

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



Exposé des motifs

Le présent projet d'ordonnance abroge l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que modifiée (ci-après « l'ordonnance stationnement de 2009 »).

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

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

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

Ces modifications sont nécessaires en vue :

1° de mettre en œuvre le Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » (2020-2030) approuvé, le 5 mars 2020, par le Gouvernement, afin de développer une stratégie globale visant à utiliser le stationnement comme :

- a) un levier d'action sur les choix en matière de mobilité;
- b) un outil de requalification de l'espace public;
- c) un maillon des chaînes de déplacements intermodales;
- d) un service rendu aux usagers de la Région;

2° d'appliquer la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune (2019-2024), afin d'établir une gestion volontariste, dynamique et optimale du stationnement, notamment en :

- a) réduisant l'emprise du stationnement sur l'espace public en favorisant le report vers le stationnement hors voirie;
- b) continuant à favoriser l'uniformisation des tarifs et des cartes de dérogation ainsi qu'une plus grande

**Voorontwerp van ordonnantie houdende
organisatie van het parkeerbeleid en
herdefiniëring van de opdrachten en
beheersmodaliteiten van het Parkeeragentschap
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Memorie van toelichting

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

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

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

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

Deze wijzigingen zijn noodzakelijk om:

1° het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) "Good Move" (2020-2030) dat op 5 maart 2020 is goedgekeurd door de Regering uit te voeren, teneinde een globale strategie te ontwikkelen die erop gericht is het parkeren aan te wenden als:

- a) actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes;
- b) instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte;
- c) schakel voor de intermodale verplaatsingsketens;
- d) dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest;

2° de gemeenschappelijke Algemene Beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (2019-2024) toe te passen, teneinde een voluntaristisch, dynamisch en optimaal parkeerbeheer uit te werken, met name door:

- a) het beslag van het parkeren op de openbare ruimte te verminderen, door een verschuiving naar parkeren buiten de wegenis aan te moedigen;

réglementation des places en voirie, en tenant compte des contextes locaux;

d) redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement.

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

a) la vision de la mobilité et du stationnement a changé ; le besoin de mieux prendre en compte l'ensemble des dimensions du stationnement et des différents types de véhicules concernés se fait de plus en plus ressentir; en outre, afin d'apporter une réponse innovante et cohérente au défi de la mobilité, la Région a choisi de mettre l'usager au centre des réflexions. L'objectif est désormais d'assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant d'opter pour le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un instant donné ;

b) les instruments de la politique du stationnement que sont le plan régional de politique du stationnement (PRPS) et le plan d'action communal de stationnement (PACS), dans leurs formes actuelles, ont vécu ; seules 9 communes se sont dotées d'un PACS définitif ; aucun de ces PACS n'est entièrement conforme au PRPS, tandis que les actions développées dans les communes sont a fortiori loin d'y être toujours inscrites ; la procédure d'élaboration du PACS est très lourde et longue ; sa structure et son contenu sont trop rigides pour être véritablement opérationnels ; il est donc nécessaire, notamment à la demande des communes, d'alléger tant leur élaboration que leur contenu et de renforcer l'exécution de la politique régionale à l'échelon communal ;

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

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

1) Simplification

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

b) de uniformiser van de tarieven en de vrijstellingskaarten te blijven bevorderen, evenals een betere reglementering van de parkeerplaatsen op de wegenis, rekening houdend met de lokale context;

d) de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap te herdefiniëren.

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

a) de visie op mobiliteit en parkeren is veranderd; de behoefte om meer rekening te houden met alle aspecten van het parkeren en de verschillende soorten voertuigen doet zich steeds meer gevoelen; daarnaast heeft het Gewest beslist om in zijn denken de gebruiker centraal te stellen, teneinde een innovatief en coherent antwoord te bieden op de uitdagingen inzake mobiliteit. Voortaan is de doelstelling om elke gebruiker aangepaste, gefaciliteerde en geïntegreerde oplossingen te verzekeren, waarbij hij voor al zijn verplaatsingen de meest geschikte vervoerswijze kan kiezen, in functie van zijn bestemming en van zijn noden op een welbepaald moment;

b) de instrumenten van het parkeerbeleid, t.w. het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) en het gemeentelijk parkeeractieplan (GPAP), zijn in hun huidige vorm achterhaald; slechts negen gemeenten beschikken over een definitief GPAP; geen enkel van deze GPAP's is volledig conform aan het GPBP, terwijl de in de gemeenten ontwikkelde acties er overigens lang niet altijd in zijn ingeschreven; de procedure om een GPAP op te stellen is zeer zwaar en lang; de structuur en inhoud ervan zijn te rigide om echt operationeel te zijn; daarom is het noodzakelijk, meer bepaald op verzoek van de gemeenten, om hun opmaak en inhoud te verlichten en om de uitvoering van het gewestelijk beleid op gemeentelijk niveau te versterken;

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

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

1) Vereenvoudiging

Waar op het vlak van parkeren de band tussen het gewestelijke en het gemeentelijke niveau geen nader betoog behoeft, is het wel belangrijk dat in de instrumenten

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

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

2) Harmonisation

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

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

3) Lien avec le Plan Régional de Mobilité

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

van het parkeerbeleid flexibiliteit wordt ingebouwd, waarbij de collectieve coherentie bewaard dient te blijven.

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

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

2) Harmonisering

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

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

3) Link met het Gewestelijk Mobiliteitsplan

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalt het algemene kader waarbinnen het mobiliteits- en dus ook het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt uitgewerkt; de verschillende instrumenten en vastgestelde aandachtspunten op het vlak van parkeren zijn zo bijgesteld

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

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

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

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

- 1) Répartition des recettes de stationnement

dat ze beter zijn afgestemd op wat er in het GewMP is vastgelegd, zeker wat betreft de manier waarop het parkeerbeleid bepaalde gebruikers en activiteiten moet ondersteunen.

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

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

Verbetering van de werking en het bestuur van het Parkeeragentschap

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

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

2) Introduction du mécanisme de la contrainte

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

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

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

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

1) Verdeling van de opbrengsten van het parkeren

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

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

2) Invoering van het mechanisme van het dwangbevel

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

3) Modification des dispositions liées aux organes de gestion

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

4) Tutelle sur l'Agence

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

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

maar zonder het klachtrecht van de gebruikers aan te tasten.

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

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

3) Wijziging van de bepalingen betreffende de beheersorganen

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

4) Toezicht op het Agentschap

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

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

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

Commentaire des articles

Chapitre 1^{er}. Des dispositions générales

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

Certaines modifications ont cependant été apportées à ces dernières :

- dans la version française, les termes « emplacement de stationnement » viennent remplacer les termes « place de stationnement ». Cette modification, à caractère purement formel, intervient également dans d'autres articles. Elle ne change pas la signification des différents articles concernés mais permet simplement d'aligner la terminologie de la présente ordonnance sur celle utilisée désormais dans d'autres textes juridiques. Par cohérence avec la réalité de terrain, le PRPS (contenu et études préalables) ainsi que les études et données de l'Observatoire du Stationnement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, la longueur de celui-ci est fixée à 5 mètres ;
- au 1°, dans la définition d'« emplacement de stationnement », la notion de « véhicule » est élargie aux véhicules ne disposant pas de moteur pour notamment viser le stationnement vélo ;
- au 4°, dans la définition de « parking public », il est précisé que les parkings publics peuvent appartenir à des personnes morales de droit privé ;
- au 5°, la notion de « téléjalonnement » est remplacée par celle de « jalonnement dynamique » qui est plus adaptée à l'usage ;
- au 10°, la notion de « véhicule partagé » est ajoutée. La définition vise actuellement les véhicules gérés par les opérateurs agréés conformément à l'arrêté



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

Commentaar bij de artikelen

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Art. 2

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

Toch zijn er bepaalde wijzigingen aangebracht:

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

du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagé ainsi que ceux ayant obtenu une autorisation conformément aux arrêtés d'exécution de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

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

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

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

Ceci n'empêche toutefois pas la Région de prévoir un mécanisme selon lequel les parkings, qui ne sont pas reconnus comme des parkings publics au sens de la présente ordonnance, soient dispensés de la charge

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

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

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

Een Gewest kan enkel een retributiesysteem organiseren op zijn openbaar domein (in dit geval de gemeentelijke en gewestelijke openbare weg). Het systeem dat wordt ingevoerd heeft dan ook enkel betrekking op deze categorie van "openbare wegen". Om deze reden is het gerechtvaardigd het begrip "openbare wegens" te

environnementale du COBRACE, moyennant la conclusion d'une convention avec les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui exploitent ces parkings, en vue d'atteindre l'objectif de report du stationnement, notamment en y prévoyant une tarification particulière.

Enfin, il est ajouté une nouvelle définition au point 9° relative à la redevance de stationnement.

Chapitre 2. Des enjeux et des instruments

Art. 3

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

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

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

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

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

1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ;

gebruiken, aangezien het Gewest niet in een retributiesysteem kan voorzien voor andere openbare wegen.

Dit belet het Gewest evenwel niet om in een mechanisme te voorzien waarbij parkings, die niet worden erkend als openbare parkings in de zin van deze ordonnantie, van de milieubelasting van het BWLKE vrijgesteld worden, middels het sluiten van een overeenkomst met de openbare of private natuurlijke personen of rechtspersonen die deze parkings uitbaten, met het oog op het bereiken van de doelstelling van de parkeershift, met name door daar in een bijzondere tarifiering te voorzien.

Ten slotte is onder punt 9° een nieuwe definitie van de parkeerretributie toegevoegd.

Hoofdstuk 2. Uitdagingen en middelen

Art. 3

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

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

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

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

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

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

Art. 3 bis

Cet article porte sur la création d'un Comité stratégique stationnement chargé de remettre des avis sur la politique du stationnement et ses instruments et de réunir les acteurs publics en charge du stationnement. Ce Comité a vocation à être composé d'une section politique et d'une section technique et stratégique. Le Gouvernement est chargé d'arrêter la composition et les modalités de fonctionnement de ce Comité.

Chapitre 3. De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1^{re}. Des parkings publics

Art. 4

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

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

Les termes : « Sans préjudice des autres dispositions applicables à l'exploitation de parkings hors voirie » signifient notamment que le Gouvernement tiendra compte également des objectifs et dispositions du

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

Art. 3bis

Dit artikel gaat over de oprichting van een Strategisch comité Parkeren, dat als opdracht heeft adviezen over het parkeerbeleid en de daartoe verleende instrumenten te geven en de publieke sterkhouders die het parkeerbeleid uitvoeren, samen te brengen. Dat Comité heeft als doel om enerzijds een politieke afdeling en anderzijds een technisch en strategische afdelingen te behelsen. De Regering wordt belast met de bepaling van de samenstelling en de functioneringsmodaliteiten.

Hoofdstuk 3. Over de coördinatie van het parkeren op de weg en daarbuiten

Afdeling 1. De openbare parkings

Art. 4

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

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

De bewoordingen: "Onverminderd de andere bepalingen die van toepassing zijn op de exploitatie van parkings buiten de weg" betekenen met name dat de Regering eveneens zal rekening houden met de

COBRACE pour arrêter les conditions pour être reconnu comme « parking public ».

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

Ces objectifs sont également énoncés dans les travaux parlementaires du projet d'ordonnance portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie (CoBrACE) : « Ces dispositions visent à restreindre l'utilisation de la voiture entre le domicile et le lieu de travail en agissant sur l'un de ses incitants principaux : la possibilité de bénéficier d'un emplacement de stationnement gratuit sur le lieu de travail ». (A-353/1 – 2012/2013, p. 41).

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

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

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

Section 2. De la politique publique du stationnement

doelstellingen en bepalingen van het BWLKE bij het vaststellen van de voorwaarden voor de erkenning als "openbare parking".

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

Deze doelstellingen worden ook vermeld in de parlementaire werken betreffende het ontwerp van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) : "Deze bepalingen beogen het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer te beperken door één van de belangrijkste stimuli aan te pakken : de mogelijkheid om over een gratis parkeerplaats op de arbeidsplaats te beschikken." (A-353/1 – 2012-2013, p. 41).

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

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

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

Afdeling 2. Het publieke parkeerbeleid

Art. 5 - Art. 6 - Art. 7

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

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

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

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

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

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

Chapitre 4. Du stationnement en voirie

Art.8

Cet article prévoit que le Gouvernement détermine les règles applicables à :

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

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

Art. 5 - Art. 6 - Art. 7

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 4. Het parkeren op de wegenis

Art. 8

Dit artikel bepaalt dat de Regering de regels vaststelt die gelden voor:

- 1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis;
 - 2° de installatie van de uitrustingen die voor het parkeren nodig zijn;
 - 3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen.
- Deze regels zijn onontbeerlijk voor een goed parkeerbeheer en waren voorheen opgenomen in het reglementaire luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan.

Section 1^{re}. Des zones réglementées

Art. 9

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

Art. 10

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 5 de l'ordonnance stationnement de 2009. En outre, la notion de « véhicule » a été élargie aux véhicules ne disposant pas de moteur.

Il est également ajouté et précisé qu'il est possible de déroger à la période visée à l'alinéa 2 par un règlement-redevance communal de stationnement (et non plus par le biais du PACS vu qu'il n'est plus obligatoire et contraignant).

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

Section 2. Du stationnement réservé

Art. 11

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

Art. 12

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

Il est désormais précisé que le Gouvernement peut réserver des emplacements de stationnement à des catégories spécifique de véhicules, de personnes ou d'activités.

Afdeling 1. De gereguleerde zones

Art. 9

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

Art. 10

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 5 van de parkeerordonnantie van 2009. Bovendien is het begrip "voertuig" uitgebreid naar voertuigen die niet met een motor zijn uitgerust.

Verder wordt toegevoegd en nader bepaald dat middels een gemeentelijk parkeerretributiereglement mag worden afgeweken van de in lid 2 bedoelde periode (en niet meer op grond van het GPAP, aangezien dit niet meer verplicht of dwingend is).

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

Afdeling 2. Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 11

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

Art. 12

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

Er wordt nu gepreciseerd dat de Regering exclusief parkeerplaatsen kan voorbehouden aan categorieën van voertuigen, aan categorieën van personen of aan specifieke activiteiten.

Il s'agit au moins des emplacements de stationnement réservés aux véhicules partagés, au chargement d'un véhicule électrique, aux services de kiss & ride, à la livraison, aux services de voiturier dans le secteur de l'HORECA, aux personnes présentant un handicap, aux taxis, aux vélos, aux véhicules à deux roues motorisés, aux poids-lourds, aux autocars et aux bus scolaires.

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

Conformément à l'article 14, paragraphe 2, en cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13 sera réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire.

Section 3. Des redevances de stationnement

Sous-section 1^{ère}. Instauration, exigibilité et tarif des redevances

Art. 13

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

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

Art. 14

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

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

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

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden voor deelvoertuigen, het opladen van een elektrisch voertuig, de diensten van kiss & ride, leveringen, parkeerdiensten in de horecasector, personen met een handicap, taxi's, fietsen, gemotoriseerde tweewielers, zware vrachtwagens, autocars en schoolbussen.

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

Overeenkomstig artikel 14, paragraaf 2 wordt, ingeval wordt geparkeerd op één van de voorbehouden parkeerplaatsen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, de persoon bedoeld in artikel 13 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie.

Afdeling 3. Parkeerretributies

Onderafdeling 1. Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Art. 13

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

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

Art. 14

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

De wijziging houdt in dat het voortaan de persoon is op wiens naam het motorvoertuig dat een parkeerplaats bezet is ingeschreven die verantwoordelijk zal worden gehouden voor de betaling van de forfaitaire retributie.

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

forfaitaire exigée pour la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone.

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

Art. 15

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

Cet article aborde 2 hypothèses principales :

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

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

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

parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie.

Onderafdeling 2. Organisatie van de controle en de inning

Art. 15

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

Dit artikel behandelt de 2 belangrijkste gevallen:

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

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

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

Enfin, un nouveau paragraphe 4 est inséré afin de rappeler que les règlements-redevance communaux de stationnement sont soumis aux dispositions de l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Sous-section 3. Du recouvrement

Art. 16

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

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

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

L'invitation à acquitter la redevance forfaitaire invite le débiteur à introduire toute réclamation éventuelle dans un délai de quinze jours à compter de la date d'invitation, et ce, afin d'assurer une gestion ordonnée et efficace du recouvrement des créances. Il est par ailleurs aussi dans l'intérêt du débiteur lui-même qu'il introduise sa contestation éventuelle en respectant ce délai, faute de quoi il court le risque de compromettre la crédibilité et la valeur probante de sa plainte. Aucune sanction juridique stricte, comme par exemple l'irrecevabilité de la réclamation, n'est attachée à ce délai. La faculté d'introduire une réclamation est un recours gracieux non-organisé qui, conformément aux pratiques actuelles et afin d'être facilement accessible, est laissé informel. Le débiteur n'est pas obligé d'en faire usage.

Le créancier n'est pas non plus obligé de statuer sur une éventuelle réclamation.

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

overheidsopdracht voor aanneming van diensten en de concessie van openbare diensten.

Tot slot wordt een nieuwe paragraaf 4 ingevoegd om eraan te herinneren dat de gemeentelijk parkeerretributiereglementen onderworpen zijn aan de bepalingen van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Onderafdeling 3. De invordering

Art. 16

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

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

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

Het verzoek tot betaling van de forfaitaire retributie nodigt de gebruiker uit om eventuele bezwaren in te dienen binnen een termijn van vijftien dagen vanaf de dag van de uitnodiging, om aldus een geordend en efficiënt beheer van de invorderingen mogelijk te maken. Het is overigens ook in het belang van de schuldenaar zelf dat hij zijn eventuele betwisting binnen deze termijn indient, omdat hij anders de geloofwaardigheid en de bewijskracht van zijn klacht in het gedrang dreigt te brengen. Aan deze termijn is geen enkele strenge juridische sanctie verbonden, zoals bijvoorbeeld de onontvankelijkheid van het bezwaar. Het betreft een niet-georganiseerd willig beroep, dat conform de huidige praktijk en met het oog op laagdrempeligheid informeel is gehouden. De schuldenaar is niet verplicht er gebruik van te maken.

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

Le paragraphe 2 n'appelle pas de commentaire.

Le paragraphe 3 précise que la majoration de la redevance de stationnement, appliquée lorsque la redevance n'a pas été payée à la suite de l'invitation à payer initiale et du premier rappel gratuit, n'est pas une sanction, mais bien une indemnité forfaitaire. Elle constitue une compensation pour les frais administratifs additionnels encourus par la commune ou l'Agence du stationnement. Les frais d'envoi (qui se trouvaient déjà dans l'ancien article 38, paragraphe 4, alinéa 2, de l'ordonnance stationnement de 2009) visés à ce paragraphe sont les frais postaux, sachant que cette dernière notion peut évoluer au regard de l'évolution de la technologie ou de la pratique administrative. Afin de réduire ces frais au maximum, l'Agence du stationnement envoie, dans la mesure du possible, une seule mise en demeure pour toutes les créances pendantes.

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

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

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

Paragraaf 2 behoeft geen commentaar.

Paragraaf 3 preciseert dat de verhoging van de parkeerretributie die wordt toegepast indien de retributie ook na het eerste verzoek tot betaling en de eerste gratis herinnering niet is betaald, geen sanctie is maar wel een forfaitaire vergoeding. Zij vormt een compensatie voor de bijkomende administratieve kosten die de gemeente of het Parkeeragentschap heeft gemaakt. De verzendingskosten (die ook al in het oude artikel 38, § 4, lid 2 van de parkeerordonnantie van 2009 werden vermeld) bedoeld in deze paragraaf zijn de portokosten. Dit is een onderdeel dat kan evolueren naargelang de evolutie van de technologie of van de administratieve praktijk. Om deze kosten zo laag mogelijk te houden, stuurt het Parkeeragentschap, in de mate van het mogelijke, één ingebrekestelling voor alle openstaande vorderingen.

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

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

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

et puisqu'une telle phase additionnelle engendrerait des coûts supplémentaires.

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

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

Il n'y a aucune objection de droit public à octroyer à un organisme d'intérêt public tel que l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, par le biais d'une ordonnance, la possibilité de recouvrer des redevances incontestées par l'établissement d'une contrainte. D'autant plus que l'article 30/3 de l'ordonnance du 21 décembre 2012 établissant la procédure fiscale en Région de Bruxelles-Capitale prévoit, depuis le 8 janvier 2017, la possibilité de décerner une contrainte. Son article 30/3 dispose en effet que « si un montant dû à la Région de Bruxelles-Capitale ou à un établissement ou organisme public de cette Région, n'est pas payé dans les délais, le fonctionnaire de l'administration fiscale désigné par le gouvernement peut décerner une contrainte » et que « la contrainte décernée est visée et rendue exécutoire par le fonctionnaire susmentionné. ». L'usage des mots « tout montant dû » laisse entendre que cette disposition

geval dient geen minnelijke fase meer te worden georganiseerd, omdat die in feite al aan de dwangbevelprocedure inherent is, en omdat een dergelijke bijkomende fase bijkomende kosten zou veroorzaken.

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

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

In het publiek recht belet niets de toewijzing aan een instelling van openbaar nut zoals het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, door middel van een ordonnantie, van de mogelijkheid om niet-betwiste retributies middels een dwangbevel in te vorderen, te meer omdat artikel 30/3 van de ordonnantie van 21 december 2012 tot vaststelling van de fiscale procedure in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 8 januari 2017 in de mogelijkheid om een dwangbevel uit te vaardigen voorziet. Dit artikel 30/3 bepaalt immers het volgende: "Indien een bedrag verschuldigd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of aan een openbare instelling of inrichting van dit Gewest, niet tijdig wordt

s'applique quelle que soit la nature juridique de la créance, et notamment sans aucune distinction entre les créances fiscales et les redevances impayées. On trouve par ailleurs des exemples nombreux d'agences et institutions autonomes qui ont été habilitées à établir des contraintes. A cet égard, on peut citer le pouvoir d'établir des contraintes reconnu à l'Office National de Sécurité Sociale ou à l'Agence autonome « Vlaamse Vervoersmaatschappij - De Lijn ».

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

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

Les paragraphes 9 et 10 n'appellent aucun commentaire.

Art. 17

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

Section 4. Des cartes de dérogations

Art. 18

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

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

betaald, kan de door de Regering aangeduide ambtenaar van de fiscale administratie een dwangbevel uitvaardigen" en "Het uitgevaardigde dwangbevel wordt door voornoemde ambtenaar gevisieerd en uitvoerbaar verklaard.". De woorden "elk bedrag verschuldigd" maken duidelijk dat deze bepaling ongeacht de juridische aard van de schuldvordering geldt, en met name geen onderscheid maakt tussen schuldvorderingen inzake belastingen en onbetaalde retributies. Bovendien zijn er talloze voorbeelden te vinden van autonome agentschappen en instellingen die gemachtigd zijn om een dwangbevel op te stellen. De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid of de Vlaamse Vervoersmaatschappij "De Lijn" zijn bijvoorbeeld in dat geval.

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

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

Paragraaf 9 en 10 behoeven geen commentaar.

Art. 17

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

Afdeling 4. De vrijstellingskaarten

Art. 18

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

De term "wijk" wordt vervangen door de term "deelsector", een preciezere term die reeds in de praktijk gebruikt wordt. De Regering bepaalt de modaliteiten

modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement seront délimités.

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

L'alinéa 6, 2ème phrase, permet au Gouvernement (comme c'était déjà le cas dans l'ordonnance stationnement de 2009) d'établir des catégories complémentaires de bénéficiaires. Par ailleurs, tant que l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation n'est pas supprimé et remplacé par un nouvel arrêté actualisé, les différentes cartes de dérogation prévues par cet arrêté continueront d'exister. Le fondement légal de cet arrêté est déplacé dans le présent article. On précisera également que la mention « Dans cette limite » se rapporte uniquement à ce qui est indiqué dans l'alinéa 3, 1ère phrase (et non dans les alinéas précédents).

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

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

Art. 19

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

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

Art. 20

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

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

Au §1^{er}, dans une première hypothèse, la commune identifie elle-même ses revenus du stationnement ainsi

volgens dewelke de deelsectoren afgebakend zullen worden.

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

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

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

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

Art. 19

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

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

Art. 20

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

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

que les frais qui y sont liés et les détaille dans un rapport qu'elle remet à la Région au plus tard le 31 mai qui suit l'année de l'exercice comptable concerné. La Région et la commune se concertent sur les montants qui figurent au rapport.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21

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

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

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

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

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

Dans le cas où il n'y a pas de résultat excédendaire, l'Agence ne supporte que sa part du déficit.

Chapitre 5. Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^{re}. Du contenu

Art. 22

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

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

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

Art. 21

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 5. Het gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1. Inhoud

Art. 22

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

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

Section 2. De la procédure d'élaboration

Art. 23

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

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

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

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

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

- 1° l'avis de la STIB est supprimé ; cet avis n'étant plus nécessaire étant donné que des représentants de la STIB siègent au sein de la Commission régionale de la Mobilité qui sera désormais consultée ;
- 2° l'avis de Brulocalis est ajouté, afin d'accentuer davantage le rôle à jouer des pouvoirs locaux ;
- 3° l'avis des commissions consultatives suivantes est ajouté :

- a) la Commission régionale de la mobilité (instaurée par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 19 octobre 2000 portant création de la Commission régionale de la mobilité) ;
- b) le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (instauré par l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale) ;

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

Afdeling 2. Opmaakprocedure

Art. 23

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

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

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

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

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

- 1° het advies van de MIVB is weggelaten; dit advies is niet meer nodig aangezien vertegenwoordigers van de MIVB zetelen in de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, die voortaan zal worden geraadpleegd;
- 2° het advies van Brulocalis is toegevoegd, om de rol die de lokale overheden hebben te spelen meer te benadrukken;
- 3° het advies van de volgende adviescommissies is toegevoegd:

- a) de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (opgericht bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 oktober 2000 tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie);
- b) de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (opgericht bij ordonnantie van 8 september 1994 houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest);
- c) de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (ingericht bij het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening van 9 april 2004, zoals gewijzigd);

- c) la Commission régionale de développement (régie par le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire du 9 avril 2004, tel que modifié) ;
- d) le Conseil de l'environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale (instaurée par l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mars 1990 réglant l'institution, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'environnement pour la Région de Bruxelles-Capitale).

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

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

Art. 24

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

Art. 25

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

Par ailleurs, un nouvel alinéa 2 prévoit désormais une dérogation à l'obligation d'enquête publique et d'autres consultations pour les modifications apportées par le Gouvernement au volet stratégique du plan régional de politique du stationnement. Il s'agit de modifications n'ayant pas d'impact normatif pour les riverains et leur environnement. Dès lors, ces modifications respectent donc toujours les obligations internationales prévues par les articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998, à laquelle il a été donné assentiment par l'ordonnance du 7 novembre 2002.

Section 3. De l'évaluation

Art. 26

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

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

- d) de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (opgericht bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 15 maart 1990 houdende de regeling van de oprichting, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

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

Art. 24

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

Art. 25

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

Anderzijds voorziet een nieuw lid 2 wel in een afwijking van de verplichting om een openbaar onderzoek en andere raadplegingen uit te voeren wanneer de Regering wijzigingen aanbrengt aan het strategisch luik van het gewestelijk parkeerbeleidsplan. Het betreft wijzigingen die geen normatieve impact hebben op bewoners en hun omgeving. Bijgevolg zijn deze wijzigingen altijd in lijn met de internationale verplichtingen voorzien in artikel 7 en 8 van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, gesloten te Aarhus op 25 juni 1998, waarmee is ingestemd bij de ordonnantie van 7 november 2002.

Afdeling 3. Evaluatie

Art. 26

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

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

interlocuteur incontournable pour que le plan soit le reflet de leur connaissance du terrain.

Enfin, il est précisé que le Gouvernement approuve et communique le rapport au Parlement pour information. L'évaluation du Gouvernement sera réalisée également sur base de l'avis du fonctionnaire de référence de Bruxelles Mobilité visé par l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité formulé au regard des objectifs du plan régional de mobilité.

Art. 27

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

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

Cette évaluation prendra en considération un rapport de suivi réalisé par l'Agence comprenant toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur le territoire communal concerné. Par exemple, les données opérationnelles suivantes : le nombre de dérogations en circulation, le nombre moyen de contrôles et redevances par emplacement de stationnement et les résultats du contrôle.

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

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

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

gesprekspartner zijn opdat het plan hun kennis van het terrein weerspiegelt.

Tot slot wordt nader bepaald dat de Regering het verslag goedkeurt en ter informatie bezorgt aan het Parlement. De beoordeling van de Regering zal zich eveneens baseren op het advies van de referentieambtenaar van Brussel Mobiliteit bedoeld in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit geformuleerd ten aanzien van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan.

Art. 27

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

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

Deze beoordeling zal een door het Agentschap opgesteld opvolgingsverslag dat alle nuttige operationele gegevens bevat die voortkomen uit het parkeerbeheer op het grondgebied van de desbetreffende gemeente. Bijvoorbeeld de volgende operationele gegevens: het aantal in omloop zijnde vrijstellingen, het gemiddelde aantal controles en retributies per parkeerplaats en de resultaten van de controle.

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

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

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

Art. 28

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

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

Chapitre 6. Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{re}. Du contenu

Art. 29

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

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

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

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

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

Le PACS est un document fastidieux (du point de vue de son contenu), assorti d'une procédure longue et complexe pouvant durer jusqu'à plus de 2 ans. Il en ressort un outil très rigide, dont les orientations ne sont

Art. 28

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

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

Hoofdstuk 6. De gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1. Inhoud

Art. 29

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

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

De gemeentelijke parkeeractieplannen worden inderdaad facultatief.

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

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

Het GPAP is een (inhoudelijk) eentonig document, dat vergezeld gaat van een lange en complexe procedure die tot wel twee jaar kan duren. Dit maakt dat het een erg rigide instrument is, waarvan de oriëntaties vaak niet

souvent déjà plus en phase avec la réalité de terrain (par nature très dynamique) à peine publié. Cette obsolescence tend à remettre en question son utilité réelle.

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

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

Néanmoins, sous le régime nouveau une commune pourra encore décider d'adopter un plan d'action si elle le juge pertinent. Ce plan ne sera plus contraignant. Le Gouvernement adoptera par arrêté le contenu de ces plans d'action en laissant une marge de manœuvre plus importante qu'auparavant aux communes, tout en maintenant la nécessité que le plan soit complet en visant l'ensemble du territoire communal et en établissant un diagnostic du stationnement sur le territoire communal concerné incluant tous les types de stationnement réglementés et réservés en voirie pour l'ensemble des véhicules, et une identification des enjeux, notamment financiers, qui y sont associés.

Section 2. De la procédure d'élaboration

Art. 30

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

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

Art. 31

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

Art. 32

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

Art. 33

Ces articles reprennent ce qui se trouvait dans l'article 21 de l'ordonnance stationnement de 2009. Cette disposition respecte les obligations internationales prévues par la Directive 2001/42/CE du Parlement

meer stroken met de (snel veranderende) realiteit op het terrein op het moment dat het bekend gemaakt wordt. Dat het op dat moment al achterhaald is, doet het reële nut ervan in vraag stellen.

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

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

Onder het nieuwe stelsel zal een gemeente nog altijd kunnen beslissen een actieplan goed te keuren, indien zij dit relevant acht. Dit plan zal niet meer dwingend zijn. De Regering zal deze actieplannen bij besluit inhoudelijk goedkeuren maar de gemeenten in vergelijking met voordien wel meer bewegingsvrijheid geven. Daarvoor moet het plan dan wel compleet zijn en bedoeld zijn voor het hele grondgebied van de gemeente, en een diagnose maken van de parkeertoestand aldaar, met inbegrip van de types gereguleerde en voorbehouden parkeerplaatsen op de wegenis voor alle voertuigen, en een overzicht van de - met name financiële - aandachtspunten die daarmee verbonden zijn.

Afdeling 2. Opmaakprocedure

Art. 30

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

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

Art. 31

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

Art. 32

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

Art. 33

européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et par les articles 7 et 8 de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998, à laquelle il a été donné assentiment par l'ordonnance du 7 novembre 2002.

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

Section 1^{re}. Dispositions générales

Art. 35

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

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

Section 2. De la composition des organes de gestion

Art. 36

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

Hoofdstuk 7. Het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 35

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

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

Afdeling 2. Samenstelling van de beheersorganen

Art. 36

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

Plusieurs modifications sont opérées :

- l'assemblée générale est désormais composée uniquement de l'actionnaire unique (et plus des administrateurs) ; de plus, il est précisé que cet actionnaire unique est la Région de Bruxelles Capitale;
- les membres du conseil d'administration doivent être domiciliés en Région de Bruxelles-Capitale (cette condition est similaire à celle qui existe pour l'Agence bruxelloise pour l'Accompagnement de l'Entreprise) ;
- les communes de la Région de Bruxelles-Capitale doivent communiquer une liste de 10 membres au Gouvernement en précisant l'ordre de préférence.
- si les communes sont en incapacité de communiquer en temps utiles une proposition adéquate de membres permettant de respecter les équilibres linguistiques et de genre, pour éviter une paralysie, les administrateurs représentants les communes issus de la dernière législature sont maintenus dans leurs fonctions jusqu'à ce que les communes communiquent effectivement une proposition adéquate.
- au minimum cinq membres du Conseil d'administration doivent désormais appartenir à chaque sexe ;
- il est ajouté des paragraphes 6 et 7 relatifs aux délégations de pouvoirs et de signatures ;
- d'autres modifications sont réalisées mais elles sont purement formelles.

Section 3. De la gestion journalière

Art. 37

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

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

Er zijn verschillende aanpassingen doorgevoerd:

- de algemene vergadering bestaat voortaan enkel uit de enige aandeelhouder (en niet meer uit de bestuurders); bovendien wordt nader bepaald dat deze enige aandeelhouder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is;
- de leden van de raad van bestuur moeten gedomicilieerd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (deze voorwaarde is gelijkaardig aan diegene die bestaat voor het Brussels Agentschap voor Bedrijfssteuningsondersteuning);
- de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten een lijst van 10 leden communiceren aan de Regering, met vermelding van voorkeursvolgorde.
- als de gemeenten niet in staat zijn om tijdig een adequate voordracht van leden te bezorgen met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht zullen, om verlamming te voorkomen, de bestuurders die de gemeenten vertegenwoordigen uit de vorige legislatuur in hun functie blijven tot de gemeenten effectief een adequaat voorstel communiceren.
- minstens vijf leden van de raad van bestuur moeten voortaan tot elk geslacht behoren;
- paragraaf 6 en 7 over het delegeren van bevoegdheden en van de handtekenbevoegdheid zijn toegevoegd;
- er zijn nog andere wijzigingen aangebracht maar deze zijn louter formeel van aard.

Afdeling 3. Dagelijks bestuur

Art. 37

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

l'attente, les fonctionnaires dirigeants de l'Agence ne seront pas encore soumis au statut du 21 mars 2018 et resteront soumis à ces arrêtés de 2013.

Section 4. Du personnel

Art. 38

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

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

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

Belgisch Staatsblad), en dit na goedkeuring van de nieuwe regels door de Raad van Bestuur van het Agentschap. In afwachting zullen de leidende ambtenaren van het Agentschap nog niet worden onderworpen aan het statuut van 21 maart 2018 en zullen ze aan deze besluiten van 2013 onderworpen blijven.

Afdeling 4. Personeel

Art. 38

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

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

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

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

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

Art. 39

Cette disposition règle les pouvoirs des stewards de l'Agence du stationnement. Elle précise, entre autres, que les stewards sont autorisés à utiliser des caméras de surveillance mobiles. Dans l'état actuel de la technologie, il s'agit de l'utilisation des véhicules scanneur pour vérifier le paiement des redevances de stationnement. La disposition proposée est conforme à l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance. L'article 42 de l'ordonnance de 2009, qui concernait également les stewards, reposait sur une confusion entre la constatation d'infractions et la constatation du choix opéré par l'usager d'une redevance forfaitaire. Dès lors, l'article 42 n'a pas été retenu dans le projet. L'article en projet vise à asseoir le pouvoir des stewards de procéder à des constatations dans le cadre des missions de contrôle du stationnement et de perception des redevances. En outre, aucune modification n'est apportée à la législation fédérale sur les sanctions administratives communales qui octroie certains pouvoirs de constatation aux stewards de l'Agence du stationnement.

Section 5. Des missions

Art. 40

Cet article reprend ce qui se trouvait dans l'article 29 de l'ordonnance stationnement de 2009. Toutefois, les

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

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

Art. 39

Deze bepaling regelt de bevoegdheden van de stewards van het Parkeeragentschap. Zij preciseert o.m. dat de stewards gemachtigd zijn om mobiele bewakingscamera's te gebruiken. In de huidige stand van de technologie betreft dit het gebruik van scanvoertuigen om de betaling van parkeerretributies na te gaan. De voorgestelde bepaling is conform aan artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's. Het artikel 42 van de ordonnantie van 2009, dat eveneens de stewards betrof, was gestoeld op een verwarring tussen de vaststelling van overtredingen en de vaststelling van de keuze van een gebruiker voor een forfaitaire retributie. Het artikel 42 is dan ook niet in het ontwerp behouden. De ontworpen bepaling vestigt de bevoegdheid van de stewards om vaststellingen te doen i.v.m. de opdrachten van controle van het parkeren en de inning van de retributies. Verder wordt geen enkele wijziging aangebracht aan de federale wetgeving inzake gemeentelijke administratieve sancties, welke voorziet in de toekenning van bepaalde vaststellingsbevoegdheden aan de stewards van het Parkeeragentschap.

Afdeling 5. Opdrachten

Art. 40

Dit artikel neemt de inhoud over van artikel 29 van de parkeerordonnantie van 2009. Wel zijn de opdrachten

missions de l'Agence ont été actualisées et complétées au regard des objectifs prévus par le Plan régional de mobilité « Good Move ».

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

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

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

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

La mission visée au 3° est nouvelle et porte sur le fait d'assister le Gouvernement dans l'élaboration du plan régional de politique de stationnement et du rapport

van het Agentschap bijgewerkt en aangevuld in het licht van de door het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move" bepaalde doelstellingen.

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

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

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

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

De onder 3° bedoelde opdracht is nieuw en betreft het bijstaan van de Regering bij het uitwerken van het

global d'évaluation du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau local.

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

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

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

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

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

gewestelijk parkeerbeleidsplan en het globaal evaluatieverslag van het gewestelijk parkeerbeleidsplan en de implementering ervan op lokaal niveau.

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

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

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

De wetgever waakt er evenwel over dat de parkings waarvan openbare besturen de eigenaar zijn niet direct worden overgedragen aan het Agentschap en dat de betrokken besturen er de eigendom van kunnen blijven behouden. Op die manier kunnen zij hun goederen recupereren en ze indien nodig een andere bestemming geven. Voorafgaand aan elk project tot renovatie van een parking of bebouwing van een terrein met bestemming openluchtparking, moet de overheid altijd kunnen onderzoeken of zij de parkingfunctie al dan niet wil behouden. Het feit dat minder mensen een eigen auto gaan bezitten, zal op lange termijn ongetwijfeld kansen bieden om te evolueren van een bestemming uitsluitend als parking naar gemengde projecten (wooneenheden, voorzieningen, kantoren en/of handelszaken) met het oog op een kwaliteitsvolle territoriale ontwikkeling. Het Brussels Gewest, de gemeenten en de andere Gewesten behouden zo de controle over hun gebiedsontwikkeling. Dit heeft ook betrekking op de fietsparkings.

De term "controle" wordt gebruikt voor de situaties waarin het Agentschap het beheer (waarover zij oorspronkelijk beschikt) van een openbare parking aan een derde toevertrouwt. Het moet een controle houden

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

La mission visée au 8° supprime l'ancienne mission de service d'enlèvement de véhicules que l'Agence n'a jamais exercée. Elle la remplace par l'imposition de l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots. Ce service doit bien entendu s'inscrire dans la politique du stationnement régionale.

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

La mission visée au 10° est ajoutée pour confier à l'Agence la continuation du système de téléjalonnement, initialement prévu conjointement à l'enlèvement des véhicules dans l'ancien 9°. Pour

op deze delegatie en op het beheer dat door die derde zal worden verricht.

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

De onder 8° bedoelde opdracht verwijdt de oude opdracht inzake de de takeldienst, die het Agentschap nooit heeft uitgevoerd. In de plaats komt de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmendienst. Deze dienst moet alleszins te kaderen binnen het parkeerbeleid van het Gewest.

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

De onder 10° bedoelde opdracht is toegevoegd teneinde het Agentschap te belasten met het verderzetten van het

répondre à l'évolution technologique, le terme « jalonnement dynamique » est préféré au terme « téléjalonnement ». L'Agence doit aussi être le garant d'une harmonisation de la signalétique sur l'entièreté du territoire régional. Elle doit développer le jalonnement dynamique des parkings publics.

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

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

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

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

Enfin, l'Agence est chargée d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 relatif à la reconnaissance des parkings publics. Actuellement, l'article 2.3.52 du COBRACE charge l'Agence du stationnement d'être l'interlocuteur du titulaire du permis d'environnement pour ce qui concerne les aspects relatifs à la mise à disposition des emplacements de parkings à des fins de « parkings publics ». Cet article

parkeergeleidingssysteem, wat een opdracht was die voordien samen met de takeldienst was vermeld onder 9°. Gezien de technologische evolutie wordt in plaats van de term "parkeergeleidingssysteem" de voorkeur gegeven aan "dynamisch parkeergeleidingssysteem". Verder moet het Agentschap zorgen voor de harmonisering van de bewegwijzering op het hele grondgebied van het Gewest. Het moet het dynamisch parkeergeleidingssysteem van de openbare parkings ontwikkelen.

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

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

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

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

2.3.52 du COBRACE sera abrogé lors de l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visé à l'article 4. Une mission plus large a donc été ajoutée ici dans le projet d'ordonnance.

Art. 41

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

Art. 42

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

La présente ordonnance supprime le volet réglementaire du PRPS.

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

Art. 43

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

Section 6. Du contrat de gestion

Art. 44

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

Art. 45

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

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

Art. 41

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

Art. 42

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

Deze ordonnantie schaft het reglementaire luik van het GPBP af.

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

Art. 43

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

Afdeling 6. Beheerscontract

Art. 44

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

Art. 45

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

Art. 46

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

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

Section 7. Des moyens

Art. 47

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

Art. 48

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

Section 8. De la comptabilité et du contrôle

Art. 49

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

Chapitre 9. Des dispositions finales

Section 1^{re}. Des dispositions modificatives

Art. 50

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

Art. 51

Art. 46

Dit nieuwe artikel heeft specifiek betrekking op de inhoud van het beheerscontract. Het neemt deels de elementen over die uit het oude artikel 33 van de parkeerordonnantie van 2009 zijn gehaald. Verder wordt bepaald dat het evaluatierapport nu jaarlijks is. Ten slotte wordt nader bepaald dat de Regering controleert of de doelstellingen worden gehaald aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren overmaakt (en met inbegrip van elk document dat daarvoor in de toekomst in de plaats kan komen).

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

Afdeling 7. Middelen

Art. 47

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

Art. 48

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

Afdeling 8. Boekhouding en controle

Art. 49

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

Hoofdstuk 9. Slotbepalingen

Afdeling 1. Wijzigingsbepalingen

Art. 50

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

Art. 51

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

Section 2. Des dispositions abrogatoires

Art. 53

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

Art. 54

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

Art. 55

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

Section 3. Des dispositions transitoires

Art. 56

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

Section 4. De l'entrée en vigueur

Art. 57

Cet article porte sur l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Il charge le Gouvernement de fixer la date d'entrée en vigueur des règles sur l'usage de la contrainte par l'Agence du stationnement ainsi que des nouvelles règles adoptées par le Conseil d'administration de l'Agence concernant le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans l'attente, les anciennes règles resteront d'application.

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

Afdeling 2. Opheffingsbepalingen

Art. 53

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

Art. 54

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

Art. 55

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

Afdeling 3. Overgangsbepalingen

Art. 56

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

Afdeling 4. Inwerkingtreding

Art. 57

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

Dit artikel betreft de inwerkingtreding van deze ordonnantie. Het belast de Regering ermee de datum van inwerkingtreding van de nieuwe regels betreffende de aanwending door het Parkeeragentschap van het dwangbevel alsook van de nieuwe regels die door de Raad van Bestuur van het Agentschap worden goedgekeurd betreffende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van het personeel. In afwachting zullen de oude regels van toepassing blijven. Het voorziet eveneens in een uitgestelde inwerkingtreding van de wijziging van het BWLKE in het licht van het tijdstip van de inwerkingtreding van het besluit "openbare parking".

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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Sur la proposition de la Ministre de la Mobilité, des
Travaux publics et de la Sécurité routière,
Après délibération,

ARRETE :

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

Chapitre 1^{er}. Des dispositions générales

Article 1^{er}

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

Art. 2

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

- 1° emplacement de stationnement : espace situé sur
la voirie publique et destiné au stationnement d'un
véhicule ;
- 2° zone réglementée : partie du territoire de la Région
composée d'emplacements de stationnement situés
sur la voirie publique et dont l'utilisation est
réglementée selon la catégorie dont elle relève ;
- 3° carte de dérogation : autorisation individuelle
délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs
d'emplacements de stationnement ;
- 4° parking public : tout parking accessible au public
et répondant aux conditions déterminées par le
Gouvernement qu'il s'agisse d'un parking
appartenant à la Région ou à toute autre personne
morale de droit public ou de droit privé ;
- 5° jalonement dynamique : système d'information et
de guidage relatif aux emplacements de
stationnement disponibles dans les parkings publics;
- 6° Agence du stationnement : l'Agence du
stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale,
telle que définie dans le chapitre 7 ;
- 7° contrôle : le contrôle du respect du stationnement
réglementé sur la voirie publique ;
- 8° redevance de stationnement : la contrepartie
financière pour la mise à disposition d'un
emplacement de stationnement établie en vertu de la
présente ordonnance, de ses arrêtés d'exécution
ainsi que des règlements-redevances communaux
de stationnement.



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

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
Op voordracht van de minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

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

Art. 2

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan
onder:

- 1° parkeerplaats: ruimte op de openbare wegnis
die bestemd is om een voertuig te parkeren;
- 2° gereglementeerde zone: deel van het
grondgebied van het Gewest bestaande uit
parkeerplaatsen op de openbare wegnis en
waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens
de categorie waartoe het behoort;
- 3° vrijstellingskaart: individuele vergunning
uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers
van parkeerplaatsen;
- 4° openbare parking: elke parking die voor het
publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de
Regering vastgelegde voorwaarden, ongeacht of
dit een parking is die toebehoort aan het Gewest
of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of
publiekrechtelijke persoon;
- 5° dynamisch parkeergeleidingssysteem:
informatie- en geleidingssysteem betreffende de
vrije parkeerplaatsen in openbare parkings;
- 6° Parkeeragentschap: Parkeeragentschap van
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals
bepaald in hoofdstuk 7;
- 7° controle: de controle op de naleving van het
gereglementeerd parkeren op de openbare weg;
- 8° parkeerretributie: de financiële tegenprestatie
voor de terbeschikkingstelling van een
parkeerplaats zoals vastgelegd krachtens deze
ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten alsmede de
gemeentelijke parkeerretributiereglementen.
- 9° inning: de ontvangst van parkeerretributies;

<p>9° perception : la réception des redevances de stationnement ; 10° véhicule partagé : le véhicule dépendant d'un service agréé ou autorisé par le Gouvernement.</p>	<p>10° deelvoertuig: het voertuig van een door de Regering erkende of toegelaten dienst.</p>
<p>Chapitre 2. Des enjeux et des instruments</p> <p>Art. 3</p> <p>La politique du stationnement contribue à la politique de mobilité en utilisant le stationnement comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodales et un service rendu aux usagers.</p> <p>La politique du stationnement permet d'organiser de manière efficace, cohérente, équilibrée et concertée le stationnement sur les voiries régionales et communales.</p> <p>La politique du stationnement comprend prioritairement :</p> <p>1° la coordination du stationnement en voirie et hors voirie ; 2° la fixation de zones réglementées ou réservées sur la voirie publique et leur tarification pour tous les types de véhicules ; 3° l'adoption d'un plan de politique régionale du stationnement et son évaluation à l'échelle régionale et locale ; 4° la cohérence des actions locales au regard des objectifs régionaux ; 5° l'opérationnalisation de cette politique par une Agence du stationnement.</p>	<p>Hoofdstuk 2. Uitdagingen en middelen</p> <p>Art. 3</p> <p>Het parkeerbeleid draagt bij tot het mobiliteitsbeleid door het parkeren aan te wenden als actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers van het Gewest.</p> <p>Het parkeerbeleid laat toe het parkeren op de gewest- en gemeentewegen op een doeltreffende, coherente, evenwichtige en overlegde manier te organiseren.</p> <p>Het parkeerbeleid richt zich in de eerste plaats op:</p> <p>1° de coördinatie van het parkeeraanbod op en buiten de wegenis; 2° de vastlegging van gereguleerde of gereserveerde zones op de openbare wegenis en de tarifiering ervan voor alle soorten voertuigen; 3° de goedkeuring van een gewestelijk parkeerbeleidsplan en de evaluatie daarvan op gewestelijk en lokaal niveau; 4° de coherentie van lokale acties met de gewestelijke doelstellingen; 5° het operationaliseren van dit beleid door een Parkeeragentschap.</p>
<p>Art. 3 bis</p> <p>Il est créé un Comité stratégique du stationnement chargé au moins des missions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - remettre des avis sur la politique du stationnement et ses instruments ; - réunir les acteurs publics et opérateurs en charge du stationnement. <p>Le Gouvernement arrête la composition et les modalités de fonctionnement du Comité stratégique.</p> <p>Chapitre 3. De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie</p> <p>Section 1^{re}. Des parkings publics</p>	<p>Art. 3 bis</p> <p>Een strategisch comité voor het parkeerbeleid wordt opgericht, dat minstens de volgende opdrachten vervult:</p> <ul style="list-style-type: none"> • adviezen verlenen over het parkeerbeleid en de daartoe gebruikte instrumenten • de publieke actoren en operatoren belast met parkeren, samenbrengen. <p>De Regering bepaalt de samenstelling en de werkingsmodaliteiten van het strategisch comité.</p> <p>Hoofdstuk 3. Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten</p> <p>Afdeling 1. De openbare parkings</p>

Art. 4

Sans préjudice des autres normes régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, pour atteindre l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du téléjalonnement mis en oeuvre par l'Agence du stationnement, en tenant compte des objectifs de réduction des déplacements domicile-travail en voiture, tels que poursuivis par les articles 2.3.51 à 2.3.62 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie.

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

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

Section 2. De la politique publique du stationnement

Art. 5

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

Art. 6

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

Art. 7

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

Chapitre 4. Du stationnement en voirie

Art. 4

Onverminderd de andere gewestelijke normen betreffende de exploitatie van openbare parkings, bepaalt de Regering, om de beoogde verschuiving van parkeren op de weg naar parkeren buiten de weg te bewerkstelligen, de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, per besluit, erkend kan worden als openbare parking en in aanmerking komt voor het parkeergeleidingssysteem van het Parkeeragentschap, rekening houdend met de doelstellingen om de woon-werkverplaatsingen met de auto te verminderen, zoals nagestreefd door de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 van de Ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

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

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

Afdeling 2. Het publieke parkeerbeleid

Art. 5

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

Art. 6

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

Art. 7

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

Hoofdstuk 4. Parkeren op de weg

Art. 8

Le Gouvernement détermine les règles applicables à :

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

Section 1^{re}. Des zones réglementées

Art. 9

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

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

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

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

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

Art. 10

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

Art. 8

De Regering bepaalt de regels die gelden voor:
1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis;
2° de installatie van de uitrustingen die voor het parkeren nodig zijn;
3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen.

Afdeling 1. Gereguleerde zones

Art. 9

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

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

2° de groene zone, bedoeld voor langdurig parkeren, waar, behoudens de door de Regering bepaalde afwijkingen, elke gebruiker van een parkeerplaats gehouden is tot betaling van de in artikel 14, paragraaf 1 vermelde parkeerretributie;

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

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

Art. 10

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

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

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

Section 2. Du stationnement réservé

Art. 11

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

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

Art. 12

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

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

- 1° aux véhicules partagés ;
- 2° aux chargement d'un véhicule électrique ;
- 3° aux services de kiss & ride, destinés à l'embarquement au débarquement de personnes ;
- 4° à la livraison ;
- 5° aux services de voiturier dans le secteur de l'HORECA ;
- 6° aux personnes présentant un handicap ;
- 7° aux taxis ;
- 8° aux vélos ;
- 9° aux véhicules à deux roues motorisés ;
- 10° aux poids-lourds ;
- 11° aux autocars ;
- 12° aux bus scolaires.

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

Le Gouvernement fixe :

- 1° les modalités d'utilisation des emplacements de stationnement réservés ;
- 2° le nombre minimal d'emplacements réservés ;

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

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

Afdeling 2. Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 11

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

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

Art. 12

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

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden:

- 1° voor deelvoertuigen;
- 2° voor het opladen van een elektrisch voertuig;
- 3° voor de diensten van kiss & ride, bedoeld voor het laten in- en uitstappen van personen;
- 4° voor leveringen;
- 5° voor de voermandiensten in de horecasector;
- 6° voor personen met een handicap;
- 7° voor taxi's;
- 8° voor fietsen;
- 9° voor gemotoriseerde tweewielers;
- 10° voor vrachtwagens;
- 11° voor autobussen;
- 12° voor schoolbussen.

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

De Regering stelt vast:

- 1° de regels voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen;

<p>3° les critères d'implantation des emplacements réservés ;</p> <p>4° les caractéristiques des équipements nécessaires à ces emplacements.</p>	<p>2° het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen;</p> <p>3° de criteria voor de inplanting van voorbehouden parkeerplaatsen;</p> <p>4° de kenmerken van de uitrustingen die voor deze parkeerplaatsen nodig zijn.</p>
<p>Section 3. Des redevances de stationnement</p>	<p>Afdeling 3. Parkeerretributies</p>
<p>Sous-section 1^{ère}. Instauration, exigibilité et tarif des redevances</p>	<p>Onderafdeling 1. Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies</p>
<p>Art. 13</p> <p>Conformément aux dispositions de la présente sous-section, une redevance de stationnement, fixée sur base horaire, est prélevée pour l'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une zone réglementée au sens de l'article 9 durant la période réglementée conformément à l'article 10 pour cet emplacement.</p> <p>Lorsqu'un emplacement de stationnement est occupé par un véhicule immatriculé, la redevance horaire est mise à charge de la personne physique ou morale au nom de laquelle ce véhicule est immatriculé.</p>	<p>Art. 13</p> <p>Overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling wordt een parkeerretributie geheven, gebaseerd op een uurtarief, voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereguleerde zone bedoeld in artikel 9 gedurende de in overeenstemming met artikel 10 voor betrokken parkeerplaats gereguleerde periode.</p> <p>Wanneer een parkeerplaats bezet wordt door een ingeschreven motorvoertuig, is de retributie per uur ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.</p>
<p>Art. 14</p> <p>§ 1^{er}. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.</p> <p>Le tarif se situe dans une fourchette de :</p> <p>1° 0,50 euros à 3 euros pour la première demi-heure ;</p> <p>2° 0,50 euros à 5 euros pour la deuxième demi-heure ;</p> <p>3° 2 euros à 10 euros pour la deuxième heure ;</p> <p>4° 1,50 euros à 15 euros par heure supplémentaire.</p> <p>La durée de stationnement maximale est de 2 heures pour la zone rouge.</p> <p>Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure maximum.</p> <p>§ 2. En cas de non-paiement de la redevance ou de méconnaissance de la durée de stationnement gratuit ou de la durée de stationnement pour laquelle une redevance a été payée, la personne visée à l'article 13, alinéa 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 euros.</p>	<p>Art. 14</p> <p>§ 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en het bedrag van de retributie, vastgesteld op uurbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke gereguleerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.</p> <p>Het tarief bevindt zich binnen een vork van:</p> <p>1° 0,50 euro tot 3 euro voor het eerste half uur;</p> <p>2° 0,50 euro tot 5 euro voor het tweede half uur;</p> <p>3° 2 euro tot 10 euro voor het tweede uur;</p> <p>4° 1,50 euro tot 15 euro per extra uur.</p> <p>De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone.</p> <p>De Regering kan beslissen kosteloos parkeren toe te laten voor ten hoogste een kwartier.</p> <p>§ 2. In geval van niet-betaling van de retributie of veronachtzaming van de gratis parkeertijd of de parkeertijd waarvoor een retributie is betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, alinea 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 euro.</p>

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15

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

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

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

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

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

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

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

Onderafdeling 2. Organisatie van de controle en inning

Art. 15

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

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

Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement :
1° exerce les missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place ;

2° par dérogation au point 1°, peut charger un soumissionnaire unique, selon les conditions et modalités déterminées par le Gouvernement, de l'exercice des missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes qui lui ont transféré l'exercice de ces missions.

§ 3. S'il constate, après enquête menée sur place, ou sur rapport de l'Agence du stationnement, qu'une commune n'exerce pas les missions visées au paragraphe 1er, le Gouvernement peut, par arrêté motivé, après avoir entendu la commune, charger l'Agence du stationnement d'exercer ces missions à la place de cette commune.

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

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

Sous-section 3. Du recouvrement

Art. 16

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

1° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de douze jours est apposée sur le pare-brise du véhicule, ou

2° une invitation à acquitter la redevance forfaitaire dans un délai de quinze jours à compter de la date d'envoi est adressée au débiteur.

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

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

In dit geval:

1° oefent het Parkeeragentschap de controle- en inningsopdrachten uit op de gewest- en de gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het er uitdrukkelijk mee belast hebben deze opdrachten in hun plaats uit te oefenen;

2° kan het Parkeeragentschap, in afwijking van het bepaalde onder 1° en overeenkomstig de door de Regering vastgestelde voorwaarden en regels, een enige inschrijver belasten met de uitoefening van controle- en inningsopdrachten op de gewest- en gemeentewegen op het grondgebied van de gemeenten die het de uitoefening van deze opdrachten hebben toevertrouwd.

§ 3. Indien de Regering, na onderzoek ter plaatse of op verslag van het Parkeeragentschap, vaststelt dat een gemeente de opdrachten bedoeld in paragraaf 1 niet uitoefent, dan kan zij, bij gemotiveerd besluit, na de gemeente te hebben gehoord, het Parkeeragentschap belasten deze opdrachten uit te oefenen in de plaats van deze gemeente.

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

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

Onderafdeling 3. Invordering

Art. 16

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

1° wordt op de voorruit van het voertuig een verzoek aangebracht tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van twaalf dagen, of;

2° wordt aan de schuldenaar een verzoek verzonden tot betaling van de forfaitaire retributie binnen een termijn van vijftien dagen volgend op de verzendingsdatum.

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

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

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

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

§ 5. Lorsqu'il est procédé au recouvrement amiable, le créancier, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement envoie, par envoi non-recommandé, une première sommation.

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

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

§ 6. Lorsqu'une commune procède au recouvrement par voie de contrainte, elle fait usage de la procédure visée à l'article 137bis de la Nouvelle loi communale. Dans ce cas, les frais administratifs liés à la mise en demeure s'élèvent aux frais d'envoi y afférent et à une indemnité forfaitaire additionnelle de 15 euros.

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

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

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

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

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

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

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

§ 6. Als een gemeente overgaat tot invordering middels een dwangbevel, maakt zij gebruik van de procedure bedoeld in artikel 137bis van de Nieuwe Gemeentewet. In dit geval bedragen de administratieve kosten voor deze ingebrekestelling de betrokken verzendingskosten en een bijkomende forfaitaire vergoeding van 15 euro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

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

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

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

Bovendien moet de schuldenaar vooraf per aangetekende zending in gebreke gesteld worden. Voor deze verzending vermeerderd het Parkeeragentschap de schuld opnieuw keer met de eraan verbonden kosten en is het gemachtigd de schuld een tweede keer te verhogen met een forfaitaire schadevergoeding van 15 euro. Deze bijkomende forfaitaire vergoeding is ten laste van de schuldenaar en kan eveneens middels het exploit worden ingevorderd.

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

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

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

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

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

Art. 17

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

Section 4. Des cartes de dérogations

Art. 18

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

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

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

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé, à l'exception des personnes présentant un handicap pour lesquelles la carte européenne de stationnement pour les personnes

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

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

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

Art. 17

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

Afdeling 4. Vrijstellingskaarten

Art. 18

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

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

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

Elke vrijstellingskaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig, met uitzondering van de personen met een handicap voor wie de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap als

présentant un handicap peut tenir lieu de carte de dérogation selon les modalités fixées par le Gouvernement.

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

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

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

Art. 19

§ 1^{er}. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 3^o, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale.

§ 2. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1^{er}, 5^o, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie.

§ 3. Les détenteurs d'une autre carte de dérogation que celles visées au paragraphe 1^{er} et au paragraphe 2 ne sont pas soumis à la redevance applicable dans les zones réglementées telles que visées à l'article 14, à l'exception des zones rouges et des autres zones fixées par le Gouvernement. Ils ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement de la redevance forfaitaire applicables en zone bleue visée à l'article 9, alinéa 1^{er}, 4^o.

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

Art. 20

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

vrijstellingskaart kan gelden overeenkomstig de door de Regering vastgelegde modaliteiten.

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

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

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

Art. 19

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

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

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

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

Art. 20

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

ainsi que pour les coûts de recouvrement des montants impayés.

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

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

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

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

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

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

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

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

pour de kosten van de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt iedere gemeente bedoeld in vorig lid, uiterlijk op 31 mei van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, een verslag mee aan het Gewest dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen, beschrijft.

Het bedrag dat overeenkomt met 15% van het overschot dat uit het verslag waarvan sprake in het eerste lid, wordt in de rekeningen van het lopende boekjaar van het Parkeeragentschap ingeschreven.

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

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

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

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

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

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

§5. Ten aanzien van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die het bedrag bedoeld in paragraaf 2 niet binnen de vereiste termijn vereffenen, wordt de storting van de overschotten met betrekking tot de toekenning van

le territoire de plus d'une commune jusqu'au versement effectif du montant visé au paragraphe 2.

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

Art. 21

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

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

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

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

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

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

Chapitre 5. Du plan régional de politique du stationnement

Section 1^{re}. Du contenu

Art. 22

Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique du stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous

de gewestelijke vrijstellingskaarten die op het grondgebied van meer dan een gemeente geldig zijn, opgeschort tot de effectieve storting van het bedrag bedoeld in paragraaf 2.

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

Art. 21

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

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

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 5. Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1. Inhoud

Art. 22

Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter

les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

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

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

1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement

2° la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique du stationnement suivie ;

3° pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :

a) l'objectif d'emplacement de stationnement admissibles ;

b) l'objectif d'emplacements de stationnement pour chaque zone visée à l'article 8 ;

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

Section 2. De la procédure d'élaboration

Art. 23

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

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

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

zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

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

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

1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand;

2° de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid;

3° voor het volledige grondgebied van het Gewest enerzijds en voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds:

a) het richtcijfer van toegelaten parkeerplaatsen;

b) het richtcijfer van parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 8;

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

Afdeling 2. Opmaakprocedure

Art. 23

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

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

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

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

§ 2. Simultanément à l'enquête, le Gouvernement soumet le projet de plan pour avis au moins à Brulocalis, à Bruxelles Environnement et aux commissions d'avis suivantes : Commission régionale de la mobilité, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, Commission régionale de développement et Conseil de l'environnement. Les avis doivent parvenir au Gouvernement dans les soixante jours de la demande. 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 paragraphe 2, le Gouvernement soumet aux communes pour avis le projet de plan accompagné des réclamations, observations et avis visés aux paragraphes 1^{er} et 2.

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

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

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

Art. 24

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

Le plan est publié au Moniteur belge.

Art. 25

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

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

Section 3. De l'évaluation

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

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

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

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

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

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

Art. 24

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

Het plan wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Art. 25

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

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

Afdeling 3. Evaluatie

<p style="text-align: center;"><i>Art. 26</i></p> <p>Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur.</p> <p>Il demeure toutefois en vigueur jusqu'au moment où un autre plan lui est substitué.</p> <p>Le nouveau plan est établi sur la base d'un rapport global d'évaluation établi par le Gouvernement.</p> <p>Ce rapport global d'évaluation, qui vise à analyser le niveau de mise en œuvre et de pertinence ainsi que l'évolution possible du plan régional de politique du stationnement en cours, comporte un rapport d'expertise de l'Agence du stationnement et des informations issues de la consultation des communes.</p> <p>L'Agence du stationnement transmet son rapport d'expertise au Gouvernement qui l'examine et l'apprécie au regard des objectifs du plan régional de politique du stationnement et des objectifs du plan régional de mobilité. Sur base de cet examen, le Gouvernement, rédige et approuve un rapport global d'évaluation et le communique au Parlement pour information.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Art. 26</i></p> <p>Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.</p> <p>Het blijft evenwel van kracht tot er een ander plan voor in de plaats komt.</p> <p>Het nieuwe plan wordt opgesteld op basis van een globaal evaluatieverslag dat wordt opgemaakt door de Regering.</p> <p>Dit globale evaluatieverslag, dat de graad van tenuitvoerlegging en relevantie evenals de mogelijke evolutie van het huidige gewestelijk parkeerbeleidsplan beoogt te analyseren, omvat een deskundigenverslag van het Parkeeragentschap en informatie afkomstig van de raadpleging van de gemeenten.</p> <p>Het Parkeeragentschap bezorgt zijn deskundigenverslag aan de Regering, die het onderzoekt en toetst aan de doelstellingen van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en het gewestelijke mobiliteitsplan. Op basis van dit onderzoek maakt de Regering een globaal evaluatieverslag op, keurt zij dit goed en deelt zij het ter informatie mee aan het Parlement.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 27</i></p> <p>§ 1^{er}. Le Gouvernement opère un suivi et évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d'exécution du plan régional de politique du stationnement à l'échelle des communes.</p> <p>Cette évaluation vise également à ce que les communes appliquent le cadre régional tout en tenant compte de leurs spécificités respectives.</p> <p>Cette évaluation a lieu tous les 24 mois et repose sur un diagnostic complet et détaillé du stationnement sur le territoire communal, dont elle déduit les principales orientations et enjeux, notamment en regard des objectifs fixés par la Région.</p> <p>§2. Le diagnostic visé au paragraphe 1^{er} est réalisé par l'Agence du stationnement. Il est constitué sur base d'une analyse des règlements-redevance communaux de stationnement et de bilans chiffrés actualisés de :</p> <p>1° l'offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;</p> <p>2° la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;</p> <p>3° rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.</p> <p>Ce diagnostic est complété par toute donnée opérationnelle utile, issue de la gestion du stationnement sur le territoire communal que la</p>	<p style="text-align: center;"><i>Art. 27</i></p> <p>§1. De Regering verricht een opvolging van en evalueert concreet de tenuitvoerlegging en de uitvoeringsgraad van het gewestelijke parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.</p> <p>Deze beoordeling beoogt er mede voor te zorgen dat de gemeenten het gewestelijke beleid toepassen, daarbij rekening houdend met hun respectievelijke eigenheid.</p> <p>Deze beoordeling vindt elke 24 maanden plaats en berust op een volledige en gedetailleerde diagnose van het parkeren op het gemeentelijke grondgebied, waaruit zij de belangrijkste oriëntaties en aandachtspunten afleidt, met name in het licht van de door het Gewest vastgestelde doelstellingen.</p> <p>§2. De diagnose waarvan sprake in §1 wordt door het Parkeeragentschap verricht. Het is opgesteld op basis van een analyse van gemeentelijke parkeerretributiereglementen en op geactualiseerde en becijferde gegevens:</p> <p>1° over het parkeeraanbod, met details per type en categorie;</p> <p>2° over de nood aan parkeerplaatsen per straatgedeelte, op verschillende representatieve tijdstippen van de dag;</p> <p>3° over rotaties gemeten in de sleutelsectoren van het gemeentelijke grondgebied.</p>

commune met à disposition de l'Agence du stationnement.

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

Art. 28

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

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

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

Chapitre 6. Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1^{re}. Du contenu

Art. 29

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

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

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

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

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

Art. 28

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

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

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

Hoofdstuk 6. Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1. Inhoud

Art. 29

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

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

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

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

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

2° un plan d'action relatif au stationnement sur l'ensemble du territoire communal.

Section 2. De la procédure d'élaboration

Art. 30

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

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

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

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

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

Art. 31

Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

L'avis qui ne serait pas parvenu à l'échéance de ce délai est réputé favorable.

Art. 32

Au terme de la procédure visée aux articles 30 et 31, le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement et le transmet à l'Agence du stationnement.

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

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

2° een actieplan betreffende het parkeren op het gehele gemeentelijke grondgebied.

Afdeling 2. Opmaakprocedure

Art. 30

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

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

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

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

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

Art. 31

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

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

Art. 32

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

<p style="text-align: center;">Art. 33</p> <p>Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement. Ce nouveau plan d'action communal de stationnement est soumis à la procédure visée aux articles 30 à 32.</p> <p style="text-align: center;">Chapitre 7. De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale</p>	<p style="text-align: center;">Art. 33</p> <p>Elke gemeente neemt de wijzigingen aan die zich opdringen na goedkeuring van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit nieuwe gemeentelijke parkeeractieplan wordt onderworpen aan de procedure bedoeld in de artikelen 30 tot 32.</p> <p style="text-align: center;">Hoofdstuk 7. Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</p>
<p style="text-align: center;">Section 1^{re}. Des dispositions générales</p>	<p style="text-align: center;">Afdeling 1. Algemene bepalingen</p>
<p style="text-align: center;">Art. 35</p> <p>§ 1^{er}. Les objectifs visés par la présente ordonnance sont réalisés par une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », et chargée des missions énumérées aux articles 40 et 41.</p> <p>L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés et des associations, à la présente ordonnance et à ses statuts.</p> <p>Elle a son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Toute modification des statuts par l'assemblée générale est approuvée par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité.</p> <p>§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital est intégralement souscrit par la Région. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.</p> <p>§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires du Gouvernement doivent appartenir à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires du Gouvernement conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration, du bureau et de l'assemblée générale de l'Agence du stationnement mais ne prennent pas part aux votes.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 35</p> <p>§ 1. De door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen worden verwezenlijkt door een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming 'Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', en belast met de opdrachten vermeld in de artikelen 40 en 41.</p> <p>Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, aan deze ordonnantie en aan zijn statuten.</p> <p>Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>Elke wijziging van de statuten door de algemene vergadering wordt door de Regering goedgekeurd op voorstel van de minister van Mobiliteit.</p> <p>§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het kapitaal wordt integraal onderschreven door het Gewest. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.</p> <p>§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De regeringscommissarissen moeten tot twee verschillende taalgroepen behoren. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de regeringscommissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur, het bureau en van algemene vergadering van het Parkeeragentschap bij maar nemen niet deel aan de stemming.</p>

<p>§ 4. Les principes qui président à l'implantation de l'Agence du stationnement et à son fonctionnement quotidien intègrent des objectifs environnementaux et énergétiques exemplaires, notamment au niveau des modalités de performance énergétique et environnementale des bâtiments, des véhicules et de l'accessibilité. Ces objectifs sont fixés par le Gouvernement.</p>	<p>§ 4. De principes die aan de oprichting van het Parkeeragentschap en zijn dagelijkse werking ten grondslag liggen, omvatten exemplarische milieu- en energiedoelstellingen, met name op het vlak van de regels inzake energie- en milieuprestaties voor gebouwen, voertuigen en bereikbaarheid. Deze doelstellingen worden vastgesteld door de Regering.</p>
<p>Section 2. De la composition des organes de gestion</p>	<p>Afdeling 2. Samenstelling van de de beheersorganen</p>
<p style="text-align: center;"><i>Art. 36</i></p> <p>§ 1^{er}. L'assemblée générale se compose de l'actionnaire unique, la Région de Bruxelles-Capitale. Les administrateurs peuvent être invités mais ils n'ont pas droit au vote.</p> <p>§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de quinze membres qui sont domiciliés dans la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Dix membres doivent appartenir au groupe linguistique le plus nombreux et cinq autres à l'autre groupe linguistique.</p> <p>Cinq membres doivent appartenir au sexe opposé.</p> <p>Les membres sont désignés de la manière suivante :</p> <p>1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité ;</p> <p>2° cinq membres sont désignés par le Gouvernement sur base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Afin de permettre au Gouvernement de désigner les membres en respectant les règles de répartition linguistique et de genre, les communes proposent, une liste de 10 membres en précisant l'ordre de préférence.</p> <p>Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs restent en fonction jusqu'à leur remplacement.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Art. 36</i></p> <p>§ 1. De algemene vergadering bestaat uit de enige aandeelhouder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>De bestuurders kunnen worden uitgenodigd maar hebben geen stemrecht.</p> <p>§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur die bestaat uit 15 leden die zijn gedomicilieerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>Tien leden moeten tot de meest talrijke taalgroep behoren en vijf anderen tot de andere taalgroep.</p> <p>Vijf leden moeten toebehoren aan het andere geslacht.</p> <p>De leden worden op de volgende wijze aangeduid:</p> <p>1° tien leden worden aangeduid door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit;</p> <p>2° vijf leden worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is medegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p> <p>Om de Regering toe te laten om de leden aan te duiden met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, stellen de gemeenten een lijst van 10 leden voor, met aanduiding van de voorkeursvolgorde.</p> <p>Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien met de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de bestuurders in functie totdat ze vervangen zijn.</p> <p>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.</p>

<p>§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un vice-président en son sein. Ceux-ci doivent appartenir à des groupes linguistiques différents.</p> <p>§ 4. Les mandats des administrateurs sont renouvelables. Ils sont révocables à tout moment.</p> <p>§ 5. Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :</p> <p>1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'Etat adjoint à l'un de ses membres ;</p> <p>2° membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale ;</p> <p>3° administrateur, dirigeant ou membre du personnel d'une association ou entreprise active dans le domaine du stationnement, du transport ou de l'exploitation de parkings publics ainsi que toute personne qui exerce ces activités en nom propre ;</p> <p>4° membre du personnel de l'Agence du stationnement.</p> <p>§ 6. Le conseil d'administration peut déléguer au bureau, composé du président, du vice-président, des commissaires au Gouvernement ainsi que de deux autres administrateurs qu'il détermine, une partie de ses pouvoirs et de sa signature.</p> <p>§ 7. Sans préjudice de l'article 37 le conseil d'administration et le bureau peuvent procéder à une délégation de pouvoirs et de signature au directeur général et au directeur général-adjoint aux conditions et dans les limites prévues par le Code des sociétés et des associations.</p>	<p>§ 3. De raad van bestuur kiest onder de leden van de raad een voorzitter en een ondervoorzitter. Zij moeten tot een verschillende taalgroep behoren.</p> <p>§ 4. Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar. Het kan op elk ogenblik herroepen worden.</p> <p>§ 5. Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden:</p> <p>1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden;</p> <p>2° lid van het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p> <p>3° bestuurder, zaakvoerder of personeelslid van een vereniging of bedrijf actief in het parkeerwezen, het vervoer of de uitbating van openbare parkings evenals elke andere persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;</p> <p>4° lid van het personeel van het Parkeeragentschap.</p> <p>§ 6. De raad van bestuur kan een deel van zijn bevoegdheden en handtekenbevoegdheid delegeren aan het bureau, bestaande uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de regeringscommissarissen evenals twee andere bestuurders die de raad aanduidt.</p> <p>§ 7. Onverminderd artikel 37 kunnen de raad van bestuur en het bureau beslissen bevoegdheden en handtekenbevoegdheid te delegeren aan de directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal, onder de voorwaarden en binnen het kader bepaald in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.</p>
<p>Section 3. De la gestion journalière</p>	<p>Afdeling 3. Dagelijks bestuur</p>
<p><i>Art. 37</i></p> <p>La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, portant respectivement les titres de directeur-général et directeur-général adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement. Les modalités relatives à leur régime administratif et pécuniaire sont prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Le Gouvernement arrête les cas dans lesquels leur signature conjointe n'est pas exigée.</p> <p>Le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint représentent l'Agence du stationnement dans</p>	<p><i>Art. 37</i></p> <p>Het dagelijkse bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die de titel directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal dragen, ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangeduid en ontslagen. De regels betreffende hun administratief en geldelijk statuut zijn vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.</p>

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

Section 4. Du personnel

Art. 38

Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans le respect des dispositions impératives de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à régler la situation administrative et pécuniaire des membres du personnel contractuel.

Dans le cadre du transfert des missions de contrôle et de perception par une commune vers l'Agence du stationnement conformément à l'article de 15 §2, il sera prévu une mobilité pour les fonctionnaires des administrations publiques communales vers l'Agence du stationnement et les autres services qui dépendent du Gouvernement

Art. 39

Le directeur-général ou le directeur-général adjoint de l'Agence du stationnement désigne les membres du personnel qui sont autorisés à procéder à des constatations factuelles en vue du contrôle et de la perception.

À cette fin, ils sont autorisés, entre autres, à :

- 1° apposer les invitations visées à l'article 16, paragraphe 1, 1° ;
- 2° faire des constatations en vue de l'envoi des invitations visées à l'article 16, paragraphe 1, 2° ;
- 3° utiliser des caméras de surveillance mobiles telles que visées à l'article 7/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Section 5. Des missions

Art. 40

L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. A cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions suivantes :

De Regering stelt vast in welke gevallen hun beide handtekeningen niet verplicht zijn.

De leidend ambtenaar en de adjunct-leidend ambtenaar vertegenwoordigen het Parkeeragentschap bij gerechtelijke en buitengerechtelijke handelingen en treden, binnen de perken van het dagelijkse bestuur, rechtsgeldig in naam en voor rekening van het Parkeeragentschap op.

Afdeling 4. Personeel

Art. 38

De raad van bestuur van het Parkeeragentschap stelt het personeelsplan en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast. Met inachtneming van de dwingende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de raad van bestuur van het Parkeeragentschap bevoegd om de administratieve en geldelijke positie van de contractuele werknemers te regelen.

In het kader van de overdracht door een gemeente van de controle- en inningsopdrachten aan het Parkeeragentschap overeenkomstig artikel 15 §2, zal er worden voorzien in een mobiliteit voor de ambtenaren van de gemeentelijke overheidsinstellingen naar het Parkeeragentschap en de andere diensten die van de Regering afhangen.

Art. 39

De algemeen directeur of de adjunct-algemeen directeur van het Parkeeragentschap duidt de personeelsleden aan die met het oog op de controle en de inning feitelijke vaststellingen mogen doen.

Daartoe mogen zij onder meer:

- 1° de in artikel 16, § 1, 1° bedoelde verzoeken aanbrengen;
- 2° vaststellingen doen met het oog op de verzending van de in artikel 16, § 1, 2° bedoelde verzoeken;
- 3° mobiele bewakingscamera's gebruiken als bedoeld in artikel 7/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Afdeling 5. Opdrachten

Art. 40

Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan. Hiertoe is het Parkeeragentschap belast met de volgende opdrachten:

1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement ; la mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

Le Gouvernement établit la liste des catégories de données à caractère personnel pouvant être traitées par l'Agence pour alimenter la banque de données ainsi que leur durée de conservation.

La banque de données ne contient que des données anonymes ;

2° d'assister le Ministre des Pouvoirs locaux dans son examen de la conformité des règlements-redevances communaux dans le cadre de l'exercice de la tutelle visé à l'article 15, paragraphe 4 ;

3° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la rédaction et de l'évaluation par ce dernier du plan régional de politique du stationnement et de sa mise en œuvre au niveau communal ;

4° d'assister le Gouvernement pour la mise en œuvre des mesures à prendre dans les cas visés à l'article 28;

5° la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement ;

6° la construction, l'acquisition ou la location ainsi que l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics, en conformité avec les objectifs de la Région, dont la Région, le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions, ou une commune lui confie le développement ou l'exploitation ;

1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren; de terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

De Regering stelt de lijst op van categorieën persoonsgegevens die door het Parkeeragentschap mogen worden verwerkt om de databank te voeden, evenals hun bewaartermijn.

De databank bevat alleen anonieme gegevens;

2° het bijstaan van de minister van de plaatselijke besturen bij de beoordeling van de conformiteit van de gemeentelijke parkeerretributiereglementen in het kader van het toezicht bedoeld in artikel 15, paragraaf 4;

3° het bijstaan van de Regering in het kader van de opmaak en de evaluatie door deze laatste van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de tenuitvoerlegging daarvan op gemeentelijk niveau;

4° het bijstaan van de Regering bij de tenuitvoerlegging van de vervangingsmaatregelen in de gevallen bedoeld in artikel 28;

5° het beheer van en de controle op de uitvoering van het parkeerbeleid op de wegenis waarmee het Parkeeragentschap belast is, met inbegrip van de inning van de parkeerretributies;

6° de bouw, de verwerving of de huur, alsook de organisatie, het beheer en de controle van alle openbare parkings, in overeenstemming met de doelstellingen van het Gewest, waarvan het Gewest, in voorkomend geval in het kader van een samenwerkingsakkoord dat is gesloten met een of meerdere andere Gewesten, of een gemeente de ontwikkeling of de exploitatie aan het Agentschap toevertrouwt;

7° la conclusion d'accords avec des personnes privées ou publiques concernant la mise à disposition d'emplacements de stationnement leur appartenant ou gérés par eux, en ce compris la recherche proactive, et la gestion des emplacements de stationnement hors voirie ;

8° l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots, dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans la politique du stationnement de la Région ;

9° le développement d'une offre de parkings libres d'accès ou avec gestion d'accès, couverts ou non couverts, pour les véhicules tels que définis aux articles 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 et 2.19 du Code de la Route, en voirie et hors voirie ;

10° l'harmonisation de la signalétique et le développement du jalonnement dynamique des parkings publics ;

11° le développement d'une offre de stationnement hors voirie pour véhicules partagés ainsi qu'une offre de recharge pour véhicules électriques ;

12° le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant aboutir à une sanction administrative communale à condition que le contrôle de ces infractions ait été confié à l'Agence du stationnement par le conseil communal conformément à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;

13° l'organisation, le suivi et l'évaluation de projets pilotes ou innovants en lien avec le stationnement en collaboration avec les administrations régionales et les organismes d'intérêt public concernés ainsi que le cas échéant dans le cadre d'un accord de coopération conclu avec une ou plusieurs autres Régions ou avec le fédéral ;

14° d'assister le Gouvernement dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 de la présente ordonnance.

Art. 41

Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique du stationnement.

Art. 42

Le Gouvernement détermine les cas dans lesquels les conseils communaux sollicitent l'avis de l'Agence du stationnement ainsi que les modalités de ces procédures d'avis.

7° het sluiten van overeenkomsten met privépersonen of publieke personen betreffende de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen die hun toebehoren of die zij beheren, inclusief het proactief zoeken naar en beheren van parkeerplaatsen buiten de weg;is;

8° de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmendienst, voor zover deze kadert binnen het parkeerbeleid van het Gewest;

9° de ontwikkeling van een aanbod aan vrij toegankelijke parkings of parkings met toegangsbeheer, al dan niet overdekt, voor voertuigen als omschreven in artikel 2.15.1, 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18 en 2.19 van de Wegcode, op de weg;is en daarbuiten;

10° de harmonisatie van de bewegwijzering en de ontwikkeling van dynamische parkeergeleiding voor openbare parkings;

11° de ontwikkeling van een parkeeraanbod buiten de weg;is voor deelvoertuigen alsook een herlaadaanbod voor elektrische voertuigen;

12° de controle op parkeerinbreuken die kunnen leiden tot een gemeentelijke administratieve sanctie, op voorwaarde dat de controle op deze inbreuken door de gemeenteraad is toevertrouwd aan het Parkeeragentschap in overeenstemming met de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties;

13° de organisatie, opvolging en beoordeling van proef- of innovatieprojecten op het vlak van het parkeren, in samenwerking met de gewestelijke overheden en de betrokken instellingen van openbaar nut evenals, desgevallend, in het kader van een samenwerkingsovereenkomst gesloten met een of meerdere andere Gewesten of met de federale overheid;

14°het bijstaan van de Regering bij de uitvoering van artikel 4 van deze ordonnantie.

Art. 41

De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Art. 42

De Regering bepaalt de gevallen waarin de gemeenteraden om het advies van het Parkeeragentschap verzoeken, alsook de regels voor deze adviesprocedures.

<p style="text-align: center;">Art. 43</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 43</p> <p>Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de eraan opgedragen opdrachten, voor zover zij aan deze opdrachten bijkomstig zijn.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">Section 6. Du contrat de gestion</p> <p style="text-align: center;">Art. 44</p> <p>Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.</p> <p style="text-align: center;">Art. 45</p> <p>Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans.</p> <p>Il demeure en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.</p> <p>Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.</p> <p style="text-align: center;">Art. 46</p> <p>Le contrat de gestion comprend notamment un plan financier, fixe les objectifs à atteindre et prévoit la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel reprenant les réalisations de l'Agence du stationnement.</p> <p>Le Gouvernement assure le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise.</p>	<p style="text-align: center;">Afdeling 6. Beheerscontract</p> <p style="text-align: center;">Art. 44</p> <p>De Regering en het Parkeeragentschap sluiten een beheerscontract dat de regels en voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.</p> <p style="text-align: center;">Art. 45</p> <p>Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar.</p> <p>Het blijft van kracht tot het door een ander beheerscontract wordt vervangen.</p> <p>Het wordt ter informatie aan de leden van het Parlement bezorgd zodra het door de Regering en het Parkeeragentschap is goedgekeurd.</p> <p style="text-align: center;">Art. 46</p> <p>Het beheerscontract bestaat met name uit een financieel plan, stelt de te behalen doelstellingen vast en voorziet in de opmaak van een jaarlijks evaluatierapport dat de verwezenlijkingen van het Parkeeragentschap omvat.</p> <p>De Regering verzekert de controle van het bereiken van de doelstellingen aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatie-indicatoren.</p>
<p style="text-align: center;">Section 7. Des moyens</p> <p style="text-align: center;">Art. 47</p> <p>Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :</p> <p>1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales ;</p> <p>2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations ;</p> <p>3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 14;</p> <p>4° des dons et legs ;</p> <p>5° des subsides et revenus occasionnels ;</p> <p>6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.</p>	<p style="text-align: center;">Afdeling 7. Middelen</p> <p style="text-align: center;">Art. 47</p> <p>Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen:</p> <p>1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele bijzondere dotaties;</p> <p>2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;</p> <p>3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in artikel 14;</p> <p>4° schenkingen en legaten;</p> <p>5° subsidies en occasionele inkomsten;</p>

		6° leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma aanvaard door de Regering.
Art. 48 Conformément à l'article 47, la Région octroie des moyens à l'Agence du stationnement pour réaliser les politiques de stationnement qu'elle détermine. L'Agence dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de la présente ordonnance.		Art. 48 In overeenstemming met artikel 47 kent het Gewest het Parkeeragentschap middelen toe om het parkeerbeleid dat het vastlegt uit te voeren. Het Parkeeragentschap besteedt zijn eigen inkomsten volledig aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten.
Section 8. De la comptabilité et du contrôle		Afdeling 8. Boekhouding en controle
Art. 49 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.		Art. 49 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 aan de bepalingen van die ordonnantie onderworpen..
Chapitre 9. Des dispositions finales		Hoofdstuk 9. Slotbepalingen
Section 1^{ère}. Des dispositions modificatives		Afdeling 1. Wijzigingsbepalingen
Art. 50 Dans l'article 2.3.51, de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, le 7° est remplacé par ce qui suit : « 7° Parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement sur base de l'article 4 de l'ordonnance du (...) portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale; ».		Art. 50 In artikel 2.3.51 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het 7° vervangen door hetgeen volgt: "7° Openbare parking: elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden op basis van artikel 4 van de ordonnantie van (...) houdende de organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap."
Art. 51 L'article 2.3.52, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit : « Art. 2.3.52. Le Gouvernement pourra désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parage à des emplacements de parage affectés à des fonctions de logement ou à d'autres affectations que celle de parage de véhicules. Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance. »		Art. 51 Artikel 2.3.52 van diezelfde ordonnantie wordt vervangen door hetgeen volgt: "Art. 2.3.52 De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen. Om de vergunningsaanvrager te waarborgen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvergunning, zal Leefmilieu Brussel optreden als contactinstantie voor de aanvrager voor alles wat die milieuvergunning betreft, van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan."

Section 2 : Des dispositions abrogatoires

Art. 52

L'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est abrogée.

Art. 53

§ 1^{er}. Sont abrogés :

- 1° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant le statut administratif et pécuniaire du personnel contractuel de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 2° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- 3° l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 fixant les modalités de désignation de mandataires dans les organismes d'intérêt public, en exécution de l'article 35 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2013 portant le statut administratif et pécuniaire des agents de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 54

Dans l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, les articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 15 modifié par l'ordonnance du 14 avril 2016 portant modification de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;
- 2° l'article 16 modifié par l'ordonnance du 20 juillet 2016 portant modification de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale et de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;
- 3° l'article 17.

Afdeling 2. Opheffingsbepalingen

Art. 52

De ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt opgeheven.

Art. 53

§ 1. Worden opgeheven:

- 1° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief en geldelijk statuut van de contractuele personeelsleden van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- 2° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 tot vaststelling van het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- 3° het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 teneinde de voorwaarden te bepalen waaronder de mandatarissen bij de instellingen van openbaar nut worden aangewezen, ter uitvoering van artikel 35 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2013 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Art. 54

In de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken worden de volgende artikelen opgeheven:

- 1° artikel 15 zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 april 2016 tot wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens en de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken;
- 2° artikel 16 zoals gewijzigd door de ordonnantie van 20 juli 2016 tot wijziging van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap en van de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeersteken;
- 3° artikel 17.

Section 3. Des dispositions transitoires

Art. 55

Le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement reste d'application jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan régional de politique de stationnement.

Section 4. De l'entrée en vigueur

Art. 56

La présente ordonnance entre en vigueur le xx/xx/xxxx, à l'exception de :

- 1° article 16, paragraphe 7 et 17, qui entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement;
- 2° l'article 54, , qui entre en vigueur, après l'adoption par le Conseil d'administration de l'Agence du stationnement du statut administratif et pécuniaire du personnel, à une date fixée par le Gouvernement ;
- 3° l'article 50 et de l'article 51 qui entrent en vigueur le jour où entre en vigueur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visée à l'article 4.

Bruxelles, le 15/07/2020.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du Biculturel d'Intérêt régional

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

Afdeling 3. Overgangsbepalingen

Art. 55

Het reglementaire luik van het gewestelijke parkeerbeleidsplan blijft van toepassing totdat er een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt aangenomen.

Afdeling 4. Inwerkingtreding

Art. 56

Deze ordonnantie treedt in werking op xx/xx/xxxx, met uitzondering van :

- 1° de artikelen 16, paragraaf 7 en 17, die in werking treden op de door de Regering bepaalde datum;
- 2° artikel 54, § 1, dat in werking treedt na de goedkeuring door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het administratief en geldelijk statuut van het personeel, op een door de Regering vastgestelde datum;
- 3° de artikelen 50 en 51, die in werking treden op de dag van inwerkingtreding van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende openbare parkings bedoeld in artikel 4.

Brussel, 15/07/2020

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Bi-culturele Zaken van gewestelijk Belang.

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

Elke Van Den Brandt

