgestippeld.

§ 3. Het verordenende luik formuleert de algemene principes die ten grondslag liggen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid.

Het verordenende luik stelt ook de operationele regels vast betreffende de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan en, op niet-exhaustieve wijze, de projecten inzake de inrichting van het gewestelijk wegennet tot uitvoering van het strategische luik van het specifiek gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in § 2.

§ 4. Het budgetair luik bevat een raming van de kosten voor de uitvoering van de algemene principes, de operationele regels en de projecten tot inrichting van het gewestelijk wegennet zoals bepaald in het kader van het verordenende luik bedoeld in § 3.

Onderafdeling 3. — Opmaakprocedure

Art. 8. § 1. De Regering raadpleegt, volgens de regels die zij bepaalt, de gemeenten met betrekking tot de belangrijkste richtingen inzake mobiliteit die in het gewestelijk mobiliteitsplan moeten worden opgenomen.

§ 2. De Regering stelt een ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan op, evenals een milieueffectenrapport.

Daartoe stelt zij een ontwerpbestek van milieueffectenrapport op met betrekking tot het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan. Het milieueffectenrapport wordt opgemaakt conform de bepalingen van de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's.

De Regering legt het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport om advies voor aan de adviesorganen waarvan de Regering de lijst vaststelt. De adviezen hebben betrekking op de draagwijdte en de nauwkeurigheid van de informatie die het rapport moet bevatten. De adviezen worden verleend binnen een termijn van dertig dagen vanaf het verzoek van de Regering. Bij gebrek daaraan, worden de adviezen geacht gunstig te zijn met betrekking tot het ontwerp van bestek.

Op basis van de adviezen die over het ontwerp van bestek van het milieueffectenrapport worden verleend, stelt de Regering het bestek voor voornoemd rapport vast, rekening houdend met de informatie die redelijkerwijze kan worden geëist, de kennis en de bestaande evaluatiemethoden, de graad van nauwkeurigheid van het voorontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan en met het feit dat sommige van de aspecten ervan mogelijkerwijze moeten worden geïntegreerd op een ander niveau van het plan, waar het verkiesbaar kan zijn om de evaluatie te maken teneinde een herhaling daarvan te voorkomen.

§ 3. Het milieueffectenrapport wordt opgemaakt binnen een termijn van zes maanden vanaf de goedkeuring van het bestek door de Regering.

Op verzoek van de Regering en binnen de termijn die zij vaststelt, bezorgen het gewestelijk bestuur en elke gewestelijke instelling van openbaar nut de elementen die noodzakelijk zijn om het milieueffectenrapport op te maken. De Regering voegt bij het ontwerp van plan de lijst van de gewestelijke besturen en de gewestelijke instellingen van openbaar nut die wegens hun bevoegdheden betrokken zijn bij het plan.

De Regering brengt de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op de hoogte van de evolutie van de voorafgaande studies en deelt haar de resultaten van die studies mee. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie kan gelijk wanneer opmerkingen formuleren of de suggesties doen die zij nuttig acht.

§ 4. Le Gouvernement modifie le projet de plan régional de mobilité au regard du rapport sur les incidences environnementales.

§ 5. Le Gouvernement communique pour avis le projet de plan régional de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales, simultanément, à l'Administration de l'équipement et des déplacements, à la Commission régionale de la Mobilité, à la STIB et aux instances consultatives dont il établit la liste. Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande. A défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 6. Simultanément, le Gouvernement soumet le projet de plan régional de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales à enquête publique pendant soixante jours. La moitié du délai de soixante jours se situe en dehors des périodes de vacances.

L'enquête publique est annoncée par voie d'affichage dans les communes, 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, ainsi que par un communiqué diffusé par voie radiophonique et télévisée. L'enquête publique est annoncée sur le site internet du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale. Le début et la fin de l'enquête publique sont précisés dans l'annonce.

Les communes sont invitées à transmettre leurs observations dans le cadre de l'enquête publique.

Les documents soumis à l'enquête sont déposés pendant soixante jours, pour consultation par le public, à la maison communale de chacune des communes de la Région, ou de chacune des communes concernées lorsqu'il s'agit d'une modification du plan régional de mobilité ainsi qu'au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les réclamations et les observations sont adressées au Gouvernement avant la clôture de l'enquête par voie postale ou par voie électronique. Le Gouvernement communique au Parlement une copie des réclamations et des observations dans les trente jours de la clôture de l'enquête publique.

§ 7. Simultanément à l'enquête publique visée au paragraphe 6, le Gouvernement soumet pour avis aux deux autres Régions le projet de plan régional de mobilité et le rapport d'incidences environnementales selon des modalités qu'il fixe. Les deux autres Régions disposent de soixante jours pour remettre leur avis.

§ 8. Le Gouvernement adapte le projet de plan régional de mobilité, en fonction des avis et observations visés aux §§ 5, 6 et 7.

§ 9. Dans les six mois qui suivent la clôture de l'enquête publique, le Gouvernement adopte le plan régional de mobilité.

L'arrêté du Gouvernement adoptant le plan régional de mobilité est publié par extrait au *Moniteur belge*.

Le plan entre en vigueur quinze jours après sa publication.

Le Gouvernement communique sans délai le plan régional de mobilité au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans les trente jours de l'adoption du plan régional de mobilité, le Gouvernement informe les communes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration dudit plan, de cette adoption.

Le Gouvernement met le plan régional de mobilité à disposition du public sur le site internet de la Région. Le Gouvernement peut arrêter des modalités complémentaires de mise à disposition.

Sous-section 4. — Procédure de modification

Art. 9. § 1^{er}. Le Gouvernement modifie le plan régional de mobilité s'il l'estime nécessaire.

En cas de modification du PRM, la procédure de l'article 8 est applicable.

Toutefois, le Gouvernement peut estimer que les modifications projetées sont mineures et ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement selon les modalités prévues par l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

Lorsque le Gouvernement estime que les modifications projetées du plan régional de mobilité sont mineures et ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le Gouvernement sollicite l'avis des instances consultatives dont il arrête la liste. Les avis portent sur l'absence d'incidences notables des modifications projetées. Les avis sont transmis dans les trente jours de la demande au Gouvernement. A défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 4. De Regering wijzigt het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan op basis van het milieueffectenrapport.

§ 5. De Regering legt het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan en het milieueffectenrapport tegelijk om advies voor aan het Bestuur Uitrusting en Vervoer, aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, aan de MIVB en aan de adviesorganen waarvan ze de lijst vaststelt. De adviezen worden verleend binnen een termijn van zestig dagen vanaf het verzoek. Bij gebrek daaraan, worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 6. De Regering legt het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan en het milieueffectenrapport tegelijk voor aan een openbaar onderzoek gedurende een termijn van zestig dagen. Minimaal de helft van de termijn van zestig dagen moet buiten de schoolvakantie vallen.

Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd via aanplakking in de gemeenten, bij bericht in het Belgisch Staatsblad en in ten minste drie Franstalige en drie Nederlandstalige kranten die in het Gewest worden verspreid, evenals via een radio- en televisieboodschap. Het openbaar onderzoek wordt aangekondigd op de website van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De aankondiging vermeldt het begin en het einde van het openbaar onderzoek.

De gemeenten worden verzocht om hun opmerkingen te formuleren in het kader van het openbaar onderzoek.

De documenten die aan het openbaar onderzoek worden onderworpen, worden gedurende het onderzoek ter inzage gelegd van het publiek in het gemeentehuis van elke gemeente van het Gewest of van elke betrokken gemeente wanneer het gaat om een wijziging van het gewestelijk mobiliteitsplan, alsook in het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Klachten en opmerkingen worden vóór de sluiting van het onderzoek, per post of e-mail, naar de Regering verzonden. De Regering bezorgt het Parlement een kopie van de klachten en opmerkingen, binnen een termijn van dertig dagen vanaf de sluiting van het openbaar onderzoek.

§ 7. Tegelijk met het openbaar onderzoek bedoeld in § 6, legt de Regering het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan en het milieueffectenrapport om advies voor aan de twee andere Gewesten, volgens de regels die zij vaststelt. De twee andere Gewesten hebben een termijn van zestig dagen om hun advies uit te brengen.

§ 8. De Regering past het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan aan op basis van de adviezen en opmerkingen bedoeld in de §§ 5, 6 en 7.

§ 9. Binnen de zes maanden die volgen op de sluiting van het openbaar onderzoek, keurt de Regering het gewestelijk mobiliteitsplan goed.

Het besluit van de Regering tot goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan wordt bij uittreksel bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Het plan treedt vijftien dagen na de publicatie ervan in werking.

De Regering bezorgt het gewestelijk mobiliteitsplan onverwijld aan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement.

Binnen de dertig dagen die volgen op de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan, brengt de Regering de gemeenten en de adviesorganen die tijdens de opmaakprocedure van dat plan werden geraadpleegd op de hoogte van de goedkeuring ervan.

De Regering stelt het gewestelijk mobiliteitsplan ter beschikking van het publiek op de website van het Gewest. De Regering kan aanvullende regels voor de terbeschikkingstelling bepalen.

Onderafdeling 4. — Wijzigingsprocedure

Art. 9. § 1. De Regering beslist om het gewestelijk mobiliteitsplan te wijzigen indien zij dat nodig vindt.

Ingeval van wijziging van het GewMP, wordt de procedure van artikel 8 toegepast.

De Regering kan echter van mening zijn dat de beoogde wijzigingen van gering belang zijn en geen noemenswaardige gevolgen voor het milieu hebben volgens de regels beschreven in de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's.

Wanneer de Regering oordeelt dat de beoogde wijzigingen van het gewestelijk mobiliteitsplan van gering belang zijn en geen noemenswaardige gevolgen voor het milieu hebben, vraagt de Regering het advies van de adviesorganen waarvan zij de lijst vaststelt. De adviezen hebben betrekking op het ontbreken van noemenswaardige gevolgen van de beoogde wijzigingen. De adviezen worden uitgebracht binnen een termijn van dertig dagen vanaf het verzoek van de Regering. Bij gebrek daaraan, worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

Au vu des avis visés à l'alinéa 4, le Gouvernement décide si les modifications projetées du plan régional de mobilité doivent faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales.

Si le Gouvernement décide que les modifications projetées du plan régional de mobilité ne doivent pas faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales, le Gouvernement adopte le projet de plan régional de mobilité modifié qui reproduit la décision visée à l'alinéa 5 ainsi que sa motivation.

Si le Gouvernement décide que les modifications projetées du plan régional de mobilité doivent faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales, la procédure visée à l'article 8 s'applique pour ce qui concerne les modifications projetées du plan régional de mobilité.

§ 2. Le Gouvernement communique pour avis le projet de plan régional de mobilité modifié et, s'il y a lieu, le rapport sur les incidences environnementales, simultanément, à l'Administration de l'équipement et des déplacements, à la Commission régionale de la Mobilité, à la STIB et aux instances consultatives dont il établit la liste. Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande. A défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 3. Le Gouvernement arrête le plan modifié selon les modalités de l'article 8, § 9 et procède aux formalités de publicité définies par ce même article.

§ 4. Parmi les modifications opérées dans le plan régional de mobilité, le Gouvernement indique les modifications qui ont des incidences notables sur les dispositions des plans communaux de mobilité visés à l'article 11 et qui appellent une modification de certaines dispositions identifiées desdits plans communaux de mobilité.

Sous-section 5. — Suivi du plan

Art. 10. § 1^{er}. Un rapport d'évaluation est rédigé par le fonctionnaire de référence trente mois après l'entrée en vigueur du plan régional de mobilité.

Ce rapport évalue au niveau qualitatif et quantitatif, la mise en œuvre du plan régional de mobilité. Le rapport comporte également des recommandations concernant les actions correctrices afin de pallier les éventuelles carences et faiblesses constatées.

Sur la base de ce rapport, le Gouvernement détermine les actions correctrices à mettre en œuvre.

§ 2. Le rapport d'évaluation est communiqué pour information à la Commission régionale de la Mobilité, aux communes et au Parlement.

Section 3. — Plan communal de mobilité

Sous-section 1^{re}. — Généralités

Art. 11. Les communes adoptent un plan communal de mobilité pour l'ensemble de leur territoire. La Commune revoit le plan communal tous les douze ans.

Le plan communal de mobilité traduit notamment, au niveau local, la politique de mobilité fixée dans le plan régional de mobilité. Le plan communal de mobilité respecte les volets réglementaires du plan régional de mobilité et s'inscrit dans les orientations des volets indicatifs du plan régional de mobilité.

Le plan communal de mobilité est adopté dans les vingt-quatre mois de l'adoption du plan régional de mobilité.

Sous-section 2. — Contenu

Art. 12. Le plan communal de mobilité comprend une partie générale et une partie spécifique.

Art. 13. § 1^{er}. La partie générale comporte un volet stratégique et un volet réglementaire.

§ 2. Le volet stratégique comprend notamment :

1° un descriptif, suivi d'une évaluation de la situation actuelle de la mobilité sur le territoire de la commune, ainsi que le relevé des fonctionnements et dysfonctionnements dans ce domaine. L'évaluation de la situation existante comprend notamment :

(i) une analyse des parts modales et l'évolution significative de ces différentes parts,

(ii) une analyse des éléments expliquant la demande en matière de mobilité et son évolution significative,

(iii) une analyse qualitative de l'aménagement de l'espace public au regard des questions de mobilité et de son évolution;

Op basis van de in het vierde lid bedoelde adviezen, beslist de Regering of de beoogde wijzigingen van het gewestelijk mobiliteitsplan al dan niet een milieueffectenrapport moet worden opgesteld.

Beslist de Regering dat er over de beoogde wijzigingen van het gewestelijk mobiliteitsplan geen milieueffectenrapport moet worden opgesteld, dan keurt de Regering het ontwerp van gewijzigd GewMP en voegt ze daar haar in het vijfde lid bedoelde beslissing en motivering aan toe.

Beslist de Regering dat er over de beoogde wijzigingen van het gewestelijk mobiliteitsplan wel een milieueffectenrapport moet worden opgesteld, dan is de in artikel 8 bedoelde procedure van toepassing met betrekking tot de beoogde wijzigingen van het gewestelijk mobiliteitsplan.

§ 2. De Regering legt het ontwerp van GewMP en, in voorkomend geval, het milieueffectenrapport tegelijkertijd om advies voor aan het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de MIVB en de adviesorganen waarvan ze de lijst vaststelt. De adviezen worden bezorgd binnen de zestig dagen na ontvangst van het verzoek. Bij gebrek daarvan, worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 3. De Regering stelt het gewijzigd plan vast volgens de regels in artikel 8, § 9, en gaat over tot de formaliteiten voor de bekendmaking ervan zoals bedoeld in datzelfde artikel.

§ 4. Onder de in het gewestelijk mobiliteitsplan aangebrachte wijzigingen, duidt de Regering de wijzigingen aan die noemenswaardige gevolgen hebben voor de bepalingen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zoals bedoeld in artikel 11 en die een wijziging van sommige aangeduide bepalingen van de genoemde gemeentelijke mobiliteitsplannen noodzakelijk maken.

Onderafdeling 5. — Follow-up van het plan

Art. 10. § 1. Dertig maanden na de inwerkingtreding van het gewestelijk mobiliteitsplan, stelt de referentieambtenaar een evaluatieverslag op.

Dat verslag evalueert op kwantitatieve en kwalitatieve wijze de concrete uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan. Het verslag bevat ook aanbevelingen betreffende bijsturingen om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen.

Op basis van dat verslag, bepaalt de Regering welke bijsturingen er moeten worden doorgevoerd.

§ 2. Het evaluatieverslag wordt ter informatie voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, aan de gemeenten en aan het Parlement.

Afdeling 3. — Gemeentelijk mobiliteitsplan

Onderafdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 11. De gemeenten stellen een gemeentelijk mobiliteitsplan op voor het geheel van hun grondgebied. De gemeente herzielt het gemeentelijk plan om de twaalf jaar.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan zet inzonderheid het mobiliteitsbeleid uit het gewestelijk mobiliteitsplan om op lokaal niveau. Het gemeentelijk mobiliteitsplan neemt de verordenende luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan in acht en sluit aan bij de tendensen van de indicatieve luiken van het gewestelijk mobiliteitsplan.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt goedgekeurd binnen een termijn van vierentwintig maanden vanaf de goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan.

Onderafdeling 2. — Inhoud

Art. 12. Het gemeentelijk mobiliteitsplan bestaat uit een algemeen en een specifiek gedeelte.

Art. 13. § 1. Het algemeen gedeelte omvat een strategisch luik en een verordenend luik.

§ 2. Het strategische luik omvat meer bepaald :

1° een beschrijving en een evaluatie van de huidige mobiliteitssituatie op het grondgebied van de gemeente en een overzicht van wat goed en slecht functioneert op dat vlak. De evaluatie van de bestaande situatie omvat onder meer :

(i) een analyse van de modale aandelen en de belangrijke evolutie van de verschillende aandelen,

(ii) een analyse van de elementen die toelichting verstrekken bij de vraag naar mobiliteit en de aanzienlijke evolutie ervan,

(iii) een kwalitatieve analyse van de inrichting van de openbare ruimte in het licht van de mobiliteitsvraagstukken en de evolutie ervan;

2° un examen de l'incidence de l'ensemble des modes de déplacement existants sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les activités socio-économiques de la commune;

3° une étude d'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en matière de mobilité, notamment au regard de l'accessibilité en matière de mobilité, et intégrant une projection pour le futur, compte tenu des perspectives de développement de la commune;

4° les principes généraux et les orientations générales applicables en matière de mobilité couvrant la période de validité du plan;

5° une étude des différents scénarios de mobilité qui doivent être pris en considération pour répondre aux besoins de mobilité locale sur une période de douze ans, compte tenu du plan régional de mobilité, du plan communal de développement ainsi que des plans communaux de mobilité et de développement des communes limitrophes, y compris des communes hors de la Région de Bruxelles-Capitale;

6° une estimation des incidences de l'ensemble des actions concrètes, visées au paragraphe 3, 2°, sur la mobilité, les parts modales et l'efficacité des différents modes de déplacement mais également sur l'environnement, la sécurité routière, la santé et les aspects socio-économiques.

§ 3. Le volet réglementaire comprend :

1° les objectifs chiffrés pour chacun des modes de déplacement, à court et à long terme;

2° l'identification des actions concrètes visant à réaliser la politique de mobilité sur le territoire de la commune concernée.

Art. 14. La partie spécifique du plan communal de mobilité comporte un plan d'aménagement des voiries à réaliser par la commune.

La partie spécifique du plan communal de mobilité comprend également un calendrier ainsi qu'une évaluation budgétaire des coûts estimés pour la réalisation des aménagements visés à l'alinéa 1^{er}. Ce calendrier et cette évaluation budgétaire ont une valeur indicative.

Sous-section 3. — Procédure d'élaboration

Art. 15. § 1^{er}. La commune élabore un projet de plan communal de mobilité en concertation avec le fonctionnaire de référence régional. Le projet de plan communal de mobilité est accompagné d'un rapport d'incidences environnementales pour les éléments qui ne sont pas couverts par le rapport d'incidences environnementales du plan régional de mobilité visé à l'article 8, § 2.

A cette fin, la commune élabore un projet de cahier des charges de rapport sur les incidences environnementales relatif au projet de plan communal de mobilité. Le rapport sur les incidences environnementales comprend les informations visées à l'article 8, § 2, telles qu'appliquées à la situation du projet de plan communal de mobilité concerné.

La commune soumet le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales à l'avis des organes consultatifs communaux

§ 2. Au regard des avis émis sur le projet de cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales, la commune arrête le cahier des charges dudit rapport compte tenu des informations qui peuvent être raisonnablement exigées, des connaissances et des méthodes d'évaluation existantes, du degré de précision du plan, et du fait que certains de ses aspects peuvent devoir être intégrés à un autre niveau planologique où il peut être préférable de réaliser l'évaluation afin d'éviter une répétition de celle-ci.

§ 3. La commune modifie le projet de plan communal de mobilité au regard du rapport sur les incidences environnementales.

§ 4. La commune soumet le projet de plan communal de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales pour avis simultanément à l'Administration de l'équipement et des déplacements, à la Commission régionale de la Mobilité, à la STIB et aux administrations et instances dont la liste est établie par le Gouvernement. Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande de la commune. A l'échéance, les avis sont réputés favorables.

§ 5. Simultanément, la commune soumet le projet de plan communal de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales à enquête publique pendant soixante jours. Au minimum, la moitié du délai de soixante jours se situe en dehors des périodes de vacances.

Les documents soumis à l'enquête sont disponibles pendant soixante jours à la maison communale et sur le site internet de la commune pour consultation par le public.

2° een onderzoek naar de impact van alle bestaande verplaatsingswijzen op het milieu, de verkeersveiligheid, de gezondheid en de sociaaleconomische activiteiten in de gemeente;

3° een studie over het evenwicht tussen vraag en aanbod, meer bepaald inzake mobiliteit en over de bereikbaarheid, inclusief een voorafspiegeling voor de toekomst, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingsperspectieven van de gemeente;

4° de algemene principes die van toepassing zijn en de algemene tendensen op het vlak van mobiliteit tijdens de geldigheidsduur van het plan;

5° een studie naar de verschillende mobiliteitsscenario's waarmee rekening moet worden gehouden om te beantwoorden aan de behoeften inzake lokale mobiliteit voor een periode van twaalf jaar, waarbij rekening wordt gehouden met het gewestelijk mobiliteitsplan, het gemeentelijk ontwikkelingsplan en met de gemeentelijke mobiliteits- en ontwikkelingsplannen van de aangrenzende gemeenten, met inbegrip van de gemeenten buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

6° een schatting van de impact van alle concrete acties, bedoeld in paragraaf 3, 2°, op de mobiliteit, de modale aandelen en de efficiëntie van de verschillende verplaatsingswijzen, maar ook op het milieu, de gezondheid, de verkeersveiligheid en de sociaaleconomische aspecten.

§ 3. Het verordenende luik omvat :

1° de becijferde doelstellingen op de korte en de lange termijn voor alle verplaatsingswijzen;

2° de bepaling van de concrete acties voor de verwezenlijking van het mobiliteitsbeleid op het grondgebied van de betrokken gemeente.

Art. 14. Het specifieke luik van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat een plan voor de door de gemeente uit te voeren inrichting van het wegennet.

Het specifieke luik van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevat ook een tijdschema en een budgettaire raming van de kosten voor de realisatie van de inrichtingen bedoeld in het eerste lid. Dat tijdschema en die budgettaire raming hebben indicatieve waarde.

Onderafdeling 3. — Opmaakprocedure

Art. 15. § 1. De gemeente stelt een ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan op in overleg met de gewestelijke referentieambtenaar. Het ontwerp van GemMP bevat een milieueffectenrapport voor de elementen die niet aan bod komen in het milieueffectenrapport van het GewMP bedoeld in artikel 8, § 2.

Daartoe stelt de gemeente een ontwerpbestek van milieueffectenrapport op met betrekking tot het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan. Het milieueffectenrapport bevat de informatie bedoeld in artikel 8, § 2 zoals van toepassing op het ontwerp van het gemeentelijk mobiliteitsplan in kwestie.

De gemeente legt het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport om advies voor aan de gemeentelijke adviesorganen.

§ 2. Op basis van de adviezen die over het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport worden verleend, stelt de gemeente het bestek van voornoemd rapport vast, rekening houdend met de informatie die redelijkerwijze kan worden geëist, de kennis en de bestaande evaluatiemethoden, de graad van nauwkeurigheid van het plan en met het feit dat sommige van de aspecten ervan mogelijkerwijze moeten worden geïntegreerd op een ander niveau van het plan, waar het verkiesbaar kan zijn om de evaluatie te maken teneinde een herhaling daarvan te voorkomen.

§ 3. De gemeente wijzigt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan op basis van het milieueffectenrapport.

§ 4. De gemeente legt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en het milieueffectenrapport tegelijk om advies voor aan het Bestuur Uitrusting en Vervoer, aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en aan de MIVB, evenals aan de besturen en instanties waarvan de Regering de lijst vaststelt. De adviezen worden verleend binnen een termijn van zestig dagen vanaf het verzoek van de gemeente. Bij het verstrijken van die termijn worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 5. De gemeente legt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan en het milieueffectenrapport tegelijk voor aan een openbaar onderzoek gedurende een termijn van zestig dagen. Minimaal de helft van die termijn van zestig dagen moet buiten de schoolvakantie vallen.

De documenten die aan het openbaar onderzoek onderworpen worden, worden gedurende zestig dagen ter inzage van het publiek ter beschikking gesteld in het gemeentehuis en op de website van de gemeente.

Les réclamations et les observations sont adressées à la commune avant la clôture de l'enquête par voie postale ou par voie électronique.

Simultanément à l'enquête publique, le projet de plan communal de mobilité est soumis pour avis aux communes limitrophes situées dans et en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale. Les avis sont transmis dans les soixante jours de la demande de la commune. A défaut, les avis sont réputés favorables.

§ 6. La commune adapte le projet de plan communal de mobilité, en fonction des avis et des observations visés aux paragraphes 4 et 5.

Dans les soixante jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, la commune adopte définitivement le plan communal de mobilité.

§ 7. Le plan communal de mobilité résume, dans sa motivation, la manière dont les avis, les réclamations et les observations concernant le plan communal de mobilité ont été pris en considération ainsi que les raisons justifiant les choix du plan communal de mobilité tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Art. 16. § 1^{er}. La commune transmet au Gouvernement pour approbation le plan communal de mobilité, dans un délai de trente jours suivant son adoption visée à l'article 15, § 6, alinéa 2.

Le fonctionnaire de référence qui a suivi la conception du plan communal rédige dans les trente jours un rapport sur la conformité du plan communal de mobilité avec le plan régional de mobilité. Ce rapport est joint au plan communal de mobilité transmis pour approbation au Gouvernement.

§ 2. Le Gouvernement approuve le plan communal de mobilité ou refuse de l'approuver. Toute décision de refus d'approbation identifie les éléments du plan communal de mobilité à modifier.

En l'absence de décision du Gouvernement dans les trois mois de l'envoi du plan communal de mobilité par la commune au Gouvernement, le plan communal de mobilité est réputé approuvé.

Si la commune a omis de transmettre son plan communal de mobilité conformément au paragraphe 1^{er}, le constat de cette omission par le Gouvernement vaut refus.

§ 3. Lorsque le plan communal de mobilité est refusé par le Gouvernement, la commune dispose d'un délai de quatre mois à partir de la décision de refus du Gouvernement pour adapter son plan conformément au plan régional de mobilité et le transmettre à nouveau pour approbation au Gouvernement.

Lorsqu'un plan communal de mobilité adapté est transmis au Gouvernement conformément à l'alinéa 1^{er}, le fonctionnaire de référence qui a suivi la conception du plan communal rédige dans les trente jours un rapport sur la conformité du plan communal de mobilité adapté avec le plan régional de mobilité. Ce rapport est joint au plan communal de mobilité adapté transmis pour approbation au Gouvernement.

Le Gouvernement approuve le plan communal de mobilité adapté s'il est conforme au plan régional de mobilité.

Si le plan communal de mobilité adapté n'est pas conforme au plan régional de mobilité, le Gouvernement modifie lui-même le plan communal de mobilité qui lui a été transmis par la commune afin de le rendre conforme au plan régional de mobilité.

La décision du Gouvernement et le plan communal de mobilité tel que modifié par le Gouvernement sont notifiés à la commune concernée.

§ 4. Si à l'expiration du délai visé au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, aucun plan communal de mobilité adapté n'est transmis au Gouvernement, la commune est mise en demeure par le Gouvernement de lui présenter un plan communal de mobilité adapté conforme au plan régional de mobilité dans un délai de deux mois.

Si à l'expiration du délai de mise en demeure visé à l'alinéa 1^{er}, la commune n'a pas adopté de plan communal de mobilité adapté ou si elle présente au Gouvernement un plan communal de mobilité adapté non conforme au plan régional de mobilité, le Gouvernement modifie lui-même le plan communal de mobilité afin de le rendre conforme au plan régional de mobilité.

La décision du Gouvernement et le plan communal de mobilité tel que modifié par le Gouvernement sont notifiés à la commune concernée.

Klachten en opmerkingen worden vóór de sluiting van het onderzoek, per post of e-mail, naar de gemeente verzonden.

Tegelijk met het openbaar onderzoek wordt het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan om advies voorgelegd aan de aangrenzende gemeenten binnen en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De adviezen worden verleend binnen een termijn van zestig dagen vanaf het verzoek van de gemeente. Bij gebrek daaraan worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

§ 6. De gemeente past het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan aan op basis van de adviezen en opmerkingen bedoeld in de §§ 4 en 5.

Binnen een termijn van zestig dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek neemt de gemeente het gemeentelijk mobiliteitsplan definitief aan.

§ 7. In zijn motivering vat het gemeentelijk mobiliteitsplan de wijze samen waarop er rekening werd gehouden met de adviezen, klachten en opmerkingen betreffende het gemeentelijk mobiliteitsplan, alsook de redenen die de keuzes rechtvaardigen die in het goedgekeurd gemeentelijk mobiliteitsplan zijn gemaakt, rekening houdend met de andere beoogde redelijke oplossingen.

Art. 16. § 1. De gemeente stuurt het gemeentelijk mobiliteitsplan voor goedkeuring naar de Regering binnen een termijn van dertig dagen vanaf zijn aanneming zoals bedoeld in artikel 15, § 6, tweede lid.

De referentieambtenaar die de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft opgevolgd, stelt binnen de dertig dagen een verslag op over de overeenstemming van het gemeentelijk mobiliteitsplan met het gewestelijk mobiliteitsplan. Dit verslag wordt gevoegd bij het gemeentelijk mobiliteitsplan dat voor goedkeuring naar de Regering wordt verzonden.

§ 2. De Regering keurt het gemeentelijk mobiliteitsplan goed of weigert het goed te keuren. Elke weigering tot goedkeuring vermeldt welke elementen van het gemeentelijk mobiliteitsplan moeten worden gewijzigd.

Bij gebrek aan een beslissing van de Regering binnen een termijn van drie maanden vanaf de verzending van het gemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeente naar de Regering, wordt het gemeentelijk mobiliteitsplan geacht te zijn goedgekeurd.

Heeft de gemeente nagelaten haar gemeentelijk mobiliteitsplan op te sturen overeenkomstig § 1, dan geldt de vaststelling van die nalatigheid door de Regering als weigering van goedkeuring.

§ 3. Weigert de Regering het gemeentelijk mobiliteitsplan, dan beschikt de gemeente over een termijn van vier maanden vanaf de weigering van de Regering om haar plan aan te passen aan het gewestelijk mobiliteitsplan en het opnieuw ter goedkeuring aan de Regering te bezorgen.

Als een aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan naar de Regering wordt verstuurd conform het eerste lid, stelt de referentieambtenaar die de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft gevolgd binnen de dertig dagen een verslag op over de overeenstemming van het aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan met het gewestelijk mobiliteitsplan. Dit verslag wordt gevoegd bij het aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan dat ter goedkeuring naar de Regering wordt verzonden.

De Regering keurt het aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan goed indien het in overeenstemming is met het gewestelijk mobiliteitsplan.

Is het aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan niet in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan, dan wijzigt de Regering zelf het gemeentelijk mobiliteitsplan dat zij van de gemeente heeft ontvangen teneinde het in overeenstemming te brengen met het gewestelijk mobiliteitsplan.

De beslissing van de Regering en het door de Regering gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan worden ter kennis van de betrokken gemeente gebracht.

§ 4. Heeft de Regering bij het verstrijken van de in § 3, eerste lid bedoelde termijn geen enkel aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan ontvangen, dan maant de Regering de gemeente aan om haar binnen een termijn van twee maanden een aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan te bezorgen dat in overeenstemming is met het gewestelijk mobiliteitsplan.

Heeft de gemeente bij het verstrijken van die termijn geen aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan opgemaakt of legt ze aan de Regering een aangepast gemeentelijk mobiliteitsplan voor dat niet in overeenstemming is met het gewestelijk mobiliteitsplan, dan wijzigt de Regering zelf het gemeentelijk mobiliteitsplan teneinde het in overeenstemming te brengen met het gewestelijk mobiliteitsplan.

De beslissing van de Regering en het door de Regering gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan worden ter kennis van de betrokken gemeente gebracht.

§ 5. L'arrêté du Gouvernement approuvant le plan communal de mobilité est publié au Moniteur belge par extraits.

Le plan entre en vigueur quinze jours après sa publication.

Dans les trente jours de l'adoption, la Région informe la commune concernée, les communes limitrophes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration du plan communal de mobilité conformément à l'article 15.

La Région et la commune concernée mettent le plan communal de mobilité à disposition du public sur leur site internet. Des modalités de mise à disposition complémentaires peuvent être établies par le Gouvernement ou par la commune.

Sous-section 4. — Procédure de modification

Art. 17. § 1^{er}. La commune modifie le plan communal de mobilité, soit d'initiative, moyennant approbation du Gouvernement, soit à la suite d'une modification du plan régional de mobilité qui rend l'adaptation du Plan communale de mobilité nécessaire.

§ 2. La procédure de modification est soumise aux dispositions des articles 15 et 16.

Toutefois, lorsque la commune estime que les modifications projetées sont mineures et ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des modalités énumérées à l'article 9, § 1^{er}, la commune sollicite l'avis des organes consultatifs communaux concernés, ainsi que des communes limitrophes. Les avis sont transmis dans les trente jours de la demande à la commune. A défaut, les avis sont réputés favorables.

Au vu des avis visés à l'alinéa 2, la commune détermine, par décision motivée, si le projet de plan modifié doit ou non faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales.

Si la commune décide que les modifications projetées du plan communal de mobilité ne doivent pas faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales, la commune adopte le projet de plan communal de mobilité modifié qui reproduit la décision visée à l'alinéa 3 ainsi que sa motivation.

Si la commune décide que les modifications projetées du plan communal de mobilité doivent faire l'objet d'un rapport sur les incidences environnementales, la procédure visée à l'article 15 s'applique pour ce qui concerne les modifications projetées.

§ 3. L'arrêté du Gouvernement approuvant le plan communal de mobilité modifié et le plan communal modifié font l'objet des formes de publicité définies à l'article 16, § 5.

Art. 18. § 1^{er}. En cas d'élaboration d'un nouveau plan régional de mobilité ou en cas de modification de celui-ci, les plans communaux de mobilité sont modifiés, dans un délai de dix-huit mois, de manière à les rendre conformes au plan régional de mobilité selon la procédure prévue à l'article 17.

§ 2. Lorsqu'une commune reste en défaut de modifier son plan communal de mobilité endéans le délai visé au paragraphe premier, le Gouvernement la met en demeure de modifier son plan dans les six mois.

Si à l'expiration de ce délai, la commune défaillante n'a pas modifié son plan communal de mobilité conformément au plan régional de mobilité, le Gouvernement se substitue à la commune et modifie le plan communal de mobilité dans les six mois conformément à la procédure visée à l'article 16.

En vue de la modification d'un plan communal de mobilité dans le cadre de l'article 17, le Gouvernement poursuit les démarches engagées par la commune mais non encore abouties.

Le Gouvernement modifie le plan communal de mobilité de la commune défaillante sur la base du rapport du fonctionnaire de référence.

§ 5. Het besluit van de Regering tot goedkeuring van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Het plan treedt vijftien dagen na de publicatie ervan in werking.

Binnen de dertig dagen na de aanname brengt het Gewest de betrokken gemeente, de aangrenzende gemeenten en de instanties die werden geraadpleegd in het kader van de opmaakprocedure van het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in artikel 15, op de hoogte.

Het Gewest en de betrokken gemeente stellen het gemeentelijke mobiliteitsplan ter beschikking van het publiek op hun website. De modaliteiten van terbeschikkingstelling kunnen door de Regering of door de gemeente worden bepaald.

Onderafdeling 4. — Wijzigingsprocedure

Art. 17. § 1. De gemeente wijzigt het gemeentelijk mobiliteitsplan op eigen initiatief, mits goedkeuring door de Regering, of als gevolg van een wijziging van het gewestelijk mobiliteitsplan die maakt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan warempel gewijzigd moet worden.

§ 2. De wijzigingsprocedure is onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 15 en 16.

Is de gemeente echter van mening dat de beoogde wijzigingen van gering belang zijn en niet noodzakelijk noemenswaardige gevolgen voor het milieu hebben, rekening houdend met de regels opgenomen in artikel 9, § 1, dan vraagt de gemeente het advies van de betrokken gemeentelijke adviesorganen en van de aangrenzende gemeenten. De adviezen worden uitgebracht binnen een termijn van dertig dagen vanaf het verzoek van de gemeente. Bij gebrek daaraan worden de adviezen geacht gunstig te zijn.

Op basis van de in het tweede lid bedoelde adviezen beslist de gemeente, bij een met redenen omklede beslissing, of er over het ontwerp van gewijzigd plan al dan niet een milieueffectenrapport moet worden opgesteld.

Beslist de gemeente dat er over de beoogde wijzigingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan geen milieueffectenrapport moet worden opgesteld, dan keurt de gemeente het ontwerp van gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan goed dat de in het derde lid bedoelde beslissing en de motivering ervan bevat.

Beslist de gemeente dat er over de beoogde wijzigingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan wel een milieueffectenrapport moet worden opgemaakt, dan is de in artikel 15 bedoelde procedure van toepassing met betrekking tot de beoogde wijzigingen.

§ 3. Voor het besluit van de Regering tot goedkeuring van het gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan en het gewijzigd gemeentelijk plan gelden de regels van bekendmaking zoals bedoeld in artikel 16, § 5.

Art. 18. § 1. Wordt er een nieuw gewestelijk mobiliteitsplan opgemaakt of wordt het gewestelijk mobiliteitsplan gewijzigd, dan worden de gemeentelijke mobiliteitsplannen gewijzigd binnen een termijn van achttien maanden teneinde ze in overeenstemming te brengen met het gewestelijk mobiliteitsplan en zulks overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 17.

§ 2. Blijft een gemeente in gebreke haar gemeentelijk mobiliteitsplan te wijzigen binnen die termijn, dan maant de Regering haar aan om haar plan te wijzigen binnen een termijn van zes maanden.

Heeft de in gebreke blijvende gemeente haar gemeentelijk mobiliteitsplan bij het verstrijken van die termijn niet gewijzigd in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan, dan treedt de Regering in plaats van de gemeente en wijzigt zij het gemeentelijk mobiliteitsplan overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 16 en zulks binnen een termijn van zes maanden.

De Regering zet de acties voort die de gemeente heeft ondernomen maar die nog niet zijn voltooid met het oog op het wijzigen van haar gemeentelijk mobiliteitsplan in het kader van artikel 17.

De Regering wijzigt het gemeentelijk mobiliteitsplan van de in gebreke blijvende gemeente op basis van het verslag van de referentieambtenaar.

La décision du Gouvernement et le plan communal de mobilité tel que modifié par le Gouvernement sont notifiés à la commune concernée.

L'arrêté du Gouvernement adoptant le plan communal de mobilité modifié est publié au Moniteur belge. Le plan communal de mobilité modifié entre en vigueur quinze jours après sa publication.

Dans les trente jours de l'adoption du plan communal de mobilité modifié, la Région informe la commune concernée, les communes limitrophes et les instances d'avis consultées au cours de la procédure d'élaboration du plan communal de mobilité conformément à l'article 15.

La Région et la commune concernée mettent le plan communal de mobilité modifié à disposition du public sur leur site internet. Des modalités de mise à disposition complémentaires peuvent être établies par le Gouvernement ou par la commune.

Sous-section 5. — Procédure d'abrogation partielle du plan communal

Art. 19. Sans préjudice de l'application des articles 6 et 7, la commune peut, soit d'initiative, soit à la demande du Gouvernement, décider de constater les abrogations nécessaires des dispositions littérales et graphiques d'un plan communal de mobilité en raison de sa non-conformité avec le plan régional de mobilité.

En cas d'abrogation partielle, la décision motivée de la commune est accompagnée d'une version coordonnée des prescriptions graphiques et littérales du plan communal de mobilité.

Le Gouvernement approuve la version coordonnée des prescriptions graphiques et littérales du plan communal de mobilité dans les trois mois de la réception de la décision motivée de la commune. A défaut, la décision de la commune est réputée approuvée.

L'arrêté du Gouvernement approuvant la décision de la commune ou, dans l'hypothèse visée à l'alinéa 3, un avis du Gouvernement constatant que l'approbation de la décision de la commune est réputée approuvée est publié par extrait au Moniteur belge.

Sous-section 6. — Suivi du plan

Art. 20. La commune rédige en concertation avec le fonctionnaire de référence un rapport d'évaluation tous les trente mois concernant les actions qui ont été mises en œuvre par la commune dans le cadre du plan communal de mobilité. Ce rapport comporte des recommandations d'actions correctrices pour pallier les carences et faiblesses constatées. La commune adopte le cas échéant les actions correctrices.

Section 4. — Plans complémentaires

Art. 21. Le Gouvernement arrête des plans complémentaires. Ces plans sont établis en conformité avec le plan régional de mobilité.

Ces plans sont indicatifs pour les organismes qui relèvent de la tutelle de la Région et les communes. Ils ne peuvent s'en écarter qu'à la condition d'en indiquer expressément les motifs.

Art. 22. Les plans complémentaires adoptés par les communes sont établis en conformité avec les plans régional et communaux de mobilité.

Section 5. — Contrats de gestion

Art. 23. Les contrats de gestion des organismes publics relevant de la tutelle de la Région sont établis en conformité avec le plan régional de mobilité.

CHAPITRE III. — Exécution, suivi et contrôles des aménagements communaux

Art. 24. Chaque année, au plus tard le 1^{er} mai, chaque commune transmet au Gouvernement un relevé des aménagements en voiries et espaces publics prévus ainsi qu'un état de leur exécution, en ce compris les procédures de marchés publics soit lancées, soit attribuées, ou encore un état de leur maintenance, rénovation ou entretien.

De beslissing van de Regering en het gemeentelijk mobiliteitsplan zoals gewijzigd door de Regering worden ter kennis van de betrokken gemeente gebracht.

Het besluit van de Regering tot goedkeuring van het gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan treedt vijftien dagen na de publicatie ervan in werking.

Binnen een termijn van dertig dagen na de goedkeuring van het gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan, geeft het Gewest daarvan kennis aan de betrokken gemeente, de aangrenzende gemeenten en de adviesorganen die werden geraadpleegd tijdens de opmaakprocedure van het gemeentelijk mobiliteitsplan overeenkomstig artikel 15.

Het Gewest en de betrokken gemeente stellen het gewijzigd gemeentelijk mobiliteitsplan ter beschikking van het publiek op hun website. De Regering of de gemeente kunnen aanvullende modaliteiten van terbeschikkingstelling vaststellen.

Onderafdeling 5. — Procedure tot gedeeltelijke opheffing van het gemeentelijk plan

Art. 19. Onverminderd de toepassing van de artikelen 6 en 7, kan de gemeente op eigen initiatief of op verzoek van de Regering beslissen om de noodzakelijke opheffing vast te stellen van de geschreven en grafische bepalingen van een gemeentelijk mobiliteitsplan wegens het gebrek aan overeenstemming ervan met het gewestelijk mobiliteitsplan.

In geval van gedeeltelijke opheffing wordt de met redenen omklede beslissing van de gemeente vergezeld van een gecoördineerde versie van de grafische en geschreven bepalingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De Regering keurt de gecoördineerde versie van de grafische en geschreven bepalingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan goed binnen een termijn van drie maanden vanaf de ontvangst van de met redenen omklede beslissing van de gemeente. Bij gebrek daaraan, wordt de beslissing van de gemeente geacht te zijn goedgekeurd.

Het besluit van de Regering tot goedkeuring van de beslissing van de gemeente of, in het geval zoals bedoeld in het derde lid, een bericht van de Regering waarin wordt vastgesteld dat de goedkeuring van de beslissing van de gemeente wordt geacht te zijn goedgekeurd, wordt bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd.

Onderafdeling 6. — Follow-up van het plan

Art. 20. De gemeente stelt, in overleg met de referentieambtenaar, om de dertig maanden een evaluatieverslag op over de acties die de gemeente heeft uitgevoerd in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Dat verslag bevat aanbevelingen betreffende corrigerende acties om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen. De gemeente legt zo nodig de corrigerende acties vast.

Afdeling 4. — Aanvullende plannen

Art. 21. De Regering legt aanvullende plannen vast. Die plannen worden opgemaakt in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan.

Die plannen zijn indicatief voor de instellingen onder het toezicht van het Gewest en voor de gemeenten. Zij mogen er alleen van afwijken op voorwaarde dat ze de redenen daarvoor uitdrukkelijk opgeven.

Art. 22. De aanvullende plannen die de gemeenten hebben aangenomen, worden opgemaakt in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan en de gemeentelijk mobiliteitsplannen.

Afdeling 5. — Beheersovereenkomsten

Art. 23. De beheersovereenkomsten van de openbare instellingen onder het toezicht van het Gewest worden opgemaakt in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan.

HOOFDSTUK III. — Uitvoering, opvolging en controles van de gemeentelijke inrichtingen

Art. 24. Elk jaar, uiterlijk tegen 1 mei, bezorgt elke gemeente aan de Regering een overzicht van de geplande inrichtingen aan het wegennet en de openbare ruimte evenals een stand van zaken betreffende de uitvoering ervan, met inbegrip van de uitgeschreven en/of gegunde overheidsopdrachten, of een stand van zaken betreffende de instandhouding, vernieuwing of onderhoud ervan.

Lorsqu'il dispose du relevé, le fonctionnaire de référence peut demander des compléments d'informations à la commune. La commune lui fournit les informations dans un délai de trente jours à partir de la date de demande.

A défaut de transmission du relevé par la commune à la date prévue à l'alinéa 1^{er} ou des compléments d'informations visé à l'alinéa 2, le fonctionnaire de référence met la commune en demeure, par envoi recommandé, de transmettre le relevé et les compléments d'informations.

A défaut de réaction de la commune dans un délai de deux mois suivant la mise en demeure visée à l'alinéa 3, le fonctionnaire de référence peut établir d'office ce relevé et obtenir de la commune les informations nécessaires, à cette tâche.

CHAPITRE IV. — *Modifications 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*

Art. 25. Dans l'article 9 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, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

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

Art. 26. L'article 14, § 2 de la même ordonnance est complété par l'alinéa suivant :

« Les plans d'actions communaux de stationnement veillent également à respecter le plan régional de mobilité prévu par l'ordonnance 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 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. ».

CHAPITRE V. — *Modifications de l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public*

Art. 27. Dans l'article 2, alinéa 1^{er}, de l'ordonnance du 16 juillet 1998 relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'investissements d'intérêt public, les mots « et pour autant que soit garantie la conformité avec l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité » sont insérés entre les mots « de la présente ordonnance » et les mots « , des subsides destinés ».

Art. 28. A l'article 9, 1^o de la même ordonnance, les mots « ou à défaut celle du dossier de base » sont remplacés par ce qui suit :

« , du plan régional de mobilité et du plan communal de mobilité. ».

Art. 29. L'article 14, alinéa 1^{er}, de la même ordonnance est complété par les mots :

« pour autant qu'elles soient conformes au plan régional de mobilité. ».

Art. 30. A l'article 16 de la même ordonnance, le 1^o est complété par les mots :

« et les espaces publics. ».

Art. 31. A l'article 16 de la même ordonnance, le 1^o, a), est remplacé par les mots :

« La création de voiries et infrastructures prévues par le plan régional de développement ou par les plans communaux de développement, ou encore, par le plan régional de mobilité ou par les plans communaux de mobilité. ».

Heeft de referentieambtenaar dat overzicht ontvangen, dan kan hij aan de gemeente bijkomende informatie vragen. De gemeente verstrekt hem die informatie binnen een termijn van dertig dagen vanaf de datum van het verzoek daartoe.

Heeft de gemeente het overzicht niet bezorgd op de datum zoals bedoeld in het eerste lid noch de aanvullende informatie zoals bedoeld in het tweede lid, dan maant de referentieambtenaar de gemeente per aangetekend schrijven aan om hem het overzicht en de aanvullende informatie te bezorgen.

Bij gebrek aan reactie van de gemeente binnen een termijn van twee maanden vanaf de in het derde lid bedoelde ingebrekestelling kan de referentieambtenaar dat overzicht ambtshalve opstellen en daartoe van de gemeente de nuttige inlichtingen verkrijgen.

HOOFDSTUK IV. — *Wijzigingen van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk parkeeragentschap*

Art. 25. In artikel 9 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt er tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd waarvan de tekst als volgt luidt :

« Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt opgesteld in overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. ».

Art. 26. Artikel 14, § 2 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met het volgende lid :

« De gemeentelijke parkeeractieplannen zien ook toe op de inachtneming van het gewestelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. De gemeentelijke parkeerplannen worden opgesteld in overeenstemming met de gemeentelijke mobiliteitsplannen zoals bedoeld in de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. ».

HOOFDSTUK V. — *Wijzigingen van de ordonnantie van 16 juli 1998 betreffende de toekenning van subsidies om investeringen van openbaar nut aan te moedigen*

Art. 27. In artikel 2, eerste lid, van de ordonnantie van 16 juli 1998 betreffende de toekenning van subsidies om investeringen van openbaar nut aan te moedigen worden de woorden « en voor zover de overeenstemming is gewaarborgd met de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, » ingevoegd tussen de woorden « van deze ordonnantie » en de woorden « gaat de Regering ».

Art. 28. In artikel 9, 1^o van dezelfde ordonnantie worden de woorden « of bij uitblijven hiervan, aan deze van het basisdossier » vervangen door wat volgt :

« , van het gewestelijk mobiliteitsplan, en van het gemeentelijk mobiliteitsplan. ».

Art. 29. Artikel 14, eerste lid van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met de woorden :

« , voor zover ze in overeenstemming zijn met het gewestelijk mobiliteitsplan. ».

Art. 30. Artikel 16, 1^o van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met de woorden :

« en de openbare ruimtes. ».

Art. 31. In artikel 16, van dezelfde ordonnantie wordt het 1^o, punt a), vervangen door de woorden :

« De realisatie van wegen en infrastructuur voorzien door het gewestelijk ontwikkelingsplan of door de gemeentelijke ontwikkelingsplannen of nog door het gewestelijk mobiliteitsplan of door de gemeentelijke mobiliteitsplannen. ».

Art. 32. A l'article 20 de la même ordonnance, est ajouté l'alinéa suivant :

« Ne sont pas subsidiables, les travaux non conformes au plan régional de mobilité et au plan communal de mobilité, tels qu'établis par l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité. ».

Art. 33. A l'article 22 de la même ordonnance, le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est complété par un 11^o rédigé comme suit :

« 11^o la demande relative aux travaux visés à l'article 16, 1^o, intègre un avis de l'administration de l'équipement et déplacements analysant la conformité avec le plan régional de mobilité. Le Gouvernement arrête les modalités de rédaction de la note ainsi que de l'avis de l'administration de l'équipement et des déplacements. ».

CHAPITRE VI. — *Modification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire du 9 avril 2004*

Art. 34. A l'article 2 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les modifications suivantes sont apportées :

1^o les mots « et de mobilité » sont insérés entre les mots « environnementaux » et « de la collectivité »;

2^o les mots « ainsi que de la mobilité » sont insérés après les mots « des bâtiments ».

Art. 35. Au titre I^{er}, chapitre Ier, du même Code, il est inséré un article 4/1 qui est rédigé comme suit :

« Article 4/1. Le présent Code garantit la conformité des permis d'urbanisme avec le plan régional de mobilité tel qu'établi par l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, pour ce qui concerne les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics.

Sont des actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics au sens de l'alinéa 1^{er} l'ensemble des interventions sur l'espace public et les voiries concernant le marquage, l'équipement ou les aménagements, demandées et mises en œuvre par une autorité publique. ».

Art. 36. A l'article 9, alinéa 4, du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1^o le 3^o est remplacé par ce qui suit :

« 3^o la désignation, outre de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ainsi que de l'administration régionale de l'équipement et des déplacements, des administrations régionales concernées comme membres des commissions »;

2^o il est ajouté un 7^o rédigé comme suit :

« 7^o la commission de concertation est présidée par la Région lorsque la demande porte sur un projet d'intérêt régional en matière de mobilité. Est un projet d'intérêt régional en matière de mobilité les actes et travaux relatifs aux voiries et espaces publics, tels que définis à l'article 4/1, dont l'enjeu dépasse l'intérêt uniquement communal et le territoire d'une seule commune ou tout projet dénommé tel quel dans le plan régional de mobilité. ».

Art. 37. L'article 98, § 2 du même Code est complété par les alinéas suivants :

« Pour les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique, la dispense de permis doit être confirmée sur la base d'un avis préalable de l'administration de l'équipement et des déplacements.

Art. 32. Artikel 20 van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld met het volgende lid :

« Komen niet in aanmerking voor subsidies, de werken die niet in overeenstemming zijn met het gewestelijk mobiliteitsplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan, zoals opgemaakt volgens de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. ».

Art. 33. In artikel 22 van dezelfde ordonnantie wordt de eerste paragraaf, eerste lid, aangevuld met een 11^o luidend :

« 11^o de aanvraag betreffende de werken bedoeld in artikel 16, 1^o bevat een advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer met de analyse van de overeenstemming met het gewestelijk mobiliteitsplan. De Regering bepaalt de modaliteiten van opmaak van de nota en van het advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer. ».

HOOFDSTUK VI. — *Wijziging van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening van 9 april 2004*

Art. 34. In artikel 2 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o het woord « milieubehoeften » wordt vervangen door de woorden « milieu- en mobiliteitsbehoeften »;

2^o de woorden « en van de mobiliteit » worden ingevoegd na de woorden « van de gebouwen ».

Art. 35. In titel I, hoofdstuk I, van hetzelfde wetboek, wordt er een artikel 4/1 ingevoegd waarvan de tekst als volgt luidt :

« Artikel 4/1. Dit wetboek staat borg voor de overeenstemming van de stedenbouwkundige vergunningen, voor wat betreft de handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte, met het gewestelijk mobiliteitsplan zoals vastgesteld door de ordonnantie tot oprichting van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

Alle interventies in de openbare ruimte en aan het wegennet met betrekking tot de markering, de uitrusting of de inrichtingen, gevraagd en uitgevoerd door een openbare overheid, zijn handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte in de zin van het eerste lid. ».

Art. 36. In artikel 9, vierde lid, van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o het punt 3^o wordt vervangen door wat volgt :

« 3^o de aanwijzing, naast het bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening evenals van het gewestelijk bestuur voor de uitrusting en het vervoer, van de betrokken gewestelijke besturen als leden van de commissies »;

2^o een 7^o wordt toegevoegd, luidend :

« 7^o de overlegcommissie wordt voorgezeten door het Gewest wanneer de aanvraag betrekking heeft op een project van gewestelijk belang inzake mobiliteit. De handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte, zoals gedefinieerd in artikel 4/1, waarvan het belang het louter gemeentelijk belang en het grondgebied van één enkele gemeente overstijgt of gelijk welk project dat als zodanig wordt benoemd in het gewestelijk mobiliteitsplan, zijn projecten van gewestelijk belang inzake mobiliteit. ».

Art. 37. Artikel 98, § 2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de volgende leden :

« Voor identieke handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte moet de vrijstelling van vergunning worden bevestigd op basis van een voorafgaand advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer.

Sont des actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique, au sens de l'alinéa 2, les actes et travaux relatifs aux voiries et espaces publics, tels que définis à l'article 4/1, dès lors que ceux-ci sont établis à l'identique de la situation précédente dans la mesure où ni le profil de la voirie, ni l'alignement des bordures ne sont modifiés. Les actes et travaux relatifs aux voiries et aux espaces publics à l'identique portent sur les tronçons de voiries situés au minimum entre deux carrefours ou portent sur une superficie de 1.000 mètres carrés minimum.

Le demandeur adresse une déclaration préalable au fonctionnaire délégué, reprenant un descriptif des travaux intégrant la situation sur plan avant et après les travaux, sur la base des modalités à déterminer par le Gouvernement. Simultanément, le demandeur adresse copie de cette déclaration à l'administration de l'équipement et des déplacements afin qu'elle puisse en apprécier la conformité avec le plan régional de mobilité.

Dans les quinze jours de la réception de la déclaration, le fonctionnaire délégué adresse au demandeur, par pli recommandé à la poste, sur la base de l'avis de l'administration de l'équipement et des déplacements, confirmation de la dispense de permis. Au-delà de ce délai, la dispense est confirmée. ».

Art. 38. Dans l'article 177 du même Code, il est inséré un paragraphe 2/1 rédigé comme suit :

« § 2/1. Lorsque la demande concerne l'aménagement de l'espace public en ce compris les voiries, elle est soumise à l'avis préalable de l'administration régionale de l'équipement et déplacements sur la conformité de la demande avec le plan régional ou communal de mobilité. Cet avis est rendu dans les trente jours de l'accusé de la notification par le fonctionnaire délégué de la demande ou dans les trente jours qui suivent la clôture de l'enquête publique lorsque la demande est soumise aux mesures particulières de publicité.

Si ce délai n'est pas respecté, l'avis est réputé favorable, à moins que l'administration régionale des équipements et déplacements ait décidé, dans ce délai, de faire mener une étude complémentaire, auquel cas, elle dispose d'un délai supplémentaire de soixante jours pour remettre son avis. Si ce délai n'est pas respecté, l'avis est réputé favorable.

Le fonctionnaire délégué ne pourra s'écarter de l'avis de l'administration régionale des équipements et déplacements que moyennant due motivation. ».

Art. 39. Dans le même Code, il est inséré un article 181/1 rédigé comme suit :

« Article 181/1. Dans les cas prévus à l'article 98, § 2 et l'article 177, § 2/1, le fonctionnaire délégué informe le Gouvernement de la décision qu'il compte notifier aux intéressés si celle-ci dévie de l'avis de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements. Le Gouvernement peut, lors de sa prochaine réunion, évoquer la décision que le fonctionnaire délégué compte notifier aux intéressés. Cette décision d'évocation est suspensive.

Le Gouvernement décide, endéans un délai de trente jours à partir de la décision d'évocation du Gouvernement, soit de confirmer, soit de réformer la décision que le fonctionnaire délégué compte notifier aux intéressés.

Le fonctionnaire délégué notifie aux intéressés la décision confirmée ou réformée par le Gouvernement.

En l'absence de décision du Gouvernement, le fonctionnaire délégué notifie sa décision aux intéressés. ».

CHAPITRE X. — Dispositions transitoires

Art. 40. Le plan Iris 2 tel qu'approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010 fait fonction de plan régional de mobilité jusqu'à l'adoption d'un plan régional de mobilité conformément à la présente ordonnance.

De handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte, zoals gedefinieerd in artikel 4/1, zijn identieke handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte, in de zin van het tweede lid, wanneer wordt vastgesteld dat ze identiek zijn met de vorige situatie in de mate waarin het profiel van het wegennet noch de rooilijn van de randen worden gewijzigd. De identieke handelingen en werken betreffende het wegennet en de openbare ruimte hebben betrekking op de stukken van het wegennet die ten minste tussen twee kruispunten liggen of betrekking hebben op een oppervlakte van minimum 1.000 vierkante meter.

De aanvrager stuurt een voorafgaande verklaring naar de gemachtigde ambtenaar, met een beschrijving van de werken inclusief de situatie op plan vóór en na de werken, op basis van de door de Regering te bepalen regels. Tegelijkertijd stuurt de aanvrager een kopie van die verklaring aan het Bestuur Uitrusting en Vervoer opdat dit de conformiteit ervan met het gewestelijk mobiliteitsplan kan beoordelen.

Binnen een termijn van vijftien dagen na de ontvangst van de verklaring bevestigt de gemachtigde ambtenaar, via een ter post aangetekend schrijven, en op basis van het advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer, de vrijstelling van vergunning. Na het verstrijken van die termijn wordt de vrijstelling bevestigd. ».

Art. 38. In artikel 177 van hetzelfde wetboek, wordt een paragraaf 2/1 ingevoegd waarvan de tekst als volgt luidt :

« § 2/1. Heeft de aanvraag betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, met inbegrip van het wegennet, dan wordt ze voorgelegd om voorafgaand advies van het gewestelijk Bestuur Uitrusting en Vervoer aangaande de overeenstemming van de aanvraag met het gewestelijk en gemeentelijk mobiliteitsplan. Dat advies wordt afgeleverd binnen een termijn van dertig dagen vanaf het bewijs van ontvangst van de kennisgeving door de gemachtigde ambtenaar van de aanvraag of binnen een termijn van dertig dagen vanaf de sluiting van het openbaar onderzoek wanneer de aanvraag wordt onderworpen aan de bijzondere maatregelen inzake bekendmaking.

Wordt die termijn niet in acht genomen, dan wordt het advies geacht gunstig te zijn, tenzij het gewestelijk Bestuur Uitrusting en Vervoer binnen die termijn heeft beslist om een aanvullend onderzoek te voeren; in dat geval, beschikt dat bestuur over een bijkomende termijn van zestig dagen om zijn advies te bezorgen. Wordt die termijn niet in acht genomen, dan wordt het advies geacht gunstig te zijn.

De gemachtigde ambtenaar mag alleen mits behoorlijke motivering afwijken van het advies van het gewestelijk Bestuur Uitrusting en Vervoer. ».

Art. 39. In hetzelfde wetboek, wordt een artikel 181/1 ingevoerd waarvan de tekst als volgt luidt :

« Artikel 181/1. In de gevallen bedoeld in artikel 98, § 2 en artikel 177, § 2/1, brengt de gemachtigde ambtenaar de Regering op de hoogte van de beslissing die hij ter kennis wil geven, indien deze afwijkt van het advies van het Bestuur Uitrusting en Vervoer. De Regering kan op haar eerstvolgende vergadering de beslissing die de gemachtigde ambtenaar ter kennis wil geven, aan zich trekken. Deze beslissing van aan zich trekken werkt opschortend.

Binnen een termijn van dertig dagen vanaf de kennisgeving van de beslissing van aan zich trekken van de Regering, beslist de Regering of zij de beslissing die de gemachtigde ambtenaar ter kennis wil geven bevestigt of wijzigt.

De gemachtigde ambtenaar brengt de belanghebbenden op de hoogte van de door de Regering bevestigde of gewijzigde beslissing.

Bij gebrek aan beslissing van de Regering, brengt de gemachtigde ambtenaar de belanghebbenden op de hoogte van zijn beslissing. ».

HOOFDSTUK X. — Overgangsbepalingen

Art. 40. Het plan Iris 2, door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurd op 9 september 2010, doet dienst als gewestelijk mobiliteitsplan tot de goedkeuring van een gewestelijk mobiliteitsplan overeenkomstig deze ordonnantie.

Promulguons la présente ordonnance, ordonnons qu'elle soit publiée au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 26 juillet 2013.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, et de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Finances, du Budget, la Fonction publique et des Relations extérieures,

G. VANHENGEL

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau, de la rénovation urbaine, de la Lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente et du logement,

Mme E. HUYTEBROECK

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

Mme B. GROUWELS

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique,

Mme C. FREMAULT

—
Note

Session ordinaire 2012/2013

Documents du Parlement :

A-371/1 Proposition d'ordonnance.

A-371/2 Rapport.

A-371/3 Amendements après rapport.

Compte rendu intégral :

Discussion et adoption : séance du vendredi 12 juillet 2013.

Kondigen deze ordonnantie af, bevelen dat ze in het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 26 juli 2013.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,

G. VANHENGEL

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu, Energie, Waterbeleid, Stadsvernieuwing, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp en Huisvesting,

Mevr. E. HUYTEBROECK

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

Mevr. B. GROUWELS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkstelling, Economie en Wetenschappelijk Onderzoek,

Mevr. C. FREMAULT

—
Nota

Gewone zitting 2012/2013

Documenten van het Parlement :

A-371/1 Voorstel van ordonnantie.

A-371/2 Verslag.

A-371/3 Amendementen na verslag.

Integraal verslag :

Bespreking en aanneming : vergadering van vrijdag 12 juli 2013.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31709]

26 JUILLET 2013. — Ordonnance relative à l'accès et à l'échange d'informations sur les câbles souterrains et sur les conduites et les canalisations souterraines (1)

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté et Nous, Exécutif, sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — Généralités

Article 1^{er}. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° câbles, conduites et canalisations : toute infrastructure souterraine installée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, utilisée et/ou destinée au transit, au transport, à la transmission ou à la distribution de substances solides, liquides ou gazeuses, ou d'énergie ou d'informations;

2° gestionnaire de câbles, de conduites ou de canalisations : la personne qui, dans le cadre de ses activités professionnelles ou de ses missions d'intérêt public, gère des câbles, des conduites ou des canalisations et leurs accessoires sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou en assume la gestion;

3° zones d'intérêt du gestionnaire de câbles, de conduites ou de canalisations : toutes les zones du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale où sont situées les câbles, les conduites ou les canalisations de ce gestionnaire;

4° chantier : travail isolé ou tout ensemble de travaux dont la nature ou dont les engins et matériaux destinés à le(s) mettre en œuvre sont susceptibles de nuire à des câbles, à des conduites ou à des canalisations ou à modifier ceux-ci, indépendamment du fait que le travail soit effectué sur, dans ou au-dessus du domaine public et privé des pouvoirs publics et des organismes publics qui en dépendent, ou sur, dans ou au-dessus des propriétés privées;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31709]

26 JULI 2013. — Ordonnantie betreffende de toegang tot en de uitwisseling van informatie over ondergrondse kabels, buizen en leidingen (1)

Het Brusselse Hoofdstedelijke Parlement heeft aangenomen en Wij, Executieve, bekrachtigen, het geen volgt :

HOOFDSTUK 1. — Algemeen

Artikel 1. Onderhavige ordonnantie regelt een materie beoogd in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van onderhavige ordonnantie verstaat men onder :

1° kabels, buizen en leidingen : elke ondergrondse infrastructuur die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geïnstalleerd, die wordt gebruikt en/of is bestemd voor doorvoer, vervoer, transmissie of verdeling van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen of van energie of informatie;

2° kabel-, buis- of leidingbeheerder : de persoon die in het kader van zijn beroepsactiviteiten of zijn opdrachten van openbare dienst, kabels, buizen of leidingen en de accessoires ervan beheert op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of het beheer ervan op zich neemt;

3° belangenzones van de kabel-, buis- of leidingbeheerder : alle zones van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar de kabels, buizen of leidingen van deze beheerder zijn gelegen;

4° bouwplaats : ieder geïsoleerd werk of elk geheel van werken waardoor, wegens de aard ervan of door het gebruik van machines en materialen voor de uitvoering ervan, beschadigingen aan of wijzigingen van kabels, buizen of leidingen zouden kunnen optreden, ongeacht of dit werk wordt uitgevoerd op, in of boven het openbaar of privaat domein van de overheid en de openbare instellingen die ervan afhangen of op, in of boven private eigendommen;

ANNEXE 3

**Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
portant le volet réglementaire du Plan Régional de Politique
du Stationnement**

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31743]

18 JUILLET 2013. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 10 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;

Vu l'avis 53.340/4 du Conseil d'Etat, rendu le 5 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu le Plan régional de politique du stationnement, approuvé par le Gouvernement le 18 juillet 2013, selon les modalités prévues à l'Ordonnance du 22 janvier 2009;

Vu l'enquête publique y relative, tenue du 21 janvier au 21 mars 2013;

Vu l'avis des conseils communaux récoltés au cours de cette enquête publique;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 13 mars 2013;

Vu l'avis de la STIB du 25 février 2013;

Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 21 mars 2013;

Considérant que la politique régionale de stationnement vise à harmoniser les réglementations communales pour apporter cohérence et lisibilité à l'organisation du stationnement au niveau régional;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — *Objectifs et définitions de la politique du stationnement*

Article 1^{er}. Les buts de la politique régionale du stationnement sont :

— rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;

— simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel;

— la simplification de la réglementation, en faveur d'une bonne compréhension par les usagers. Cela se traduit par une réglementation uniforme sur toute la Région.

CHAPITRE 2. — *Stationnement en voirie*

Section 1^{re}. — *Buts de la politique régionale du stationnement en voirie*

Art. 2. Les buts poursuivis par la politique régionale du stationnement sont :

— le respect des orientations politiques du plan IRIS II relatives au nombre de places de stationnement qui vise à, en concertation avec les communes, réduire de 16 % les places non réglementées en voirie d'ici l'horizon 2018 pour l'ensemble de la Région. La situation de référence 2004-2005 fixe le nombre maximal d'emplacements de stationnement non-réglémentés et réglémentés par commune et pour l'ensemble de la Région. Une commune ne peut pas dépasser cette valeur, sauf lors de la création de nouvelles voiries.

— le nombre global de places en voirie doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans cet arrêté et le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser significativement cette diminution.

La contribution de chaque commune à la réduction des places de stationnement en voirie, sera évaluée à l'aide des paramètres suivants :

— le degré de stationnement réglémenté sur son territoire;

— le recours à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31743]

18 JULI 2013. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 10 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;

Gelet op het advies 53.340/4 van de Raad van State van 5 juni 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, goedgekeurd door de Regering op 18 juli 2013 volgens de modaliteiten voorzien in de Ordonnantie van 22 januari 2009 is;

Gelet op het openbaar onderzoek dat werd gehouden van 21 januari tot 23 maart 2013;

Gelet de adviezen van de gemeenteraden die tijdens dit openbaar onderzoek werden ontvangen;

Gelet op het advies van Brussel Mobiliteit van 13 maart 2013;

Gelet op het advies van de MIBV van 25 februari 2013;

Gelet op het advies van Leefmilieu Brussel van 21 maart 2013;

Overwegende dat het gewestelijk parkeerbeleid de harmonisering van de gemeentelijke reglementen beoogt teneinde samenhang en duidelijkheid te brengen in het parkeerbeleid op gewestelijk niveau;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — *Doelstellingen en de finities van het gewestelijk parkeerbeleid*

Artikel 1. De doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid zijn :

— het gebruik van de openbare weg in een beter evenwicht brengen door andere functies dan het parkeren te versterken;

— de parkeersituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereenvoudigen door een harmonisering en een beter beheer van de inbreuken, de leveringsproblemen of de parkeerproblemen voor de alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer;

— de vereenvoudiging van de reglementering zodat de gebruikers die goed kunnen begrijpen. Dit vertaalt zich in een identieke reglementering voor het hele Gewest.

HOOFDSTUK 2. — *Parkeren op de openbare weg*

Afdeling 1. — *Doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid op de openbare weg*

Art. 2. Het gewestelijk parkeerbeleid streeft de volgende doelstellingen na :

— de naleving van de beleidslijnen van het IRIS II-plan met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen met het oogmerk op, en in samenwerking met de gemeenten, voor 2018 voor het hele Gewest een vermindering te realiseren van 16 % van het aantal niet gereguleerde plaatsen op de openbare weg. De referentiesituatie 2004-2005 legt het maximale aantal gereguleerde en niet-gereguleerde parkeerplaatsen vast per gemeente en voor het hele Gewest. Een gemeente kan deze waarde niet overschrijden, behalve in het geval van de aanleg van nieuwe wegen.

— het globale aantal plaatsen op de openbare weg moet geleidelijk aan en onomkeerbaar dalen volgens de modaliteiten voorzien in dit besluit en het aantal plaatsen buiten de openbare weg zal moeten stijgen om deze vermindering aanzienlijk te compenseren.

De bijdrage van elke gemeente in het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal geëvalueerd worden aan de hand van de volgende parameters :

— de graad van gereguleerd parkeren op haar grondgebied;

— het gebruik van progressieve tarieven om de rotatie in de hand te werken;

— la maîtrise du nombre de places de stationnement pour voiture sur voirie, du nombre maximal d'emplacements admissibles par commune, du nombre d'emplacements réglementés par zone (rouge, verte, bleue) ainsi que du nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...);

— la sécurisation des carrefours (et notamment la création « d'oreilles de trottoir ») et des traversées piétonnes;

— la création d'itinéraires cyclables;

— la création de sites propres pour les transports en commun;

— l'installation de stations de vélos en libre service;

— l'installation de stations de voitures partagées;

— la réservation de places pour les autocars;

— l'implantation de nouveaux équipements sur voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...);

— la réfection ou requalification de voirie, avec une diminution du nombre de places de stationnement automobile;

— les plans d'action communaux de stationnement détaillés quant à l'objectif régional de réduction des places de stationnement sur voirie et la manière de laquelle l'offre hors voirie sera en même temps augmentée en compensation de cette réduction;

— les réaffectations soit à d'autres usages (dont la réservation à d'autres modes de transport tels que transports en commun, station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation;

— le nombre de places en zone rouge atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;

— le nombre de places en zone orange atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);

— le nombre de places en zone grise atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);

— le nombre de places en zone verte atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou grise, ou autre affectation);

— le nombre de places en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou verte, ou autre affectation);

— apporter des adaptations lors des premiers mois de la mise en place de nouvelles réglementations (ajustement du type de réglementation et du nombre de places concernées);

— expérimenter les nouvelles réglementations permettant une évaluation des résultats, à travers un observatoire du stationnement, avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Ces modalités permettront de rationaliser l'offre et de diminuer graduellement le nombre de places de stationnement en voirie, pour favoriser la circulation des transports en commun, des piétons et des cyclistes, de même qu'augmenter la convivialité de l'espace public. A la fin de la durée de validité du Plan régional de politique du stationnement plan, les places de stationnement devront être gérées en tant que places de stationnement réglementées sur la majeure partie du territoire régional.

Art. 3. La politique régionale du stationnement précise les modalités de la réduction souhaitée du nombre de places de stationnement en voirie.

— de beheersing van het aantal autoparkeerplaatsen op de openbare weg, het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen per gemeente, het aantal gereguleerde plaatsen per zone (rode, groene, blauwe) alsook het minimale aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor specifieke gebruikers (personen met een verminderde mobiliteit, leveringszone...);

— de beveiliging van kruispunten (en dan vooral de aanleg van "trottoiruitstulpingen") en van de oversteekplaatsen voor voetgangers;

— de aanleg van fietspaden;

— de aanleg van voorbehouden banen voor openbaar vervoer;

— de aanleg van fietsstations met zelfbediening;

— de inrichting van stations voor autodelen;

— de aanleg van voorbehouden plaatsen voor autocars;

— de aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, parkeerplaatsen voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...);

— de herinrichting of herbestemming van de openbare weg, met vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen;

— de gedetailleerde gemeentelijke parkeeractieplannen wat betreft het gewestelijk doel ter vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en de wijze waarom het parkeeraanbod buiten de openbare weg tegelijkertijd uitgebreid zal worden ter compensatie van deze vermindering;

— de herbestemming ofwel naar andere gebruiksdoeleinden (waaronder de reservering voor andere vervoersmodi zoals openbaar vervoer, stations voor autodelen, fietsen, ...) met of zonder compensatie door plaatsen buiten de openbare weg ofwel door middel van reglementering;

— het aantal plaatsen in een rode zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;

— het aantal plaatsen in een oranje zone bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een grijze zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een groene zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode, oranje of grijze zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een blauwe zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje, grijze of groene zone, of andere affectatie);

— aanpassingen aanbrengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd (aanpassing van het type van reglementering en van het aantal betrokken parkeerplaatsen);

— de nieuwe reglementeringen uittesten, wat toelaat de resultaten hiervan te evalueren via een parkeerobservatorium vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Deze modaliteiten maken het mogelijk om het aanbod aan parkeerplaatsen te rationaliseren en het aantal parkeerplaatsen geleidelijk aan te verminderen, en zo de circulatie van openbaar vervoer, voetgangers en fietsers te bevorderen alsook de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren. Na afloop van de looptijd van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten de parkeerplaatsen op het grootste deel van het gewestelijk grondgebied op gereguleerde wijze beheerd worden.

Art. 3. Het gewestelijk parkeerbeleid preciseert de modaliteiten van de gewenste vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

Art. 4. La politique régionale du stationnement tend également à intégrer l'ensemble des places de stationnement dans des zones règlementées sur la majeure partie du territoire régional à l'échéance du premier plan communal de stationnement.

Art. 5. Pour atteindre ces objectifs, la politique régionale du stationnement :

- Instaure une cohérence dans la détermination des tarifs;
- Recourt à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;
- Fait la distinction entre l'usage normal et l'usage toléré d'une place de stationnement;
- Tend à maîtriser le nombre de places de stationnement pour voiture, sur voirie;
- Fixe les horaires durant lesquels s'applique la réglementation sur voirie;
- Fixe les tarifs pratiqués pour le stationnement payant;
- Détermine des zones règlementées en fonction de critères tels que la densité d'un quartier, la présence de commerces ou d'artères commerçantes, l'animation du quartier, son attractivité locale ou régionale et sa fréquentation, la présence de parkings, notamment de transit, le caractère urbain, résidentiel ou peuplé d'un quartier, la pression de stationnement du quartier.

Art. 6. Ces objectifs constituent des lignes directrices qui doivent orienter les actions des différents pouvoirs concernés.

Section 2. — Définitions, notions et procédures

Sous-section 1^{re}. — Définitions et notions

Art. 7. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

1° Ordonnance : 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.

2° Places de stationnement réservées : les emplacements de stationnement tels que définis à l'article 2, 2° de l'Ordonnance.

3° Voitures partagées : le système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 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.

4° Secteur de stationnement : la zone géographique centrée sur le lieu de résidence ou le siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles les cartes de dérogation sont valables.

5° Agence du Stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie au Chapitre VI de l'Ordonnance.

6° Ministre compétent : Le Ministre qui a les Transports dans ses attributions.

Sous-section 2. — Procédures

Art. 8. Dans les cas où l'avis de l'Agence du Stationnement doit être sollicité, celle-ci rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivée du conseil communal. A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du stationnement est réputé favorable.

Section 3. — Nombre de places de stationnement

Art. 9. Le tableau repris en Annexe A détermine :

a) Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune et pour l'ensemble de la Région.

b) Le nombre de places de stationnement règlementées pour les zones rouge, verte et bleue.

Art. 4. Het gewestelijk parkeerbeleid beoogt ook de integratie van het geheel van het aantal plaatsen binnen gereguleerde zones op het grootste gedeelte van het gewestelijk grondgebied tegen de vervaldatum van het eerste gemeentelijk parkeeractieplan.

Art. 5. Om deze doelstellingen te bereiken :

- Zorgt het gewestelijk parkeerbeleid voor coherentie bij het vaststellen van de tarieven;
- Gebruikt het gewestelijk parkeerbeleid progressieve tarieven om de rotatie te stimuleren;
- Maakt het gewestelijk parkeerbeleid een onderscheid tussen het normale gebruik en het toegestane gebruik van een parkeerplaats;
- Streeft het gewestelijk parkeerbeleid naar een beheersing van het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen op de openbare weg;
- Stelt het gewestelijk parkeerbeleid de uurregeling vast gedurende dewelke de regelgeving met betrekking tot de openbare weg van toepassing is;
- Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de tarieven voor het betalend parkeren;
- Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de gereguleerde zones in functie van criteria zoals de bevolkingsdichtheid van een wijk, de aanwezigheid van handelszaken of winkelstraten, de animatie in de wijk, zijn lokale of regionale aantrekkingskracht en het aantal bezoekers van de wijk, de aanwezigheid van parkings, in het bijzonder transit-parkings, het stedelijk, residentieel of dichtbevolkte karakter van de wijk, de parkeerdruk in de wijk.

Art. 6. Deze doelstellingen vormen richtlijnen die dienen als leidraad voor de maatregelen van de verschillende betrokken besturen.

Afdeling 2. — Definities, bepalingen en procedures

Onderafdeling 1. — Definities en bepalingen

Art. 7. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Ordonnantie : de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

2° Voorbehouden parkeerplaatsen : de parkeerplaatsen zoals bepaald in artikel 2.2° van de Ordonnantie.

3° Autodelen : het systeem van gebruik van een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2.50 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.

4° Parkeersector : de geografische zone gericht op de verblijfplaats of de maatschappelijke- of exploitatiezetel, die de grenzen afbakt waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn.

5° Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van de Ordonnantie.

6° De bevoegde Minister : de Minister bevoegd voor Vervoer.

Onderafdeling 2. — Procedure

Art. 8. In de gevallen waarin het advies van het Parkeeragentschap moet worden gevraagd, geeft zij haar advies binnen 60 dagen na ontvangst van de gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad, ontvangen per aangetekend schrijven. Indien geen advies wordt verleend binnen voormelde termijn, wordt het advies van het Parkeeragentschap geacht gunstig te zijn.

Afdeling 3. — Aantal parkeerplaatsen

Art. 9. De tabel als Bijlage A bepaalt :

a) Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente en voor het volledige Gewest.

b) Het aantal gereguleerde parkeerplaatsen voor de rode, groene en blauwe zones.

c) Le nombre minimal de places de stationnement réservées.

Communes	Non-réglémentés	Zone bleue	Zone verte	Zone rouge	Sous-totaux	Réservés	Totaux
Anderlecht	28270	590	0	0	28860	953	29813
Auderghem	5212	3774	452	0	9438	325	9763
Berchem-S-A	5475	513	0	0	5988	114	6102
Bruxelles	31553	0	11324	0	42877	3736	46613
Etterbeek	6856	0	4046	214	11116	361	11477
Evere	7263	1183	50	122	8618	497	9115
Forest	12778	0	333	259	13370	575	13945
Ganshoren	5833	142	0	0	5975	182	6157
Ixelles	16404	0	2178	215	18797	807	19604
Jette	9804	0	319	0	10123	478	10601
Koekelberg	3744	57	457	0	4258	21	4279
Molenbeek-S-J	20021	20	0	0	20041	1109	21150
Saint-Gilles	9304	0	656	533	10493	437	10930
Saint-Josse-T-N	2281	0	1406	247	3934	302	4236
Schaerbeek	8743	16111	286	976	26116	992	27108
Uccle	21970	0	591	130	22691	536	23227
Watermaal-Boitsfort	8567	79	0	0	8646	221	8867
Woluwe-Saint-Lambert	8593	2671	1562	258	13084	469	13553
Woluwe-Saint-Pierre	14189	748	1065	92	16094	423	16517
Région	226860	25888	24725	3046	280519	12538	293057

Annexe A

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune (colonne « Totaux »), ne peut pas augmenter, sauf en cas de création de nouvelles voiries.

Ce nombre maximal de places ne peut que diminuer conformément à l'objectif du Plan Iris 2.

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles pour l'ensemble de la Région est de 293 057 places, dont 12 538 réservées. Ce nombre représente le total des places non-réglémentées, des places en zones réglémentées (bleue, verte et rouge) et des emplacements réservés.

Art. 10. L'implantation de nouveaux équipements sur la voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...) est réalisée en remplacement de places de stationnement automobiles, sauf impossibilité justifiée par les conseils communaux auprès de l'Agence du stationnement.

Lors d'un nouvel aménagement, de réfection ou de requalification de la voirie, le nombre de places de stationnement en voirie ne peut pas augmenter par rapport à la situation telle qu'elle existait avant ces travaux. La création de nouvelles places de stationnement est autorisée uniquement en cas de création de nouvelle voirie. La création de nouvelles places en voirie ne peut s'accompagner que de places de stationnement réglémentées, et à la condition qu'un nombre équivalent de places, de préférence non réglémentées, soient physiquement réaffectées à d'autres usages.

Les places de stationnement ainsi réaffectées le sont par défaut sur la même commune. Elles peuvent l'être à titre dérogatoire dans une commune limitrophe, dans un quartier adjacent à ces nouvelles voiries, si les deux conseils communaux concernés et l'Agence du stationnement concluent un accord tripartite à cette fin.

Art. 11. Dans leur premier plan d'action communal de stationnement, par rapport au nombre de places repris dans le tableau et sauf dérogation accordée par le Gouvernement sur la base d'une justification appropriée, se situant dans les objectifs globaux repris au présent arrêté, les conseils communaux :

— Diminuent, graduellement et de manière non réversible le nombre global de places de stationnement en voirie, selon les modalités reprises dans le présent arrêté et augmentent le nombre de places hors voirie. La contribution de chaque commune à l'objectif chiffré sera évaluée à l'aide de :

- la capacité totale en stationnement de cette commune,
- les données que les conseils communaux apportent dans leur propre plan d'action communal de stationnement,
- la spécificité des zones résidentielles et de certains quartiers. Les conseils communaux doivent justifier la spécificité de ces zones et quartiers dans leur plan d'action communal de stationnement. Il sera tenu compte des solutions alternatives.

c) Het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen.

Grondgebied	Niet-gereguleermatig	Blaue zone	Groene zone	Rode zone	Subtotaal	Gereserveerd	Totaal
Anderlecht	28270	590	0	0	28860	953	29813
Auderghem	5212	3774	452	0	9438	325	9763
Sint-Agatha-Berchem	5475	513	0	0	5988	114	6102
Brussel	31553	0	11324	0	42877	3736	46613
Etterbeek	6856	0	4046	214	11116	361	11477
Evere	7263	1183	50	122	8618	497	9115
Forest	12778	0	333	259	13370	575	13945
Ganshoren	5833	142	0	0	5975	182	6157
Ixelles	16404	0	2178	215	18797	807	19604
Jette	9804	0	319	0	10123	478	10601
Koekelberg	3744	57	457	0	4258	21	4279
Sint-Jans-Molenbeek	20021	20	0	0	20041	1109	21150
Sint-Gilles	9304	0	656	533	10493	437	10930
Sint-Joost-ten-Noode	2281	0	1406	247	3934	302	4236
Schaerbeek	8743	16111	286	976	26116	992	27108
Ukkel	21970	0	591	130	22691	536	23227
Watermaal-Bosvoorde	8567	79	0	0	8646	221	8867
Sint-Lambrechts-Woluwe	8593	2671	1562	258	13084	469	13553
Sint-Pieters-Woluwe	14189	748	1065	92	16094	423	16517
Gewest	226860	25888	24725	3046	280519	12538	293057

Bijlage A

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente (kolom "Totaal"), mag niet stijgen, behoudens in het geval van de aanleg van nieuwe openbare wegen.

Dit maximale aantal parkeerplaatsen kan enkel verminderen overeenkomstig het doel van het Plan Iris 2.

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen voor het gehele Gewest bedraagt 293 057 plaatsen, waarvan er 12 538 zijn voorbehouden. Dit aantal staat voor het totale aantal niet-gereguleerde plaatsen, plaatsen in de gereguleerde zones (blauwe, groene en rode) en voorbehouden plaatsen.

Art. 10. De aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, stations voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...) gebeurt door autoparkeerplaatsen te vervangen, tenzij de onmogelijkheid daarvan gerechtvaardigd wordt door de gemeenteraden bij het Parkeeragentschap.

Bij een nieuwe aanleg, herinrichting of herbesteding van de openbare weg, mag het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet toenemen in vergelijking met de situatie zoals die bestond vóór de werken. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is alleen toegestaan indien er nieuwe wegen worden aangelegd. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op de openbare weg kan enkel gepaard gaan met de aanleg van gereguleerde parkeerplaatsen, en op voorwaarde dat een evenredig aantal nabijgelegen, bij voorkeur niet-gereguleerde, parkeerplaatsen fysiek herbestedend wordt voor andere gebruiksdoel-einden.

De parkeerplaatsen die op die manier worden herbestedend bevinden zich normalerwijze in dezelfde gemeente. Bij wijze van uitzondering kunnen de parkeerplaatsen zich ook bevinden in een aangrenzende gemeente, in een wijk die grenst aan de nieuw aangelegde wegen, indien de twee betrokken gemeenten en het Parkeeragentschap daarover een driezijdig akkoord hebben gesloten.

Art. 11. In hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, en in vergelijking met het aantal plaatsen opgenomen in de tabel en behoudens een door de Regering verkregen afwijking, en met een gepaste motivering, kaderend in de globale doelstellingen opgenomen in dit besluit :

— Verminderen de gemeenteraden geleidelijk aan en onomkeerbaar het globale aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, volgens de in dit besluit voorziene modaliteiten, en breiden het aantal plaatsen buiten de openbare weg uit. De bijdrage van elke gemeente in het bereiken van het streefcijfer zal beoordeeld worden aan de hand van :

- de totale parkeercapaciteit van die gemeente,
- de gegevens die de gemeenteraden aanbrengen in hun eigen gemeentelijk parkeeractieplan,
- de specificiteit van residentiële zones en van bepaalde wijken. De gemeenteraden staven de eigenheid van deze zones en wijken zoals die wordt gestaafd in het gemeentelijke parkeeractieplan. Er zal rekening worden gehouden met alternatieve oplossingen.

Par rapport au comptage de 2004-2005, le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit sur l'ensemble de la Région d'au moins 16 %. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés par des emplacements hors voirie. L'Agence du stationnement analysera les plans d'action communaux de stationnement simultanément afin de garantir la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 16 % du nombre de places non-réglementées au niveau de la Région;

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone rouge, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone orange, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone grise, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone verte atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise, verte ou autre affectation).

Art. 12. Le délai de 18 mois dont question à l'article 11 est instauré avant que ne soit entériné définitivement le nombre de places de stationnement réglementées. Ce délai permet aux conseils communaux de procéder :

— à des adaptations lors des premiers mois de la mise en place des nouvelles réglementations;

— à des expérimentations des nouvelles réglementations, permettant une évaluation des résultats en observant le stationnement avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Art. 13. Les gestionnaires de voirie ne peuvent pas prévoir des places ni les maintenir aux endroits où l'article 24 du Code de la route interdit l'arrêt ou le stationnement.

Section 4. — Places de stationnement réservées

Art. 14. Pour les personnes handicapées, les conseils communaux :

— veillent à desservir au mieux possible tous les lieux recevant du public (commerces, services, administrations, centres culturels et de loisirs, parcs,...). Les bâtiments présentant une bonne accessibilité aux personnes en situation de handicap sont privilégiés;

— offrent, dans leurs politiques d'organisation du stationnement en et hors voirie, de manière structurée et systématisée, une réponse aux demandes justifiées de réservation de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail quand, notamment :

— l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;

— le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.

Art. 15. La pertinence des réservations instaurées est vérifiée périodiquement et les emplacements sont libérés quand la réservation n'est plus justifiée.

Art. 16. Les conseils communaux déterminent les réservations à vocation de service public et les réservations temporaires, conformément aux conditions générales arrêtées par le Gouvernement, en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur.

Ten opzichte van de tellingen van 2004-2005, wordt het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen vermindert op het hele grondgebied van het Gewest met ten minste 16 %. Deze vermindering neemt de vorm aan van ofwel de herbestemming voor andere gebruikdoeleinden met of zonder compensatie buiten de openbare weg ofwel door een reglementering. De parkeerplaatsen op de openbare weg die fysiek werden geschrapt zullen gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Het Parkeeragentschap zal de gemeentelijke parkeer-actieplannen gelijktijdig analyseren teneinde de realisatie van de doelstelling van vermindering met minstens 16 % van het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op niveau van het Gewest te garanderen;

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een rode zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een oranje zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een grijze zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een groene zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een blauwe zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone, groene zone of andere affectatie).

Art. 12. De termijn van 18 maanden, zoals vermeld in artikel 11, gaat in vooraleer het aantal gereguleerde parkeerplaatsen definitief wordt bekrachtigd. Deze termijn stelt de gemeenteraden in staat om :

— aanpassingen aan te brengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd;

— de nieuwe reglementeringen uit te testen en een evaluatie van de resultaten toe te staan via observatie van het parkeren vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Art. 13. De wegbeheerders kunnen geen plaatsen voorzien of handhaven op locaties waar artikel 24 van het Verkeersreglement verbiedt om stil te staan of te parkeren.

Afdeling 4. — Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 14. Voor personen met een handicap moeten de gemeenteraden :

— er over waken dat alle plaatsen die bezoekers ontvangen (handelszaken, diensten, administraties, culturele centra, recreatiegebieden, parken,...) zo goed mogelijk worden bediend. De gebouwen die goed toegankelijk zijn voor personen met een handicap krijgen hierbij voorrang;

— in hun beleid met betrekking tot het parkeren op en buiten de openbare weg gestructureerd en gesystemiseerd een antwoord bieden op elke gerechtvaardigde aanvraag voor voorbehouden parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woon- en werkplaats, onder andere indien :

— de woning of de plaats van tewerkstelling niet beschikt over een garage of privéparking die een goede toegankelijkheid garandeert;

— de aanvrager een voertuig heeft of vervoerd wordt door iemand die bij hem inwoont.

Art. 15. De relevantie van bestaande voorbehouden plaatsen wordt periodiek gecontroleerd en de voorbehouden plaatsen worden vrijgegeven indien het niet langer gerechtvaardigd is om die voor te behouden.

Art. 16. De gemeenteraden bepalen de voorbehouden plaatsen voor openbare diensten en de tijdelijk voorbehouden plaatsen conform algemene voorwaarden die worden vastgesteld door de Regering al naargelang de concrete behoeften en de van kracht zijnde reglementen.

CHAPITRE 3. — *Stationnement sur voirie des substitués individuels à la voiture personnelle*

Section 1^{re}. — Le stationnement des vélos

Sous-section 1^{re}. — Objectif

Art. 17. Les communes favorisent, selon les modalités définies ci-après, l'usage du vélo comme substitut aux modes de déplacement urbain motorisés grâce à des facilités de stationnement pour les vélos.

Sous-section 2. — Stationnement de courte durée

Art. 18. Le stationnement de vélos de courte durée désigne le stationnement aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts, en libre accès et gratuits aux usagers.

Art. 19. Les conseils communaux programment, sur la durée de leur premier plan d'action communal de stationnement, les compléments d'équipement sur voirie. Ceux-ci ne peuvent être créés que sur les trottoirs lorsqu'un passage libre de 2 m de large est garanti pour les piétons lorsque les vélos sont attachés, de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :

- au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture;
- un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.

Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination.

L'Agence du stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux conseils communaux qui en formulent la demande et dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain local concerné.

Sous-section 3. — Stationnement de longue durée

Art. 20. Le stationnement de vélos de longue durée désigne le stationnement aux dispositifs de type « box fermé » ou dans un garage. L'accès y est payant.

Art. 21. Les conseils communaux implantent sur voirie des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés, d'après les conditions suivantes :

— ces dispositifs sur voirie ont vocation à faciliter l'usage du vélo par les riverains et les usagers du quartier en leur offrant des possibilités de stationnement sûres et ergonomiques.

— Ils ne visent que les voiries où la nature de l'urbanisme ne permet pas de réaliser un stationnement hors voirie satisfaisant à ces deux critères. Le stationnement privé ou public de longue durée de vélos est préférentiellement disposé hors voirie publique. Les aménagements hors voirie, privés ou en parc public, doivent en effet être systématiquement privilégiés pour les stationnements de longue durée.

— ces dispositifs n'ont pas vocation à se substituer aux autres moyens d'entreposage hors voirie des vélos inutilisés. Les conseils communaux instaurent des règles de gestion pour en empêcher l'occupation par des vélos abandonnés.

— ces dispositifs ne sont accessibles que sur abonnement, avec identification de l'utilisateur et contrôle d'accès.

— le tarif par vélo est égal au prix de la première carte de dérogation « riverain ».

— un nettoyage et un entretien réguliers de ces dispositifs les maintiennent :

- aptes à leur fonction;
- en bon état.

L'analyse de ces mêmes conditions permet d'identifier les équipements obsolètes à retirer.

Art. 22. Les dispositifs sécurisés de stationnement de vélos de longue durée sur voie publique sont des box ou des constructions dont la taille est fonction des besoins et de la nature du tissu urbain. Les plus grandes structures sont privilégiées chaque fois que possible en fonction des normes d'octroi du permis d'urbanisme.

HOOFDSTUK 3. — *Het parkeren op de openbare weg van individuele alternatieven voor de personenwagens*

Afdeling 1. — Het parkeren van fietsen

Onderafdeling 1. — Doelstelling

Art. 17. De gemeenten moedigen het gebruik van de fiets aan als alternatief voor de stedelijke gemotoriseerde verplaatsingswijzen door middel van parkeerfaciliteiten voor fietsen, volgens de hierna omschreven bepalingen.

Onderafdeling 2. — Kortparkeren

Art. 18. Het kortparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in U-vormige fietsenrekken of in overdekte stallingen die vrij toegankelijk en gratis voor de gebruiker zijn.

Art. 19. Tijdens hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, voorzien de gemeenteraden in bijkomende inrichtingen op de openbare weg. Deze mogen enkel op de voetpaden worden ingericht indien voor de voetgangers een vrije doorgang van 2 meter wordt gewaarborgd wanneer de fietsen zijn vastgemaakt, zodat bij het verstrijken van dit eerste plan aan de volgende minimumvereisten voldaan is :

- minstens 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;
- maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone.

De gemeenteraden voorzien eveneens in kortparkeren nabij verplaatsingsgeneratoren die worden aanzien als bestemmingsplaatsen.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenteraden die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

Afdeling 3. — Langparkeren

Art. 20. Het langparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in voorzieningen van het type "afgesloten box" of in een garage. De toegang tot die voorzieningen is betalend.

Art. 21. De gemeenteraden voorzien op de openbare weg afgesloten, overdekte en beveiligde parkeerinrichtingen die voldoen aan de volgende voorwaarden :

— deze inrichtingen op de openbare weg beogen het fietsgebruik voor de bewoners en de gebruikers van de wijk te vergemakkelijken door hen veilige en ergonomische parkeermogelijkheden aan te bieden.

— Ze worden enkel ingericht op openbare wegen waar de stedenbouwkundige situatie het niet toelaat om parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te leggen die aan deze twee criteria voldoen. De private of openbare fietsstallingen voor langparkeren worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De voorzieningen buiten de openbare weg, privé of op een publieke plaats, krijgen systematisch de voorkeur voor het langparkeren.

— deze inrichtingen beogen niet om andere opslagmogelijkheden buiten de openbare weg voor ongebruikte fietsen te vervangen. De gemeenteraden voeren beleidsregels in om de bezetting door achtergelaten fietsen te voorkomen.

— deze inrichtingen zijn enkel toegankelijk via een abonnement, met identificatie van de gebruiker en een toegangscontrole.

— het tarief per fiets is gelijk aan de prijs voor de eerste vrijstellingsskaart "buurtbewoner"

— Een regelmatige schoonmaak en onderhoud van deze inrichtingen houdt ze :

- geschikt voor hun functie;
- in een goede staat.

De analyse van dezelfde voorwaarden laat toe om verouderde infrastructuur te identificeren en te verwijderen.

Art. 22. De beveiligde inrichtingen voor het langparkeren van fietsen op de openbare weg gedurende zijn boxen of constructies waarvan de grootte in verhouding is met de behoeften en de aard van het stedelijke weefsel. De grootste structuren krijgen de voorkeur telkens wanneer dat mogelijk is in functie van de normen voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning.

Art. 23. Les conseils communaux exposent leurs actions en cette matière dans leur plan d'action communal de stationnement. Ils y intègrent les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignent au moins un endroit où ce dispositif sera déployé.

L'Agence du stationnement accompagne si nécessaire l'installation de ce type de dispositif, et le cas échéant, s'occupe elle-même de l'installation.

Sous-section 4. — Caractéristiques et implantation des équipements

Art. 24. Les dispositions de la présente sous-section visent tant le stationnement des vélos de courte que de longue durée.

Le mobilier est au choix :

— un U renversé répondant aux spécifications normalisées par le Ministre;

— un équivalent fonctionnel ayant une forme plus sophistiquée, sous réserve d'obtenir l'agrément préalable de l'Agence du stationnement quant à ces caractéristiques fonctionnelles.

Art. 25. Les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement aux places de stationnement pour véhicules automobiles.

Dans tous les cas, ces stationnements sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux vélos de manière à ce que le cycliste ne doive pas traverser un trottoir ou un espace piéton pour parquer son vélo.

Pour les stationnements de courte durée, les communes privilégient les implantations en coin de rue afin de maintenir une cohérence avec les passages pour piétons et en faciliter le repérage.

Art. 26. Les emplacements de stationnement pour vélos sont signalés par la signalisation adéquate en vigueur.

Section 2. — Le stationnement des véhicules deux-roues motorisés

Art. 27. Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos.

Art. 28. Au sein de chaque secteur de stationnement, le nombre de places réservées aux véhicules deux-roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places pour les véhicules deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement des voitures.

L'Agence du stationnement peut accorder des dispenses ponctuelles aux Communes qui formulent une demande dont l'argumentation repose notamment sur la nature et la vocation du tissu urbain concerné.

Les conseils communaux peuvent adopter des dérogations locales à ces valeurs, sous réserve d'une justification par une étude de mobilité validée par l'Agence du stationnement.

Art. 29. Les nouveaux équipements de stationnement pour les véhicules deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du stationnement.

Art. 30. Les emplacements de stationnement sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux véhicules deux-roues motorisés, en dehors du trottoir.

La réglementation de la zone de stationnement règlementée s'applique aux motocyclettes.

Section 3. — Les voitures partagées

Art. 31. Ne peuvent bénéficier des avantages de stationnement accordés par le présent arrêté, l'Ordonnance, les arrêtés pris en exécution de celle-ci et les plans d'action communaux de stationnement, que les voitures des seules associations ou firmes agréées à cette fin par l'Agence du stationnement.

Art. 23. De gemeenteraden zetten hun acties ter zake uiteen in hun gemeentelijk parkeeractieplan. Ze nemen hierin de mogelijke plaatsen op waar dit type van inrichting opgenomen kan worden en wijzen ten minste één plaats aan waar deze inrichting gerealiseerd zal worden.

Het Parkeeragentschap begeleidt indien nodig de installatie van dit type inrichting en houdt zich in voorkomend geval zelf bezig met de installatie ervan.

Onderafdeling 4. — Eigenschappen en inplanting van de infrastructuur

Art. 24. De bepalingen van deze onderafdeling betreffen zowel het kortparkeren als het langparkeren van fietsen.

Het meubilair is naar keuze :

— een omgekeerde U die voldoet aan de normen die door de Minister zijn uitgevaardigd;

— een evenwaardig functioneel alternatief met een meer gesofisticeerde vormgeving, onder voorbehoud van het verkrijgen van de voorafgaande goedkeuring van het Parkeeragentschap voor wat betreft zijn functionele eigenschappen.

Art. 25. De nieuwe fietsstallingen worden bij voorkeur ingeplant op autoparkeerplaatsen.

In alle gevallen worden deze stallingen geplaatst naast een verkeersweg die toegankelijk is voor fietsen zodanig dat de fietser geen voetpad of een voetgangersruimte moet oversteken om zijn fiets te parkeren.

Voor het kortparkeren van fietsen verkiezen de gemeenten de inrichting op de hoek van een straat zodat dat een coherentie behouden blijft met de oversteekplaats voor voetgangers en zodat de herkenning gemakkelijk wordt.

Art. 26. De fietsparkeerplaatsen worden aangegeven door de geldende adequate signalisatie.

Afdeling 2. — Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Art. 27. Het parkeren van tweewielige motorvoertuigen dient te worden georganiseerd op specifieke plaatsen waar bromfietsen toegelaten zijn, zodanig dat de voetpaden en de fietsstallingen niet versperd worden.

Art. 28. Binnen iedere parkeersector is het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers, voor zoveel als mogelijk, evenredig met het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor auto's. Er worden 1 tot 3 plaatsen ingericht voor gemotoriseerde tweewielers per 200 plaatsen die zijn ingericht voor het parkeren van auto's.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenten, die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

De gemeenteraden kunnen plaatselijk afwijken van deze aantallen, onder voorbehoud van een rechtvaardiging op basis van een door het Parkeeragentschap goedgekeurde mobiliteitsstudie.

Art. 29. De nieuwe parkeerinrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers worden bij voorkeur ingericht op autoparkeerplaatsen, behoudens een door de Regering toegestane afwijking, nadat die het advies heeft ingewonnen van het Parkeeragentschap.

Art. 30. De parkeerplaatsen worden ingericht naast een verkeersweg die toegankelijk is voor gemotoriseerde tweewielers, zonder die op het voetpad te plaatsen.

De reglementering van de gereguleerde parkeerzone geldt voor motorfietsen.

Afdeling 3. — Autodelen

Art. 31. Enkel wagens van verenigingen of bedrijven die hiervoor door het Parkeeragentschap erkend zijn kunnen genieten van de parkeervoordelen die door dit besluit, de Ordonnantie, de zijn uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke parkeeractieplannen worden toegelaten.

Art. 32. Les conseils communaux adoptent dans leur plan d'action « Car sharing » des mesures préférentielles pour le stationnement des voitures partagées visant à :

- encourager les modes alternatifs à l'usage de la voiture personnelle;
- favoriser le développement des services de voitures partagées;
- favoriser la visibilité de ces services.

Les stations de voitures partagées sont implantées de façon privilégiée en voirie, avec une dispersion dans les quartiers de petites stations proches des utilisateurs. Les grandes stations doivent en principe être situées hors voirie.

Art. 33. Le stationnement des voitures partagées est de deux types :

— En station : ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé et de le restituer.

— En cours d'utilisation : les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du stationnement, peuvent obtenir une carte de dérogation « voiture partagée » qui est mise à disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule.

Art. 34. Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal « Car sharing » à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du Car sharing repris en annexe de 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 partagés.

Section 4. — Taxis

Art. 35. La Direction des Taxis peut proposer aux communes des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis, sur la base de l'inventaire dynamique des stations de taxis et d'une proposition du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La Direction des Taxis donne son avis sur tous les projets de réaménagement de la voirie régionale comprenant une station de taxis, notamment en ce qui concerne la qualité et la visibilité des emplacements de ces stations.

Art. 36. Dans le cadre de leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux peuvent proposer des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis en indiquant les critères qu'ils ont pris en compte.

Art. 37. L'avis préalable de l'Agence du stationnement est requis pour toute création, déplacement ou suppression de l'implantation des stations de taxis et des éventuelles aires de stationnement réservées aux taxis.

CHAPITRE 4. — Livraisons, poids-lourds et autocars sur voirie

Section 1^{re}. — Livraisons

Art. 38. Les conseils communaux reprennent dans leur plan d'action communal de stationnement l'entièreté des zones de livraison indispensables à la vie économique de la commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créés par les gestionnaires de voirie.

Les plans d'action communaux de stationnement détaillent les mesures particulières de contrôle et les modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.

Art. 39. Les conseils communaux tiennent compte des objectifs suivants :

- Déterminer, sur base d'un diagnostic de la demande, le nombre et la répartition des aires de livraison. Ce diagnostic distingue a priori :
 - les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces : aires de livraison de secteur;
 - les générateurs isolés ou importants : aires de livraison spécifiques.

Art. 32. De gemeenteraden nemen in hun actieplan « Autodelen » preferentiële maatregelen op voor het parkeren van voertuigen voor autodelen, met het oog op :

- het aanmoedigen van alternatieven voor het gebruik van de eigen wagen;
- het bevorderen van de ontwikkeling van de diensten voor autodelen;
- het bevorderen van de zichtbaarheid van deze diensten.

De stations voor autodelen worden bij voorkeur geplaatst op de openbare weg, met een verspreiding binnen de wijken van kleine stations dichtbij de gebruikers. De grote stations moeten in principe buiten de openbare weg worden geplaatst.

Art. 33. Er zijn twee parkeermogelijkheden voor voertuigen voor autodelen :

— In het station : deze parkeermogelijkheid richt zich op de parkeerplaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen die gebruikt worden voor het systeem van autodelen. De gemeenteraden reserveren dit soort parkeerplaatsen op de openbare weg om de klanten toe te staan om een gedeeld voertuig op te halen en terug te brengen.

— Tijdens het gebruik : de exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen en aanvaard door het Parkeeragentschap, kunnen een vrijgesteldenkaart « autodelen » verkrijgen die aan de klanten ter beschikking wordt gesteld wanneer die het voertuig gebruiken.

Art. 34. De gemeenteraden werken tegen 2020 een gemeentelijk beleidsplan « Autodelen » uit conform de gewestelijke groei-doelstelling van autodelen zoals opgenomen in de bijlage bij het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 maart 2013 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van operatoren van autodelen voorbehouden parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg.

Afdeling 4. — Taxi's

Art. 35. De Directie Taxi's kan aan de gemeenten bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, op basis van de dynamische inventaris van de taxistandplaatsen en een voorstel van het Regionaal Adviesorgaan voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Directie Taxi's geeft zijn advies over alle heraanlegprojecten van de gewestelijke openbare weg waarbij een taxistandplaats is voorzien, met name wat betreft de kwaliteit en de zichtbaarheid van de ligging van deze standplaatsen.

Art. 36. In het kader van hun gemeentelijk parkeeractieplan kunnen de gemeenteraden bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, met opgave van de criteria waarmee zij rekening hebben gehouden.

Art. 37. Het voorgaand advies van het Parkeeragentschap is vereist voor elke oprichting, verplaatsing of verwijdering van de vestiging van taxistandplaatsen en eventuele parkeerruimtes die zijn voorbehouden aan taxi's.

HOOFDSTUK 4. — Leveringen, vrachtwagens en autocars op de openbare weg

Afdeling 1. — Leveringen

Art. 38. De gemeenteraden hernemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan alle leveringszones die onontbeerlijk zijn voor het economische leven van de gemeenten, met inbegrip van de inrichtingen voorzien of aangelegd door de wegbeheerders.

De gemeentelijke parkeeractieplannen specificeren de bijzondere controlemaatregelen en de concrete modaliteiten om de naleving van deze zones te verzekeren.

Art. 39. De gemeenteraden houden rekening met de volgende doelstellingen :

- Het vaststellen van het aantal en de verdeling van de leveringsplaatsen, op basis van een diagnose van de vraag. Deze diagnose onderscheidt a priori :
 - de buurten of straten waar veel handelszaken gelegen zijn : sectorale leveringsplaatsen;
 - geïsoleerde of belangrijke generatoren : specifieke leveringsplaatsen.

— Déterminer les zones de desserte des aires de livraison de secteur en fonction du type de tissu urbain concerné. Pour quantifier les besoins en aires de livraison, l'implantation de ces zones doit être objectivée notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m² et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.

— Créer ou maintenir des aires de livraison spécifiques pour les besoins d'un établissement particulier, en tenant compte :

— de la fréquence des livraisons, à combiner avec le moment de la journée et la durée moyenne afin d'estimer l'occupation de la voirie;

— de la pression du stationnement ordinaire aux alentours, et donc de la probabilité qu'une place suffisante en stationnement ordinaire soit disponible à l'arrivée d'un véhicule de livraison;

— de la régularité éventuelle des livraisons, par exemple jours et heures fixes, qui peut permettre un partage temporel de l'emplacement avec d'autres usages, par exemple arrêt minute, stationnement payant...;

— de la durée moyenne d'une livraison : de courte durée, une livraison peut se dérouler dans un espace interdit au stationnement mais où l'arrêt est autorisé sans gêner la circulation;

— du type de véhicule desservant usuellement le site; ceci influence la dimension de l'aire de livraison et les caractéristiques de son implantation (moyen d'accès);

— du type de marchandises;

— de l'organisation générale de la voirie : présence de passages piétons, de pistes cyclables, de lignes de trams ou de bus,...

Section 2. — Stationnement des poids-lourds

Art. 40. Les réglementations prises par les conseils communaux en matière de stationnement des poids-lourds sont en cohérence avec le Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale et le Plan régional de Développement.

Art. 41. Les communes participent équitablement au sein de la Région à la nécessité de permettre du stationnement pour les poids-lourds en leur réservant des emplacements en fonction de leurs possibilités.

Art. 42. Les communes accueillent les poids-lourds au prorata du linéaire de voiries accessibles à tous les camions sur son territoire : elles réservent aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

Une éventuelle réduction locale de ce pourcentage devra être justifiée par une étude de stationnement orientée poids-lourds, validée par l'Agence du stationnement.

Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.

A cette fin, ils peuvent conclure un accord avec d'autres communes limitrophes en vue de reporter et/ou de répartir sur le territoire d'une de ces communes le nombre d'emplacements à réserver aux poids-lourds.

Art. 43. Pour déterminer les emplacements réservés aux stationnements des poids-lourds, les communes tiennent compte des critères suivants :

— La localisation en zone d'industrie urbaine ou de bureaux;

— L'espace disponible : une largeur de voirie de plus de 7 mètres ou un espace en berme centrale;

— Les faibles flux de circulations piétonne et cycliste;

— Le peu de riverains;

— L'accessibilité aux chauffeurs de poids-lourds : offre de transports publics, possibilités de stationnement de moyenne et longue durée.

— Het vaststellen van de verzorgingsgebieden van leveringsplaatsen in functie van het type het betrokken stedelijk weefsel. Om de behoeften in leveringsplaatsen te kwantificeren, moeten de inplantingen geobjectiverd worden, met name door een inventarisering van de activiteiten, ook op de verdiepingen, en waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen deze waarvan de oppervlakte groter is dan 400 m² en zonder rekening te houden met de activiteiten die over een privéruimte voor hun leveringen beschikken.

— Het inrichten of behouden van specifieke leveringsplaatsen voor de behoeften van een bijzondere vestiging, rekening houdend met :

— de frequentie van de leveringen, in combinatie met het tijdstip van de dag en de gemiddelde duur teneinde de bezetting van de openbare weg in te kunnen schatten;

— de gewone rondomliggende parkeerdruk, en dus de kans dat er voldoende gewone parkeerplaats beschikbaar zal zijn bij de aankomst van een leveringsvoertuig;

— de eventuele regelmaat van leveringen, bijvoorbeeld vaste dagen en uren, die kan zorgen voor het tijdelijk delen van een parkeerplaats met andere gebruiksdoelinden, bijvoorbeeld minuuthaltes, betalend parkeren...;

— de gemiddelde duurtijd van een levering : in geval van een korte levering, kan de levering plaatsvinden in een ruimte waar parkeren verboden is maar waar het stoppen toegestaan is zonder dat het verkeer gehinderd wordt;

— het type voertuig dat gewoonlijk ter plaatse levert; dit beïnvloedt de afmetingen van de leveringsplaats en de kenmerken van de vestiging ervan (toegangsmogelijkheden);

— het type goederen;

— de algemene organisatie van de openbare weg : aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers, fietspaden, tram- of buslijnen,...

Afdeling 2. — Het parkeren van vrachtwagens

Art. 40. De reglementeringen betreffende het parkeren van vrachtwagens opgesteld door de gemeenteraden dienen in overeenstemming te zijn met het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Art. 41. De gemeenten dragen evenredig bij aan de behoefte binnen het Gewest om het parkeren door vrachtwagens toe te staan door in functie van hun mogelijkheden plaatsen te reserveren.

Art. 42. De gemeenten ontvangen op hun grondgebied vrachtwagens naar ratio van het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens : ze reserveren voor vrachtwagens het equivalent van minstens 18 % van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens die er doorrijden.

Een eventuele plaatselijke verlaging van dit percentage moet gerechtvaardigd worden door een parkeerstudie over vrachtwagens die wordt goedgekeurd door het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden nemen hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden moeten worden aan vrachtwagens in functie van de berekening uitgevoerd in verhouding tot het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens.

Met dit doel mogen ze een akkoord afsluiten met andere aangrenzende gemeenten in het licht van een verschuiving en/of een herverdeling van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens op het grondgebied van een van deze gemeenten.

Art. 43. Om het aantal parkeerplaatsen voorbehouden aan vrachtwagens vast te stellen, houden de gemeenten rekening met de volgende criteria :

— De lokalisatie in een stedelijke industriezone of in een kantoorzone;

— De beschikbare ruimte : wegbreedte van meer dan 7 meter of een ruimte op de middenberm;

— Weinig voetgangers- en fietsverkeer;

— Weinig bewoners;

— Toegankelijkheid voor vrachtwagenchauffeurs : het aanbod van openbaar vervoer, mogelijkheden tot middellang- en langparkeren.

Section 3. — Bus scolaires et autocars

Art. 44. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur leur territoire quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

Les réservations de stationnement pour bus scolaires sont assorties d'une période de validité la plus restreinte possible afin de permettre aux riverains d'utiliser ces places en dehors des activités scolaires.

Art. 45. Les réservations de stationnement pour les autocars sont réparties en fonction de 3 périodes :

— dépose-reprise : le stationnement est limité à 1/2 h;

— stationnement de moyenne durée : stationnement limité à 5 heures qui permet à l'autocariste de se garer en dehors des lieux touristiques entre la dépose et la reprise de ses passagers;

— stationnement longue durée : stationnement classique, de jour ou de nuit, quand le véhicule est vide.

Art. 46. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le plan d'action communal de stationnement offre également, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.

CHAPITRE 5. — Stationnement hors voirie

Section 1^{re}. — Objectifs généraux

Art. 47. Le développement du stationnement hors voirie vise à :

— favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée;

— favoriser le stationnement résidentiel hors voirie;

— compenser la perte de places physiques de stationnement en voirie par des équipements sur l'espace public (création de sites propres pour la STIB, création de pistes cyclables, création d'oreilles de trottoirs ou élargissement de ceux-ci,...);

— encourager l'utilisation du vélo en offrant des possibilités de parking sécurisé;

— maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas suffisante.

Art. 48. La Région et les communes appliquent pour les parkings publics qu'elles gèrent le principe de tarifs préférentiels hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas suffisante.

Les tarifs de ces parkings publics augmentent progressivement en fonction de leur proximité au centre.

Art. 49. Les parkings publics comprennent au moins 1 place vélo pour 10 places voitures, sans que ces emplacements pour vélo ne puissent être créés au détriment des places prévues pour les voitures.

Art. 50. Les installations destinées à la recharge des véhicules électriques sont réalisées de manière privilégiée hors voirie. Les parkings publics prévoient, dans la mesure du possible, un tel dispositif.

Art. 51. Les gestionnaires de parkings publics doivent prévoir une réduction graduelle pour les conducteurs qui stationnent leur véhicule pour une durée de plus de 48 h. Ceci doit stimuler les conducteurs à laisser leur véhicule en stationnement hors voirie pour une plus longue durée.

Afdeling 3. — Schoolbussen en autocars

Art. 44. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden dienen te worden aan schoolbussen in de buurt van scholen die zich op hun grondgebied bevinden, ongeacht het type onderwijs of het onderwijsetiket.

De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.

Art. 45. De voorbehouden parkeerplaatsen voor autocars zijn onderverdeeld in functie van 3 periodes :

— op- en afstappen : het parkeren is beperkt tot 1/2 u.;

— middellang parkeren : het parkeren is beperkt tot 5 uur, wat de buschauffeur in staat stelt om zijn autocar buiten de toeristische trekpleisters te parkeren tussen het moment dat hij zijn passagiers afzet en het oppikt;

— langparkeren : parkeren in de traditionele betekenis van het woord, overdag of 's nachts, wanneer het voertuig leeg is.

Art. 46. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die worden voorbehouden aan toeristische autocars, door voor elke plaats het type van de duurtijd te specificeren.

Het gemeentelijk parkeeractieplan biedt eveneens, in functie van de eigenheid van het gemeentelijk grondgebied, specifieke plaatsen aan voor autocars die de culturele, recreatieve en sportieve trekpleisters aandoen, alsook de grote hotels en de congreslocaties.

HOOFDSTUK 5. — Parkeren buiten de openbare weg

Afdeling 1. — Algemene doelstellingen

Art. 47. De ontwikkeling van het parkeren buiten de openbare weg beoogt :

— de verplaatsing van het parkeren op de openbare weg naar het parkeren buiten de openbare weg in de hand werken en in het bijzonder het langparkeren;

— het residentieel parkeren buiten de openbare weg bevorderen;

— het verlies van fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg compenseren door voorzieningen op openbaar domein (inrichten van eigen plaatsen voor de MIVB, aanleg van fietspaden, aanleg of verbreding van trottoiruitstulpingen,...)

— het fietsgebruik aanmoedigen door beveiligde parkeermogelijkheden aan te bieden;

— in het geval van transitparkings buiten de openbare weg, de afstand die met het openbaar vervoer wordt afgelegd maximaliseren in vergelijking met de afstand die met de personenwagen wordt afgelegd. Transitparkings vergemakkelijken de intermodaliteit van de buurtbewoners voor wie het aanbod van openbaar vervoer in de omgeving van hun woning ontoereikend is.

Art. 48. Het Gewest en de gemeenten passen in de publieke parkings die ze beheren het principe van de voorkeurtarieven voor parkeren buiten de openbare weg toe voor de bewoners, ten laatste 2 jaar na de inwerkingtreding van de gemeentelijke parkeeractieplannen.

De tarieven van deze publieke parkings verhogen progressief in functie van hun nabijheid tot het centrum.

Art. 49. De publieke parkings bevatten minstens 1 fietsparkeerplaats per 10 autoparkeerplaatsen, zonder dat deze fietsparkeerplaatsen gecreëerd worden ten nadele van de parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen.

Art. 50. De installaties waar elektrische wagens kunnen opladen worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De publieke parkings voorzien, in de mate van het mogelijke, in een dergelijke voorziening.

Art. 51. De beheerders van publieke parkings moeten voorzien in een graduele vermindering van de vergoeding voor alle bestuurders die hun voertuig meer dan 48 u. parkeren. Dit moet de bestuurders stimuleren om hun voertuig voor een langere periode buiten de openbare weg te parkeren.

Section 2. — Parkings riverains

Art. 52. Les riverains bénéficient d'un abonnement à tarif préférentiel dans les parkings publics qui :

— sont gérés par la Région ou une commune, ou agréés en tant que parking public;

— ne sont pas des parkings de transit sous réserve d'une éventuelle dérogation pour une proportion réservée;

— acceptent une clientèle abonnée.

Est considéré comme riverain au sens de la présente section, la personne domiciliée dans la Région Bruxelles-Capitale dans le secteur de stationnement où se situe une entrée piétonne du parking, ou dans un de ses secteurs limitrophes, pour autant que l'on reste dans la limite des 150 ha.

Art. 53. Dans les parkings visés à l'article 52, les riverains bénéficient d'une réduction d'au moins 30 % sur les abonnements « voiture » permanents.

Art. 54. Le gestionnaire du parking public ne pourra pas refuser d'abonnements « voiture » pour riverain tant que le nombre de ces abonnements n'atteindra pas au moins un tiers de l'ensemble des abonnements « voiture » délivrés.

Le maintien de l'équilibre économique du parking pourra être obtenu par une augmentation proportionnelle des tarifs des autres clientèles.

Art. 55. Les règles de la présente section s'appliquent aussi aux véhicules deux-roues motorisés.

Art. 56. Les conseils communaux identifient, dans leur plan d'action communal de stationnement, les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévues en voirie. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre de places concernées en voirie.

Art. 57. Les gestionnaires de voiries, dont les communes, ou tout intervenant dans l'espace public (ex : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc.) doivent, préalablement à tous travaux, soumis ou non à permis d'urbanisme, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement et au fonctionnaire délégué. En guise de sanction en cas de non-notification préalable aux suppressions, le chantier sera frappé d'illégalité et le demandeur tenu de revenir au pristin état sans délais. Sur base de ces notifications, l'Agence du stationnement pourra calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie. A cette fin, l'Agence du stationnement est tenue d'établir un mode de calcul des compensations hors voirie dont les modalités seront soumises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour approbation.

Dans leurs plans d'action communaux de stationnement, les conseils communaux sont tenus de respecter le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. L'Agence du stationnement vérifiera que ces modalités y figurent bien. Les plans d'action communaux de stationnement identifient les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévus en voirie. Les communes ne peuvent supprimer aucun emplacement de stationnement en voirie si cela n'est pas prévu dans leurs plans d'action communaux de stationnement, ou dans le cadre de la révision de ceux-ci.

Lorsqu'elle est nécessaire, une dérogation peut être accordée par l'Agence de stationnement, et ce dans un cadre de dérogations fixé par le gouvernement.

En cas de non-respect de ce principe, l'Agence du stationnement met la commune en demeure de s'exécuter et de prendre les mesures nécessaires pour remise en pristin état des lieux. A défaut de s'exécuter après cette mise en demeure, l'Agence du stationnement ou la Région pourra se substituer à la commune. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre des places concernées en voirie.

Art. 58. Le Gouvernement de la Région et les conseils communaux peuvent créer des parkings publics uniquement réservés aux riverains, en vue de compenser significativement la suppression physique d'emplacements de stationnement sur voirie ou l'accroissement local du nombre d'emplacements sur voirie réglementée en zone rouge ou orange. La nécessité de ce type de parking doit être justifiée par une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement.

Afdeling 2. — Bewonersparkings

Art. 52. De bewoners genieten van een abonnement aan voorkeurtarief in publieke parkings die :

— beheerd worden door het Gewest of een gemeente, of erkend worden als publieke parking;

— geen transitparkings zijn, behoudens een eventuele afwijking voor een voorbehouden gedeelte;

— een geabonneerd cliënteel aanvaarden.

Wordt in de zin van deze afdeling als bewoner beschouwd, de persoon die gedomicilieerd is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de parkeersector waar zich een voetgangersingang tot een parking bevindt, of in één van de aangrenzende parkeersectoren, in zoverre dit gebied binnen de limiet van 150 ha blijft.

Art. 53. In de parkings bedoeld in artikel 52 genieten de bewoners een korting van minstens 30 % op de permanente autoabonnements.

Art. 54. De beheerder van de publieke parking mag geen autoabonnements voor bewoners weigeren zolang het aantal van deze abonnements minder dan een derde van alle afgeleverde autoabonnements uitmaakt.

Het behoud van het economisch evenwicht van de parking kan worden bereikt door een verhoudingsgewijze verhoging van de andere klanttarieven.

Art. 55. De regels van deze afdeling gelden eveneens voor gemotoriseerde tweewielers.

Art. 56. De gemeenteraden identificeren in hun gemeentelijk parkeeractieplan de compenserende opties voor de voorziene vermindering van de parkeerplaatsen op de openbare weg. Het aantal gecreëerde plaatsen buiten de openbare weg mag het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 57. De beheerders van de openbare weg, waaronder de gemeenten, of alle betrokkenen bij de openbare ruimte (bv. MIVB, De Lijn, TEC, NMBS, enz.) zijn verplicht om, voorafgaandelijk aan alle werken, ongeacht of die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunningplicht, elke verwijdering van parkeerplaatsen te melden aan het Parkeeragentschap en aan de gemachtigde ambtenaar. Bij gebrek aan voorafgaande melding van een verwijdering, is de bouwplaats illegaal en is de aanvrager gehouden om de verwijderde parkeerplaats(en) onverwijld in de oorspronkelijke staat herstellen. Op basis van deze meldingen, kan het Parkeeragentschap de werkelijke behoefte aan reële compensatie buiten de openbare weg duidelijk berekenen. Hiertoe dient het Parkeeragentschap een berekeningsmethode uit te werken voor de compensaties van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, waarvan de modaliteiten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De gemeenteraden zijn verplicht om in hun gemeentelijke parkeeractieplannen het principe te huldigen van de aanzienlijke compensatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg ingeval er parkeerplaatsen op de openbare weg worden verwijderd. Het Parkeeragentschap gaat na of deze modaliteiten daarin goed werden opgenomen in de plannen. De gemeentelijke parkeeractieplannen identificeren de compenserende opties voor de voorziene vermindering van parkeerplaatsen op de openbare weg. De gemeenten mogen geen parkeerplaatsen op de openbare weg verwijderen indien dat niet is voorzien in hun gemeentelijke parkeeractieplannen, of in het kader van de herziening van die plannen.

Een afwijking kan door het Parkeeragentschap worden toegestaan wanneer dit noodzakelijk is, en dit binnen een kader van afwijkingen vastgelegd door de regering.

Wanneer dit principe niet wordt nageleefd, stelt het Parkeeragentschap de desbetreffende gemeente in gebreke, en verzoekt het de gemeente om de nodige maatregelen te nemen om de plaatsen in de oorspronkelijke staat te herstellen. Indien geen gevolg wordt gegeven aan deze ingebrekestelling, kan het Parkeeragentschap of het Gewest zich in de plaats stellen van de gemeente. Het aantal parkeerplaatsen dat buiten de openbare weg wordt ingericht kan het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 58. De Gewestregering en de gemeenteraden kunnen publieke parkings creëren die enkel zijn voorbehouden aan bewoners, teneinde de verwijdering van de fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg of de plaatselijke toename van het aantal plaatsen op de openbare weg beheerd in de rode of oranje zone op aanzienlijke wijze te compenseren. De noodzaak van dit type parking moet worden gerechtvaardigd door een parkeerstudie die door het Parkeeragentschap werd goedgekeurd.

Section 3. — Tarifs préférentiels pour les deux-roues

Art. 59. Il est instauré, dans les parkings hors voirie gérés par la Région ou les communes, ou agréés en tant que parking public, des tarifs préférentiels :

— pour les motocyclettes et cyclomoteurs par rapport aux voitures, proportionnellement à l'emprise au sol de ceux-ci, combiné au coût d'exploitation et de gestion du parking;

— pour les emplacements de stationnement aménagés pour les vélos, en principe à un niveau de 10 % du tarif d'une voiture particulière.

Section 4. — Modalités des emplacements de stationnement pour vélos

Art. 60. Les emplacements de stationnement pour vélos hors voirie sont pourvus d'un mobilier adapté, à savoir un support permettant :

— de maintenir le vélo par le cadre;

— d'attacher le vélo par un antivol en U à un support fixe, par au moins le cadre et une roue.

Art. 61. Les emplacements de stationnement pour les vélos sont autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce et sans avoir à aucun moment besoin de porter le vélo.

L'exploitant du parking veille à combattre l'usage abusif des emplacements prévus pour les vélos et sera particulièrement attentif aux vélos abandonnés.

Section 5. — Parkings de transit

Art. 62. Les parkings de transit gérés par l'Agence du stationnement et situés sur le territoire de la Région servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs.

Leur usage implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo. Les parkings de transit ne servent, en principe, pas la desserte locale.

Art. 63. Afin de faciliter l'intermodalité avec le vélo, les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent, dans la mesure du possible, différents services de mise à disposition de vélos sur place, par exemple les vélos en libre service ou la location de vélos en courte ou longue durée.

Art. 64. Les stationnements aux abords des parkings de transit sont protégés par des aménagements et/ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

Une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement accompagnera la détermination de cette zone de protection.

Les parkings de transit sont sécurisés et suffisamment éclairés.

Art. 65. L'usage du parking de transit est payant.

Section 6. — Téléalonnement des parkings

Art. 66. Un téléalonnement des parkings est organisé à deux niveaux :

— un téléalonnement large vers les parkings de transit aux abords de la frontière régionale;

— un guidage de proximité au niveau de la première couronne vers les parkings publics centraux.

CHAPITRE 6. — Plans d'action communaux de stationnement

Art. 67. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend notamment :

— Les points repris à l'article 14, § 3 de l'Ordonnance;

— Les points repris aux articles 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 et 57 du présent arrêté;

— Les points repris dans les sections qui suivent.

Afdeling 3. — Voorkeurstarieven voor tweewielers

Art. 59. In parkings buiten de openbare weg die door het Gewest of de gemeenten beheerd worden of die als publieke parking worden erkend, gelden voorkeurstarieven :

— voor bromfietsen en motorfietsen vergeleken met wagens, in verhouding tot hun plaatsinname en in combinatie met de exploitatie- en beheerskost van de parking;

— voor de fietsparkeerplaatsen, in principe op een niveau van 10 % van het tarief van een personenwagen.

Afdeling 4. — Modaliteiten van de fietsparkeerplaatsen

Art. 60. De fietsparkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn voorzien van aangepast meubilair, namelijk een steun die toelaat om :

— de fiets staande te houden met zijn kader;

— de fiets met minstens één wiel en zijn kader vast te maken aan een vaste steun door middel van een U-slot.

Art. 61. De fietsparkeerplaatsen worden zoveel als mogelijk gelijkvloers ingericht, of wanneer dat niet mogelijk is, toegankelijk gemaakt via een zacht hellende inrit en zonder dat de fietser op enig moment zijn fiets moet dragen.

De uitbater van de parking dient onrechtmatig gebruik van de voorziene fietsparkeerplaatsen tegen te gaan en heeft bijzondere aandacht voor achtergelaten fietsen.

Afdeling 5. — Transitparkings

Art. 62. De transitparkings die beheerd worden door het Parkeeragentschap en die gelegen zijn op het grondgebied van het Gewest doen dienst als tussenhalte voor de intermodale trajecten van pendelaars en bezoekers.

Hun gebruik impliceert het gecombineerd gebruik met het openbaar vervoer of de fiets. De transitparkings zijn, in principe, niet bestemd voor plaatselijke bediening.

Art. 63. Teneinde de intermodaliteit met de fiets te bevorderen, omvatten de transitparkings een beveiligde en gemakkelijk toegankelijke parkeerplaats voor fietsen. Zij bieden, in zoverre als mogelijk, verschillende diensten aan die fietsen ter plaatse ter beschikking stellen, bijvoorbeeld fietsen in zelfbediening of fietsverhuur voor korte of lange termijn.

Art. 64. De parkeerplaatsen in de buurt van de transitparkings worden beschermd door inrichtingen en/of een regelgeving die de verspreiding van het parkeren door pendelaars in de buurt van deze parkings voorkomt.

Een door het Parkeeragentschap goedgekeurde parkeerstudie zal de vaststelling van deze beschermde zone begeleiden.

De transitparkings zijn beveiligd en voldoende verlicht.

Art. 65. Het gebruik van de transitparking is betalend.

Sectie 6. — Dynamische bewegwijzering naar parkings

Art. 66. Een dynamische bewegwijzering naar parkings bestaat uit twee niveaus :

— Een brede bewegwijzering die leidt naar de transitparkings in de onmiddellijke omgeving van de gewestgrens;

— een nabijheidsbewegwijzering ter hoogte van de eerste kroon, die naar de centraal gelegen publieke parkings leidt.

HOOFDSTUK 6. — Gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 67. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat onder andere :

— De punten opgenomen in artikel 14, § 3 van de Ordonnantie;

— De punten opgenomen in de artikels 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 en 57 van dit besluit;

— De punten opgenomen in de afdelingen die volgen.

Section 1^{re}. — Etat des lieux

Art. 68. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un état des lieux détaillé reprenant :

— le bilan global de la situation du stationnement sur le territoire de la commune;

— le bilan de l'offre publique, en voirie et hors voirie, détaillé par nature et par réglementation.

— Ce bilan s'appuie notamment sur des comptages de terrain exhaustifs datant de moins de trois ans, réalisés (exécution, interprétation des situations, exploitation) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement;

— le cadre politique dans lequel s'inscrit le plan d'action communal de stationnement et notamment les mesures connexes et/ou d'accompagnement prises ou prévues par le conseil communal.

Section 2. — Détail des actions

Art. 69. Chaque action du plan est motivée et justifiée.

Art. 70. Le conseil communal détaille particulièrement les raisons qui président à la détermination :

— des limites des zones réglementées sur voirie;

— du choix des réglementations appliquées ou prévues sur voirie;

— des éventuelles extensions des périodes réglementées;

— du nombre et du positionnement des places de stationnement réservées sur l'espace public.

Art. 71. Les plans d'action communaux de stationnement détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux qui concernent la diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementées.

Art. 72. Le conseil communal détaille sa politique pour chaque type de cartes de dérogation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il détaille ses prévisions du nombre de cartes de dérogation par type de carte et par secteur de stationnement. Il justifie le recours ou non à l'instauration de quotas sur les secteurs de stationnement de son territoire.

Art. 73. Le conseil communal détaille sa politique en matière de stationnement des véhicules et usages particuliers comme les véhicules deux-roues motorisés, les voitures partagées, les taxis, les véhicules de livraison, les poids-lourds et les autocars.

Art. 74. Le conseil communal veille à ce que des mesures particulières soient prises afin de favoriser graduellement le stationnement hors voirie, en vue de réduire la pression de stationnement.

Il y détaille les actions concrètes et chiffrées prévues à cette fin, y compris un ou des projets de réaménagement de voirie où la réduction de l'offre de stationnement sur la voirie.

Les travaux de réaménagement sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives au déplacement motorisé individuel et en particulier l'aménagement de sites protégés pour des bus ou des trams et des pistes cyclables, et augmenter la convivialité et la qualité de l'espace public, en réduisant notamment le nombre de places réservées au stationnement des voitures sur la voirie.

Art. 75. Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction avec pour objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ces places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie. Le conseil communal détaille dans son plan d'action communal de stationnement les alternatives par type d'utilisateur (riverain, visiteur, livraisons...) et reprend au moins deux projets combinant un tel réaménagement à une compensation.

Section 3. — Contrôle et sanctions

Art. 76. Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle et de sanctions. Cette politique doit être efficace et le contrôle régulier et suffisant.

Afdeling 1. — Stand van zaken

Art. 68. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een gedetailleerde stand van zaken die het volgende bevat :

— de globale balans van de parkeersituatie in de gemeente;

— de balans van het openbaar aanbod, op en buiten de openbare weg, in detail uitgewerkt per aard en per reglementering.

— Deze balans is meer bepaald gebaseerd op exhaustieve tellingen die op het terrein werden uitgevoerd en die dateren van minder dan drie jaar geleden, uitgevoerd (uitvoering, interpretatie van de situatie, exploitatie) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven;

— het beleidskader waarin het gemeentelijk parkeeractieplan past, meer bepaald de samenhangende en/of begeleidende maatregelen die door de gemeenteraad genomen of voorzien zijn.

Afdeling 2. — Een gedetailleerde beschrijving van de acties

Art. 69. Elke actie van het plan wordt gemotiveerd en gerechtvaardigd.

Art. 70. De gemeenteraad specificeert in het bijzonder de redenen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van :

— de grenzen van de gereguleerde zones op de openbare weg;

— de keuze van reglementeringen die op de openbare weg worden toegepast of voorzien;

— de eventuele uitbreidingen van de gereguleerde periodes;

— het aantal en de lokalisatie van de voorbehouden parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte.

Art. 71. De gemeentelijke parkeeractieplannen geven gedetailleerd aan hoe ze bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen met betrekking tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en het beheer van de parkeerplaatsen in de gereguleerde parkeerzones.

Art. 72. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot ieder type vrijstellingskaart, alsook de middelen die zij inzet om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. Ze specificeert haar raming van het aantal vrijstellingskaart en dit per type kaart en per parkeersektor. Ze rechtvaardigt het al dan niet invoeren van quota's met betrekking tot de parkeersektoren op haar grondgebied.

Art. 73. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot het parkeren van voertuigen en specifieke toepassingen zoals gemotoriseerde tweewielers, autodelen, taxi's, voertuigen voor leveringen, vrachtwagens en autocars.

Art. 74. De gemeenteraad ziet er bovendien op toe dat er bijzondere maatregelen worden genomen om het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen, ten einde de parkeerdruk te verminderen.

Zij specificeert de concrete en becijferde acties die hiervoor voorzien worden, met inbegrip van één of meerdere projecten voor de heraanleg van de openbare weg waar de vermindering van het parkeeraanbod op de openbare weg.

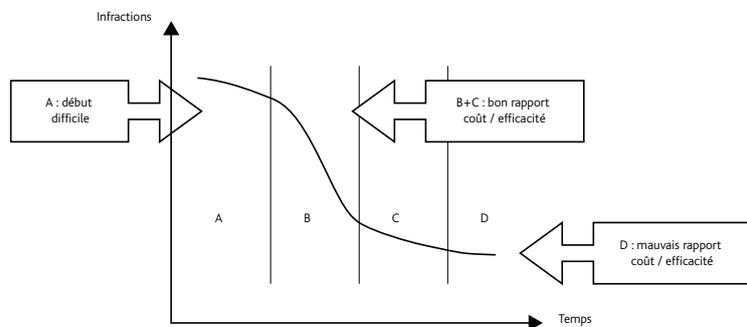
Aanpassingswerken op de openbare weg moeten het gebruik van alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer bevorderen, en in het bijzonder de aanleg van vrije bus- en tramsporen en fietspaden, en de gebruiksvriendelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen, in het bijzonder door het aantal voor personenwagens voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen.

Art. 75. De gemeenteraad identificeert in het bijzonder de opties voor parkeerplaatsen waarvoor zij een vermindering voorziet, met als doel een betere aanleg, met inbegrip van een compensatie van deze plaatsen door de creatie van een aanbod buiten de openbare weg dat het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overstijgt. De gemeenteraad precificeert in het gemeentelijk parkeeractieplan de alternatieven per type van gebruiker (bewoner, bezoeker, leveranciers...) en herneemt minimaal twee projecten die een dergelijke heraanleg combineren met een compensatie.

Afdeling 3. — Controle en sancties

Art. 76. De gemeenteraad geeft ook gedetailleerd haar beleid weer op het vlak van controle en sanctionering. Dat beleid moet efficiënt zijn en de controle regelmatig en voldoende.

Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du stationnement.



Annexe B

Section 4. — Synthèses

Art. 78. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend un planning prévisionnel des actions, dont notamment le programme :

- des réaffectations à d'autres usages des places de stationnement à destination;
- du développement des emplacements de stationnements pour vélos.

Art. 79. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend également des synthèses exprimant la cohérence des différentes actions au sein de chaque secteur de stationnement.

Art. 80. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un récapitulatif général exprimant la cohérence d'ensemble des actions :

- sur le territoire de la commune;
- et avec les territoires communaux limitrophes.

Section 5. — Approbation des plans d'action communaux de stationnement

Art. 81. Sur base de l'avis de l'Agence du stationnement, le Gouvernement déclare les dossiers communaux complets après avoir réceptionné tous les dossiers communaux.

Les 19 plans d'action communaux seront dès lors approuvés endéans les trois mois, à compter de cette déclaration.

CHAPITRE 7. — Contenu des rapports d'évaluation

Section 1^{re}. — Modalités de réalisationSous-section 1^{re}. — Rapport d'évaluation

Art. 82. Chaque conseil communal adopte, tous les deux ans, un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement mises en œuvre, ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées.

Ces rapports d'évaluation contiennent les données suivantes.

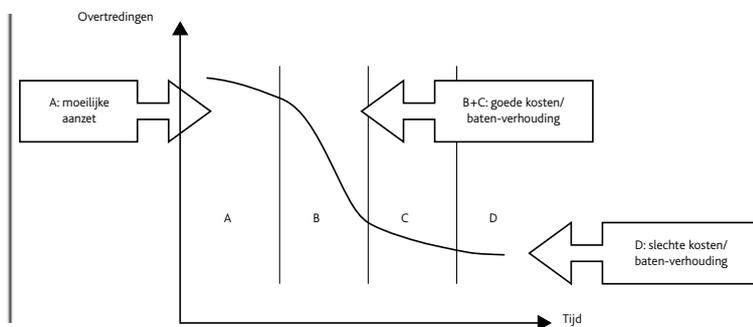
Sous-section 2. — Données d'exploitation

Art. 83. Les données d'exploitation sont distinguées sur le territoire communal, par secteur de stationnement et par réglementation. Toute exception locale appliquée à une zone est ici assimilée à une nouvelle réglementation.

Ces données reprennent :

- le nombre de places : au total et hors places réservées;
- les horaires et nombres de jours réglementés;
- le nombre de cartes de dérogation délivrées par la commune, par type de carte :
 - en vigueur;
 - délivrées sur la période.

Art. 77. De gemeenteraad stelt een grafiek volgens het model dat als Bijlage B is opgenomen om de gebruikte middelen objectief te evalueren en deze aan te passen, indien ze niet beantwoorden aan de optimale doelstelling B+C. Er wordt voorzien in een minimaal aantal interventies, samen met snelle interventie maatregelen om voertuigen te verwijderen die de passage van openbaar vervoer, fietsen, voetgangers en van het verkeer in zijn geheel belemmeren, in voorkomend geval met de hulp van de diensten die door of via het Parkeeragentschap ter beschikking worden gesteld.



Bijlage B

Sectie 4. — Samenvattingen

Art. 78. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een planning van de voorziene acties, met inbegrip van het programma voor :

- de herbestemming van parkeerplaatsen op de plaats van bestemming;
- voor de ontwikkeling van fietsparkeerplaatsen.

Art. 79. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat tevens samenvattingen die de samenhang aantonen van de verschillende acties binnen elke parkeersector.

Art. 80. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een algemeen samenvatting waaruit de samenhang van het geheel van acties blijkt :

- op het grondgebied van de gemeente;
- en met de aangrenzende gemeentelijke grondgebieden.

Afdeling 5. — Goedkeuring van gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 81. Op basis van het advies van het Parkeeragentschap, verklaart de Regering de gemeentelijke dossiers volledig nadat zij alle gemeentelijke dossiers heeft ontvangen.

De 19 gemeentelijke actieplannen worden goedgekeurd binnen de drie maanden te rekenen vanaf deze verklaring.

HOOFDSTUK 7. — Inhoud van de evaluatieverslagen

Afdeling 1. — Realisatievoorwaarden

Onderafdeling 1. — Evaluatieverslag

Art. 82. Elke gemeenteraad keurt om de twee jaar een evaluatieverslag goed dat de uitgevoerde uitvoeringsmaatregelen van de actieplannen specificiert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen.

Deze evaluatieverslagen bevatten de volgende gegevens.

Onderafdeling 2. — Exploitatiegegevens

Art. 83. De exploitatiegegevens van het gemeentelijk grondgebied zijn opgesplitst per parkeerzone en per reglementering. Iedere lokale uitzondering die op een zone wordt toegepast wordt hier gelijkgesteld met een nieuwe reglementering.

Deze gegevens hernemen :

- Het aantal parkeerplaatsen : in totaal, zonder de voorbehouden plaatsen;
- De periodes en het aantal dagen waarop het parkeren gereguleerd is;
- Het aantal vrijstellingskaarten afgeleverd door de gemeente, per type kaart :
 - dat in omloop is;
 - dat tijdens de periode werd afgeleverd.

- le montant des recettes horaires;
- le montant des recettes des cartes de dérogation, par type de carte;
- le montant total des redevances forfaitaires.

Art. 84. Si le collège des bourgmestre et échevins délivre des cartes de dérogation « riverain » dont la validité inclut des secteurs de stationnement qui ne sont pas sur son territoire, il fournit par secteur de stationnement extérieur à la commune :

- le nombre de cartes de dérogation « riverain » délivrées par la commune :
- en vigueur,
- délivrées sur la période;
- le chiffre des recettes de ces cartes de dérogation.

Sous-section 3. — Enquêtes

Art. 85. Les enquêtes sont réalisées (exécution, exploitation et calcul des ratios standards) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement.

Les enquêtes à réaliser sont les suivantes :

- enquête sur l'occupation et le respect : sur la totalité des places réglementées;
- enquête sur le temps de recherche d'une place autorisée sur voirie : sur au moins la moitié des secteurs de stationnement dont au moins la moitié du linéaire de voirie est réglementé, à raison d'un point par secteur de stationnement;
- enquête sur la rotation : sur au moins un quart des places de chaque type de zone réglementée.

Section 2. — Périodicité

Art. 86. Les données d'exploitation sont collectées et enregistrées mensuellement pour faire apparaître les variations saisonnières et pour permettre de déceler des évolutions tendanciennes. Cette échelle de temps permet d'anticiper les risques et d'adopter au plus vite les actions complémentaires ou correctrices.

Art. 87. Les enquêtes sont réalisées au moins une fois tous les 2 ans.

Art. 88. Les conseils communaux peuvent faire des bilans intermédiaires, annuels ou semestriels, pour optimiser leur gestion du stationnement. Ces bilans intermédiaires peuvent être transmis à l'Agence du stationnement si le conseil communal le juge utile pour l'édification de l'Agence du stationnement sur un sujet particulier.

Section 3. — Modalités de transmission

Art. 89. Les rapports d'évaluation sont remis, par porteur ou envoi recommandé, à l'Agence du stationnement avant le 30 avril, tous les 2 ans et pour la première fois la 2^{ème} année qui suit celle de la publication du présent arrêté.

Art. 90. L'Agence du stationnement établit un modèle de rapport et des formulaires numériques à compléter qui sont transmis aux communes au moins 1 an avant la date limite de remise du premier rapport d'évaluation.

CHAPITRE 8. — Entrée en vigueur

Art. 91. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Le Ministre qui a les Travaux publics et les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 18 juillet 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, de l'Informatique et du Port de Bruxelles,

Mme B. GROUWELS

- Het bedrag van de inkomsten afkomstig uit de uurtarieven;
- Het bedrag van de inkomsten afkomstig van de vrijstellingskaarten, per type kaart;
- Het totale bedrag van de forfaitaire retributies.

Art. 84. Indien het college van burgemeester en schepenen vrijstellingskaarten « bewoner » heeft uitgereikt waarvan de geldigheid parkeersectoren omvat die niet gelegen zijn op haar grondgebied, vermeldt ze per parkeerzone gelegen buiten de gemeente :

- Het aantal vrijgesteldenaarten « bewoner » afgeleverd door de gemeente die :
- in omloop zijn;
- tijdens de periode werden afgeleverd.
- Het bedrag van de inkomsten afkomstig van deze vrijgesteldenaarten.

Onderafdeling 3. — Enquêtes

Art. 85. De enquêtes worden gerealiseerd (uitvoering, exploitatie en berekening van de standaardratio's) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven.

De volgende enquêtes moeten worden uitgevoerd :

- enquête over bezetting - naleving : over alle gereguleerde parkeerplaatsen;
- enquête over de tijd die nodig is om een toegelaten parkeerplaats te vinden op de openbare weg : over minstens de helft van alle parkeersectoren waarvan minstens de helft van de openbare weg gereguleerd is, a rato van één punt per parkeersector;
- de enquête over de rotatie : over minstens één vierde van de plaatsen van elk type gereguleerde zone.

Afdeling 2. — Periodiciteit

Art. 86. De exploitatiegegevens worden maandelijks verzameld en geregistreerd ten einde de seizoensgebonden verschillen aan het licht te brengen en trendmatige evoluties te ontdekken. Deze tijdsschaal laat toe om te anticiperen op de risico's en zo vroeg mogelijk bijkomende of corrigerende maatregelen te nemen.

Art. 87. De enquêtes worden minstens één keer om de twee jaar gehouden.

Art. 88. De gemeenteraden kunnen jaarlijks of halfjaarlijks een tussentijdse balans opmaken teneinde hun parkeerbeleid te optimaliseren. Deze tussentijdse balansen kunnen aan het Parkeeragentschap worden overgemaakt, indien de gemeenteraad het nuttig acht voor de uitbouw van het Parkeeragentschap met betrekking tot een bepaald onderwerp.

Afdeling 3. — Modaliteiten van overdracht

Art. 89. De evaluatieverslagen worden elke twee jaar voor 30 april per koerier of een ter post aangetekende brief aan het Parkeeragentschap overgemaakt, en dit voor de eerste keer vanaf het tweede jaar dat volgt op de publicatie van dit besluit.

Art. 90. Het Parkeeragentschap stelt een modelverslag en de aan te vullen digitale formulieren op en maakt die minstens één jaar voor de uiterste inleveringsdatum van het eerste evaluatieverslag over aan de gemeenten.

HOOFDSTUK 8. — Inwerkingtreding

Art. 91. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

De Minister die belast is met Openbare Werken en Vervoer is belast met de uitvoering van het huidige besluit.

Brussel, 18 juli 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken en Vervoer, Informatica en de Haven van Brussel,

Mevr. B. GROUWELS

ANNEXE 4

Arrêté du Gouvernement de la RBC relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

§ 3. Le fonctionnaire visé aux paragraphes 1^{er} ou 2 doit notifier sa décision dans ce cadre au redevable qui, conformément à l'article 2.3.61 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, lui a adressé une demande.

Art. 4. La notification de la cession de l'objet d'une taxe régionale, prévue par l'article 28 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale, doit, dans le cadre de l'application de l'article 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'Energie, être faite au Directeur de la Direction de l'Enrôlement de l'Administration de la fiscalité régionale du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans le cas où l'emploi de Directeur de la Direction de l'Enrôlement n'est pas occupé, la notification doit être faite au premier attaché ou à l'attaché qui a l'ancienneté de service la plus grande au sein de cette Direction.

Art. 5. Les articles de cet arrêté entrent en vigueur au moment de l'entrée en vigueur des articles dont ils assurent l'exécution.

Bruxelles, le 11 juillet 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-président
du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
R. VERVOORT

Le Ministre chargé des Finances,
du Budget et des Relations extérieures,
G. VANHENGEL

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31742]

18 JUILLET 2013. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les articles 4, 5, 6 et 38 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu les avis 53.341/4 et 53.342/4 du Conseil d'Etat, rendus le 5 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu le Plan régional de politique du stationnement, approuvé par le Gouvernement le 18 juillet 2013, selon les modalités prévues à l'Ordonnance du 22 janvier 2009;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement;

Considérant la possibilité pour le Gouvernement de créer d'autres zones réglementées, pour lesquelles il fixe la durée maximale et les conditions d'utilisation;

Considérant la possibilité pour le Gouvernement de fixer les conditions d'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée;

Considérant la possibilité pour le Gouvernement de préciser les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation, et d'établir des catégories complémentaires de bénéficiaires;

Considérant la possibilité pour le Gouvernement de fixer le taux de la redevance de stationnement et d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure;

§ 3. De in § 1 of § 2 bedoelde ambtenaar moet zijn beslissing in dit kader per post of per mail meedelen aan de schuldenaar die, overeenkomstig artikel 2.3.61 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en energiebeheersing een vraag tot hem richtte.

Art. 4. De kennisgeving van de overdracht van het voorwerp van een gewestbelasting, voorzien in artikel 28 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dient, in het kader van de toepassing van het artikel 2.3.62 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, te gebeuren aan de Directeur van de Directie Inkohieringen van het Bestuur Gewestelijke Fiscaliteit van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In geval de betrekking van Directeur van de Directie Inkohieringen niet wordt bekleed, dan dient deze kennisgeving te worden gedaan aan de eerste attaché of aan de attaché die de grootste dienstanciënniteit heeft binnen deze Directie.

Art. 5. De artikelen van dit besluit treden in werking op het ogenblik van de inwerkingtreding van de artikelen waarvan zij de uitvoering zijn.

Brussel, 11 juli 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-president
van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De Minister van Financiën,
Begroting en Externe betrekkingen,
G. VANHENGEL

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31742]

18 JULI 2013. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de artikelen 4, 5, 6 en 38 van de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;

Gelet op de adviezen 53.341/4 en 53.342/4 van de Raad van State van 5 juni 2013, gegeven met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State van 12 januari 1973;

Gelet op het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, goedgekeurd door de Regering op 18 juli 2013 volgens de modaliteiten voorzien in de Ordonnantie van 22 januari 2009;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementair luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan;

Gelet op de mogelijkheid voor de Regering om andere gereglementeerde zones te creëren, waarvoor zij de maximale toegelaten duurtijd en de gebruiksvoorwaarden vastlegt;

Gelet op de mogelijkheid voor de Regering om de gebruiksvoorwaarden van een parkeerplaats in een gereglementeerde zone te vast te leggen;

Gelet op de mogelijkheid voor de Regering om de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijstellingskaarten te preciseren en om bijkomende categorieën van begunstigden te bepalen;

Gelet op de mogelijkheid voor de Regering om het bedrag van de parkeerretributie te bepalen en om gratis parkeren toe te laten voor een kwartier;

Considérant que la politique régionale de stationnement vise à harmoniser les réglementations communales pour apporter cohérence et lisibilité à l'organisation du stationnement au niveau régional;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — *Dispositions générales*

Section 1^{re}. — *Définitions*

Article 1^{er}. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

1° Ordonnance : 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.

2° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le Chapitre VI de l'Ordonnance.

3° Usager : le conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

4° Période de stationnement : période de 4 heures 30 minutes qui débute à compter du stationnement du véhicule ou du début de l'horaire de la zone réglementée ou de la délivrance de l'invitation à payer une redevance forfaitaire. Cette durée est conservée même en cas d'extension ou de réduction de la période payante.

5° Secteur de stationnement : la zone géographique centrée sur le lieu de résidence ou de siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable. L'Agence du stationnement établit en concertation, et sur base des propositions des conseils communaux, une sectorisation résidentielle de l'ensemble de la Région; de préférence sur la base du découpage en quartiers; pouvant s'affranchir des limites communales.

6° Zones réglementées : les zones telles que définies aux articles 2, 3° de l'Ordonnance et 3 du présent arrêté.

7° Zone rouge : la zone réglementée telle que décrite aux articles 4 et 38, § 1^{er} de l'Ordonnance.

8° Zone verte : la zone réglementée telle que décrite aux articles 4 et 38, § 2 de l'Ordonnance.

9° Zone bleue : la zone réglementée telle que décrite aux articles 4 et 38, § 3 de l'Ordonnance et 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.

10° Cartes de dérogation : les cartes de dérogation visées à l'article 6 de l'Ordonnance et prises en exécution de cette Ordonnance.

11° Carte de dérogation « riverain » : la « carte de riverain », telle que définie à l'article 2.52 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 visée l'article 6, 1° de l'Ordonnance.

12° Disque de stationnement : le disque de stationnement visé à l'article 27.1.1. de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et défini à l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 1^{er} décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques prescrits par le règlement général sur la police de la circulation routière.

13° Voitures partagées : le système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 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.

14° Ménage : le ménage est constitué soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, partagent la même résidence principale. La composition du ménage est attestée par une composition de ménage.

15° Ministre compétent : le Ministre qui a les Transports dans ses attributions.

16° Plan équivalent au plan de déplacement d'entreprise : le plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un indépendant, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

Overwegende dat het gewestelijk parkeerbeleid de harmonisering van de gemeentelijke reglementen beoogt teneinde samenhang en duidelijkheid te brengen in het parkeerbeleid op gewestelijk niveau;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Algemene bepalingen*

Afdeling 1. — Definities

Artikel 1. In het kader van dit besluit verstaat men onder :

1° Ordonnantie : de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

2° Parkeeragentschap : het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals omschreven in Hoofdstuk VI van de Ordonnantie.

3° Gebruiker : de bestuurder van een motorvoertuig die een parkeerplaats inneemt of, bij gebrek aan kennis van de identiteit van de bestuurder, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

4° Parkeerperiode : periode van 4 uur en 30 minuten die begint te lopen vanaf het parkeren van het voertuig of vanaf het begin van de uurperiode van de gereglementeerde zone of vanaf de aflevering van de uitnodiging tot betaling van een forfaitaire retributie. Deze duur wordt behouden zelfs in het geval van een uitbreiding of beperking van de betalende periode.

5° Parkeersector : de geografische zone rond de verblijfplaats of de maatschappelijke- of exploitatiezetel, die de grenzen afbakt waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn. Het Parkeeragentschap deelt, en dit in gemeen overleg en op basis van de voorstellen van de gemeenteraden, het hele gewest in residentiële sectoren in; bij voorkeur op basis van de indeling in wijken; die opsplitsing kan de gemeentegrenzen overschrijden.

6° Gereglementeerde zones : de zones zoals gedefinieerd in de artikelen 2, 3° van de Ordonnantie en 3 van het huidige besluit.

7° Rode zone : de gereglementeerde zone zoals beschreven in de artikelen 4 en 38, § 1 van de Ordonnantie.

8° Groene zone : de gereglementeerde zone zoals beschreven in de artikelen 4 en 38, § 2 van de Ordonnantie.

9° Blauwe zone : de gereglementeerde zone zoals beschreven in de artikelen 4 en 38, § 3 van de Ordonnantie en in 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.

10° Vrijstellingskaarten : de vrijstellingskaarten zoals voorzien in artikel 6 van de Ordonnantie en uitgereikt krachtens deze Ordonnantie.

11° Vrijstellingskaart « buurtbewoner » : de « bewonerskaart », zoals gedefinieerd in artikel 2.52 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 bedoeld in artikel 6, 1° van de Ordonnantie.

12° Parkeerschijf : de parkeerschijf zoals voorzien in artikel 27.1.1 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 zoals omschreven in artikel 1 van het ministerieel besluit van 14 mei 2002 tot wijziging van het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, bebakeningen en platen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

13° Autodelen : het gebruikssysteem van een voertuig zoals omschreven in artikel 2.50 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.

14° Gezin : het gezin wordt gevormd door hetzij een gewoonlijk alleen levend persoon, hetzij uit twee of meerdere personen die, al dan niet verbonden door verwantschap, dezelfde hoofdverblijfplaats delen. De gezinssamenstelling wordt aangetoond door een attest samenstelling gezin.

15° Bevoegde Minister : de Minister die bevoegd is voor Vervoer.

16° Plan gelijkgesteld aan een bedrijfsvervoersplan : het mobiliteitsplan uitgewerkt door of voor een rechtspersoon of een zelfstandige, die de parkeerbehoeften analyseert en beschrijft.

17° Plan équivalent au plan de déplacement scolaire : le plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un établissement scolaire, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

Section 2. — Procédures

Art. 2. Dans les cas où l'avis de l'Agence doit être sollicité, celle-ci rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivée du conseil communal. A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du stationnement est réputé positif.

CHAPITRE II. — Les zones orange, grise, 'Événement', 'Emplacement R éserve', 'Kiss and Ride' et de livraison

Art. 3. Sans préjudice de l'article 4 de l'Ordonnance, il est créé six nouvelles zones réglementées dont la durée maximale et les conditions d'utilisation sont fixées ci-après.

1° La zone orange, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 16 et 17 du présent arrêté.

2° La zone grise, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 20 et 21 du présent arrêté.

3° La zone 'événement', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 31 et 32 du présent arrêté.

4° La zone 'emplacement réservé', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 40 du présent arrêté.

5° La zone 'kiss & ride', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 41 du présent arrêté.

6° La zone de livraison, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 34 du présent arrêté.

CHAPITRE III. — Les conditions d'utilisation d'une place de stationnement

Art. 4. Sans préjudice de l'article 5 de l'Ordonnance, l'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées visées à l'article 3 du présent arrêté est soumise aux conditions d'utilisation suivantes.

L'horaire et les conditions d'utilisation définis à l'article 5 de l'Ordonnance s'appliquent également aux zones orange et grise.

L'utilisation d'une place de stationnement située en zone 'événement' n'est pas limitée dans le temps mais est limitée à une période de 4 heures 30 minutes.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone de livraison n'est pas limitée dans le temps.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone 'kiss & ride' est limitée au temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone 'emplacement réservé' n'est pas limitée dans le temps.

CHAPITRE IV. — Dérogations ponctuelles

Art. 5. Les conseils communaux, dans leur plan d'action communal de stationnement, peuvent prévoir des extensions ou des réductions locales de la plage horaire 9 heures - 18 heures lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier le justifie.

Ces réductions sont soumises à l'avis préalable de l'Agence du stationnement.

Les conseils communaux peuvent également, si nécessaire, gérer de manière spécifique le stationnement à l'occasion d'événements ponctuels, périodiques ou non. Dans ces cas, les conseils communaux peuvent prévoir des zones réglementées après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement.

La surveillance doit être effective sur le terrain durant toute la période payante sans interruption. Les plans d'action communaux de stationnement prévoient des modalités pour chaque extension ou réduction locale d'horaire, après concertation avec l'Agence du stationnement.

17° Plan gelijkgesteld aan een school vervoersplan : mobiliteitsplan ontwikkeld door of voor een rechtspersoon of onderwijsinstelling, die zijn mobiliteitsbehoefte analyseert en beschrijft.

Afdeling 2. — Procedures

Art. 2. In het geval advies moet worden gevraagd aan het Parkeeragentschap, geeft het zijn advies binnen de 60 dagen na de ontvangst, per aangetekende brief, van de gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad. Bij ontstentenis van een advies binnen de voorgeschreven termijn, wordt het advies van het Parkeeragentschap geacht gunstig te zijn.

HOOFDSTUK II. — De oranje zone, de grijze zone, de evenementenzone, de zone 'voorbehouden parkeerplaatsen', de zone 'kiss & ride' en de leveringszone

Art. 3. Onverminderd artikel 4 van de Ordonnantie, worden er zes nieuwe gereguleerde zones ingesteld waarvan de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden hierna worden vastgesteld.

1° De oranje zone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeercontributie zoals bedoeld in artikelen 16 en 17 van het huidige besluit.

2° De grijze zone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeercontributie zoals bedoeld in artikelen 20 en 21 van het huidige besluit.

3° De evenementenzone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeercontributie zoals bedoeld in artikelen 31 en 32 van het huidige besluit.

4° De zone 'voorbehouden parkeerplaatsen', waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeercontributie zoals bedoeld in artikel 40 van het huidige besluit.

5° De zone 'kiss & ride', waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeercontributie zoals bedoeld in artikel 41 van het huidige besluit.

6° De leveringszone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeercontributie zoals bedoeld in artikel 34 van het huidige besluit.

HOOFDSTUK III. — De gebruiksvoorwaarden van een parkeerplaats

Art. 4. Onverminderd artikel 5 van de Ordonnantie, is het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in één van de gereguleerde zones zoals bedoeld in artikel 3 van het huidige besluit onderworpen aan de volgende gebruiksvoorwaarden.

De uurregeling zoals gedefinieerd in artikel 5 van de Ordonnantie is ook van toepassing op de oranje en grijze zones.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een evenementenzone is niet beperkt in de tijd maar is beperkt tot een periode van 4 uur en 30 minuten.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een leveringszone is niet beperkt in de tijd.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een zone 'kiss & ride' is beperkt tot de tijd aangegeven op de daarvoor bestemde wegsignalisatie.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een zone 'voorbehouden parkeerplaatsen' is niet beperkt in de tijd.

HOOFDSTUK IV. — Punctuele afwijkingen

Art. 5. De gemeenteraden kunnen in hun gemeentelijk parkeeractieplan voorzien in lokale uitbreidingen of verminderingen van de uurperiode van 9 uur - 18 uur, wanneer het specifieke karakter van de rijweg of de wijk dat rechtvaardigt.

Die verminderingen worden onderworpen aan het voorafgaand advies van het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden mogen ook, indien noodzakelijk, een specifiek parkeerbeleid invoeren tijdens punctuele, al dan niet periodieke gebeurtenissen. In die gevallen kunnen de gemeenteraden die het advies van het Parkeeragentschap hebben ingewonnen, gereguleerde zones instellen.

De controle op het terrein moet effectief en zonder onderbreking worden uitgevoerd gedurende de volledige duur van de betalende periode. De gemeentelijke parkeeractieplannen voorzien in modaliteiten voor elke uitbreiding en vermindering van de lokale uurregeling, na overleg met het Parkeeragentschap.

CHAPITRE V. — Des redevances de stationnement

Section 1^{re}. — Dispositions générales

Art. 6. Sans préjudice de l'article 37 de l'Ordonnance, il est également prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située en zone réglementée orange, grise, 'évènement', 'emplacement réservé', 'kiss & ride' et de livraison selon les modalités définies ci-après.

Art. 7. Le recouvrement des redevances forfaitaires visées dans le présent arrêté se fait conformément à l'article 38, § 4 de l'Ordonnance.

La redevance forfaitaire est due par période de stationnement. Une seconde invitation à s'acquitter de la redevance forfaitaire due est apposée 4 heures 30 après la délivrance de l'invitation précédente, si le stationnement perdure.

Art. 8. La redevance est due par l'usager du véhicule tel que défini à l'article 1^{er}, 3^o du présent arrêté. Lorsque le véhicule à moteur est utilisé par un conducteur qui n'est pas le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, le titulaire de la plaque d'immatriculation transmet les données d'identification de ce conducteur à la commune ou à l'Agence du stationnement qui lui réclame la redevance due.

Art. 9. L'Agence du stationnement procède annuellement à une évaluation des tarifs. A la suite de cet exercice, elle peut proposer au Gouvernement des modifications tarifaires, afin de les adapter aux objectifs du présent arrêté.

Art. 10. Le Gouvernement révisé les tarifs, après avis des conseils communaux. Les nouveaux tarifs sont annoncés au plus tard le 30 avril et prennent effet le 1^{er} septembre.

La première révision interviendra la 3^e année qui suit la publication du Plan régional de Politique du Stationnement au *Moniteur belge*.

Section 2. — La zone rouge

Art. 11. La durée maximale de stationnement en zone rouge est de 2 heures.

Art. 12. La redevance de stationnement due dans cette zone est de :
- 0,50 euro pour une demi-heure;
- 2 euros pour une heure;
- 5 euros pour deux heures.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'apposition du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Art. 13. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.

Art. 14. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone rouge.

Section 3. — La zone orange

Art. 15. La durée maximale de stationnement en zone orange est de 2 heures.

Art. 16. La redevance de stationnement due dans cette zone est de :
— 0,50 euro pour une demi-heure;
— 1 euro pour une heure;
— 3 euros pour deux heures.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'apposition du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Art. 17. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.

HOOFDSTUK V. — Parkeerretributies

Afdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 6. Onverminderd artikel 37 van de Ordonnantie, wordt tevens een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats die gesitueerd is in de oranje zone, grijze zone, evenementenzone, zone 'voorbehouden parkeerplaatsen', zone 'kiss & ride' en leveringszone conform de hierna vastgelegde modaliteiten.

Art. 7. De invordering van forfaitaire retributies zoals voorzien in het huidige besluit gebeurt in overeenstemming met artikel 38, § 4 van de Ordonnantie.

De forfaitaire retributie is verschuldigd per parkeerperiode. Een tweede uitnodiging om de verschuldigde forfaitaire retributie te kwijten wordt aangebracht 4 uur en 30 minuten na de aflevering van de eerste uitnodiging, indien het parkeren aanhoudt.

Art. 8. De retributie is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig zoals gedefinieerd in artikel 1, 3^o van het huidige besluit. Wanneer het motorvoertuig wordt gebruikt door een bestuurder die niet de titularis is van de kentekenplaat van het voertuig, zal de titularis van de kentekenplaat de identificatiegegevens van de bestuurder overmaken aan de gemeente of het Parkeeragentschap die bij hem de verschuldigde retributie invordert.

Art. 9. Het Parkeeragentschap evalueert jaarlijks de tarieven. Volgend op die evaluatieoefening kan het Parkeeragentschap aan de Regering tariefwijzigingen voorstellen, ten einde de tarieven aan te passen aan de doelstellingen van het onderhavige besluit.

Art. 10. De Regering herzielt de tarieven, na advies van de gemeenteraden. De nieuwe tarieven worden uiterlijk op 30 april bekendgemaakt en gaan in op 1 september.

De eerste herziening zal plaatsvinden in het derde jaar volgend op de bekendmaking van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan in het *Belgisch Staatsblad*.

Afdeling 2. — De rode zone

Art. 11. De maximale parkeertijd in de rode zone is 2 uur.

Art. 12. De parkeerretributie die is verschuldigd in deze zone is :
- 0,50 euro voor een half uur;
- 2 euro voor een uur;
- 5 euro voor twee uur.

Elke periode die wordt aangevat is in haar geheel verschuldigd.

Het eerste kwartier is gratis, mits het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt, werd aangebracht. Er kan geen gebruik gemaakt worden van meerdere opeenvolgende gratis tickets voor dezelfde parkeerplaats.

Art. 13. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duurtijd van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 14. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de rode zone.

Afdeling 3. — De oranje zone

Art. 15. De maximale parkeertijd in de oranje zone is 2 uur.

Art. 16. De parkeerretributie die verschuldigd is in deze zone is :
— 0,50 euro voor een half uur;
— 1 euro voor een uur;
— 3 euro voor twee uur.

Elke periode die wordt aangevat is in haar geheel verschuldigd.

Het eerste kwartier is gratis, mits het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt, werd aangebracht. Er kan geen gebruik gemaakt worden van meerdere opeenvolgende gratis tickets voor dezelfde parkeerplaats.

Art. 17. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 18. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone orange.

Section 4. — La zone grise

Art. 19. La durée du stationnement en zone grise est limitée à 4 heures 30 minutes.

Art. 20. La redevance de stationnement due dans cette zone est de :

- 0,50 euro pour une demi-heure;
- 1 euro pour une heure;
- 3 euros pour deux heures;
- 5 euros pour trois heures;
- 8 euros pour quatre heures;
- 9,50 euros pour quatre heures et trente minutes.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'apposition du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Art. 21. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.

Art. 22. Les cartes de dérogation sont valables en zone grise.

Section 5. — La zone verte

Art. 23. La durée du stationnement en zone verte n'est pas limitée.

Art. 24. La redevance de stationnement due dans cette zone est de :

- 0,50 euro pour une demi-heure;
- 1 euro pour une heure;
- 3 euros pour deux heures;
- 4,50 euros pour trois heures;
- 6 euros pour quatre heures;
- 1,50 euros pour chaque heure supplémentaire.

Toute période entamée est due dans son entièreté.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'apposition du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Art. 25. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.

Art. 26. La validité, en zone verte, des cartes de dérogation est définie conformément à l'article 39 de l'Ordonnance.

Section 6. — La zone bleue

Art. 27. En zone bleue, le stationnement gratuit est limité à deux heures.

Art. 28. En cas de dépassement de la durée autorisée de stationnement ou lorsque le disque de stationnement indiquant l'heure n'a pas été apposé sur la face interne du pare-brise avant du véhicule, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 25 euros par période de stationnement.

Art. 29. La validité en zone bleue des cartes de dérogation est définie conformément à l'article 39 de l'Ordonnance.

Section 7. — La zone 'événement'

Art. 30. La durée du stationnement en zone 'événement' n'est pas limitée dans le temps mais est limitée à une période de quatre heures et trente minutes.

Art. 31. La redevance de stationnement due dans cette zone est de :

- 2,50 euros pour une demi-heure;
- 5 euros pour une heure;
- 10 euros pour deux heures;

Art. 18. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de oranje zone.

Afdeling 4. — De grijze zone

Art. 19. De maximale parkeertijd in de grijze zone is beperkt tot 4 uren 30 minuten.

Art. 20. De parkeerretributie die verschuldigd is in deze zone is :

- 0,50 euro voor een half uur;
- 1 euro voor een uur;
- 3 euro voor twee uur;
- 5 euro voor drie uur;
- 8 euro voor vier uur;
- 9,50 euro voor vier uur en dertig minuten.

Elke periode die wordt aangevat is in haar geheel verschuldigd.

Het eerste kwartier is gratis, mits het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt, werd aangebracht. Er kan geen gebruik gemaakt worden van meerdere opeenvolgende gratis tickets voor dezelfde parkeerplaats.

Art. 21. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 22. De vrijstellingskaarten zijn geldig in de grijze zone.

Afdeling 5. — De groene zone

Art. 23. De parkeertijd in de groene zone is niet beperkt.

Art. 24. De parkeerretributie die is verschuldigd in deze zone is vastgelegd als volgt :

- 0,50 euro voor een half uur;
- 1 euro voor een uur;
- 3 euro voor twee uur;
- 4,50 euro voor drie uur;
- 6 euro voor vier uur;
- 1,50 euro voor elk bijkomend uur.

Elke eenheid die wordt aangevat is in haar geheel verschuldigd.

Het eerste kwartier is gratis, mits het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt werd aangebracht. Er kan geen gebruik gemaakt worden van meerdere opeenvolgende gratis tickets voor dezelfde parkeerplaats.

Art. 25. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 26. De geldigheid, in de groene zone, van de vrijstellingskaarten wordt bepaald conform artikel 39 van de Ordonnantie.

Afdeling 6. — De blauwe zone

Art. 27. In de blauwe zone is het gratis parkeren beperkt tot twee uur.

Art. 28. In geval van overschrijding van de toegelaten parkeertijd of wanneer de parkeerschijf die de tijd aanduidt zich niet aan de binnenzijde van de voorruit of vooraan het voertuig bevindt, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode.

Art. 29. De geldigheid van vrijstellingskaarten in de blauwe zone wordt bepaald conform artikel 39 van de Ordonnantie.

Afdeling 7. — De evenementenzone

Art. 30. De parkeertijd in evenementenzone zone kent geen beperking in de tijd maar is beperkt tot een periode van vier uur en dertig minuten.

Art. 31. De parkeerretributie die is verschuldigd in deze zone is :

- 2,50 euro voor een half uur;
- 5 euro voor een uur;
- 10 euro voor twee uur;

- 15 euros pour trois heures;
- 20 euros pour quatre heures;
- 22,50 euros pour quatre heures et trente minutes.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'apposition du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Il ne peut être fait usage de plusieurs tickets gratuits successifs pour la même place de stationnement.

Art. 32. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 50 euros par période de stationnement.

Art. 33. Les cartes de dérogation, à l'exception des cartes de dérogation facultatives, sont valables en zone 'événement'.

Section 8. — La zone de livraison

Art. 34. Une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due en cas de stationnement sur une zone délimitée par un panneau E9 a, tel que défini à l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 12 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, complété par un panneau additionnel « payant sauf livraisons » précisant la durée du stationnement réglementé.

Le montant du forfait de 100 euros est indiqué à l'aide d'un panneau d'information.

Art. 35. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone de livraison.

Art. 36. La durée d'utilisation d'une place de stationnement n'est pas limitée en zone de livraison.

Section 9. — La zone 'emplacement réservé'

Art. 37. La durée d'utilisation d'une place de stationnement n'est pas limitée dans la zone 'emplacement réservé'.

Art. 38. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, en zone « emplacement réservé riverain », seule la carte de dérogation « riverain » est valable.

Art. 39. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'ordonnance, en zone 'emplacement réservé voitures partagées', seule la carte de dérogation « voiture partagée » est valable.

Art. 40. Une redevance forfaitaire de 25 euros par période de stationnement est due en cas de stationnement sur un emplacement « réservé riverain » ou « réservé voiture partagée », sans apposition de la carte de dérogation appropriée à cette zone.

Section 10. — La zone 'kiss & ride'

Art. 41. En zone 'kiss & ride', le stationnement est gratuit durant le temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet. En cas de dépassement du temps de stationnement autorisé, une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due.

Art. 42. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone 'kiss & ride'.

CHAPITRE VI. — Modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation

Section 1^{re}. — Dispositions communes à toutes les cartes de dérogation

Art. 43. Sans préjudice de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, les collèges des bourgmestre et échevins sont compétents pour délivrer les cartes de dérogation d'après les modalités définies ci-après.

Les collèges des bourgmestre et échevins délivrent les cartes de dérogation après avoir vérifié, sur base des justificatifs demandés, que le demandeur de la carte de dérogation satisfait aux conditions d'octroi.

Art. 44. Les conseils communaux prévoient dans leur plan d'action communal de stationnement des mesures pour garantir et rendre effectif le respect de l'usage correct de ces cartes de dérogation.

Art. 45. L'Agence du stationnement met en place un système informatisé de gestion des cartes de dérogation, accessible aux communes contre paiement afin d'en contrôler l'utilisation, le suivi et les abus.

- 15 euro voor drie uur;
- 20 euro voor vier uur;
- 22,50 euro voor vier uur en dertig minuten.

Het eerste kwartier is gratis, mits het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt, werd aangebracht. Er kan geen gebruik gemaakt worden van meerdere opeenvolgende gratis tickets voor dezelfde parkeerplaats.

Art. 32. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 50 euro per parkeerperiode.

Art. 33. De vrijstellingskaarten, met uitzondering van de facultatieve vrijstellingskaarten, zijn geldig in de evenementenzone.

Afdeling 8. — De leveringszone

Art. 34. Een forfaitaire retributie van 100 euro per parkeerperiode is verschuldigd bij het parkeren in een zone aangegeven door verkeersbord E9 a, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1 van het koninklijk besluit van 12 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, aangevuld met onderbord « betalend behoudens levering » met precisering van de duur van de gereglementeerde parkeertijd.

Het bedrag van de forfaitaire retributie van 100 euro wordt aangegeven met behulp van een informatiebord.

Art. 35. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de leveringszone.

Art. 36. De duur van het gebruik van een parkeerplaats is niet beperkt in de leveringszone.

Afdeling 9. — De zone 'voorbehouden parkeerplaatsen'

Art. 37. De duur van het gebruik van een parkeerplaats is niet beperkt in de zone 'voorbehouden parkeerplaatsen'.

Art. 38. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, is in een « bewonerszone » enkel de vrijstellingskaart « buurtbewoner » geldig.

Art. 39. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de ordonnantie, is in een 'zone voorbehouden voor autodelen' enkel een vrijstellingskaart « parkeerkaart voor autodelen » geldig.

Art. 40. Bij het parkeren in een « bewonerszone » of een « zone voorbehouden voor autodelen », zonder toepassing van de vrijstellingskaart die toepasselijk is voor die zone, is een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode verschuldigd.

Afdeling 10. — De zone 'kiss & ride'

Art. 41. In een zone 'kiss & ride' is parkeren gratis gedurende de tijd die is aangegeven op de daartoe bestemde wegsignalisatie. In geval van overschrijding van de toegelaten parkeertijd is een forfaitaire retributie verschuldigd van 100 euro per parkeerperiode.

Art. 42. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de zone 'kiss & ride'.

HOOFDSTUK VI. — Modaliteiten inzake de afgifte en het gebruik van de vrijstellingskaarten

Afdeling 1. — Bepalingen gemeenschappelijk aan alle vrijstellingskaarten

Art. 43. Onverminderd het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart, zijn de colleges van burgemeester en schepenen bevoegd voor de uitgave van vrijstellingskaarten volgens de modaliteiten zoals hieronder uiteengezet.

De colleges van burgemeester en schepenen leveren de vrijstellingskaarten af nadat aan de hand van bewijsstukken werd nagegaan of de aanvrager van de vrijstellingskaart voldoet aan de toekenningvoorwaarden.

Art. 44. De gemeenteraden voorzien in hun gemeentelijk parkeeractieplan in maatregelen om het correcte gebruik van die vrijstellingskaarten te garanderen en doeltreffend te maken.

Art. 45. Het Parkeeragentschap zorgt voor een geïnformatiseerd beheersysteem van de vrijstellingskaarten, dat tegen betaling toegankelijk is voor de gemeenten, en dat tot doel heeft het gebruik, het toezicht en het misbruik te controleren.

Ce système informatisé devra au minimum reprendre les cartes de dérogation « riverain temporaire », « multi-secteurs » et « intervention ».

Le collège des bourgmestre et échevins fournit annuellement à l'Agence du stationnement, les informations demandées relatives aux cartes de dérogation.

Section 2. — Les secteurs de stationnement

Art. 46. L'Agence du stationnement établit, sur base des propositions des conseils communaux et en concertation avec ceux-ci, des secteurs de stationnement pour l'ensemble du territoire de la Région, de préférence sur la base du découpage en quartiers et pouvant s'affranchir des limites communales.

Ces secteurs de stationnement délimitent les voies sur lesquelles chaque carte de dérogation est valable.

La superficie d'un secteur de stationnement ne peut pas être supérieure à 150 ha.

Les conseils communaux peuvent proposer à l'Agence du stationnement des adaptations de cette sectorisation à la réalité du terrain, sous réserve du respect des règles définies par le présent arrêté.

L'Agence du stationnement veille à la cohérence des secteurs de stationnement entre communes limitrophes et à l'équilibre d'ensemble au niveau régional. L'Agence du stationnement développe un système informatisé permettant de systématiser et d'harmoniser le découpage.

Art. 47. Une révision partielle du découpage sectoriel a lieu au moins tous les deux ans, afin de tenir compte du retour d'expérience et de l'éventuelle évolution des situations locales du stationnement.

Cette révision peut être sollicitée par un conseil communal, un comité de quartier, une association locale ou un particulier, pour autant qu'il démontre son intérêt propre à agir et formule une demande compatible avec les principes d'établissement initial du découpage et de validité géographique des cartes de dérogation.

Le nouveau découpage prend effet au 1^{er} septembre d'une année paire.

Section 3. — La carte de dérogation « riverain »

Art. 48. La carte de dérogation « riverain » est octroyée par le collège des bourgmestre et échevins à la personne inscrite aux registres de la population ou au registre d'attente de la commune concernée, et qui habite en zone réglementée rouge, orange, grise, verte, bleue ou zone 'événement'.

Le titulaire de la carte de dérogation « riverain » est seulement autorisé à stationner dans les limites du secteur ou des secteurs de stationnement qui lui sont assignés et dans les secteurs limitrophes aux secteurs de stationnement assignés, afin de tenir compte des effets de bord.

L'Agence du stationnement définira en concertation avec les conseils communaux les règles d'attribution de ces secteurs de stationnement limitrophes supplémentaires de façon à ce qu'une carte de riverain ait en principe une validité limitée à 150 ha au maximum.

Art. 49. La validité de la carte de dérogation « riverain » est définie à l'article 39 de l'Ordonnance et conformément au présent arrêté.

Art. 50. La carte de dérogation « riverain » ne concerne qu'une seule plaque d'immatriculation et il ne peut être délivré qu'une seule carte par véhicule. Elle ne peut être délivrée que pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.

Une carte de dérogation « riverain » ne concerne qu'un seul véhicule et le demandeur doit fournir la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose de façon permanente, conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

Les conseils communaux instaurent un système de reconnaissance du véhicule remplaçant temporairement le véhicule pour lequel la carte de dérogation a été délivrée.

Dat geïnformatiseerd beheersysteem bevat minstens de vrijstellingskaarten « tijdelijke buurtbewoners », « multisectoren » en « interventie ».

Het college van burgemeester en schepenen verstrekt jaarlijks aan het Parkeeragentschap de gevraagde informatie met betrekking tot de vrijstellingskaarten.

Afdeling 2. — De parkeersectoren

Art. 46. Het Parkeeragentschap legt op basis van de voorstellen van de gemeenteraden en in gemeen overleg met de gemeenteraden de parkeersectoren vast voor het hele grondgebied van het Gewest, bij voorkeur op basis van de indeling in wijken en waarbij de gemeentegrenzen kunnen worden overschreden.

Die parkeersectoren bakenen de wegen af waarop elke vrijstellingkaart van toepassing is.

De oppervlakte van een parkeersector mag niet groter zijn dan 150 ha.

De gemeenteraden kunnen aan het Parkeeragentschap aanpassingen voorstellen om de indeling in sectoren aan te passen aan de werkelijkheid op het terrein, onder voorbehoud van respect van de regels vastgelegd in het huidige besluit.

Het Parkeeragentschap waakt erover dat de parkeersectoren van aangrenzende gemeenten een logische samenhang hebben en dat het geheel op gewestelijk niveau evenwicht vertoont. Het Parkeeragentschap ontwikkelt een geïnformatiseerd systeem om de indeling te systematiseren en te harmoniseren.

Art. 47. Een gedeeltelijke herziening van de indeling heeft minstens iedere twee jaar plaats, ten einde rekening te kunnen houden met de praktijkervaring en om eventuele evoluties van plaatselijke parkeer-situaties op te vangen.

Deze herziening kan aangevraagd worden door een gemeenteraad, een wijkcomité, een plaatselijke vereniging of een particulier, op voorwaarde dat hij het belang van zijn actie kan aantonen en hij een aanvraag indient die verenigbaar is met de oorspronkelijke sectorale opplitsing en met de geografische geldigheidsprincipes van de vrijstellingskaarten.

De nieuwe indeling gaat in op 1 september van een even jaartal.

Afdeling 3. — De vrijstellingskaart « buurtbewoner »

Art. 48. De vrijstellingskaart "buurtbewoner" wordt door het college van burgemeester en schepenen toegekend aan de persoon die is ingeschreven in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de desbetreffende gemeente, en die woont in gereguleerde rode zone, oranje zone, grijze zone, groene zone, blauwe zone of evenementenzone.

De titularis van een vrijstellingskaart « buurtbewoner » is het enkel toegelaten om zijn voertuig te parkeren binnen de grenzen van de parkeersector of de parkeersectoren die hem zijn toegewezen en in de sectoren die grenzen aan de toegekende parkeersectoren, ten einde rekening te houden met het overloopeffect.

Het Parkeeragentschap zal in overleg met de gemeenteraden de toewijzingsregels van deze bijkomende aangrenzende parkeersectoren definiëren op zodanige manier dat de geldigheid van een vrijstellingskaart "buurtbewoner" in principe beperkt is tot een gebied van maximum 150 ha.

Art. 49. De geldigheid van de vrijstellingskaart « buurtbewoner » wordt bepaald in artikel 39 van de Ordonnantie en conform het huidige besluit.

Art. 50. De vrijstellingskaart « buurtbewoner » heeft slechts betrekking op één kentekenplaat en er kan slechts één kaart per voertuig worden afgeleverd. De kaart kan enkel afgeleverd worden voor voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa 3,5 ton niet overschrijdt.

De vrijstellingskaart « buurtbewoner » heeft slechts betrekking op één voertuig en de aanvrager moet het bewijs leveren dat het voertuig is ingeschreven op zijn naam of dat hij er op permanente wijze over kan beschikken, in overeenstemming met het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

De gemeenteraden voorzien een erkenningssysteem voor het voertuig dat tijdelijk het voertuig, waarvoor de vrijstellingskaart werd uitgereikt, vervangt.

Art. 51. Il ne peut être délivré plus de deux cartes de dérogation « riverain » par ménage.

Le nombre de cartes de dérogation se comprend par ménage et inclut les cartes de dérogation « riverain » et « riverain temporaire ».

Les conseils communaux peuvent décider, de manière motivée, d'autoriser plusieurs cartes par ménage, après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement.

Le cas échéant, ils fixent, en concertation avec l'Agence du stationnement, les critères qui justifient l'octroi de plus de deux cartes par ménage.

Les conseils communaux motivent cette décision lors de l'élaboration du plan d'action communal.

Art. 52. Les conseils communaux peuvent limiter, sur avis conforme du Gouvernement de la Région, et après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement, le nombre total de cartes de dérogation « riverain » valables sur un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur.

Pour les secteurs limitrophes d'une autre commune et les secteurs de stationnement à cheval sur plusieurs communes, cette limitation n'est applicable que si les communes concernées passent un accord à ce sujet.

Le dispositif décrit à l'alinéa premier peut aussi être appliqué à un ensemble de secteurs de stationnement d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles. Dans un ensemble de secteurs de stationnement, la validité d'une carte de dérogation « riverain » reste limitée à 150 ha maximum.

Art. 53. Si les conseils communaux instaurent des quotas pour les cartes de dérogation « riverain », conformément au système décrit à l'article 52, la carte de dérogation délivrée n'aura qu'une validité d'un an.

Par ailleurs, les cartes de dérogation seront délivrées d'après les priorités suivantes, par ordre décroissant :

1. La première carte de dérogation « riverain » du ménage;
2. Les véhicules satisfaisant aux critères agréés par l'Agence du stationnement;
3. La carte de dérogation « riverain temporaire »;
4. La 2^e carte de dérogation « riverain » du ménage;
5. Les éventuelles 3^e cartes de dérogation « riverain ».

Art. 54. Le prix des cartes de dérogation « riverain » est :

- 1^{re} carte de dérogation : 5 euros par an;
- 2^e carte de dérogation : 50 euros par an;
- Carte de dérogation supplémentaire : 200 euros par an.

Art. 55. Les conseils communaux peuvent décider, de manière motivée, d'instaurer des tarifs plus élevés, après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement.

Ils motivent cette décision et fixent, en concertation avec l'Agence du stationnement, les critères qui justifient une telle augmentation du tarif.

Art. 56. Les conseils communaux ne peuvent pas accorder la gratuité au résident qui stationne devant l'accès carrossable de sa propriété en zone payante.

Art. 57. Les cartes de dérogation « riverain » ont une durée de validité de un ou deux ans, au choix du demandeur. La carte est valable à partir de la date d'achat. A la fin de la période de validité, le demandeur doit postuler l'octroi d'une nouvelle carte de dérogation. La commune vérifie à cette occasion s'il satisfait toujours aux conditions d'octroi.

La carte de dérogation doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi définies dans le présent arrêté et dans l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Le montant de la 1^{re} année reste dû intégralement. Au-delà, s'il échet, les mois entiers non consommés sont remboursés.

En cas de modification du plan des secteurs de stationnement, les cartes de dérogation concernées par ces modifications sont échangées à effet de la date d'application de la nouvelle sectorisation.

Art. 51. Er kunnen per gezin niet meer dan twee « buurtbewoner » vrijstellingskaarten worden toegekend.

Het aantal vrijstellingskaarten wordt berekend per gezin en omvat de vrijstellingskaarten « buurtbewoner » en « tijdelijke buurtbewoner ».

De gemeenteraden kunnen op gemotiveerde wijze beslissen om meerdere kaarten per gezin toe te kennen, na hierover het advies te hebben ingewonnen van het Parkeeragentschap.

In voorkomend geval leggen zij, in overleg met het Parkeeragentschap, de criteria vast die de toekenning van meer dan twee kaarten per gezin rechtvaardigen.

De gemeenteraden motiveren die beslissing bij het uitwerken van het gemeentelijke parkeeractieplan.

Art. 52. De gemeenteraden kunnen, op eensluidend advies van de Gewestregering, en na het advies van het Parkeeragentschap te hebben ingewonnen, het totale aantal vrijstellingskaarten « buurtbewoner » die geldig zijn in een parkeersector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die sector of tot een lager aantal.

Voor de aangrenzende sectoren die grenzen aan een andere gemeente en de parkeersectoren die zich op het grondgebied van verschillende gemeenten bevinden, is deze beperking slechts van toepassing indien de desbetreffende gemeenten hierover een akkoord bereiken.

Het dispositief dat wordt beschreven in de eerste lid kan ook worden toegepast op een geheel van parkeersectoren van een gemeente of van meerdere aangrenzende gemeenten die onderling een akkoord bereiken. In een groep van parkeersectoren blijft de geldigheid van een vrijstellingskaart « buurtbewoner » beperkt tot een maximum van 150 ha.

Art. 53. Indien de gemeenteraden quota instellen voor de vrijstellingskaarten « buurtbewoner », in overeenstemming met het systeem zoals beschreven in artikel 52, zal de afgeleverde vrijstellingskaart slechts één jaar geldig zijn.

Bovendien zullen de vrijstellingskaarten moeten worden uitgereikt in overeenstemming met de volgende prioriteiten, in afnemende volgorde :

1. De eerste vrijstellingskaart « buurtbewoner » van het gezin;
2. De voertuigen die voldoen aan de criteria die zijn vastgesteld door het Parkeeragentschap;
3. De vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner »;
4. De tweede vrijstellingskaart « buurtbewoner » van het gezin;
5. De eventuele derde vrijstellingskaarten « buurtbewoner ».

Art. 54. De prijs van de vrijstellingskaarten « buurtbewoner » is :

- 1ste vrijstellingskaart : 5 euro per jaar;
- 2de vrijstellingskaart : 50 euro per jaar;
- Aanvullende vrijstellingskaart : 200 euro per jaar.

Art. 55. De gemeenteraden kunnen, bij gemotiveerde beslissing en na hierover het advies te hebben ingewonnen van het Parkeeragentschap, hogere tarieven vastleggen.

Zij motiveren die beslissing en leggen in overleg met het Parkeeragentschap de criteria vast die een dergelijke verhoging van het tarief verantwoorden.

Art. 56. De gemeenteraden kunnen geen gratis vrijstellingskaarten afleveren aan een bewoner die parkeert voor de inrij van zijn eigendom in een betalende zone.

Art. 57. De vrijstellingskaarten « buurtbewoner » hebben een geldigheidsduur van één of twee jaar, naar keuze van de aanvrager. De kaart is geldig vanaf de datum van aanschaf. Op het einde van de geldigheidsperiode moet de aanvrager de toekenning van een nieuwe vrijstellingskaart aanvragen. De gemeente verifieert bij die gelegenheid of de aanvrager nog steeds aan de toekenningsvoorwaarden voldoet.

De vrijstellingskaart moet worden teruggegeven van zodra de begunstigde niet meer aan de toekenningsvoorwaarden voldoet zoals omschreven in het huidige besluit en in het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. De retributie voor het eerste jaar blijft integraal verschuldigd. Bovenop dit bedrag worden, in voorkomend geval, de volledige maanden waarin de vrijstellingskaart niet werd gebruikt, terugbetaald.

In geval van wijziging van het parkeersectorenplan, worden de desbetreffende vrijstellingskaarten vervangen met ingang van de datum van toepassing van de nieuwe indeling in sectoren.

Section 4. — La carte de dérogation « riverain temporaire »

Art. 58. Les collèges des bourgmestre et échevins peuvent délivrer une carte de dérogation « riverain temporaire » :

- aux personnes domiciliées sur leur territoire et ayant un besoin ponctuel de stationnement;
- aux personnes ayant une résidence secondaire sur leur territoire.

Art. 59. Le prix de la carte de dérogation est de 5 euros pour 63 jours.

Les conseils communaux peuvent décider, par décision motivée et après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement, d'appliquer un tarif plus élevé.

La validité de la carte est limitée au nombre de jours payés et il ne peut être délivré qu'une carte de riverain temporaire par ménage, pour un maximum cumulé de 63 jours réglementés par période mobile de 365 jours calendaires.

Art. 60. Il ne peut être délivré de carte de dérogation « riverain temporaire » pour le même secteur de stationnement à un ménage qui détient déjà le nombre maximal de cartes de dérogation « riverain ».

Section 5. — Les cartes de dérogation standard

Sous-section 1^{re}. — Disposition commune
à toutes les cartes de dérogation définies dans la présente section

Art. 61. Les cartes de dérogation définies dans la présente section sont valables dans tous les secteurs de stationnement de la Région, dans les zones concernées.

Ces cartes de dérogation ne concernent qu'une seule plaque d'immatriculation et il ne peut être délivré qu'une seule carte de dérogation de même type par véhicule.

Sous-section 2. — La carte de dérogation
« prestataire de soins médicaux urgents »

Art. 62. Les collèges des bourgmestre et échevins délivrent aux personnes dispensant des soins médicaux urgents une carte de dérogation « prestataire de soins médicaux urgents ». Cette carte de dérogation leur permet de stationner gratuitement lorsqu'ils sont en cours d'intervention et durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

L'usage de cette carte de dérogation est strictement professionnel.

La carte de dérogation doit être apposée de façon visible sur la face interne du pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque bleu de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

Les collèges des bourgmestre et échevins rappellent, lors de la délivrance de la carte de dérogation, les règles d'utilisation précitées.

Art. 63. Sont entendus, au sens du présent arrêté, comme « personnes dispensant des soins médicaux urgents », les personnes prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lorsqu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente.

Art. 64. Le demandeur d'une carte de dérogation « prestataire de soins médicaux urgents » fourni à la commune ou à l'Agence du stationnement la preuve qu'il dispose d'un numéro INAMI en tant que dispensateur de soins individuels.

Les collèges des bourgmestre et échevins vérifient les documents fournis et peuvent exiger que des renseignements supplémentaires leur soient remis afin de contrôler que ces conditions sont remplies.

Art. 65. Le prix de la carte de dérogation est de 200 euros par an.

Sous-section 3. — La carte de dérogation
« prestataire de soins médicaux non urgents »

Art. 66. Les collèges des bourgmestre et échevins délivrent aux véhicules des personnes dispensant des soins médicaux non urgents, une carte de dérogation « prestataire de soins médicaux non urgents ». Cette carte de dérogation leur permet de stationner gratuitement lorsqu'ils sont en cours d'intervention et durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux.

Afdeling 4. — De vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner »

Art. 58. De colleges van burgemeester en schepenen kunnen een vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner » afleveren :

- aan personen die gedomicilieerd zijn op hun grondgebied en die een specifieke nood hebben aan parkeerplaats;
- aan personen die een tweede verblijfplaats hebben op hun grondgebied.

Art. 59. De prijs van de vrijstellingskaart is 5 euro voor 63 dagen.

De gemeenteraden kunnen beslissen, bij gemotiveerde beslissing en na advies te hebben ingewonnen van het Parkeeragentschap, om een hoger tarief toe te passen.

De geldigheid van een vrijstellingskaart is begrensd tot het aantal betaalde dagen en er kan per gezin slechts één vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner » worden afgeleverd, voor een gecumuleerd maximum van 63 dagen gerekend over een vlottende periode van 365 kalenderdagen.

Art. 60. Er kan geen vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner » worden toegekend voor dezelfde parkeersector aan een gezin dat reeds het maximale aantal vrijstellingskaarten « buurtbewoner » bezit.

Afdeling 5. — De standaard vrijstellingskaarten

Onderafdeling 1. — Bepalingen gemeenschappelijk
aan alle vrijstellingskaarten gedefinieerd in deze afdeling

Art. 61. De vrijstellingskaarten die in de huidige afdeling worden gedefinieerd zijn geldig in alle parkeersectoren van het Gewest, in de betreffende zones.

Deze vrijstellingskaarten hebben slechts betrekking op één enkele nummerplaat en er mag slechts één type vrijstellingskaart per voertuig worden afgeleverd.

Onderafdeling 2. — De vrijstellingskaart
voor « zorgverleners van dringende medische hulp »

Art. 62. De colleges van burgemeester en schepenen leveren aan de personen die dringende medische hulp verlenen een vrijstellingskaart af van "zorgverlener van dringende medische hulp". Deze kaart staat hen toe gratis te parkeren tijdens een interventie en gedurende de tijd van de effectieve toediening van dringende medische zorgverlening.

Het gebruik van deze vrijstellingskaart is strikt beroepsmatig.

De kaart moet zichtbaar aan de binnenzijde van de voorruit van het voertuig aangebracht worden. Ze wordt vergezeld door de vermelding "interventie bezig" en de blauwe parkeerschijf dewelke het aankomstuur van de zorgverlener aangeeft.

De colleges van burgemeester en schepenen herinneren, wanneer de vrijstellingskaart afgeleverd wordt, aan de bovengenoemde regels.

Art. 63. In het kader van dit besluit worden als "zorgverlener van dringende medische hulp" beschouwd, de personen die medische zorgen toedienen en die over een RIZIV-nummer beschikken, wanneer zij gestuurd zijn om onmiddellijk passende zorg te verlenen aan eenieder van wie de gezondheidstoestand, omwille van een ongeval, een plotse ziekte of plotse complicatie van een ziekte, een dringende interventie vereist.

Art. 64. De aanvrager van een vrijstellingskaart "zorgverlener dringende medische hulp", bezorgt aan de gemeente of aan het Parkeeragentschap het bewijs dat hij over een RIZIV-nummer beschikt als individuele zorgverstrekker.

De colleges van burgemeester en schepenen controleren de bezorgde documenten en kunnen eisen dat bijkomende informatie wordt bezorgd, teneinde te kunnen controleren of de voormelde voorwaarden vervuld zijn.

Art. 65. De prijs van de vrijstellingskaart bedraagt 200 euro per jaar.

Onderafdeling 3. — De vrijstellingskaart
voor "zorgverleners van niet-dringende medische hulp"

Art. 66. De colleges van burgemeester en schepenen leveren aan de voertuigen van personen die niet-dringende medische hulp verlenen een vrijstellingskaart af van "zorgverlener van niet-dringende medische hulp". Deze kaart staat hen toe gratis te parkeren tijdens een interventie en gedurende de tijd van de effectieve toediening van medische zorgverlening.

Les véhicules de ces prestataires de soins sont liés aux organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune. Les prestataires de soins non urgents incluent également les vétérinaires.

La carte de dérogation doit être apposée de façon visible sur la face interne du pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention « en cours d'intervention » et du disque bleu de stationnement indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

Art. 67. La carte est valable en zone bleue, verte, grise et en zone 'événement'.

Art. 68. Le prix de la carte est de 75 euros/an.

Sous-section 4. — La carte de dérogation « voiture partagée »

Art. 69. Les collègues des bourgmestre et échevins accordent aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du stationnement 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 partagés, les cartes de dérogation « voiture partagée » nécessaires qu'ils apposent de façon visible à l'intérieur du pare-brise avant du véhicule partagé.

Chaque carte de dérogation est liée à un seul numéro de plaque d'immatriculation.

La validité de la carte de dérogation « voiture partagée » est définie à l'article 39 de l'Ordonnance. Elle est également valable en zone grise et en zone 'événement'.

La carte de dérogation « voiture partagée » n'est valable que lorsque le véhicule est en cours d'utilisation par un client payant le service d'une voiture partagée. Le caractère « partagé » du véhicule est indiqué de façon claire sur celui-ci par la société exploitant ce service.

Art. 70. Le prix de la carte de dérogation est fixé à 5 euros par véhicule par an.

Sous-section 5. — La carte de dérogation pour personnes handicapées

Art. 71. La carte européenne de stationnement pour personnes handicapées tient lieu de carte de dérogation.

Art. 72. Sans préjudice de l'article 39 de l'Ordonnance, la carte de dérogation pour personnes handicapées est valable en zone grise et en zone 'événement'.

Section 6. — Les cartes de dérogation facultatives

Sous-section 1^{re}. — Dispositions communes à toutes les cartes de dérogation définies dans la présente section

Art. 73. Les collègues des bourgmestre et échevins peuvent accorder des cartes de dérogation facultatives, conformément à la présente section.

Les collègues des bourgmestre et échevins ne peuvent octroyer, pour la première application de leur plan d'action communal de stationnement, un nombre de cartes de dérogation supérieur à celui qui a été attribué dans l'année précédant ce plan.

Art. 74. Le détenteur de la carte de dérogation est seulement autorisé à stationner dans les limites du/des secteur(s) de stationnement qui lui est/sont assigné(s).

Ces cartes de dérogation ne concernent qu'une seule plaque d'immatriculation et il ne peut être délivré qu'une seule carte de dérogation de même type par véhicule.

Art. 75. La validité des cartes de dérogation facultatives est définie à l'article 39 de l'Ordonnance et conformément au présent arrêté.

Art. 76. Les conseils communaux peuvent limiter, sur avis conforme du Gouvernement de la Région et après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement, le nombre total de cartes de dérogation facultatives, valables sur un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existant sur ce secteur ou à un nombre inférieur.

Pour les secteurs limitrophes d'une autre commune et les secteurs à cheval sur plusieurs communes, cette limitation n'est applicable que si les communes concernées passent un accord à ce sujet.

De voertuigen van de zorgverleners zijn verbonden aan organisaties erkend door de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie. De zorgverleners voor niet-dringende medische hulp omvatten ook de dierenartsen.

De vrijstellingskaart moet zichtbaar aan de binnenzijde van de voorruit van het voertuig aangebracht worden. Ze wordt vergezeld door de vermelding met het opschrift "interventie bezig" en de blauwe parkeerschijf dewelke het aankomstuur van de zorgverlener aangeeft.

Art. 67. De vrijstellingskaart is geldig in de blauwe, groene, grijze zone en in de evenementenzone.

Art. 68. De prijs van de vrijstellingskaart bedraagt 75 euro per jaar.

Onderafdeling 4. — De vrijstellingskaart « autodelen »

Art. 69. De colleges van burgemeester en schepenen verlenen aan exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen erkend door het Parkeeragentschap, in overeenstemming met 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, de nodige vrijstellingskaarten « autodelen » die op een zichtbare wijze aan de binnenzijde van de voorruit van het gedeelde voertuig worden geplaatst.

Elke vrijstellingskaart is verbonden met één enkel kentekenplaatnummer.

De geldigheid van een vrijstellingskaart « autodelen » is omschreven in artikel 39 van de Ordonnantie. Zij is ook geldig in de grijze zone en in de evenementenzone.

De vrijstellingskaart « autodelen » is enkel geldig wanneer het voertuig wordt gebruikt door een klant die betaald heeft voor de dienstverlening van een gedeeld voertuig. Het « gedeelde » karakter van het voertuig wordt op een duidelijke wijze aangeduid op het voertuig door de vennootschap die deze dienst aanbiedt.

Art. 70. De prijs van een vrijstellingskaart is vastgesteld op 5 euro per voertuig per jaar.

Onderafdeling 5. — De vrijstellingskaart voor personen met een handicap

Art. 71. De Europese parkeerkaart voor personen met een handicap geldt als vrijstellingskaart.

Art. 72. Onverminderd artikel 39 van de Ordonnantie, is de vrijstellingskaart voor personen met een handicap geldig in een grijze zone en een evenementenzone.

Afdeling 6. — De facultatieve vrijstellingskaarten

Onderafdeling 1. — Bepalingen gemeenschappelijk aan alle vrijstellingskaarten gedefinieerd in deze afdeling

Art. 73. De colleges van burgemeester en schepenen kunnen facultatieve vrijstellingskaarten toekennen, conform deze afdeling.

Het is de colleges van burgemeester en schepenen niet toegestaan om in het kader van de eerste toepassing van hun gemeentelijk parkeeractieplan een aantal vrijstellingskaarten toe te kennen dat hoger ligt dan het aantal kaarten dat werd uitgereikt in het voorafgaande jaar.

Art. 74. De houder van de vrijstellingskaart is alleen gemachtigd om te parkeren binnen de grenzen van de parkeersector(en) die hem is/zijn toegewezen.

Deze vrijstellingskaarten hebben slechts betrekking op één enkele kentekenplaat en er mag per voertuig slechts één vrijstellingskaart van hetzelfde type worden afgeleverd.

Art. 75. De geldigheid van de facultatieve vrijstellingskaarten wordt bepaald conform artikel 39 van de Ordonnantie en het huidige besluit.

Art. 76. De gemeenteraden kunnen, op eensluidend advies van de Gewestregering en na advies van het Parkeeragentschap, het totale aantal van facultatieve vrijstellingskaarten die geldig zijn in een parkeersector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die sector of tot een lager aantal.

Voor de aangrenzende sectoren van een andere gemeente en de parkeersectoren die zich op het grondgebied van verschillende gemeenten bevinden, is deze beperking slechts van toepassing indien de desbetreffende gemeenten hierover een akkoord bereiken.

Ce dispositif peut aussi être appliqué à un ensemble de secteurs de stationnement d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles. Dans un ensemble de secteurs, la validité d'une carte de dérogation facultative reste limitée à 150 ha max.

Art. 77. Si les conseils communaux instaurent des quotas pour les cartes de dérogation facultatives, conformément au système décrit à l'article 76, la carte de dérogation délivrée n'aura qu'une validité d'un an.

Par ailleurs, les cartes de dérogation seront délivrées d'après les priorités suivantes, par ordre décroissant :

1. La première carte de dérogation du ménage;
2. Les véhicules satisfaisant aux critères agréés par l'Agence du stationnement;
3. La carte de dérogation « riverain temporaire »;
4. La 2Z carte de dérogation du ménage;
5. Les éventuelles 3Z cartes de dérogation « riverain ».

Art. 78. Les cartes de dérogation visées à la présente section sont délivrées à l'appréciation des conseils communaux, à l'exception de ce qui est indiqué dans la présente section, dans le cadre des objectifs et des déterminants repris dans leur plan d'action communal de stationnement.

Sous-section 2. — La carte de dérogation « multi-secteurs temporaire »

Art. 79. Les conseils communaux peuvent créer une carte de dérogation « multi-secteurs temporaire » à condition que toutes les communes concernées participent au capital de l'Agence du stationnement. Cette carte de dérogation permet à plusieurs utilisateurs d'un même véhicule de le garer dans plusieurs secteurs de stationnement prédéterminés.

Art. 80. Les demandeurs de la carte de dérogation « multi-secteurs temporaire » doivent être inscrits aux registres de la population ou aux registres d'attente des communes concernées.

Ils sont seulement autorisés à stationner dans les limites du secteur ou des secteurs de stationnement qui leur sont assignés, en zone bleue, verte, grise et 'événement'.

Art. 81. La carte de dérogation « multi-secteurs temporaire » ne concerne qu'un seul véhicule. Elle ne peut être délivrée que pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.

Art. 82. Le prix de la carte de dérogation « multi-secteurs temporaire » est fonction du prix de la carte de dérogation « riverain » de la commune où la carte de dérogation est demandée, multiplié par le nombre de secteurs pour lesquels cette carte de dérogation est demandée.

Sous-section 3. — La carte de dérogation « autre usager »

Art. 83. Les collègues des bourgmestre et échevins délivrent les cartes de dérogation « autre usager ».

Art. 84. Les cartes de dérogation « autre usager » ne sont délivrées qu'aux catégories d'usagers suivants :

— aux entreprises et aux indépendants, à savoir la personne ou l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation dans un secteur de stationnement règlementé. La carte n'est valable que dans les secteurs de stationnement assignés et la demande doit être accompagnée d'un plan de déplacement d'entreprise ou équivalent approuvé;

Par personne, il y a lieu d'entendre le titulaire d'une profession libérale ou l'indépendant. Par entreprise, il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut, notamment les sociétés reprises à l'article 2 du Code des Sociétés, les institutions publiques et privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes, les établissements d'enseignement non obligatoire, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance et les ASBL.

— aux commerçants ambulants exerçant une activité sur le territoire d'une commune. La carte de dérogation octroyée est valable dans le secteur de stationnement où est exercée l'activité ambulante du demandeur aux endroits où la réglementation sur le stationnement l'autorise;

— aux personnes travaillant sur un chantier temporaire. La carte de dérogation octroyée est valable dans le secteur de stationnement où est situé le chantier aux endroits où la réglementation sur le stationnement l'autorise;

Dit dispositief kan ook worden toegepast op een geheel van parkeersectoren van een gemeente of van meerdere aangrenzende gemeenten die onderling een akkoord bereiken. In een groep van parkeersectoren blijft de geldigheid van een facultatieve vrijstellingskaart beperkt tot een maximum van 150 ha.

Art. 77. Indien de gemeenteraden quota instellen voor de facultatieve vrijstellingskaarten, in overeenstemming met het systeem beschreven in artikel 76, zal de afgeleverde vrijstellingskaart slechts één jaar geldig zijn.

Bovendien zullen de vrijstellingskaarten moeten worden uitgereikt overeenkomstig de volgende prioriteiten, in afnemende volgorde :

1. De eerste vrijstellingskaart van het gezin;
2. De voertuigen die voldoen aan de criteria die zijn vastgesteld door het Parkeeragentschap;
3. De vrijstellingskaart « tijdelijke buurtbewoner »;
4. De tweede vrijstellingskaart van het gezin;
5. De eventuele derde vrijstellingskaarten « buurtbewoner ».

Art. 78. Onder voorbehoud van wat vermeld wordt in de huidige afdeling, kunnen de gemeenteraden vrij beslissen of ze de vrijstellingskaarten van de huidige afdeling al dan niet afleveren, in het kader van de doelstellingen en de bepalende factoren die in hun gemeentelijk parkeeractieplan opgenomen zijn.

Onderafdeling 2. — De vrijstellingskaart « tijdelijke multisectoren »

Art. 79. De Gemeenteraden kunnen voorzien in een vrijstellingskaart « tijdelijke multisectoren », op voorwaarde dat al de betrokken gemeenten deelnemen in het kapitaal van het Parkeeragentschap. Deze vrijstellingskaart laat aan meerdere gebruikers van eenzelfde voertuig toe om te parkeren in meerdere vooraf bepaalde parkeersectoren.

Art. 80. De aanvrager van een vrijstellingskaart « tijdelijke multisectoren » moet ingeschreven zijn in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de desbetreffende gemeenten.

Hij is enkel gemachtigd om te parkeren binnen de grenzen van de parkeersector of parkeersectoren die hen zijn toegewezen, in de blauwe zone, de groene zone, de grijze zone en de evenementenzone.

Art. 81. De vrijstellingskaart « tijdelijke multisectoren » heeft betrekking op een enkel voertuig. De kaart kan enkel uitgereikt worden voor voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa 3,5 ton niet overschrijdt.

Art. 82. De prijs van een vrijstellingskaart « tijdelijke multisectoren » is evenredig met de prijs van de vrijstellingskaart « buurtbewoner » van de desbetreffende gemeente, vermenigvuldigd met het aantal sectoren waarvoor de vrijstellingskaart wordt gevraagd.

Onderafdeling 3. — De vrijstellingskaart « overige gebruiker »

Art. 83. De colleges van burgemeester en schepenen leveren de vrijstellingskaarten « overige gebruiker » af.

Art. 84. De vrijstellingskaarten « overige gebruiker » worden uitgereikt aan de volgende categorieën van gebruikers :

— aan ondernemingen en zelfstandigen, met name aan de persoon of de onderneming met de maatschappelijke of exploitatiezetel in de gereguleerde parkeersector. De kaart is enkel geldig in de toegewezen parkeersectoren en de aanvraag moet vergezeld zijn van een goedgekeurd bedrijfsvervoerplan of een ermee gelijkgesteld plan;

Met 'persoon' de houder van een vrij beroep of een zelfstandige bedoeld. Met 'onderneming' wordt elke rechtspersoon bedoeld, ongeacht zijn statuut, in het bijzonder de vennootschappen opgenomen in artikel 2 van het Wetboek van Vennootschappen, de openbare instellingen, de private instellingen, de instellingen voorbehouden aan de erediensten die beoogd worden door de Wet op de temporalien der erediensten, de instellingen van het niet-verplicht onderwijs, de ziekenhuizen, de klinieken, de poliklinieken en de zorgverstrekkende instanties, de liefdadigheidsinstellingen en de VZW's.

— aan leurhandelaars die een activiteit uitoefenen op het grondgebied van de gemeente. De kaart die aan deze categorie gebruikers wordt uitgereikt, geldt voor de sector waarin de leuractiviteit van de aanvrager wordt uitgeoefend, op de plaatsen waar de parkeerreglementering dit toelaat;

— aan personen die op een tijdelijke werf werken. De vrijstellingskaart die aan deze categorie van gebruikers wordt toegekend, is geldig voor de parkeersector waar de werf zich situeert, op de plaatsen waar de parkeerreglementering dit toelaat;

— aux établissements d'enseignement à savoir, tout établissement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté, et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu, implantés dans un secteur de stationnement réglementé;

La demande doit être introduite par le chef de l'établissement ou son représentant et être accompagnée soit d'un plan de déplacement scolaire, soit d'un équivalent approuvé.

Si l'enseignant travaille dans plusieurs écoles, la carte est valable pour les différents secteurs dans lesquels les établissements sont situés.

- aux automobilistes visiteurs;
- aux propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes.

Art. 85. Un plan équivalent au plan de déplacement d'entreprise est un plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un indépendant, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

Sans préjudice des plans de déplacement dont les modalités sont reprises dans d'autres réglementations, un plan équivalent visé à l'article 84 contient les éléments de base suivants, permettant une première approche en vue d'une gestion rationnelle et une meilleure maîtrise de la problématique de la mobilité au sein de la Région :

- L'identification du demandeur, y compris une description de ses activités;
- Les données de base des déplacements, détaillées par mode, par type de trajet et par destination;
- La justification de la demande;
- La description de la demande en quantité et en période, reprenant les caractéristiques des véhicules et l'origine des trajets;
- Les modes de répartition et de gestion des cartes éventuellement attribuées;
- La rationalisation des déplacements motorisés que le demandeur poursuit et la façon dont cela sera fait, ainsi que les objectifs de répartition modale.

Chaque demande est introduite en utilisant le formulaire adéquat selon le nombre de personnes employées les 12 derniers mois, auprès du collègue des bourgmestre et échevins de chaque site.

Le collègue des bourgmestre et échevins transmet, en tous les cas, tous les éléments à l'Agence du stationnement qui partage ces données avec l'Administration de l'Équipement et des Déplacements du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 86. Le nombre de cartes de dérogation « autre usager » attribuées ne peut pas être supérieur à celui attribué l'année précédente.

Le nombre de cartes de dérogation « autre usager » sera graduellement réduit selon les modalités retenues dans le plan d'action communal de stationnement approuvé.

Ces cartes diverses ont donc vocation à disparaître à terme, pour peu que des mesures de compensation ont été mis en œuvre. Ceci à l'exception des cartes qui sont liées au plan de déplacement entreprise ou équivalent. Une solution provisoire harmonisée est instaurée pour assurer une transition.

Art. 87. Les cartes de dérogation « autre usager » sont délivrées aux tarifs suivants :

Pour les entreprises et les indépendants :

- une redevance annuelle de 150 euros pour chacune des 5 premières cartes;
- une redevance annuelle de 250 euros de la 6^e à la 20^e carte;
- une redevance annuelle de 500 euros de la 21^e à la 30^e carte;
- une redevance annuelle de 600 euros pour chaque carte supplémentaire.

Pour les commerçants ambulants :

- une redevance annuelle de 75 euros donnant droit au stationnement d'un jour/semaine;
- une redevance annuelle de 150 euros donnant droit au stationnement de deux jours/semaine;
- une redevance annuelle de 350 euros donnant droit au stationnement de sept jours/semaine.

— aan onderwijsinstellingen, met name elke onderwijsinstelling, georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap en publieke kinderdagverblijven of kinderdagverblijven die inkomensgerelateerde tarieven hanteren, en die gelegen zijn in een gereguleerde parkeersector;

De aanvraag moet worden ingediend door het hoofd van de instelling of diens vertegenwoordiger en vergezeld zijn van een goedgekeurd schoolvervoersplan of een goedgekeurd equivalent.

Als de aanvrager van de vrijstellingskaart werkzaam is in meerdere scholen, dan is de vrijstellingskaart geldig voor de verschillende sectoren binnen dewelke de scholen gesitueerd zijn.

- aan de bezoekende automobilisten;
- aan de eigenaars van een voertuig van meer dan 3,5 ton.

Art. 85. Een aan een bedrijfsvervoersplan gelijkgesteld plan is een plan uitgewerkt door of voor een rechtspersoon of een zelfstandige, die zijn mobiliteitsbehoeften analyseert en beschrijft.

Onverminderd de vervoersplannen waarvan de modaliteiten zijn opgenomen in andere regelgevingen, bevat een gelijkgesteld plan, zoals bedoeld in artikel 84, de volgende basiselementen die een eerste benadering in het licht van een rationeel beheer en een betere beheersing van het mobiliteitsprobleem in het Gewest mogelijk maken :

- De identificatie van de aanvrager, daarin begrepen een beschrijving van zijn activiteiten;
- De verplaatsingsgegevens, gedetailleerd per wijze, per type van verplaatsing en per bestemming;
- Een verantwoording van de aanvraag;
- De beschrijving van de aanvraag met betrekking tot de hoeveelheid en de periode, waarbij de karakteristieken van de voertuigen en de oorsprong van de verplaatsingen worden opgenomen;
- De wijze van verdeling en beheer van de eventuele uitgereikte kaarten;
- De rationalisering van de gemotoriseerde verplaatsingen die de aanvrager nastreeft en de manier waarop dit gerealiseerd zal worden, samen met de streefwaarden inzake modale verdeling.

Elke aanvraag wordt ingediend via het adequate formulier op basis van het aantal tewerkgestelde personen gedurende de laatste 12 maanden, bij het college van burgemeester en schepenen van elke vestiging.

Het college van burgemeester en schepenen maakt in elk geval alle elementen over aan het Parkeeragentschap dat deze gegevens deelt met het Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 86. Het aantal uitgereikte vrijstellingskaarten « overige gebruiker » mag niet hoger zijn dan het aantal kaarten dat het voorgaande jaar werd uitgereikt.

Het aantal vrijstellingskaarten « overige gebruiker » zal gradueel worden verminderd volgens de in het goedgekeurde gemeentelijke parkeerbeleidsplan bepaalde modaliteiten.

Deze diversen kaarten zijn bedoeld om op termijn te verdwijnen, voor zover dat er compenserende maatregelen uitgevoerd zijn. Dit behoudens de kaarten die gekoppeld zijn aan het bedrijfsvervoerplan of een ermee gelijkgesteld plan. Er wordt bij wijze van overgangsfase een geharmoniseerde tijdelijke oplossing voor deze parkeerkaarten voorzien.

Art. 87. De vrijstellingskaarten « overige gebruikers » worden afgeleverd volgens het volgende tarief :

— Voor bedrijven en zelfstandigen :

- een jaarlijkse retributie van 150 euro voor elk van de eerste 5 kaarten;
- een jaarlijkse retributie van 250 euro voor de 6^e t.e.m. de 20^e kaart;
- een jaarlijkse retributie van 500 euro voor de 21^e t.e.m. de 30^e kaart;
- een jaarlijkse retributie van 600 euro voor elke bijkomende kaart.

Voor leurhandelaars :

- een jaarlijkse retributie van 75 euro die recht geeft op één dag parkeren per week;
- een jaarlijkse retributie van 150 euro die recht geeft op twee dagen parkeren per week;
- een jaarlijkse retributie van 350 euro die recht geeft op zeven dagen parkeren per week.

Pour les chantiers temporaires :

— une redevance de 50 euros par place donnant droit au stationnement d'une durée de quinze jours.

Pour les établissements d'enseignement et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu :

— une redevance annuelle de 75 euros.

Pour les automobilistes visiteurs :

— une redevance de 3 euros par jour.

Pour les propriétaires d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes :

— une redevance annuelle de 500 euros.

En tout état de cause, il ne peut être octroyé qu'une seule carte de dérogation par propriétaire d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes, même si ce propriétaire possède plusieurs véhicules de ce type.

Art. 88. Les conseils communaux peuvent décider, par décision motivée et après avis de l'Agence du stationnement, de fixer un tarif plus élevé pour ces cartes de dérogation.

Les conseils communaux définissent des critères adaptés à leurs pratiques actuelles pour rendre la délivrance et l'utilisation des cartes de dérogation « autre usager » conformes aux dispositions du présent arrêté.

Art. 89. Sans préjudice de l'article 39, alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation « autre usager » sont valables en zone bleue, verte et grise.

Sous-section 4. — La carte de dérogation « intervention »

Art. 90. Les collègues des bourgmestre et échevins délivrent les cartes de dérogation « intervention ».

Art. 91. La carte de dérogation « intervention » est délivrée aux personnes physiques ou morales qui démontrent leurs besoins en intervention, de par leur profession, dans plusieurs secteurs de stationnement de la Région et qui fournissent les éléments de preuve à cet égard.

Art. 92. La carte de dérogation « intervention » ne peut être utilisée que dans les secteurs de stationnement précisés au préalable pour une durée maximale de 3 heures dans le cas d'interventions urgentes et moyennant l'affichage du disque de stationnement. L'utilisateur indiquera l'endroit d'intervention de manière visible à proximité de la carte.

Les conseils communaux définissent des critères adaptés à leurs pratiques actuelles pour rendre la délivrance et l'utilisation des cartes de dérogation « intervention » conformes aux dispositions du Plan régional de politique du stationnement et à l'arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement.

Art. 93. Les conseils communaux sont tenus d'introduire la carte de dérogation « intervention » conformément aux modalités fixées par l'Agence du stationnement.

Si des abus sont constatés, le collègue des bourgmestre et échevins peut supprimer les cartes de dérogation « intervention » et « autre usager ».

Art. 94. Sans préjudice de l'article 39, alinéa 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation « intervention » sont valables en zone bleue, verte et grise.

Art. 95. Le prix de la carte de dérogation est fixé à 90 euros par mois.

CHAPITRE VII. — *Entrée en vigueur*

Art. 96. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Art. 97. Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale qui a les Travaux publics et les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 18 juillet 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, de l'Informatique et du Port de Bruxelles,

Mme B. GROUWELS

Voor tijdelijke werven :

— een retributie van 50 euro per plaats die recht geeft op vijftien dagen parkeren.

Voor onderwijsinstellingen en publieke kinderdagverblijven of kinderdagverblijven die inkomensgerelateerde prijzen hanteren :

— een jaarlijkse retributie van 75 euro.

Voor de bezoekende automobilisten :

— een retributie van 3 euro per dag.

Voor de eigenaars van een voertuig van meer dan 3,5 ton :

— een jaarlijkse retributie van 500 euro.

In ieder geval zal maar één enkele vrijstellingskaart worden toegekend per eigenaar van een voertuig van meer dan 3,5 ton, zelfs indien die eigenaar beschikt over verschillende voertuigen van dat type.

Art. 88. De gemeenteraden mogen bij gemotiveerde beslissing en na advies van het Parkeeragentschap een hoger tarief voor deze vrijstellingskaarten vaststellen.

De gemeenteraden bepalen criteria die zijn aangepast aan hun huidige praktijk opdat de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaarten « overige gebruiker » in overeenstemming zijn met de bepalingen van het huidige besluit.

Art. 89. Onverminderd artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, gelden de vrijstellingskaarten « overige gebruikers » in de blauwe, groene en grijze zone.

Onderafdeling 4. — De vrijstellingskaart « interventie »

Art. 90. De colleges van burgemeester en schepenen leveren de vrijstellingskaarten « interventie » af.

Art. 91. De vrijstellingskaart « interventie » is voorbehouden aan natuurlijke personen of rechtspersonen die aantonen dat ze, voor hun beroep, verschillende interventies in meerdere parkeersectoren van het Gewest dienen uit te voeren en die daar het bewijs van voorleggen.

Art. 92. De vrijstellingskaart « interventie » kan slechts gebruikt worden in de vooraf aangeduide parkeerzones voor maximaal 3 uur in geval van dringende interventies en mits gebruik van de parkeerschijf. De gebruiker zal op zichtbare wijze de interventieplaats aangeven nabij de kaart.

De gemeenteraden definiëren criteria die zijn aangepast aan hun huidige praktijk opdat de uitreiking en het gebruik van de interventiekaarten in overeenstemming zijn met de bepalingen van dit Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en met het besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire kader met betrekking tot het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Art. 93. De gemeenteraden dienen de vrijstellingskaart « interventie » in te voeren conform de door het Parkeeragentschap vastgestelde modaliteiten.

Bij vaststelling van misbruik zal het college van burgemeester en schepenen de vrijstellingskaarten « interventie » en « overige gebruiker » intrekken.

Art. 94. Onverminderd artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie gelden de vrijstellingskaarten « interventie » in de blauwe, groene en grijze zone.

Art. 95. De prijs van de vrijstellingskaart is vastgesteld op 90 euro per maand.

HOOFDSTUK VII. — *Inwerkingtreding*

Art. 96. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

Art. 97. De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare werken en Vervoer is belast met de uitvoering van het huidige besluit.

Brussel, 18 juli 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken en Vervoer, Informatica en de Haven van Brussel,

Mevr. B. GROUWELS

Réalisé par :

Région de Bruxelles-Capitale

Bruxelles Mobilité

Direction Stratégie (Cellule Stationnement)

CCN – rue du Progrès 80 bte 1 – B-1035 Bruxelles

Tél. : 02 204 19 21 – Fax : 02 204 15 10

bruxellesmobilite@sprb.irisnet.be

www.bruxellesmobilite.be

Fonctionnaire dirigeant

Chantal ROLAND

Responsable Cellule Stationnement

Responsable de l'étude préliminaire

STRATEC S.A.

Avenue Adolphe Lacomblé, 69-71, bte 8

B-1030 Bruxelles

Co-traitant

SARECO

221 rue La Fayette

75010 PARIS

Cartographie et graphiques

STRATEC-SARECO – Bruxelles Mobilité

Source cartographique

UrbIS®©.

Photos

Adrien Piron

SPRB (Marcel Vanhulst)

Lay-out

Pages intérieures : 4Sales

Cover : Anouk & Co

Éditeur responsable

Camille Thiry

Rue du Progrès 80 – 1035 Bruxelles



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES