

Gérer le stationnement en Région de Bruxelles-Capitale

Les structures de gestion du stationnement

17 décembre 2001, 8.30-18.00
52 avenue Brugmann, 1190 - Bruxelles

8.30 : accueil – café

9.00 : introduction de la journée par R. Delathouwer, Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente

9.15 : les bases

- l'impact des réformes en cours sur la gestion du stationnement, E. Caelen, Chargé de mission à l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
- panorama des structures de gestion du stationnement, M. Thoulen, Directeur de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
- questions - réponses

10.45 : pause-café

11.00 : les expériences

- la réorganisation d'un service communal, V. De Wolf, Bourgmestre de la Commune d'Etterbeek
- Parko: la régie communale de Courtrai, J-P. Van de Winckele, Directeur de Parko, Ville de Courtrai
- une expérience de privatisation, W. Aerts, Secrétaire communal de la Ville de Lierre
- gérer à large échelle: le cas de Lille, D. Kraft, Responsable de l'Observatoire du stationnement de la Communauté Urbaine de Lille
- questions - réponses

12.30 : lunch

14.00 : ateliers parallèles

- 1: définition et mise en œuvre des politiques, atelier présidé par P.Laconte, Secrétaire général honoraire de l'IUTP, secrétariat assuré par M.Thoulen
- 2: contrôle et répression, atelier présidé par G. Maggetto, Vice-Président de la Commission régionale de la Mobilité, secrétariat assuré par E.Caelen
- 3: organisation et ressources, atelier présidé par R.Poncelet, Président de la Commission régionale de la Mobilité, secrétariat assuré par M.Muller

16.00 : pause-café

16.30 : rapport des présidents des ateliers

17.00 : conclusions, par

- R. Delathouwer, Secrétaire d'Etat chargé de la Mobilité, de la Fonction publique et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente
- J.Chabert, Ministre chargé des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente
- F.-X. de Donnée, Ministre-Président, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique

17.45 : réception de clôture

Parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Structuren van parkeerbeheer

17 december 2001, 8:30-18:00
Brugmannlaan 52 te 1190 Brussel

8.30 : onthaal – koffie

9.00 : inleiding door R. Delathouwer, Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

9.15 : basis

- de weerslag van de lopende hervormingen op het parkeerbeleid, E. Caelen, Opdrachthouder bij de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- overzicht van de structuren van parkeerbeheer, M. Thoulen, Directeur van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- vragen - antwoorden

10.45 : koffiepauze

11.00 : projecten

- herinrichting van een gemeentelijke dienst, V. De Wolf, Burgemeester van de gemeente Etterbeek
- Parko: de gemeentelijke regie van Kortrijk, J-P. Van de Winckele, Directeur van Parko, de Stad Kortrijk
- een project rond privatisering, W. Aerts, Gemeentesecretaris van de Stad Lier
- op grote schaal beheren: het geval Rijsel, D. Kraft, Verantwoordelijke van het Observatorium Parkeren van het *Communauté urbaine de Lille*
- vragen - antwoorden

12.30 : lunch

14.00 : parallele workshops

- 1: bepaling en uitvoering van het beleid, workshop voorgezeten door P. Laconte, Eresecretaris-generaal van UTP, secretariaat verzekerd door M. Thoulen
- 2: controle en betugeling, workshop voorgezeten door G. Maggetto, Ondervoorzitter van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, secretariaat verzekerd door E. Caelen
- 3: organisatie en middelen, workshop voorgezeten door R. Poncelet, Voorzitter van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, secretariaat verzekerd door M. Muller

16.00 : koffiepauze

16.30 : verslag van de voorzitters van de workshops

17.00 : eindconclusies, door

- R. Delathouwer, Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
- J. Chabert, Minister belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
- F.-X. de Donnée, Minister-President belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek

17.45 : receptie

I. Inleiding. Door de Heer Robert Delathouwer, Staatssecretaris voor Mobiliteit.

Dames en Heren verkozenen,
Dames en Heren,
Beste mobiliteitsvrienden,

Wij zijn vandaag bijeengekomen om ons te bezinnen over een belangrijke kwestie voor ons gewest.

Hoe kunnen wij een goed parkeerbeleid voeren voor een betere leefkwaliteit van onze burgers en een grotere doeltreffendheid van onze socio-economische activiteiten? Welk is het beste middel om dit beleid te sturen met het oog op een reeks gecoördineerde initiatieven van de gemeenten en een grotere coherentie met de gewestelijke doelstellingen?

Iedereen kent het gewestelijk beleid: dit beleid kwam tot stand via het eerste GewOP en werd aangevuld door het IRIS-plan in oktober 1998, vervolgens aangehaald in onze regeringsverklaring in juli 1999 en tenslotte opgenomen in het mobiliteitsluit van het recente ontwerp van GewOP dat in openbaar onderzoek is.

Samengevat is een goed parkeerbeleid een belangrijke hefboom om een modale overschakeling naar alternatieve vervoersmodi voor de wagen aan te moedigen en de dichtslibbing en de geluidshinder een halt toe te roepen. Dit beleid streeft ook naar een verbeterde kwaliteit van onze openbare ruimte.

Wij moeten dus:

1. prioriteit geven aan de inwoners en de buurtbewoners
2. de rotatie in de handelsgebieden bevorderen
3. het langparkeren op de openbare weg ontmoedigen
4. het onwettig parkeren bestrijden
5. de coördinatie tussen het Gewest en de gemeenten verbeteren

Volgens mij steunt een goed parkeerbeleid op de volgende principes en ik tel er 8: planning, transversaliteit, globaal beleid, lokale uitvoering, coherentie, overleg, controle en informatie.

1. **Beheersplanning.** Belangrijk is af te stappen van een "geval per geval"-behandeling door te anticiperen op de vragen binnen een dwingend en globaal plan. De bedoeling is de gemeenten het daadwerkelijke beheer van de openbare ruimte toe te vertrouwen; daartegenover staat het vooraf bepalen van objectieve criteria. Mijn recent initiatief voor gewestsubsidies aan de gemeenten in het kader van de opmaak van richtplannen voor de uitwerking van de zone-30 gaat in deze richting.
2. **Transversaliteit** of het opengooien van de benaderingen. De directe inmenging van het parkeren op de veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte pleit alleszins voor restrictieve beleidsmaatregelen. Laten we echter niet vergeten dat het parkeren ook een invloed heeft op bepaalde activiteiten waaronder sommige meer dan andere afhankelijk zijn

van de wagen. We moeten voorzichtig zijn in de toepassing van restrictieve maatregelen en oordeelkundig te werk gaan bij de promotie van alternatieve vervoerswijzen.

3. **Globaal beleid.** Behalve de vereiste transversaliteit moet het parkeren beschouwd worden als een bestanddeel van een globaal mobiliteitsbeleid. De parkeerproblematiek kan moeilijk beheerd worden door een tariefbeleid los van de rest of door alleenstaande controlemaatregelen als de restrictie maatregelen niet gecompenseerd worden door parkeermogelijkheden buiten de openbare weg, het promoten van aangepaste alternatieve vervoersmiddelen en het herinrichten van de openbare ruimte ten voordele van de zwakke weggebruikers.
4. **Lokale uitvoering** die veel verder gaat dan de slogan "think global, act local" of meer is dan de loutere toegeving aan de gemeentelijke autonomie. Er bestaat een te grote diversiteit aan wijken voor een veralgemeende adequate toepassing van eenvormige maatregelen.

Deze diversiteit is onder andere aanwezig in handelskernen (dichtheid en type handelszaken, profiel cliënteel, belang van de woonfunctie op de verdiepingen) die een verfijnde regeling inzake zonale afbakening, tariefbepaling en wegenspecialisatie op basis van een perfecte terreinkennis vergen.

5. **Coherentie** gaat geenszins uit van een wil tot vereenvoudiging of inperking. Het is hem in de eerste plaats te doen om de leesbaarheid van de regelgeving en van de bewegwijzering en het begrijpen van de getroffen maatregelen door de gebruikers. Ok de meestal daaruit volgende perverse effecten van het sneeuwbaaleffect van het parkeerbeleid - reeds aangehaald bij de kaart voor buurtbewoners, de tarifiering en de controle - moeten vermeden worden. Voor het overige betekent coherentie niet eenvormigheid en de gemeentelijke autonomie kan vrij uitgeoefend worden bij de toepassing en de modulering van de aanbevolen maatregelen.
6. **Overleg** tussen de gemeenten is onontbeerlijk om de coherentie waar te maken. Zo er inderdaad samenspraak is bij punctuele maatregelen m.b.t. het wegennet tot de politiewerking, ben ik er niettemin van overtuigd dat men moet afstappen van het informele en het punctuele. Een permanent overlegplatform tussen de gemeenten en met het Gewest zou een nuttige aanvulling zijn op de dialoogstructuren waarover we beschikken.

De overlegvereiste is eveneens aangewezen tussen de Gewesten, nl. voor de ontradingsparkings en het GEN en met de federale staat inzake wegverkeer of aanpassing van de fiscaliteit. Dit overleg is noodzakelijk om te vermijden dat de door het Gewest eenzijdig getroffen maatregelen resulteren in de delocalisering van activiteiten of de leegloop van de stad.

7. **Controle.** Alle partners uit de dialoog Parkeren hebben de noodzaak ervan onderstreept om de geloofwaardigheid van het parkeerbeleid te bekrachtigen. De controle kan belemmerd worden door het gebrek aan middelen, wil en motivatie. Daarom moet verder gezocht worden naar de beste manier om voldoende prioriteit te geven aan deze controlefunctie en op het terrein een stevig beleid aan te houden. In dit opzicht werd de oprichting van de politiezones aangehaald omdat ze bepaalde objectiveringsperspectieven inhouden. Toch wens ik dat dit niet als voorwendsel aangegrepen wordt om snel komaf te maken met de studie over een meer

algemene samenwerkingsstructuur.

Maar de Politie is niets als het Gerecht achterwege blijft en tijdens de werkzaamheden is nogmaals gebleken hoezeer de justitie overbelast is en hoe gering ons repressief arsenaal is, waaraan alleszins moet verholpen worden. Wat de Justitie betreft, zijn er 2 mogelijkheden: een reeks inbreuken op de parkeerregels depenaliseren of de administratieve straffen uitbreiden.

8. Last but not least, de **informatie**. Zo de controle niets is zonder repressieve maatregelen gaat ook niets zonder voorafgaande informatie naar de burger en moet de finaliteit van de regelgeving begrepen worden. Bij dit proces zullen de gemeentelijke verantwoordelijken voor het parkeren en de controleagenten nauw betrokken worden.

Hoe een gecoördineerd beleid voeren?

- In het GewOP van 1995 staat te lezen:
"De 19 gemeenten moeten de onderlinge coördinatie verbeteren voor wat betreft het parkeren, dit om de verplaatsingen te vergemakkelijken, de woongelegenheden te beschermen en de economische vitaliteit te bevorderen. Er wordt in ieder geval voorgesteld de oprichting te onderzoeken van een orgaan belast met de coördinatie van het verkeer en de parkeermogelijkheden. Hierin zouden het gewest en de 19 gemeenten vertegenwoordigd zijn".
- Ons regeerakkoord van 1999 verklaart dat "Het parkeren op de openbare weg moet worden gecoördineerd tussen het Gewest en de gemeenten, in het kader van hun respectieve bevoegdheden".
- Het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalt in zijn aanbevelingen van 30 juni 2001 het volgende: "Op de wegen moet er streng opgetreden worden tegen parkeerovertredingen. Zero tolerance is geboden. In dat verband is gebleken dat de verschillende gemeenten niet over de nodige middelen beschikken om die taak uit te voeren. Het is bijgevolg noodzakelijk om de manier waarop die bevoegdheid wordt uitgeoefend grondig te hervormen. Een van de aanbevolen oplossingen zou kunnen bestaan in de oprichting van een intercommunale die het parkeren op de gewestelijke en gemeentelijke wegen beheert en controleert."
- En ten slotte bepaalt het ontwerp van GewOP dat in openbaar onderzoek is: "In samenwerking met de gemeenten werkt het gewest een doeltreffend en gecoördineerd parkeerbeleid uit. Daartoe richt het gewest een supra-gemeentelijk orgaan op om het parkeren op de openbare weg te beheren en te controleren."

Zoals u vaststelt, is een mentaliteitsverandering op gang gekomen: het eerste GewOP stelde voor de oprichting van een coördinatieorgaan te onderzoeken, het huidige ontwerp van GewOP spoort ons aan om dit instrument op poten te zetten. We moeten dus doorzetten... !

Know-how dankzij vier jaar samenwerking via het programma van de dialoog Parkeren, methodologische bijstand van de VSGB, kennisverrijking door een reeks projecten in avant-gardistische steden en de vaste wil om te slagen. Met al deze verworvenheden op zak ben ik

ervan overtuigd dat wij dé structuur voor het Gewest zullen vinden uit een waaier van oplossingen die vandaag aan bod komen.

Dames en heren, de Regering en het Parlement verwachten dat wij in deze moeilijke materie vooruitgang boeken.

Laten wij dus deze structuur vorm geven voor meer orde en kwaliteit in onze openbare ruimte ten gunste van onze stadsgenoten.

Mesdames, Messieurs les élus,
Mesdames, Messieurs,
Chers camarades dans la maîtrise de la Mobilité,

Nous sommes réunis ce jour pour réfléchir ensemble à un enjeu majeur pour notre Région.

Comment gérer le mieux possible la politique du stationnement pour une meilleure qualité de vie de nos concitoyens et une meilleure efficacité de nos activités socio-économiques. Quel est l'outil le plus approprié pour piloter cette gestion de façon à coordonner les actions des communes et renforcer la cohérence avec les objectifs régionaux?

La politique régionale est connue de tous: elle a été introduite par le 1er PRD, approfondie par le Plan Iris en octobre 1998, citée par notre déclaration gouvernementale en juillet 1999, et reprise dans le volet mobilité du récent projet de PRD à l'enquête publique.

En bref, une politique adéquate de stationnement est un levier essentiel pour encourager le report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière, que nous appelons de nos vœux pour enrayer la congestion et son cortège de nuisances. Elle participe aussi à l'amélioration de la qualité de notre espace public.

Il en résulte qu'il faut:

1. donner la préférence aux habitants et au riverains
2. favoriser la rotation dans les zones commerciales
3. dissuader le stationnement de longue durée en voirie
4. lutter contre le stationnement illégal
5. améliorer la coordination entre la Région et les communes

J'estime qu'une politique de stationnement "adéquate" repose sur les principes suivants, au nombre de huit, à savoir : planification, transversalité, politique globale, mise en œuvre locale, cohérence, concertation, contrôle, information.

1. **La planification de la gestion.** Il faut dépasser le cadre de la réponse au cas par cas aux demandes formulées et les anticiper dans le cadre d'un plan volontariste et global, donner au pouvoir communal la véritable maîtrise de l'espace public mais en retour, prédéfinir des critères objectifs. Ma récente intervention en faveur de la subvention par la région des plans directeurs pour la mise en œuvre des zones 30 va dans cette direction.
2. **La transversalité,** ou si vous préférez, le décloisonnement des approches. L'interférence directe du stationnement sur la sécurité, et la qualité de l'espace public plaide à coup sûr en faveur des politiques restrictives. Mais n'oublions pas que le stationnement conditionne certaines activités, dont certaines sont plus captives que d'autres de la voiture: cela doit nous

inciter à la prudence dans l'application des politiques restrictives et au discernement dans la promotion des modes alternatifs.

3. **Une politique globale.** Au-delà de cette exigence de transversalité, il y a lieu de considérer le stationnement comme faisant partie d'une politique d'ensemble de la mobilité. Il ne convient pas de gérer le stationnement par la seule politique tarifaire ou par des mesures isolées de contrôle, si les mesures restrictives ne trouvent pas de contrepartie dans l'offre hors voirie, la promotion des modes alternatifs ad hoc de déplacement, et la requalification des espaces publics au bénéfice des modes faibles.
4. **Une mise en œuvre locale.** Et c'est beaucoup plus que le slogan "Think global, act local", ou une concession faite du bout des lèvres à l'autonomie communale. La diversité des quartiers est trop grande pour que des mesures uniformes puissent s'appliquer avec pertinence sur l'ensemble du territoire.

Cette diversité est notamment présente dans les noyaux commerciaux (densité et type des commerces, profil de clientèle, importance de l'habitat aux étages), pour lesquels seul un réglage très fin du zonage, de la tarification et des réservations de voirie, basé sur une parfaite connaissance du terrain, peut faire réussir une politique du stationnement.

5. **La cohérence.** Elle ne procède nullement d'une volonté de simplification ou de réduction. Il s'agit d'abord d'assurer à l'usager la lisibilité des règles et de la signalisation, et la compréhension des mesures prises. Il s'agit aussi d'éviter les effets pervers de report du stationnement qui suivent le plus souvent ces mesures, et qui ont été soulignées, notamment, à propos de la carte riverains, de la tarification et du contrôle. Pour le reste, cohérence ne signifie nullement uniformité, et l'autonomie communale a tout champ de s'exercer dans l'application et la modulation des mesures recommandées.
6. **La concertation,** qui est évidemment nécessaire entre communes pour assurer cette cohérence. Elle se réalise, certes, à l'occasion de mesures ponctuelles touchant à la voirie et à l'action des polices, mais j'ai la conviction qu'il faudrait aller plus loin pour dépasser son caractère informel et ponctuel. C'est en ce sens qu'une plate-forme permanente de concertation, entre communes et avec la Région, compléterait utilement les lieux de dialogue qui sont à notre disposition.

Cette exigence de concertation vaut aussi entre Régions, notamment pour les parkings de dissuasion ou le RER, et avec l'État fédéral, en matière de circulation routière ou d'aménagement de la fiscalité. Cette concertation est indispensable pour éviter que les mesures prises unilatéralement au niveau de la Région n'entraînent la délocalisation d'activités ou d'habitants.

7. **Le contrôle.** Sa nécessité a été soulignée par l'ensemble des partenaires du dialogue stationnement pour affirmer la crédibilité des politiques du stationnement. Les problèmes de moyens, de volonté et de motivation, peuvent obérer ce contrôle. Il faut dès lors continuer à réfléchir au meilleur moyen de donner à cette fonction un niveau de priorité suffisant et de mener sur le terrain une politique sans faiblesse. A cet égard, la création des zones de police a été citée comme offrant certaines perspectives d'objectivation, mais je souhaite que ce ne soit pas là un prétexte à abandonner un peu vite l'étude d'une structure plus générale de coopération.

Mais la Police n'est rien si la Justice ne suit pas, et nos travaux auront rappel, à quel point notre Justice est engorgée et notre arsenal répressif faible. Ce dernier doit assurément être réévalué. Pour ce qui est de la Justice, deux voies peuvent être explorées: celle de la dépenalisation d'une partie des infractions au stationnement, ou l'extension du régime des sanctions administratives.

8. Et enfin, last but not least, il y a **l'information**. Car si le contrôle n'est rien sans la répression, il n'est rien non plus sans l'information préalable du citoyen et la compréhension de la finalité, des règles - un processus dans lequel les responsables communaux du stationnement et les agents chargés du contrôle seront étroitement impliqués.

Comment nous coordonner?

- Le PRD nous dictait ceci en 1995:
"Les dix-neuf communes se doivent d'améliorer la coordination entre elles en matière de stationnement afin de faciliter les déplacements, de protéger l'habitat et de favoriser la vitalité économique. En tout état de cause, il est proposé d'étudier la mise en place d'un organe de coordination de la circulation et du stationnement regroupant la Région et les dix-neuf communes".
- Notre accord gouvernemental de 1999 formulait que "le stationnement sur la voie publique doit être coordonné entre la Région et les communes dans le cadre de leurs compétences respectives".
- Le Parlement de la Région stipulait dans ses recommandations du 30 juin 2000: "En voirie le stationnement irrégulier devra faire l'objet de mesures sévères de contrôle avec une tolérance zéro. A cet égard, il est apparu que les différentes communes ne disposaient pas des moyens requis pour assurer cette mission. Il est dès lors indispensable de réformer en profondeur l'exercice de cette compétence : une des voies préconisées pourrait être la création d'une intercommunale gérant et contrôlant le stationnement tant sur les voiries communales que régionales."
- Enfin, le projet de PRD à l'enquête publique prévoit:
"La Région élabore, avec les communes, une politique efficace et coordonnée de gestion du stationnement. Pour ce faire, elle mettra sur pied un instrument supra communal de gestion et de contrôle du stationnement en voirie".

Vous avez pu constater l'évolution des mentalités le 1^{er} PRD proposait d'étudier un organe de coordination, notre actuel projet de PRD nous enjoint de mettre cet instrument sur pied. Nous sommes condamnés à aller de l'avant... !

Je ne doute pas, qu'instruits par quatre années de collaboration au travers du programme du dialogue stationnement, disposant de l'assistance méthodologique de l'AVCB, enrichis des expériences de villes avant-gardistes et munis de la volonté d'aboutir, que nous puissions épinglez la structure qui convient à notre Région parmi la brochette de solutions que nous allons passer en revue au cours de cette journée.

Mesdames et Messieurs, le Gouvernement et le parlement attendent de nous que nous progressions dans cette matière ardue.
Bâtissons ensemble cette structure qui ramènera l'ordre et la qualité dans notre espace public pour le plus grand bien de nos concitoyens.

Robert DELATHOUWER

II. De nieuwe Politiediensten en hun verkeersopdrachten. **Van politieambtenaren naar parkeerwachters?** **Door Caelen Erik.**

I. Inleiding.

Mijn naam is Caelen Erik en ben verbonden aan de Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het lijkt misschien eigenaardig dat een verkeerskundige zich inlaat met de politiehervorming. De reden is dat de taken uitgevoerd door de politiediensten doorslaggevend kunnen zijn in een mobiliteitsbeleid. Een traditioneel beleid gaat immers uit van de theorie van de 3 E's: Engineering, Education, en Enforcement.

Om na te gaan welke verkeerstaken toebedeeld worden aan de politiediensten moet echter met een vergrootglas in de wetgeving worden gekeken.

Ik heb slechts twee wetten en één Koninklijk Besluit gevonden:

- De wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus;
- De wet van 5 augustus 1992 op het Politieambt;
- Het koninklijk besluit van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren.

II. De Wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus.

1. Algemeen.

Volgens deze wet worden de politiediensten georganiseerd en gestructureerd op twee niveaus: het federale niveau en het lokale niveau. De lokale politie verzekert op het lokale niveau de basispolitiezorg terwijl de federale politie over heel het grondgebied de supralokale opdrachten voor haar rekening neemt, rekening houdend met de principes van specialiteit en subsidiariteit.

Met andere woorden, als de opdracht een gespecialiseerd karakter inhoudt, zal de federale politie deze bij voorrang uitoefenen op de lokale politie. Als de opdracht niet dit gespecialiseerd

karakter vertoont, zal ze subsidiair worden vervuld, in de mate waarin de lokale politie tekortschiet.

De ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie coördineren het algemeen politiebeleid evenals het beheer van de lokale en federale politie. Zij stellen te dien einde een tweejaarlijks nationaal veiligheidsplan op.

2. Het nationaal veiligheidsplan.

De federale politie bereidt het nationaal veiligheidsplan voor en voert ze uit. Het omvat:

- De opdrachten en de prioritaire doelstellingen van de federale politie, bepaald door de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken.
- De verdeling van de personele en materiële middelen over de algemene directies en diensten.

Het plan waarborgt een globale en geïntegreerde aanpak van de veiligheid en verzekert de samenhang van het optreden van de politiediensten. De zonale veiligheidsplannen moeten rekening houden met het nationale veiligheidsplan.

3. Het zonaal veiligheidsplan.

De opdrachten van de lokale politiekorpsen worden bepaald door de lokale veiligheidsraad en zijn opgenomen in het zonaal veiligheidsplan.

Het jaarlijks veiligheidsplan moet rekening houden met het nationaal veiligheidsplan en omvat:

- de prioritaire opdrachten en doelstellingen vastgesteld door de burgemeesters en de Procureur des Konings
- de capaciteit van de lokale politie die bestemd is voor de uitvoering van hun opdrachten
- de bijdrage van de lokale politie in de uitvoering van de opdrachten van federale aard
- de opdrachten en doelstellingen die eigen zijn aan een gemeente van de zone, die overeenstemmen met de budgettaire tussenkomst van de gemeente die de overeengekomen dotatie overschrijdt.

De bedoeling van deze laatste beschikking van de wetgever is om aan een gemeente die deel uitmaakt van een meergemeentzone, de mogelijkheid te bieden om een eigen veiligheidsprogramma te voeren en specifieke accenten, eigen aan de gemeente, te kunnen beklemtonen. Het gevaar schuilt echter in het feit dat gemeentebesturen, die om de een of andere reden geen (geld)middelen hebben, niet over deze mogelijkheid kunnen beschikken, waardoor een beleid met twee versnellingen dreigt te worden gevoerd, ten nadele van de inwoners van deze gemeente.

Het plan wordt voorbereid door de zonale veiligheidsraad en voor akkoord voorgelegd aan de gemeenteraad of de politieraad indien het om een meergemeentzone gaat, en voor zover het een weerslag heeft op de aangelegenheden van de gemeenteraad of politieraad. Na goedkeuring door de burgemeesters en de Procureur des Konings wordt het voor goedkeuring voorgelegd aan de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie.

Van de gemeentelijke overheid wordt verwacht dat zij, overeenkomstig artikel 242bis van de Nieuwe Gemeentewet, een algemeen beleidsprogramma opstelt waarin zij de belangrijkste beleidsplannen voor de komende legislatuur vaststelt. Een gemeenschappelijk integraal veiligheidsplan is daar natuurlijk een wezenlijk onderdeel van.

III. De wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

1. Algemeen.

Volgens artikel 16 van de Wet op het Politieambt zijn de politiediensten belast met het wegverkeer.

Zij houden ten allen tijden het verkeer vrij.

De politieambtenaren kunnen niet met andere administratieve taken worden belast dan die welke hun uitdrukkelijk worden opgedragen door of krachtens de wet (artikel 25 van de Wet op het Politieambt).

2. De politie op het wegverkeer.

Ondanks het feit dat artikel 16 van de Wet op het Politieambt stelt dat de politiediensten, dus zowel de lokale als de federale, belast zijn met het wegverkeer, is het toch de lokale politiedienst die deze opdracht zal vervullen, omdat vanaf 1 januari de territoriale brigades van de ex-rijkswacht worden opgedoekt.

Bijgevolg kan men besluiten:

- dat uitsluitend de lokale politie zich met het wegverkeer zal inlaten
- met uitzondering van de autosnelwegen, die prioritair voor de federale politie worden voorbehouden
- De federale politie treedt eveneens op in de gevallen waar een bovenlokaal belang in het gedrag komt (bijvoorbeeld de nationale luchthaven, of als de bevoorrading van het land in het gedrang komt).

3. De administratieve taken die door de politiediensten mogen worden uitgevoerd.

Zoals reeds hierboven vermeld, stelt artikel 25 van de Wet op het Politieambt dat de politieambtenaren niet met andere administratieve taken kunnen worden belast dan die welke hun uitdrukkelijk worden opgedragen door of krachtens een wet.

De administratieve taken die door de politieambtenaren al dan niet mogen worden uitgevoerd, worden verduidelijkt in de ministeriële omzendbrief van 16 februari 1999. De administratieve taken die nog mogen worden uitgevoerd, behandelen volgende onderwerpen:

- bevolkings- en vreemdelingenregisters;
- toegang tot het grondgebied, vestiging en verwijdering van vreemdelingen;
- gevonden voorwerpen;
- gemeentelijk strafregister;
- naturalisatie en keuze van het vaderland;
- moraliteitsonderzoek;
- verlenen van de sterke arm:
 - bij rechterlijke beslissing
 - bij begeleiding gerechtsdeurwaarders;
- controle echtheid van de rijbewijzen.

Dit betekent dus in de praktijk dat de administratieve taken, uitgevoerd door onder andere de technische secties van de Politie in het kader van hun verkeersopdrachten, niet meer mogen worden uitgevoerd.

Het betreft taken zoals het afleveren van toelatingen voor het plaatsen van containers en ladderliften alsook het voorbehouden van parkeerplaatsen voor verhuizingen en allerhande manifestaties.

We herinneren eraan dat krachtens artikel 78.1.1 van het verkeersreglement, de burgemeester of zijn gemachtigde bevoegd is voor het afleveren van administratieve documenten.

Ook de studies die aan politie werden toevertrouwd met betrekking tot de heraanleg van straten en pleinen zouden in wezen aan andere al dan niet gemeentelijke diensten moeten worden opgedragen. Wij pleiten er echter voor dat bij de heraanleg van het openbaar domein, toch minstens het advies van de politiediensten moet worden gevraagd. Zij staan immers 24 uur op 24 op het terrein, waardoor zij een enorme praktische kennis en een zekere "feeling" hebben opgedaan.

De samenstelling van de Raadgevende Commissie voor de aanvullende reglementen van het wegverkeer voor het Brusselse Hoofdstedelijk gewest zal eveneens gewijzigd moeten worden.

De politieambtenaren vertegenwoordigen immers niet meer de gemeente, maar wel de politiezone. Zou het niet beter zijn dat de mobiliteitsambtenaren aan deze vergaderingen deelnemen? Artikel 3 van het Koninklijk Besluit van 25 oktober 1967 houdende instelling van raadgevende commissies voor het wegverkeer, stelt dat deze commissie samengesteld is uit de burgemeester of de plaatsvervanger van elke gemeente van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

IV. Het Koninklijk Besluit van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren.

Deze reglementering voorziet dat de lokale politie in een minimale dienstverlening moet voorzien in verband met

- de wijkwerking;
- het onthaal;
- de interventie;
- de politionele slachtofferbejegening;
- de lokale opsporing en lokaal onderzoek;
- de handhaving van de openbare orde.

De ministeriële omzendbrief PLP 10, van 9 oktober jl. (BS 16-10-2001) verduidelijkt dat de openbare veiligheid eveneens het doen naleven van de verkeersregels behelst, onder meer in verband met:

- De vlotheid van het verkeer;
- Het sensibiliseren van de bestuurders (bv dragen van veiligheidsgordel);
- Snelheidsbeperkingen (in schoolomgevingen en woonbuurten).

Volgens deze omzendbrief moet een deel van de effectieven van de lokale politie voor deze taken worden voorbehouden.

Ongeacht het snelheidsprobleem en het sturen onder invloed, is het, nog steeds volgens deze circulaire, eveneens nodig aandacht te besteden aan het rijden zonder verzekering of tijdens een schorsing of na verlies van de rijbevoegdheid.

V. Het federaal veiligheids- en detentieplan.

Zoals al enkele malen aangehaald, is het federaal veiligheidsplan van zeer groot belang, daar het de prioritaire opdrachten van de federale politie moet vastleggen en daar de zonale veiligheidsplannen er eveneens rekening mee moeten houden. Daardoor zullen de zonale veiligheidsplannen ook een invloed hebben op de taken die door de lokale politie moeten worden uitgevoerd.

1. Doelstellingen van het plan.

De doelstellingen van het plan zijn tweeledig:

- a) de daling van elke vorm van criminaliteit;
- b) de verhoging van de lage ophelderinggraad van misdrijven.

2. De prioriteiten.

Het plan spitst zich toe op 9 prioriteiten waarvan enkel de laatste over verkeer handelt:

- a) gewelddelicten terugschroeven;
- b) georganiseerde misdaad in kaart brengen en bestrijden;
- c) witte boordcriminaliteit beter opsporen en doen dalen;
- d) bestrijden van mensenhandel en andere vormen van uitbuiting;
- e) seksuele misdaden maximaal voorkomen;
- f) jeugddelinquentie bestrijden;
- g) hooliganisme indijken;
- h) drugsoverlast en –criminaliteit inperken;
- i) verkeersongevallen met persoonlijk letsel beperken.

Het valt op dat het verkeer in deze prioriteitenlijst zeer stiefmoederlijk wordt behandeld. Enkel het laatste punt behandelt het verkeer, en dan enkel uit het oogpunt van de verkeersongevallen.

Nochtans wijzen de opstellers van het plan in hun analyse er terecht op dat België bij de meest verkeersonveilige landen van Europa behoort en dat alle beleidsniveaus betrokken zijn in deze materie, van federaal niveau tot en met gemeentelijk niveau.

In de federale beleidsverklaring van 9 oktober jl. heeft de Premier aangekondigd dat de regering, binnen een periode van vijf, jaar het aantal verkeersslachtoffers wilt verminderen met 33 %.

Voorts wordt in het federaal veiligheidsplan aan de minister van Mobiliteit en Vervoer gevraagd om een globaal voorstel uit te werken die de problematiek in al haar aspecten zal behandelen.

De prioritaire doelstellingen inzake preventie liggen zowel op het vlak van de keuze van het vervoermiddel als op het vlak van de wijze waarop men zijn voertuig gebruikt:

Maatregel 1: Het gebruik van het openbaar domein door de weggebruikers herdefiniëren. Een werkgroep in de schoot van het kabinet van Minister Durant heeft in dit verband een studie uitgevoerd waarvan de besluiten gepubliceerd werden in de brochure "naar een Straat- en wegcode".

Maatregel 2: Meer soepelheid bieden aan de wegbeheerders zodat ze straten en wegen op een adequate manier kunnen inrichten (zone 30 enz.). Tegen 2003 moeten minstens alle schoolomgevingen het statut "zone 30" krijgen.

Maatregel 3: Het promoten van het veiligste transportmiddel. Openbaar vervoer moet dus kwantitatief en kwalitatief verbeteren.

Maatregel 4: Het gedrag van de automobilist beïnvloeden:

- Er moeten preventieprojecten worden opgezet, gericht op:
 - kwetsbare weggebruikers;
 - snelheid;
 - alcohol/drugs;

- jonge bestuurders.
- Er moet worden gewerkt aan:
 - Opleiding van jonge bestuurders;
 - Controle van de rijgeschiktheid;
 - Campagnes van het BIVV;
 - Telematica in de voertuigen.
- Inzake vorming:
 - De organisatie van de rij scholen verbeteren;
 - Een betere opvolging verzorgen van de nieuwe bestuurders;
 - Het integreren van de mobiliteitseducatie in de schoolopleiding.

Maatregel 5: De sensibilisatie- en informatiecampagnes van het BIVV aanmoedigen.

Maatregel 6: Het aanmoedigen van telematicaprojecten (ISA) op Europees vlak.

Maatregel 7: Het laten samengaan van preventiecampagnes met een gecoördineerd repressiebeleid:

- De politiezones moeten een aangepaste en gespecialiseerde structuur krijgen;
- De inbreuken moeten over het gans grondgebied op uniforme wijze worden aangepakt.

Op het vlak van repressieve maatregelen zullen de prioriteiten inzake controle van het wegverkeer, zoals voorheen, vastgesteld worden via omzendbrieven van het College van procureurs-generaal. Bijzondere aandacht zal moeten worden geschonken aan:

- de zwakke weggebruikers;
- bestrijding agressief rijgedrag;
- snelheid van de bromfietsen;
- respect van de mobiliteit van de gehandicapten.

Om hieraan te voldoen moeten de verkeersovertredingen worden gecategoriseerd:

- depenalisering van sommige overtredingen;
- onmiddellijke inning voor andere;
- gerechtelijke sancties invoeren enz.

Het immobiliseren van een voertuig als een vorm van sanctie en als middel tegen wildparkeren moet worden overwogen,

en tot slot, moet de inning van boetes verbeterd worden:

- snelle administratieve afhandeling voor minder gevaarlijke overtredingen;
- opbrengsten van boetes investeren in inrichtingsprojecten en toezicht;
- invoeren van "dagboetes" moet worden onderzocht.

We wijzen hierbij nogmaals op de federale beleidsverklaring van 9 oktober jl. waarbij de regering werk zal maken van een nieuwe reglementering waarbij de gevangenisstraffen zullen worden vervangen door een effectieve intrekking van het rijbewijs.

Tevens zullen de lokale politiezones worden gestimuleerd strenger toe te kijken op verkeersovertredingen waar zal **gekozen worden voor de administratieve afhandeling**.

Op het gebied van de nazorg zullen er maatregelen genomen worden tegen recidiverende daders van verkeersinbreuken.

Andere actiepunten zijn:

- het creëren van een meldpunt waar burgers hun problemen signaleren en suggesties doen i.v.m. verkeersveiligheid;
- het bieden van hulp aan verkeersslachtoffers;
- het ontwikkelen van de alternatieve straffen.
- Hier denkt men aan:
 - verkeersopvoeding;
 - sensibiliseringsactiviteiten;
 - werk van algemeen nut.

3. Het Grootstedelijk beleid.

De doelstellingen van dit onderdeel van het plan zijn:

- het verminderen van misdrijven door de 9 federale prioriteiten toe te passen;
- het verminderen van delicten die typisch met grootsteden verbonden zijn;
- het verhogen van de ophelderinggraad;
- het onveiligheidsgevoel geïntegreerd aanpakken;
- eerder de oorzaken dan de gevolgen aanpakken.

Het plan onderscheidt twaalf thema's, waaronder de verkeersongevallen met gewonden of doden.

Op het preventief vlak wordt gewag gemaakt van volgende items:

- bewaking van knooppunten;
- meer infrastructuur voor snelheidsbeperkende maatregelen in steden;
- bescherming zwakke weggebruikers
- aanwerving van parkingwachters

4. Het federaal verkeersveiligheidsplan.

Het verkeersveiligheidsplan, opgesteld door de minister van Mobiliteit en Vervoer, maakt integraal deel uit van het nationaal veiligheidsplan.

We herinneren er nogmaals aan dat de zonale veiligheidsplannen, die door de politiezones moeten worden opgesteld, hiermee rekening moeten houden.

Net zoals het nationaal veiligheidsplan worden de projecten ingedeeld in drie categorieën:

- Preventie
- Verkeershandhaving met een onderafdeling repressie
- Nazorg

1. Preventie.

- a) Verplaatsingsgedrag: gebruik van alternatieve vervoerswijzen aanmoedigen;
- b) Wegen- en stratencategorisering: tegen 2003 moeten alle schoolomgevingen het statut van "zone 30" krijgen. Het regionaliseren van het toezicht op de aanvullende reglementeringen staat op de agenda van de ministerraad;
- c) Invoering van straatcode: het verkeersreglement draait vooral om het gemotoriseerd verkeer. Er moet een nieuw evenwicht worden gebracht in de reglementering voor wat de zwakke weggebruikers betreft;
- d) Verkeersonderwijs;
- e) Verkeersopvoeding en –voorlichting: sensibilisatie- en informatiecampagnes evenals kennisoverdracht;
- f) Rijgeschiktheid;
- g) Senioren in het verkeer;
- h) Opleiding van jonge bestuurders;
- i) Rijschoolinstructeurs;
- j) In-car telematica;
- k) Fietshelm;
- l) Verbetering van de wegveiligheid van vrachtwagens en autocars;
- m) Optimaliseren van de registratie en analyse van gegevens van verkeersongevallen;
- n) Boetefonds: ten voordele van gemeenten (eventueel voor dotatie aan politiezones);

2. Verkeershandhaving.

- a) Aanwezigheid van politie: meer blauw op straat;

b) Verkeerstoezicht: de speerpunten van de verkeershandhaving zijn:

- overdreven snelheid;
- dronkenschap/drugs aan het stuur;
- overtredingen t.o.v. de zwakke weggebruikers en afwikkeling Openbaar Vervoer;
- zwaar verkeer (goederen en personen);
- beschermingsmiddelen in het voertuig (gordeldracht, kinderzitjes);
- verkeersagressie.

c) Politiediensten:

- de vorming van de politiemensen voor verkeer en verkeerstoezicht moet worden verzekerd;
- elke lokale politie zal op zichtbare wijze instaan voor taken inzake verkeersveiligheid;
- het federale niveau moet een sensibiliserende, stimulerende en coördinerende rol toegewezen krijgen voor verkeerstoezicht en verkeershandhaving die het lokale niveau overstijgt.

d) Vermindering aantal ongevallen met bromfietsen.

e) Verbetering van de wegveiligheid van vrachtwagens en autocars:

- controle op rij- en rusttijden;
- afstand tussen voertuigen.

f) Onbemande camera's; het vereenvoudigen van de procedures om deze te mogen plaatsen wordt onderzocht.

g) Dagboetesysteem;

h) Vervolgings- en bestraffingsbeleid:

- uniforme tarifiering van het voorstel van minnelijke schikking voor verkeersovertredingen;
- onmiddellijke intrekking rijbewijs door het Parket.

Op het gebied van de vervolgingen moet voorrang worden gegeven aan:

- Alcohol – drugs;
- Overdreven snelheid;
- Zware overtredingen;
- Vaststellingen gedaan door onbemande camera's;
- Dragen van veiligheidsgordel;
- Verkeersagressie;
- Goederen- en personenvervoer;
- Rijden zonder verzekering.

i) Efficiënt innen van verkeersboetes:

- administratieve afhandeling; Een opmerkelijk initiatief van de minister van Mobiliteit en Vervoer bestaat erin om administratieve sancties van 2.000 BEF in te voeren voor bepaalde artikels van het verkeersreglement: het foutief parkeren in een woonerf en een voetgangerszone, het niet naleven van het halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom, het overtreden van de regels betreffende de beperkte parkeertijd al dan niet betalend, en tot slot, de inbreuken op het parkeren op een plaats voor mindervaliden en deze voorbehouden aan de bewoners. Ook het parkeren op een trottoir en op een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers
 - onmiddellijke Inning;
- j) Gebruik wielklemmen. Ook in dit verband heeft het Cabinet Durant een wetswijziging in petto dat het gebruik van de wielklem voorziet voor het foutief parkeren in een woonerf en een voetgangerszone, het niet naleven van het halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom, het overtreden van de regels betreffende de beperkte parkeertijd al dan niet betalend, en tot slot, de inbreuken op het parkeren op een plaats voor mindervaliden en deze voorbehouden aan de bewoners.

3. Nazorg.

- a) Rijbewijs met punten.
- b) Meldpunt verkeersonveiligheidsproblemen.
- c) Schadevergoeding van verkeersslachtoffers.
- d) Alternatieve straffen voor verkeersovertreders.
- e) Verkeersklassen voor minderjarige verkeersovertreders.

VI. Besluit.

In een notendop hebben we hier de taken en bevoegdheden, eigen aan het nieuwe politielandschap, weergegeven.

We stellen vast dat in de nieuwe politiestructuren, die vanaf 1 januari 2002 operationeel zullen moeten zijn, er weinig aandacht wordt geschonken aan de verkeershandhaving. We constateren ook dat het takenpakket zal worden gedefinieerd door de nationale en zonale veiligheidsplannen en dat er noch in het nationaal veiligheidsplan, noch in het federaal verkeersveiligheidsplan melding wordt gemaakt van parkeertoezicht of van controle op het betalend parkeren.

De vraag rijst natuurlijk of de verkeershandhaving überhaupt wel mogelijk zal zijn, gezien het feit dat tussen 10 en 20 % van de effectieven voorbehouden moeten blijven voor opvorderingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Dit betekent dus dat er andere oplossingen zullen moeten worden aangewend om een coherent parkeerhandhavingsbeleid, of zelfs een algemeen verkeershandhavingsbeleid te kunnen voeren. Het privatiseren, of het aanwenden van stewards voor de controle, althans voor het betalend

parkeren is een mogelijke oplossing, maar dit, geachte dames en heren, is natuurlijk een deel van de problematiek die het onderwerp uitmaakt van deze studiedag.

Les nouveaux services de police et leurs missions en matière de circulation D'agents de police vers stewards?

par Erik Caelen

I. Introduction

Je m'appelle Erik Caelen et je fais partie de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale. Il peut sembler bizarre qu'un spécialiste de la circulation s'occupe de la réforme de la police, mais c'est parce que les missions effectuées par les services de police peuvent être prépondérantes dans la gestion de la mobilité. En effet, une gestion traditionnelle se base sur la théorie des 3 E: Engineering - Education - Enforcement.

Pour vérifier quelles sont les missions attribuées aux services de police en matière de circulation, il convient d'examiner la législation d'un peu plus près.

J'ai seulement trouvé deux lois et un arrêté royal:

- la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
- la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;
- l'arrêté royal du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population.

II. Loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux

1. Général

Cette loi organise les services de police et les structure à deux niveaux: le niveau fédéral et le niveau local. La police locale assure la police de base au niveau local, tandis que la police fédérale prend les missions supralocales à sa charge pour l'ensemble du territoire, compte tenu des principes de spécialité et de subsidiarité.

En d'autres termes, si la mission a un caractère spécialisé, la police fédérale l'effectuera prioritairement à la police locale. Dans le cas contraire, elle sera effectuée subsidiairement par la police fédérale, dans la mesure où la police locale est dans l'impossibilité de l'accomplir.

Les Ministres de l'Intérieur et de la Justice coordonnent la politique générale de police, ainsi que la gestion des polices locale et fédérale. A cette fin, ils établissent un plan de sécurité national biennal.

2. Le plan national de sécurité

La police fédérale prépare le plan national de sécurité et le met en œuvre. Ce plan contient :

- les missions et objectifs prioritaires de la police fédérale, fixés par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice;
- la répartition des moyens humains et matériels parmi les directions générales et les services.

Le plan national garantit une approche globale et intégrée de la sécurité et assure la cohérence de l'intervention des services de police. Les plans zonaux doivent en tenir compte.

3. Le plan zonal de sécurité

Les missions des corps de police locale sont fixées par le conseil local de sécurité et sont reprises dans le plan zonal de sécurité.

Ce plan annuel doit tenir compte du plan national de sécurité et contient :

- les missions et objectifs prioritaires fixés par les bourgmestres et le Procureur du Roi;
- la capacité de la police locale destinée à la mise en œuvre de leurs missions;
- la contribution de la police locale à la mise en œuvre des missions fédérales;
- les missions et objectifs propres à une commune de la zone, qui correspondent à l'intervention budgétaire de la commune qui dépasse la dotation convenue.

L'objectif de cette dernière disposition du législateur est de permettre à une commune d'une zone pluricommunale de mener son propre programme de sécurité et de mettre les accents spécifiques propres à la commune. Cependant, le danger réside dans le fait que les administrations communales qui ne disposent pas de suffisamment de ressources (financières) ne disposent pas de cette possibilité, ce qui risque de créer une politique à deux vitesses, au détriment des habitants de cette commune.

Le plan est préparé par le conseil zonal de sécurité et soumis à l'accord du conseil communal ou du conseil de police dans le cas d'une zone pluricommunale, et pour autant qu'il ait un impact sur les affaires du conseil communal ou du conseil de police. Après avoir reçu l'approbation des bourgmestres et du Procureur du Roi, le plan est soumis à l'approbation des Ministres de l'Intérieur et de Justice.

Conformément à l'article 242bis de la Nouvelle loi communale, l'autorité communale est supposée établir un programme politique général dans lequel elle fixe les principaux plans politiques pour la législature à venir. Un plan de sécurité intégral commun en fait évidemment partie intégrante.

III. Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police

1. Général

Suivant l'article 16 de la loi sur la fonction de police, les services de police sont chargés de la circulation routière.

Ils doivent assurer à tout moment la liberté de la circulation.

Les agents de police ne peuvent être chargés de tâches administratives autres que celles attribuées en vertu de la loi (article 25 de la loi sur la fonction de police).

2. La police de la circulation routière

Malgré l'article 16 de la loi sur la fonction de police qui stipule que les services de police, tant locale que fédérale, sont chargés de la circulation routière, c'est la police locale qui assumera cette fonction, suite à la suppression, au 1^{er} janvier 2002, des brigades territoriales de l'ancienne gendarmerie.

On note cependant l'exception que constituent les autoroutes, qui sont réservées prioritairement à la police fédérale, laquelle intervient également dans les cas où un intérêt supralocal est compromis (l'aéroport national ou toute mise en cause de l'approvisionnement du pays, ...).

3. Les missions administratives pouvant être assumées par les services de police

Comme nous avons déjà précisé, l'article 25 de la loi sur la fonction de police stipule que les agents de police ne peuvent être chargés d'autres tâches administratives que celles attribuées explicitement par ou en vertu d'une loi.

Les missions administratives qui peuvent être effectuées ou non par les agents de police sont précisées à la circulaire ministérielle du 16 février 1999. Les tâches administratives qui peuvent encore être effectuées, concernent les sujets suivants:

- les registres de la population et des étrangers
- l'accès au territoire, établissement et éloignement des étrangers
- les objets trouvés
- le casier judiciaire communal
- la naturalisation et le choix de la patrie
- l'enquête de moralité
- l'intervention de main forte
 - en cas de décision judiciaire
 - et d'accompagnement d'huissiers de justice
- le contrôle de l'authenticité des permis de conduire.

Dans la pratique, ceci signifie donc que les missions administratives, effectuées entre autres par les sections techniques de la police dans le cadre de leurs missions relatives à la circulation, ne peuvent plus être accomplies.

Il s'agit de tâches telles que la délivrance de permis pour le placement de conteneurs et d'élévateurs, ou la réservation de places de parking pour déménagements et manifestations diverses.

Nous rappelons que, sur base de l'article 78.1.1 du code de la route, la délivrance de documents administratifs incombe au bourgmestre ou à son délégué.

Les études portant sur le réaménagement de rues et de places, qui étaient confiées à la police, devraient également être confiées à d'autres services, communaux ou non. Nous plaidons cependant pour que, dans le cadre d'un réaménagement du domaine public, au moins l'avis des services de police soit demandé. En effet, ils travaillent 24 heures sur 24 sur le terrain et ont donc acquis une connaissance pratique considérable et un certain "feeling".

La composition de la Commission consultative pour les règlements complémentaires de la circulation routière pour la Région de Bruxelles-Capitale devrait également être modifiée.

En effet, les agents de police ne représentent plus la commune, mais la zone de police. Ne vaudrait-il pas mieux faire assister les conseillers en mobilité à ces réunions ? L'article 3 de l'arrêté royal du 25 octobre 1967, portant création de commissions consultatives de la circulation routière, stipule que cette commission est composée du bourgmestre, ou du remplaçant, de chaque commune de la Région de Bruxelles-Capitale.

IV. Arrêté royal du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population

Cette réglementation prévoit que la police locale doit assurer un service minimal en matière de

- travail de quartier,
- d'accueil,
- de prévention,
- d'assistance policière aux victimes,
- de recherche locale et d'enquête locale,
- de maintien de l'ordre public.

La circulaire ministérielle PLP 10 du 9 octobre dernier (publiée au Moniteur belge du 16 octobre 2001) précise que la sécurité publique implique également le respect du code de la route, entre autres en ce qui concerne

- la fluidité de circulation,
- la sensibilisation des automobilistes (p.ex. utilisation de la ceinture),
- les limitations de vitesse (à proximité des écoles et dans les quartiers résidentiels).

Selon cette circulaire, une partie des effectifs de la police locale doit être réservée à ces tâches.

Indépendamment du problème de la vitesse et de la conduite sous influence, il convient – toujours conformément à cette circulaire – de prêter attention à la conduite sans assurance ou au retrait du permis, ainsi qu'à la perte de capacité de conduire.

V. Le plan national de sécurité

Comme nous l'avons déjà mentionné, le plan fédéral de sécurité est crucial, car il doit fixer les missions prioritaires de la police fédérale ; les plans zonaux de sécurité doivent aussi en tenir compte. Ainsi, les plans zonaux de sécurité auront également un impact sur les missions que doit assumer la police locale.

1. Objectifs du plan

L'objectif du plan est double:

- la réduction de toute forme de criminalité,
- l'accroissement du taux d'élucidation des infractions.

2. Les priorités

Le plan vise neuf priorités, dont seule la dernière concerne la circulation:

- a) diminuer le nombre de délits avec violence
- b) enregistrer et lutter contre les crimes organisés
- c) mieux rechercher la criminalité en col blanc et la réduire
- d) lutter contre la traite des êtres humains et toute forme d'exploitation
- e) prévenir au maximum les crimes sexuels
- f) lutter contre la délinquance juvénile
- g) endiguer le hooliganisme
- h) réduire les problèmes et la criminalité liés à la drogue
- i) limiter les accidents routiers avec lésion personnel.

La circulation ne reçoit clairement pas suffisamment d'attention dans cette liste. Seulement le dernier point concerne la circulation et vise même uniquement les accidents routiers.

Cependant, les auteurs du plan soulignent dans leur analyse que la Belgique fait partie des pays européens où la circulation génère le plus d'insécurité et que tous les niveaux politiques, du fédéral au communal, sont concernés par cette matière.

Dans la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2001, le Premier Ministre a annoncé la volonté du Gouvernement de réduire de 33 % le nombre de victimes de la circulation dans les cinq ans.

De même, le plan fédéral de sécurité demande-t-il au Ministre de la Mobilité et des Transports de développer une proposition globale qui traitera tous les aspects de la problématique.

Les objectifs prioritaires en matière de prévention résident tant au niveau du choix du moyen de transport que dans la façon dont on utilise son véhicule. Le plan propose un ensemble de mesures pour mettre en œuvre ce volet préventif :

1^{ère} mesure: redéfinir l'utilisation du domaine public. Un groupe de travail au sein du cabinet de la Ministre Durant a effectué une étude à ce sujet, dont les conclusions ont été publiées dans la brochure "Vers un code de la rue" ;

2^{ème} mesure: offrir plus de souplesse aux gestionnaires de la voirie, pour qu'ils puissent aménager les rues de façon adéquate (zone 30, ...). D'ici à 2003, il faudra au moins que chaque abord d'école jouisse du statut de "zone 30" ;

3^{ème} mesure: promouvoir les moyens de transport les plus sûrs. La qualité et la quantité des transports publics doivent donc être améliorées ;

4^{ème} mesure: influencer le comportement des automobilistes via :

- la mise sur pied de projets de prévention visant
 - à protéger les usagers faibles;
 - à contrer les dangers que peuvent représenter la vitesse, l'alcool et la drogue;
 - les jeunes conducteurs;

- la formation de ces derniers,
- le contrôle de l'aptitude à conduire,
- des campagnes de l'IBSR,
- l'introduction de la télématique dans les véhicules;

- en matière de formation:
 - améliorer l'organisation des auto-écoles,
 - assurer un meilleur suivi des nouveaux chauffeurs,
 - intégrer l'éducation à la mobilité dans les programmes scolaires;

5^{ème} mesure: encourager les campagnes de sensibilisation et d'information de l'IBSR ;

6^{ème} mesure: encourager les projets de télématique (ISA) au niveau européen ;

7^{ème} mesure: accompagner les campagnes de prévention d'une politique de répression coordonnée:

- en adoptant une structure adaptée et spécialisée pour les zones de police
- et des sanctions uniformes pour les infractions sur l'ensemble du territoire.

Dans le domaine des mesures répressives, les priorités en matière de contrôle de la circulation routière seront définies, comme auparavant, via des circulaires du Collège des Procureurs-généraux. Il conviendra de prêter une attention particulière

- aux usagers faibles ;
- à la lutte contre la conduite agressive ;

- à la vitesse des cyclomoteurs ;
- au respect de la mobilité des handicapés.

A cette fin, il convient de catégoriser les infractions routières:

- dépenalisation de certaines infractions,
- perception immédiate pour d'autres,
- travail sur les sanctions judiciaires, etc.

L'immobilisation d'un véhicule en tant que sanction et moyen de lutter contre le stationnement sauvage doit être envisagée.

Et enfin, la perception des amendes doit être améliorée par:

- un traitement administratif rapide des infractions les moins graves;
- l'investissement du produit des amendes dans des projets d'aménagement et de contrôle;
- l'introduction éventuelle de "l'amende journalière".

A ce sujet, nous nous référons de nouveau à la déclaration gouvernementale du 9 octobre dernier, disant que le Gouvernement développera une nouvelle réglementation dans laquelle les peines de prison seront remplacées par un retrait effectif du permis de conduire.

Par ailleurs, on encouragera les zones de police locale à réagir plus strictement à l'encontre des **infractions traitées administrativement**.

En ce qui concerne le suivi, des mesures seront prises contre les récidivistes.

D'autres actions concernent:

- la création d'un bureau pour déposer plainte ou faire des suggestions relatives à l'(in)sécurité routière;
- l'offre d'aide aux victimes d'accidents de la route;
- la mise en place de peines alternatives, comme
 - les cours d'éducation routière,
 - des activités de sensibilisation,
 - des travaux d'intérêt général.

3. La politique des grandes villes

Les objectifs de cette partie du plan sont:

- réduire les crimes en appliquant les neuf priorités fédérales
- diminuer les délits typiques des grandes villes
- accroître le taux d'élucidation des infractions
- développer une lutte intégrée contre le sentiment d'insécurité
- lutter plutôt contre les causes que contre les conséquences.

Le plan distingue douze thèmes, dont les accidents routiers avec blessés ou morts.

Au niveau de la prévention, les sujets suivants sont traités :

- la surveillances des carrefours,
- plus d'infrastructure pour les mesures visant à limiter la vitesse,
- la protection des usagers faibles,
- l'engagement de stewards.

4. Le plan fédéral de la sécurité routière

Le plan fédéral de la sécurité routière, établi par la Ministre de la Mobilité et des Transports, fait partie intégrante du plan national de sécurité.

Nous rappelons que les plans zonaux de sécurité, à rédiger par les zones de police, doivent en tenir compte.

Tout comme le plan national de sécurité, son volet « sécurité routière » se subdivise en trois catégories:

- prévention,
- maintien et répression,
- suivi.

1. Prévention

- a) Comportement des déplacements: encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs
- b) Catégorisation des rues: pour 2003, tous les environs d'écoles doivent avoir le statut de "zone 30"; la régionalisation du contrôle sur les réglementations complémentaires est à l'ordre du jour du conseil des ministres
- c) Introduction du code de la rue: le code de la route concerne surtout les véhicules motorisés; il faudrait rééquilibrer la réglementation vis-à-vis des usagers faibles
- d) Enseignement à la circulation
- e) Education routière: campagnes de sensibilisation et d'information, ainsi que transfert d'expertise
- f) Aptitude à conduire
- g) Personnes âgées dans la circulation
- h) Formation pour jeunes chauffeurs
- i) Instructeurs auto-école

- j) In-car télématique
- k) Casque pour cyclistes
- l) Amélioration de la sécurité des camions et autocars
- m) Optimisation de l'enregistrement et analyse des données relatives aux accidents routiers
- n) Fonds des amendes: dont le produit serait reversé aux communes (éventuellement pour dotations aux zones de police).

2. Maintien et répression

- a) Présence de la police accrue dans la rue
- b) Contrôle de la circulation, plus spécialement axé sur:
 - l'excès de vitesse ;
 - la conduite sous influence d'alcool ou de drogue ;
 - les infractions vis-à-vis des usagers faibles et assurer la fluidité des transport publics ;
 - les poids-lourds et autocars ;
 - la protection des conducteurs et passagers (ceinture de sécurité, sièges pour enfants)
 - le comportement agressif
- c) Services de police
 - la formation des policiers à la circulation et au contrôle doit être assurée
 - chaque police locale s'occupera ostensiblement de missions relatives à la sécurité routière
 - le niveau fédéral doit avoir un rôle de sensibilisation, d'encouragement et de coordination pour le contrôle et le maintien dépassant le niveau local
- d) Réduction du nombre d'accidents avec vélomoteurs
- e) Amélioration de la sécurité des poids-lourds et autocars
 - contrôle des tachygraphes
 - distance entre les véhicules
- f) Caméras automatiques: envisager la simplification de la procédure d'installation
- g) Système de l'amende journalière
- h) Politique de suivi et de pénalisation
 - tarification uniforme de la proposition du règlement à l'amiable pour les infractions
 - retrait immédiat du permis de conduire par le Parquet

En ce qui concerne les poursuites, il convient de donner la priorité aux thèmes suivants:

- alcool / drogue
- excès de vitesse
- infractions graves
- constatations faites par les caméras automatiques
- utilisation de la ceinture
- comportement agressif
- transport de marchandises et de personnes
- conduire sans assurance

i) Perception efficace des amendes de la circulation

- traitement administratif: une initiative remarquable de la Ministre de la Mobilité et des Transports consiste en l'introduction de sanctions administratives de 2.000 FB (équivalent à 49,58 €) dans certains articles du code de la route: le stationnement en infraction dans une zone résidentielle ou piétonne, le non-respect du stationnement bilatéral bimensuel dans l'agglomération entière, le non-respect des règles relatives au temps limité de stationnement payant ou non, et enfin, les infractions de stationnement sur les emplacements réservés aux personnes handicapées et aux riverains; ainsi que le stationnement sur le trottoir et sur les passages pour piétons et les traversées cyclistes.
- perception immédiate

j) Utilisation du sabot. Le cabinet Durant prépare également une modification de la législation prévoyant l'utilisation du sabot en cas de stationnement dans le même cas que ci-dessus, à l'exception de celui sur le trottoir ou les passages pour piétons et traversées cyclistes

3. Suivi

- a) Permis de conduire à points
- b) Bureau des plaintes en matière d'insécurité routière
- c) Dédommagement des victimes d'accidents routiers
- d) Peines alternatives pour contrevenants
- e) Cours d'éducation routière pour mineurs ayant commis une infraction routière.

VI. Conclusion

Nous avons parcouru les missions et compétences propres au nouveau paysage de la police.

En s'attardant plus spécifiquement au volet répressif, nous constatons que les nouvelles structures, qui devront être opérationnelles au 1^{er} janvier 2002, y consacrent peu d'attention. A

propos du stationnement, les missions des services de police seront définies dans le plan national et les plans zonaux de sécurité, mais ni le plan national de sécurité, ni le plan fédéral de sécurité routière, ne font mention de son contrôle, qu'il s'agisse du stationnement payant ou d'un autre type d'infraction.

La question est évidemment de savoir si une politique de contrôle et de répression sera possible en la matière, étant donné qu'entre 10 et 20 % des effectifs devront être réservés aux réquisitions du Ministère de l'Intérieur.

Ceci signifie que des solutions devront être trouvées ailleurs que dans la police . L'engagement de stewards ou la privatisation du contrôle du stationnement, ne serait-ce que pour les horodateurs, sont des solutions possibles, mais ce sujet fait évidemment partie de la problématique qui fait l'objet de cette journée d'étude.

III. Panorama van de beheerstructuren. **Door M. THOULEN.**

I. Inleiding.

In deze bijdrage zal ik pogen om een overzicht te geven van de mogelijke wettelijke beheerstructuren om een gecoördineerd parkeerbeleid te kunnen voeren. Deze uiteenzetting is gebaseerd op het werk van Mevrouw M. MULLER, juriste en opdrachthouder bij de Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Alvorens de verscheidene structuren van naderbij te bekijken zal ik eerst al de elementen onderzoeken die in beschouwing moeten worden genomen. Tot slot zal ik de eerste conclusies bespreken die nu al kunnen worden getrokken uit de hierboven vermelde studie.

II. Te beschouwen elementen.

1. De functies.

De functies die in een beheerstructuur aanwezig moeten zijn, moeten zowel van strategische als van planologische aard zijn om een goed beheer van het parkeerbeleid toe te laten. De functies zijn inzonderheid:

1. Het nemen van beslissingen;
2. De studies;
3. Herinrichten van wegen;
4. Parkeerplaatsen buiten de openbare weg;
5. Andere investeringen;
6. Onderhoud;
7. Controle en repressie;
8. Invordering van de inkomsten;
9. Communicatie met het publiek;

10. Algemene administratie.

2. De criteria.

De beheerstructuren worden ook telkens getoetst aan een vijftal criteria, namelijk:

1. De politieke beslissing:
 - beheer van de beslissing
 - coherentie van de maatregelen
2. De efficiëntie van de structuur:
 - laagst mogelijke kost
 - soepel beheer
 - professionalisering
3. De financiering:
 - mogelijkheden lening – kapitaalbreng
 - reffectatie in mobiliteitsprojecten
4. Het toezicht en de repressie:
 - de hele repressieve keten
 - evenwicht tussen met niet betalen en het betalend parkeren
 - onafhankelijk dagelijks beheer
5. Oprichting en toetreding

III. De mogelijke structuren.

1. Algemeen.

De waaier aan mogelijke beheerstructuren kan eigenlijk in drie grote groepen worden onderverdeeld:

- de ééngemeentestructuren
- de meergemeentenstructuren
- de "gewestelijke structuren"

Telkens moet worden onderzocht welke rechtspersoonlijkheid deze structuren hebben, of er een partnerschap met de privé-sector mogelijk is en welke de relatie is met de politiezones. Ik wijs er eveneens op dat er hybride structuren kunnen bestaan.

IV. De ééngemeentestructuren.

In de ééngemeentestructuren kunnen volgende vormen voorkomen:

- de gemeentediensten
- de gemeentelijke regie
- de concessie van openbare dienst

Ook hier zijn er bijzondere vormen mogelijk.

De middelen om een coherent beleid toe te laten zijn: het speciale toezicht van het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur, het Algemeen toezicht van het Brussels Hoofdstedelijk gewest, de aanbevelingsbevoegdheid en via subsidies en contracten

1. De gemeentedienst.

Dit is een klassiek systeem met als kenmerk dat er een eenheid is in de beslissingen, maar waar de uitvoering meestal verdeeld is onder verschillende diensten. De meeste hebben een "bi-tarif" systeem ingevoerd, en een fiscalisering van het betalend parkeren is tevens mogelijk. De controle wordt integraal uitgevoerd door de politie. Het Parket is bevoegd voor de inbreuken op het niet betalend parkeren (dus al de parkeerovertradingen met uitzondering van het betalend parkeren)

2. De gemeentelijke regie.

De oprichting van een gemeentelijke regie oftewel een parkeerbedrijf, werd mogelijk door invoering van artikel 261-263 in de Nieuwe gemeentewet en door het Regentsbesluit van 18/6/1946. De uitvoering staat onder het gezag van één verantwoordelijke. De regie heeft een financiële identiteit maar is niet zelfstandig. Het parkeerbedrijf heeft geen autonomie in het beheer. Er kan ook geen partnerschap worden afgesloten met derden. In tegenstelling met een gemeentedienst is het personeel ondergebracht in de regie. Men kan zich de vraag stellen of er geen te grote prioriteit wordt gegeven aan het betalend parkeren.

3. De concessie van openbare dienst.

De concessie van openbare dienst is onderworpen aan de algemene beginselen van het administratief recht met als doel een parkeerbeheerdienst door een staatsconcessie van preciaire aard.

De voordelen zijn de verdeling van het risico en de rentabiliteit. Er is een partnerschap met de privé, die zijn kapitaal en expertise inbrengen.

Het is een soepele werkingsvorm: het uitschrijven van een overheidsopdracht volstaat, er is slechts een beperkte toezicht en het betreft een unilateraal contract.

Er is geen fiscalisering mogelijk. De verhouding met de andere diensten en de politiezones kan in vraag worden gesteld.

4. Enkele bijzondere vormen.

Er bestaan enkele bijzondere vormen van ééngemeentestructuren. Zo is er bijvoorbeeld het parkeerbedrijf van Gent. Maar er kunnen ook nog andere structuren voorkomen, zoals het autonome gemeentelijk parkeerbedrijf of de participatie in een private onderneming.

V. De meergemeentenstructuren.

Bij de meergemeentenstructuren onderscheiden we de zuivere intercommunale, de gemengde intercommunale en de "koepel"- intercommunale.

1. De zuivere en gemengde intercommunale.

De werking van de intercommunale wordt gedefinieerd door de wet van 22 december 1986. Een intercommunale heeft een eigen rechtspersoonlijkheid en heeft het voordeel om een financiële

autonomie te bezitten. De draagwijdte is veel groter, behalve voor wat de bevoegdheid van de raad betreft. Het inzagerecht van de gemeenten is vrij beperkt, maar het schaafeffect speelt een grote rol. De bevoegdheden op het gebied van de handhaving zijn beperkt: enkel de retributie op het betalend parkeren kan worden gecontroleerd. Een partnerschap met de privé voor het inbrengen van kapitaal en expertise is mogelijk, behalve voor het Gewest, maar dit kan worden omzeild door een overeenkomst te sluiten.

2. De intercommunale - koepel.

Deze structuur werd bedacht door het studiebureau STRATEC in 1992. De beslissingsbevoegdheid zou bij de zuivere intercommunale berusten, terwijl het beheer ondergebracht wordt in een NV, verbonden aan een beheercontract. Voor de handhaving wordt beroep gedaan op de politie. Het Gewest en de privé zouden participeren in het filiaal. Er wordt eveneens gewag gemaakt van de oprichting van een inter(zonale) politiebrigade.

VI. De Regionale structuren.

De regionale structuren kunnen in volgende categorieën worden ingedeeld:

- de regie van de agglomeratie
- de Gewestelijke publiekrechtelijke vereniging
- de gewestelijke openbare instelling.

Er moet wel rekening worden gehouden met het feit dat het Verkeersreglement, de Wet op het politieambt en de Wetten betreffende de institutionele hervormingen federale aangelegenheden zijn.

1. De agglomeratie regie.

In deze structuur, voorzien in de wet van 26 juli 1971, wordt de gemeentelijke bevoegdheid overgedragen aan de agglomeratie en de facto uitgeoefend door het Gewest. De devolutie versus overdracht van bevoegdheden moet worden onderzocht. Het nadeel van deze vorm van beheer is dat er geen voorbeelden zijn, het is een zwarte doos waar het koffiedik kijken is: wat met de rechtspersoonlijkheid, de autonomie in beheer, het partnerschap met de privé? Een ander nadeel is de beperkte mogelijkheid van de handhaving: enkel het betalend parkeren in de vorm van een retributie kan worden gecontroleerd. Anderzijds is het schaafeffect een onmiskenbaar voordeel. Men kan zich echter de vraag stellen bij de participatie van de gemeenten.

2. Andere vormen.

Ook hier zijn andere vormen van beheer mogelijk zoals bijvoorbeeld de Gewestelijke publiekrechtelijke vereniging en de Gewestelijke openbare instelling. Maar, ik ben van oordeel dat dit veeleer het onderwerp van een politiek debat moet zijn, daar dit thema een bevoegdheid van de gewesten is.

VII. De eerste conclusies.

1. De vier te overwegen vormen.

Uit een eerste analyse blijkt dat er slechts vier vormen van structuren in overweging kunnen worden genomen, rekening houdend met de politieke, juridische en financiële aspecten. De vier structuren zijn:

- de Gewestelijke regie
- de concessie van openbare dienst
- de intercommunale – koepel
- de agglomeratie – regie

2. De drie transversale problemen.

Bij de keuze uit één van de vier hierboven vermelde vormen van structuren moet ook rekening worden gehouden met enkele problemen, zoals het definiëren van een beleid, de controle en de repressie en tot slot, de organisatie en de werkmiddelen. Maar dit zal natuurlijk uitvoerig in de debatten van deze namiddag aan bod komen.

IV. Herinrichting van een gemeentelijke dienst **Door V. DE WOLF.**

I. Inleiding.

De gemeenteraad van Etterbeek heeft op 7 mei 2001 een nieuw plan goedgekeurd betreffende het betalend parkeren. Het betalend parkeren maakt deel uit van het dossier "verkeer – mobiliteit" dat het belangrijkste dossier is voor deze legislatuur. Het beheer van het betalend parkeren reikt slechts weinig tastbare hulp aan in verband met de vloed van het verkeer. Etterbeek, een gemeente binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, telt 40.000 inwoners, beslaat een oppervlakte van 314 ha en heeft een wegennet van 52,8 km.

II. Wat was de situatie voor 12 september 2001?

Voor het in voege treden van het nieuw reglement waren er 600 plaatsen, verdeeld over 6 wijken, waar het parkeren betalend was. Deze plaatsen werden beheerd door 19 automaten en 267 parkeermeters. Tevens bestonden er drie blauwe zones waar eveneens de bewonerskaart van toepassing was. Deze kaart kostte 1.000 BEF per jaar.

III. Volgens welke bepalingen?

Het beheer was toevertrouwd aan de dienst Ontvangkantoor, die dus ook zorgde voor het ophalen van het geld uit de toestellen. Het toezicht werd uitgevoerd door hulpagenten van politie. De bedragen die toegepast werden waren 20 BEF per uur en 250 BEF voor de retributie (bi-tarif). Het jaarlijks ontvangst was 3 miljoen in 1999 en iets minder dan 2 miljoen in 2000.

IV. Wat werd er beslist op 7 mei 2001?

Op die dag werd beslist om te investeren in de aankoop van 150 parkeerautomaten, voor 3.000-tal plaatsen, die elk verbonden zijn door een modem met een centraal geïnformatiseerd systeem, en gevoed door zonnepanelen. Er werd ook beslist om het geheel van het systeem te beheren in de schoot van het gemeentebestuur.

V. Welke middelen worden er ingezet?

De controle dat voordien werd uitgevoerd door de politie is vervangen door een nieuw kader van het gemeentepersoneel bestaande uit 11 personen:

- 1 verantwoordelijke;
- 2 niveau C voor de administratie;
- 8 stewards (niveau D) die voortdurend op het terrein zijn. Zij dragen een speciale vest en verplaatsen zich per fiets.

VI. Wat gebeurt er in de praktijk?

Er werden tien jongeren aangeworven die elk een technische en psychologische opleiding kregen. Zij werden uitgerust met een hemelblauwe vest (geen uniform). Er wordt voorrang gegeven aan de communicatie en de relatie met de bevolking eerder dan aan de repressie.

Acht stewards zijn 6 dagen van de 7 op het terrein. Deze stewards zijn uitgerust met een palmtop-PC (de bewoner moet worden geïdentificeerd), een GSM (contact met politie) en een digitaal fotoapparaat (fotograferen van de inbreuken).

Deze stewards worden terzijde gestaan door twee administratieven op het bureau, enerzijds voor het opvolgen van de betalingen (identificeren van de overtreders via de politie/DIV) en de briefwisseling, en anderzijds voor het afleveren van de "kaart voor bewoners" (nvdr: niet verwarren met de bewonerskaart) en de abonnementen.

Het retributie-reglement werd vervangen door een belasting, wat als voordeel heeft dat bij niet betaling er geen dagvaardingen voor een vrederechter moet gebeuren. De gemeenteontvanger is immers bevoegd om rechtstreeks te vervolgen wanneer het om een belasting gaat, wat hem ook in staat stelt om de kosten te dekken inherent aan de vervolging (aanmaning, gerechtsdeurwaarder enz.)

Het financieel beheer wordt geregeld "buiten budget" in de vorm van een exploitatierekening die de kosten en de baten van gans het departement opneemt (jaarlijkse vooruitzichten: totale kost +/- 45 miljoen (BEF) voor een totaal aan inkomsten van 55 miljoen (BEF), rekening houdend met de aflossing voor de bouw van twee ondergrondse parkings).

De winsten zullen geïnvesteerd worden in mobiliteitsprojecten en projecten gebonden aan het parkeerbeleid.

Een begeleidingscomité, samengesteld uit deskundigen en leden van de Schepenraad, zullen waken over de uitvoering van de voorziene doelstellingen en zal kunnen beslissen over de plaats waar parkeerautomaten zullen worden geplaatst in functie van de gegevens geleverd door het informaticasysteem. De resultaten en de statistische gegevens zullen jaarlijks worden voorgelegd aan de Bijzondere commissie van de gemeenteraad, die samengesteld is door vertegenwoordigers van de oppositie en de meerderheid.

VII. Volgens welke principes?

1. Er worden "Rode Zones" gecreëerd in de handelscentra waar de rotatie van de voertuigen primeert: maximum 2 uur aan een progressief tarief (40 BEF voor het eerste uur, 60 BEF voor het volgende).

Iedereen betaalt en er is een maximum aan controle. Het betreft een 30-tal parkeerautomaten op een totaal van 150.

De doelstelling: rotatie in het belang van de handelaars en de klanten.

2. Er zijn eveneens "Groene Zones" voorzien: omheen de rode zones, in vervanging van de blauwe zone's waar de bewonerskaart van toepassing was en in nieuwe wijken.

De doelstelling is om het aantal langparkeerders te verminderen en om de bewoners te bevoordelingen.

VIII. Welke zijn de modaliteiten?

In de groene zones wordt een tarief van 40 BEF per uur ingevoerd. De maximale parkeertijd bedraagt 4.30 uur. Er kan worden gebruik gemaakt van forfaits voor maandabbonnementen (1.000 BEF). Een driemaandelijke, halfjaarlijkse of jaarlijkse (10.000 BEF) formule is ook mogelijk. De bewoners kunnen gratis parkeren in deze zone's.

Inwerkingtreding.

De rode zones zijn operationeel sinds 12 september 2001 (inkomsten op twee maanden tijd: 6,2 miljoen BEF voor 30 parkeerautomaten op 150).

De groene zones zijn opérationeel sinds 3 décembre (er werd geen belasting geïnd tot de maand januari, er was enkel toezicht door de stewards die een verwittiging achterlieten achter de ruitenwisser).

Hoe de parkeerautomaten bevoorraden?

Er kan worden betaald met euro's, met de protonkaart (het bedrag wordt rechtstreeks overgeheveld via Banksys op de rekening van de gemeente), met een abonnementskaart die bij het gemeentebestuur kan worden aangekocht (maandelijks, driemaandelijks, halfjaarlijks, jaarlijks) en tenslotte, met de kaart van bewoner (het toestel levert dan een gratis ticket die de nummerplaat van het voertuig vermeld).

En als de automaat niet wordt bevoorrad?

In overeenstemming met het artikel 2 van het belastingsreglement wordt verondersteld dat de bestuurder die de automaat niet heeft bevoorrad, gekozen heeft voor tarief 1, waarvan het bedrag vastgesteld werd op 500 BEF.

De steward plaatst een parkingticket achter de ruitenwisser, samen met een overschrijving (te betalen binnen de 5 dagen).

Samenvatting van de toepassingen.

- Het betalen parkeren is van toepassing van 9 uur tot 18 uur.

- Er wordt een verschillend tarief toegepast naargelang het een rode zone of een groene zone betreft.
- De blauwe zones en de bewonerskaart zijn afgeschaft.
- Een "kaart van bewoner" (chipkaart dat in de automaten moet worden gestoken om een ticket te bekomen met vermelding van de nummerplaat).
- Er is een permanente toezicht door de stewards.
- De dienst Financiën van het gemeentebestuur centraliseert het geheel.
- De administratieve taken en de vervolgingen worden uitgevoerd binnen eenzelfde dienst.
- Het beheer wordt uitgevoerd door middel van een door een exploitatierekening.
- De opvolging gebeurt door een beheercomité.
- De winsten worden geïnvesteerd in mobiliteitsprojecten.

De voordelen van het Etterbeekse systeem.

Het voordeel van het systeem is de natuur van de structuur. Het is een intern gemeentebedrijf in plaats van een autonoom gemeentebedrijf of een beheer door de privé. Er werden banen geschapen ten voordele van ongeschoolde personen. De organisatie is gecentraliseerd in één (geïnformatiseerd) departement. Een belasting wordt geheven in de plaats van een retributie, wat de inning vergemakkelijkt en waarvan de baten ten voordele zijn van de gemeente en niet meer voor de federale schatkist. In geval van niet betaling valt de overtreder in het systeem van de depenalisering van de overtreding. De gemeenteontvanger vervolgt onmiddellijk zonder bijkomende kosten. Er is een samenwerking met de politie maar zonder dat zij permanent personeel ter beschikking stellen.

De nadelen van het systeem.

De weggebruikers worden geconfronteerd met een brutale wijziging van hun attitudes en komen in opstand wanneer zij verplicht worden om te betalen "... Hoezo ? nu moet ik betalen in de rode zone, vroeger was er bijna geen controle"

Ondanks het uitdelen van folders, het verspreiden van huis aan huis informatiebrochures en de informatievergaderingen in de wijken, heeft het publiek moeite om het systeem te begrijpen. Bijgevolg kreeg het gemeentebestuur veel bezwaarschriften en klachten te verwerken evenals een zeer groot aantal aanvragen tot vrijstelling.

Besluit.

De drie doelstellingen zijn:

- Verminderen van het langparkeren
- Een rotatie van de voertuigen bewerkstelligen in de handelskernen (rode zones)
- Het bevoordelen van de bewoners (kaart van bewoner is gratis).

V. Parko, de gemeentelijke regie van Kortrijk **Door J.-P. Van de Winckele.**

1. Aanleiding.

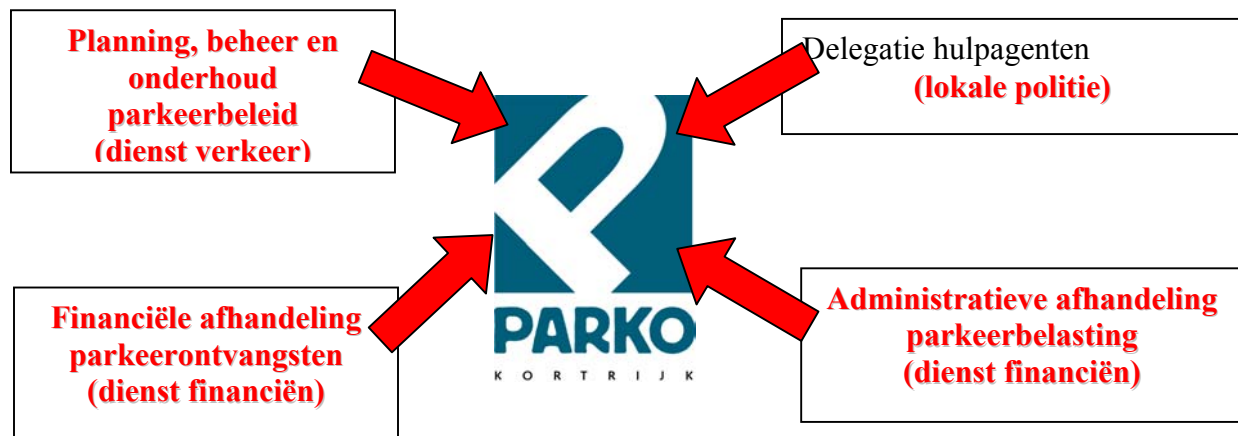
Aanleiding tot het creëren van een parkeerbedrijf was de beslissing, midden 1997, om zelf een parkeergarage van 600 plaatsen te bouwen en te exploiteren. De reden hiervan was dat de stad reeds veel eigen ervaringen hiermee had opgedaan en dat het parkeren beschouwd wordt als een kerntaak van de stad.

2. Organisatie en ontwikkeling.

De ontwikkeling en de organisatie is gegroeid vanuit een strategie-definiëring en een evaluatie van de gemeentelijke mechanismen voor het beheer van diensten. In de periode 1997-1998 werd er een personeels-organogram opgesteld en een strikte timing vastgelegd. Er moest eveneens aan de begroting worden gewerkt, uitgaande van een boedelscheiding. Een belangrijke stap was de overweging om een eigen huisstijl te ontwikkelen. Uiteindelijk werd op de gemeenteraad van 16 januari 1998 beslist om een gewoon gemeentebedrijf op te richten, die dan effectief in werking trad op 1 januari 1999.

a) mogelijkheid tot ordenen van de gegroeide chaos.

Het parkeerbedrijf groepeerde alle taken in verband met het parkeren:



b) Financiële autonomie, flexibiliteit en analyses.

Het voordeel van het parkeerbedrijf is dat zij een eigen budgettaire en algemene boekhouding kan voeren. Er zijn minder beperkingen in de gewone uitgaven en er is steeds inzicht in de kostenposten.

Wat de financiën betreft, kan het Kortrijkse parkeerbedrijf volgende cijfers voorleggen:

| | <u>Gewone ontvangsten</u> | <u>Investeringen</u> | <u>Begrotingsresultaat</u> |
|-----------------------|---------------------------|----------------------|----------------------------|
| 1999 | 46,4 | 12,5 | 17,0 |
| 2000 | 67,9 | 157,5 | 35,2 |
| 2001 | 69,9 | 254,9 | 32,6 |
| 2002 (geraamd) | 104,0 | 84,8 | 54,2 |

c) Eenduidige externe en interne communicatie.

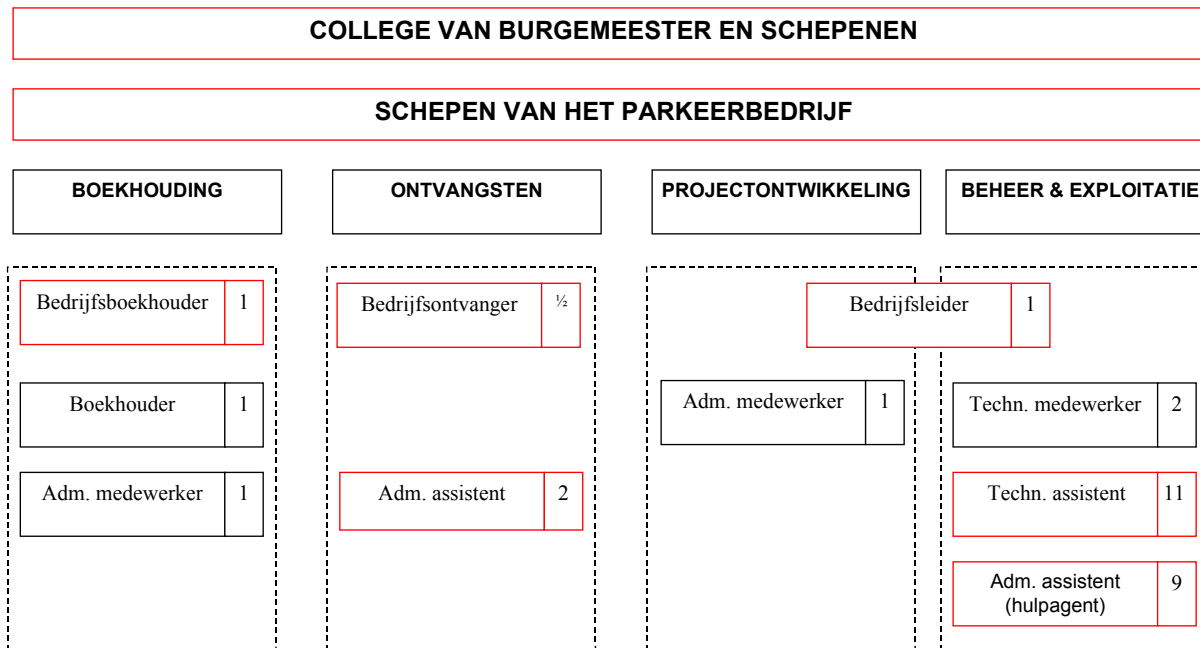
Op het vlak van de externe communicatie scoort het parkeerbedrijf op volgende punten:

- een afzonderlijke huisvesting
- een eigen huisstijl (met eigen briefpapier, wagens, publiciteit, enz.)
- een domeinnaam: www.parko.be

Ook de interne communicatie is beter, onder andere de taakafbakening.

d) Grotere responsabilisering omwille van project-omvang

3. Personeelsbestand.



4. Bedrijfsmissie.

Het parkeerbedrijf voert meer taken uit dan alleen de parking-exploitatie. Zo controleert zij de toegang tot de voetgangersgebieden, is zij bevoegd voor de fietsenstallingen en organiseert zij het voor- en natransport naar en van de randparkings. De parking-exploitatie wordt beheert vanuit het mobiliteitsperspectief:

- het verdiep -1 is alleen voor de bewoners
- de bewonersabonnementen zijn gekoppeld aan het residentieel parkeren
- de bedrijfsabonnementen zijn gebonden aan een bedrijfsvervoerplan.

5. Overzicht van de relevante dossiers.

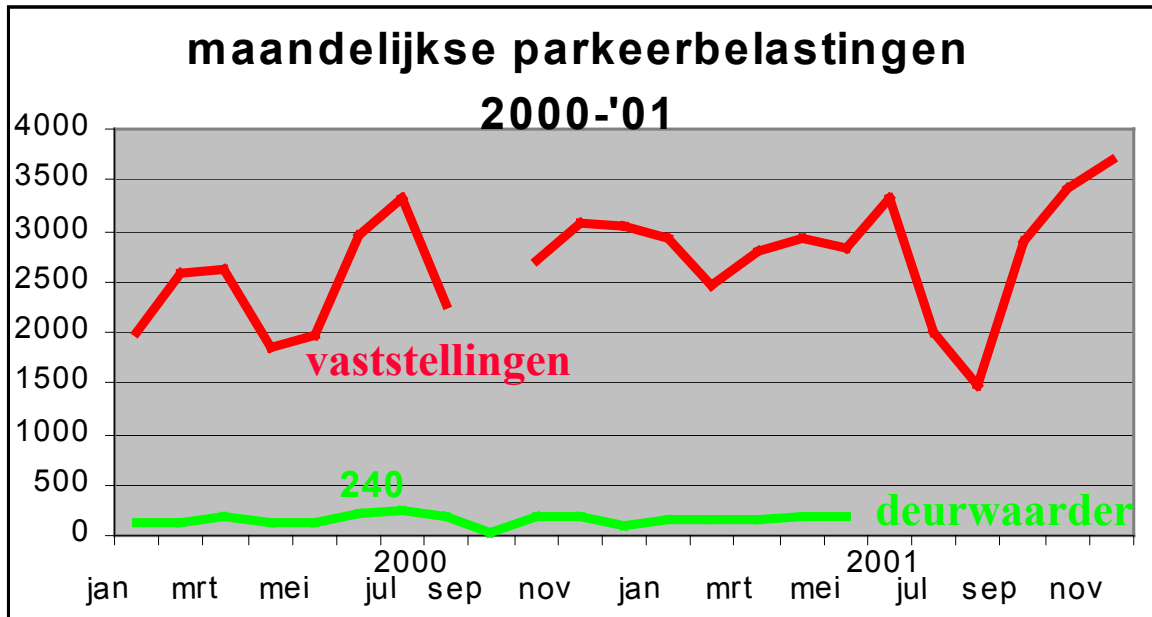
- 1999: de parkeerretributie wordt vervangen door een belasting
- 2000: voorbereiding exploitatie toegangscontrole
- 2001: start en exploitatie parking Veemarkt (575 plaatsen)
- 2002: concept en uitvoering centumparkings en centraal beheer straatparkeren
- 2003: start exploitatie van twee park en ride parkings (800 plaatsen) en invoering dynamische parkeerbewegwijzering

6. Exploitatie parkeeraanbod.

Op 1 januari 2002 waren er 2.800 betalende kortparkeerplaatsen, 575 parkeerplaatsen op de Veemarkt en werden er 620 bewonersvergunningen afgeleverd. Vanaf 1 maart 2002 komen er nog eens 300 bij in het centrum (centrumparking) en 500 park en ride parkings vanaf 2003.

7. Objectivering handhaving.

De grafiek hieronder spreekt voor zichzelf....



VI. Une expérience de privatisation.

Par W. Aerts, Secrétaire communal de la ville de Lierre.

Lierre a choisi de sous-traiter, sous forme d'un contrat de concession de service public, la gestion quotidienne, la surveillance et l'exploitation de ses zones de stationnement. Elle conserve néanmoins le pouvoir de fixer les tarifs et de définir les zones payantes.

Il s'agit d'un contrat de 30 ans confiant à la firme privée VASTGOEDMAATSCHAPPIJ PARKING GROTE MARKT des missions allant de l'entretien des horodateurs à la collecte, en passant par l'encadrement du personnel chargé de prélever les redevances ou le suivi administratifs des mauvais payeurs (envoi de rappels et poursuites judiciaires).

Sur le terrain, des « gardiens de parkings » disposent d'un terminal manuel, équipé d'une imprimante afin de rédiger la « note de rétribution », et d'un appareil photographique.

La firme emploie deux gardiens par jour et rémunère l'assistance d'un auxiliaire de police dont l'intervention est sollicitée en cas de litige ou de stationnement illicite autre qu'impayé.

En cas de stationnement impayé, le tarif relatif à une demi-journée de stationnement doit être acquitté. La ville est tenue de communiquer à la firme privée l'identité des titulaires des marques d'immatriculation.

Une décision de la Justice de Paix du canton de Boom du 21 juin 2001 accrédite le système de Lierre.

Notons enfin que le concessionnaire est non seulement chargé de l'exploitation mais supporte en principe tous les risques liés à cette exploitation.

Outre livrer son « know how », la firme se charge aussi de la construction d'un parking souterrain.

Een ervaring met betrekking tot privatisering

door W. Aerts, Gemeentesecretaris van de stad Lier

Lier heeft geopteerd voor de uitbesteding, in de vorm van een concessie van openbare dienst, van het dagelijks beheer, de bewaking en de exploitatie van zijn parkeerzones. De stad behoudt echter de bevoegdheid om de tarieven vast te leggen en de betalende zones af te bakenen.

Het gaat om een contract van 30 jaar dat aan een privé-firma "Vastgoedmaatschappij Parking Grote Markt" taken toevertrouwt, gaande van het onderhoud tot het ledigen van de parkeerautomaten over de begeleiding van het personeel dat instaat voor de inning van de retributies of de administratieve follow-up van de slechte betalende (verzending van rappelbrieven en gerechtelijke vervolging).

Op het terrein beschikken parkingwachters over een manuele terminal met een printer, zodat zij de "retributienota" kunnen opstellen, en een fototoestel.

De firma stelt twee wachters per dag te werk en bezoldigt de assistentie van een hulpagent, wiens bijstand gevraagd wordt in geval van geschil of anders dan onbetalend onwettig parkeren.

In geval van niet-betaling is het tarief voor een halve dag parkeren verschuldigd. De stad dient aan de privé-firma de identiteit bekend te maken van de persoon op wiens naam de nummerplaat ingeschreven is.

Een beslissing van het vrederecht van het kanton Boom van 21 juni 2001 accrediteert het systeem van Lier.

Tot slot stippen we aan dat de concessionaris niet alleen belast is met de uitbating, maar in principe alle risico's die eraan verbonden zijn, draagt.

De firma biedt haar knowhow, maar staat tevens in voor de bouw van een ondergrondse parking.

VII. INTERVENTION DE SORELI-ISLA A BRUXELLES

STRUCTURE DE GESTION

SEM : Société d'Économie Mixte (Capital majoritaire d, tenu par la collectivité)

ACTIVITE DE SORELI : aménagement, exploitation

CONTRAT DE PRESTATION DE SERVICE SUR LE STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE:

1. OFFRE DE STATIONNEMENT

➤ **Présentation de la carte de Lille, y sont matérialisé : (carte 1)**

- Le périmètre du relevé de l'offre globale de stationnement (Lille intra muros)
- Le périmètre du stationnement payant
- Les parcs publics en ouvrage
- Les parcs gratuits

➤ **Transparent sur l'offre globale de stationnement sur Lille intra muros (doc 2)**

- ✓ Offre globale: 86 000 places
- ✓ 57% offre privée / 43% offre publique
- ✓ Offre publique: 52% gratuite: 42 % sur voirie et 10 % en parcs aériens
 48% payant: 24 % sur voirie et 25 % en parcs
- ✓ L'offre publique payante sur Lille (18 000 places) représente 1 place pour 11 lillois.

➤ **Stationnement payant sur voirie (carte 3):**

9000 places payantes dont

- ✓ 3 500 places en zone Orange (zone commerçante du centre ville), le tarif est de 1,5 € /H pour une durée maximale de stationnement d' 1H30,
- ✓ 5 500 places en zone verte (secteur mixte mêlant activité et résidences), au tarif d' 1,5 €/2h, dure maximale de stationnement 2H.

2. MISSIONS :

- **Mise en place et suivi de la politique du stationnement:** élargissement du périmètre payant, politique tarifaire, ...
- **Exploitation:**
 - équipement et entretien du périmètre payant,
 - comptage contradictoire des recettes des horodateurs,

- développement des différents tarifs spécifiques et leur suivi,
- développement de la monétique et mise en place d'un réseau de distribution : 40 buralistes
- Création d'une boutique du stationnement, point de vente de la monétique auprès des buralistes et particuliers et lieu de délivrance des tarifs spécifiques.

➤ **Prospective (observatoire, études...)** : conception, extraction et traitement des indicateurs du stationnement (paiement, surveillance) (exemple de suivi d'indicateurs doc 4) qui sont repris dans un observatoire mensuel de l'activité stationnement, réalisation d'études de stationnement sur le périmètre payant et gratuit.

3. REMUNERATION DE LA SEM

5% des dépenses d'exploitation (total des dépenses = 11 MF TTC) dans le cadre d'un budget prévisionnel délibéré par la Ville, 3,34% de l'excédent de la Ville sur l'activité SPSV (14 MF d'excédent sur 36 MF de recettes de la voirie).

4. FINANCEMENT:

La SEM est financée pour son exploitation courante par des acomptes mensuels fixés selon un budget prévisionnel voté en début d'année. Les investissements sont financés par des emprunts contractés par la SEM et garantis par la ville. Le remboursement des échéances est intégré dans le budget au titre des intérêts financiers et des amortissements.

5. RELATION AVEC LA POLICE MUNICIPALE:

- Logistique,
- Conseil.

AUTRES IMPLICATION DE SORELI:

1. OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT DE LILLE METROPOLE:

SORELI / ISLA est missionnée par le service Plan de Déplacement Urbain de Lille Métropole pour réaliser, en collaboration avec les différents exploitants du stationnement payant de la métropole, un observatoire annuel du stationnement. Une des particularité de la ville de Lille est en effet la multiplication des intervenants sur ce sujet. 6 exploitants différents gèrent les 13 parkings en ouvrages présents sur la ville, et 7 exploitants différents sur la métropole.

L'observatoire du stationnement de Lille Métropole est un élément de suivi de l'évolution de l'outil stationnement dans la problématique plus globale des déplacements.

Mais il est également un lieu d'échange et de concertation entre les différents intervenants sur ce sujet.

Dans ce cadre une enquête d'occupation est notamment réalisée, le second mardi du mois d'octobre, chaque année, conjointement dans tous les parcs ouvragés accessibles au public, de la communauté urbaine et sur la voirie payante.

2. ETUDE DE DIAGNOSTIC DU STATIONNEMENT ET PROPOSITION DE GESTION AUPRES D'AUTRES VILLES

3. PILOTE D'ACTIONS COMMUNAUTAIRES SUR LE STATIONNEMENT:

Exemple de dossier en cours : harmonisation des tarifs du stationnement sur l'ensemble de la métropole et mise en place d'une monétique communautaire.

PLAN DE STATIONNEMENT PAYANT

| | |
|---|---|
|  | Zones piétonnes ou à stationnement interdit |
|  | ZONE ORANGE |
|  | ZONE VERTE |
|  | Zone où le stationnement au tarif résident n'est pas autorisé |

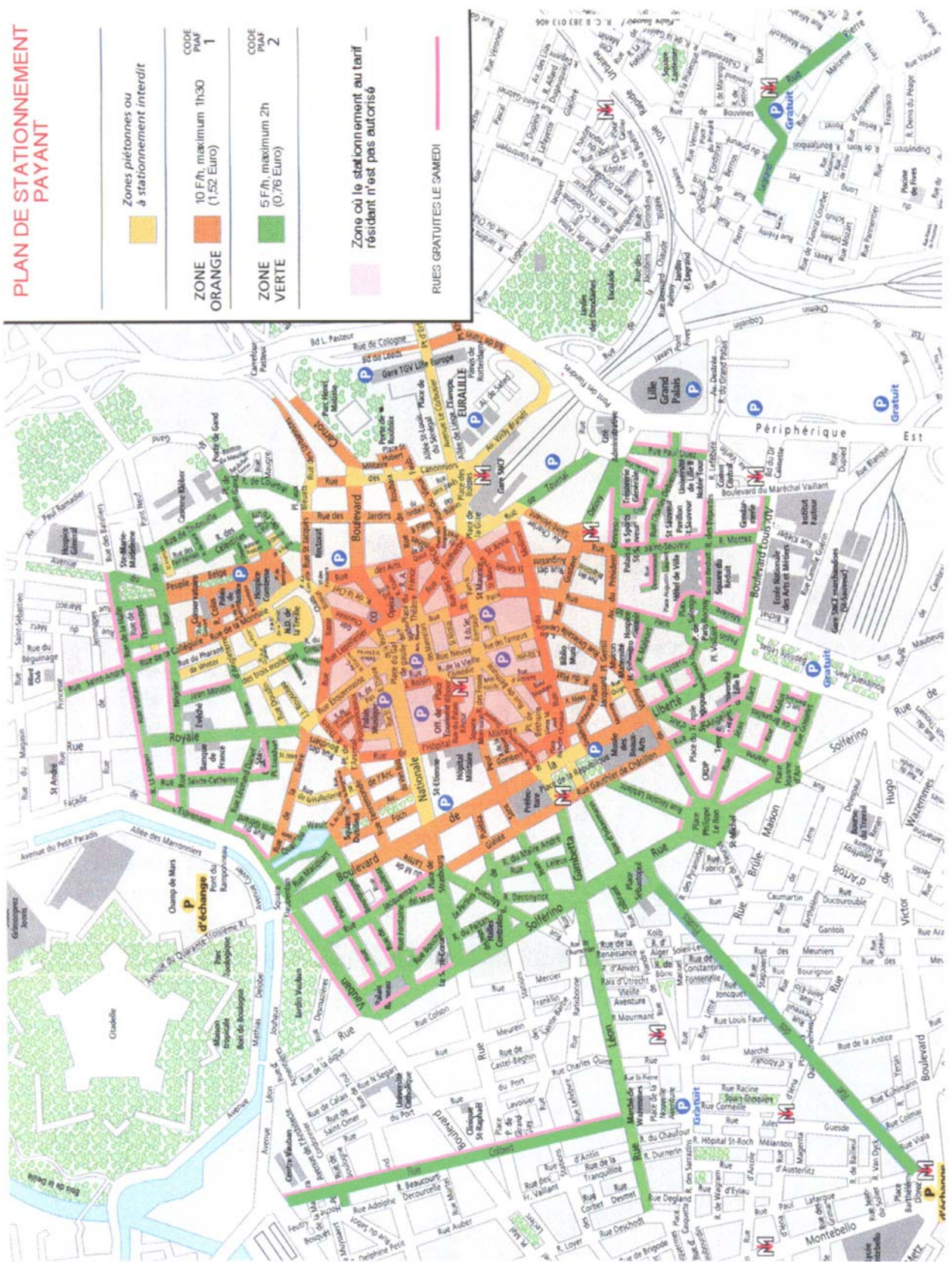
CODE PIAF
1

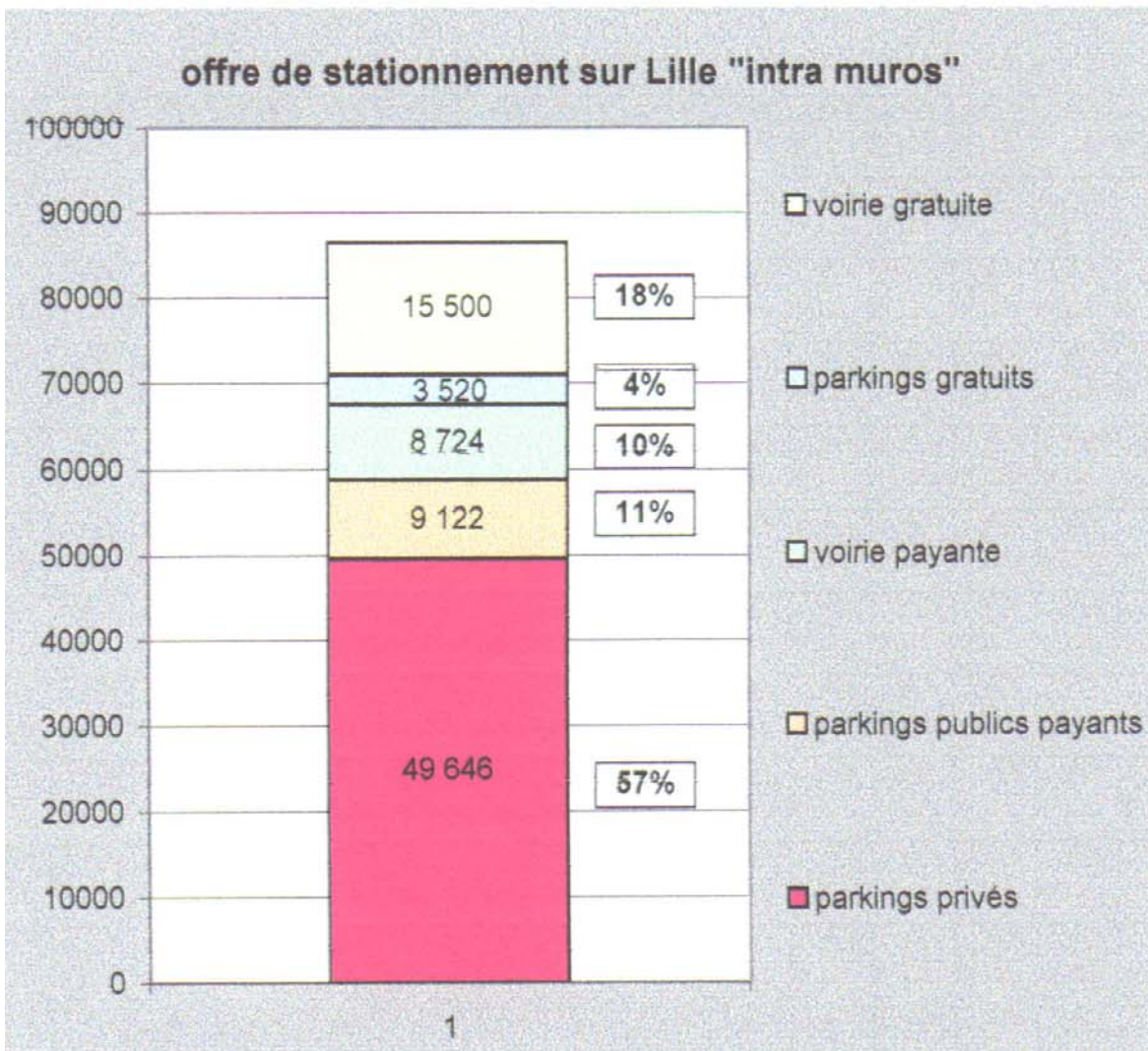
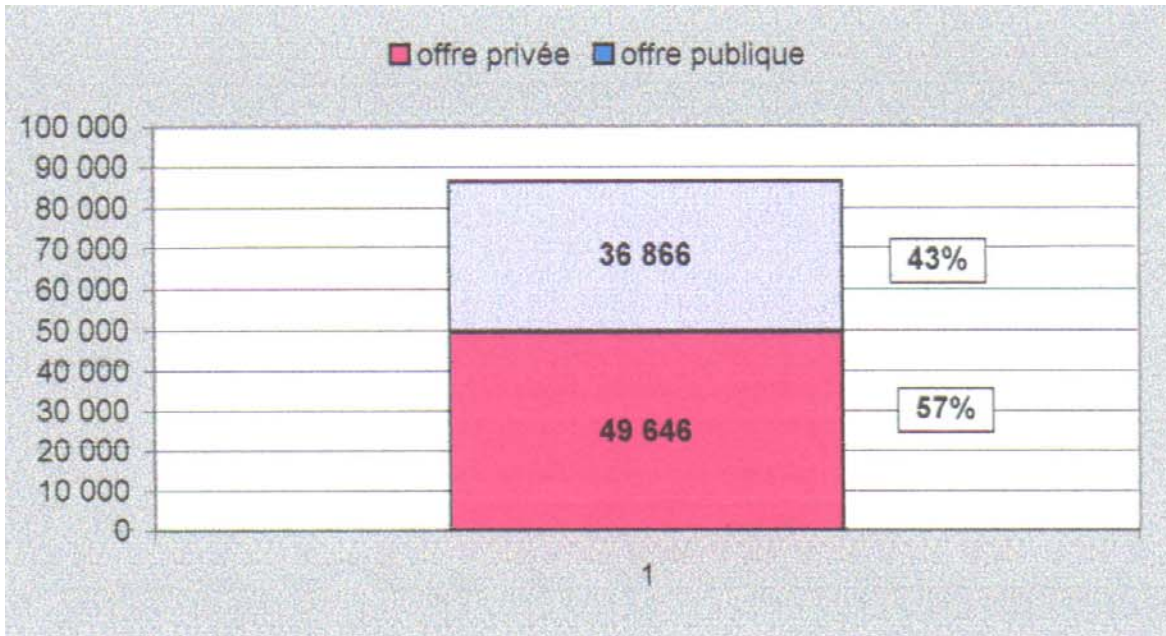
10 F/h, maximum 1h30
(1.52 Euro)

CODE PIAF
2

5 F/h, maximum 2h
(0.76 Euro)

RUES GRATUITES LE SAMEDI





INDICATEURS DE PAIEMENT ET DE SURVEILLANCE

Par extraction de données hebdomadaires : novembre 01 : semaine 44 à semaine 48

HEURES PAYEES PAR PLACE ET PAR JOUR

| | Nov 00 | Janv.01 | Fév 01 | Mars 01 | Avril.01 | Mai 01 | Juin 01 | Juil 01 | Août 01 | Sept 01 | Oct 01 | Nov 01 | Déc 01 |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------|
| Z. Orange non résident | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 3h46 | 3h48 | 3h54 | 4h00 | 4h03 | 4h03 | 4h00 | 3h54 | 3h25 | 3h37 | 3h18 | 3h15 | |
| Z. Orange résident | 1h01 | 0h58 | 1h00 | 1h01 | 1h01 | 1h01 | 0h58 | 0h57 | 0h37 | 0h58 | 0h56 | 0h56 | |
| Total | 3h45 | 3h35 | 3h40 | 3h41 | 3h50 | 3h53 | 3h49 | 3h32 | 2h34 | 3h35 | 3h11 | 3h09 | |
| Z. Verte | 0h26 | 0h23 | 0h26 | 0h25 | 0h26 | 0h26 | 0h26 | 0h17 | 0h12 | 0h23 | 0h24 | 0h27 | |
| Total | 2h35 | 2h11 | 2h34 | 2h23 | 2h37 | 2h28 | 2h36 | 1h51 | 1h14 | 2h28 | 2h40 | 2h35 | |
| Z. Bleue | 0h03 | 0h02 | 0h03 | 0h03 | 0h03 | 0h02 | 0h02 | 0h01 | 0h01 | 0h03 | 0h01 | 0h04 | |
| (Z.verte depuis oct 01) | 1h55 | 1h22 | 1h56 | 1h46 | 1h49 | 1h40 | 1h45 | 1h01 | 0h41 | 1h32 | 1h17 | 1h14 | |

EFFECTIF

| | Nov 00 | Janv.01 | Fév 01 | Mars 01 | Avril.01 | Mai 01 | Juin 01 | Juil 01 | Août 01 | Sept 01 | Oct 01 | Nov 01 | Déc 01 |
|-----------------------|--------|---------|--------|---------|----------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| Total | 37 | 37 | 37 | 37 | 37 | 36 | 36 | 35 | 34 | 48 | 48 | 48 | |
| Assermenté | 37 | 37 | 37 | 32 | 32 | 31 | 36 | 35 | 34 | 32 | 32 | 48 | |
| Présent simultanément | 23 | 20,33 | 22,19 | 19,52 | 18,13 | 18 | 18,48 | 15 | 9,4 | 16,67 | 19,14 | 15 | |

PRESENCE SUR SITE ET VERBALISATION

| | Nov 00 | Janv.01 | Fév 01 | Mars 01 | Avril.01 | Mai 01 | Juin 01 | Juil 01 | Août 01 | Sept 01 | Oct 01 | Nov 01 | Déc 01 |
|---|------------|---------|--------|---------|----------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|
| Z. Orange non résident | 59% | 60% | 56% | 52% | 57% | 53% | 46% | 53% | 41% | 50% | 56% | 52% | |
| Tx surveillance TA/100pl/jour | 22 | 20 | 17 | 21 | 21,66 | 22,25 | 21 | 20 | 13 | 16 | 21 | 19 | |
| Z. Orange résident | 45% | 45% | 44% | 42% | 45% | 39% | 37% | 42% | 26% | 37% | 46% | 44% | |
| Tx surveillance TA/100pl/jour | 13 | 11 | 12 | 12 | 13,28 | 13,85 | 14,39 | 12 | 5,57 | 9 | 13 | 10 | |
| Z. Orange Tx surveillance TA/100pl/jour | 28% | 19% | 28% | 21% | 20% | 22% | 22% | 11% | 4% | 25% | 37% | 35% | |
| Z. Orange Tx surveillance TA/100pl/jour | 7 | 5 | 7 | 5 | 5,44 | 6,61 | 7 | 3 | 1 | 5 | 9 | 7 | |
| Z. Orange Tx surveillance TA/100pl/jour | 13% | 9% | 24% | 13% | 13% | 10% | 18% | 3% | 0% | 17% | 27% | 16% | |
| Z. Orange Tx surveillance TA/100pl/jour | 6 | 3,5 | 7 | 4 | 3,13 | 3,03 | 5,34 | 0,74 | 0,2 | 5 | 9 | 3 | |

VIII. RAPPORT DE L'ATELIER « définition et mise en œuvre des politiques et organisation et ressources »

Présidé par Messieurs R. PONCELET et P. LACONTE.

1) LE CADRE INSTITUTIONNEL : AUTONOMIE COMMUNALE ET COMPETENCES REGIONALES

Le stationnement, la voirie et l'urbanisme relèvent en Belgique de la compétence communale, tandis que le Gouvernement régional, composé par ailleurs en grande partie de responsables des 19 communes, dispose d'une compétence de coordination. Par ailleurs la nature du problème (130.000 véhicules entrent quotidiennement dans la Région et tentent de stationner sans payer) appelle clairement une structure de décision intercommunale au bénéfice des habitants de la Région. La présentation de la Communauté urbaine de Lille a décrit une expérience en ce sens (compétence de la Communauté en matière d'urbanisme, de voirie et de stationnement par délégation de 74 communes). Les participants ont apporté dans la discussion le résultat de leur expérience communale dans la recherche de structures intercommunales.

2) DEPENALISER LES INFRACTIONS AU STATIONNEMENT PAYANT EN VOIRIE.

Les autorités judiciaires bruxelloises ont annoncé leur intention de ne plus poursuivre les infractions au paiement du stationnement sur voirie. Cette décision, justifiée par la nécessité de concentrer les efforts sur la criminalité, suggère aux communes de remplacer le recouvrement des amendes selon la voie pénale par des paiements à caractère fiscal non pénal. Le contrôle peut s'effectuer par des « stewards » communaux indépendants de la police, qui peut dès lors se concentrer sur d'autres priorités. Le recouvrement se fait dans ce cas si nécessaire par voie d'huissier, plus efficace et plus favorable aux recettes communales. A titre d'exemple la Ville de Bruxelles estimerait pouvoir aisément quadrupler ses recettes de stationnement en voirie.

3) HARMONISER LES EQUIPEMENTS.

Bien que les politiques de paiement du stationnement relèvent des communes la Région peut imposer par circulaire la compatibilité des horodateurs et des modes de paiement, de leur mode d'emploi, de leur alimentation électrique et de leurs fonctionnalités. Elle peut imposer par exemple l'acceptation uniforme de la carte Proton, elle-même utilisable pour le transport public. Les communes restent libres de fixer les horaires, le prix des cartes de riverains, les périmètres, les montants à payer et les modalités horaires, ceci relevant de la décision politique communale.

4) INSERER DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT DANS L'ENSEMBLE DES POLITIQUES DE MOBILITE DURABLE.

La réduction de l'usage de la voiture dans la ville peut résulter non seulement d'une augmentation des tarifs du stationnement mais aussi de politiques au niveau des impôts sur les revenus des personnes physiques. Ainsi la déductibilité des kilomètres effectivement parcourus

en voiture incite à rouler davantage. Une déductibilité forfaitaire correspondant au nombre moyen de kilomètres parcourus en automobile inciterait à rouler moins tout en ne constituant pas une charge supplémentaire pour l'automobiliste. Ceci devrait être décidé au niveau fédéral.

5) AUGMENTER LES CONNAISSANCES PERMETTANT D'EVALUER CORRECTEMENT LES BESOINS ET LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT.

Le manque d'information des communes au sujet des possibilités de recettes pouvant provenir de la gestion du stationnement risque de les amener à accepter des concessions de longue durée à des conditions défavorables pour leurs finances et pour l'intérêt public. Le représentant d'Etterbeek a attiré l'attention sur le danger des concessions actuellement à l'étude dans certaines communes et qui risquent d'entraîner les mêmes inconvénients que les concessions de stationnement souterrain. A titre d'exemple les exploitants de parking souterrains privilégient souvent le stationnement de court terme, plus rentable, au détriment des voitures venues pour la journée (par exemples les visiteurs). Ou bien ils limitent les heures d'ouverture aux moments de meilleure rentabilité au lieu de rester accessibles tard le soir. Sauf disposition expresse ils peuvent refuser de laisser installer une signalisation lumineuse indiquant aux automobilistes le nombre de places disponibles, notamment parce que cette information pourrait révéler leur chiffre d'affaires réel. La création d'un « observatoire régional du stationnement » à l'instar des ceux qui existent pour les bureaux et les logements serait bénéfique aux communes. L'Observatoire permettrait aux communes de mieux connaître l'offre et les besoins par secteur et par quartier, dans une vue d'ensemble.

6) TIRER PARTI DES EXPERIENCES DES AUTRES REGIONS.

Le Gouvernement flamand a développé une expérience contractuelle avec les communes dans le domaine de la mobilité, y compris le stationnement, assortie d'incitants financiers. La Région bruxelloise pourrait adopter une politique incitative analogue dans le cadre de la mise en œuvre de son plan régional de développement.

7) METTRE SUR PIED UNE INTERCOMMUNALE DE GESTION DU STATIONNEMENT.

Le dynamisme et les expériences positives de certaines communes pourrait être mis au service des autres en constituant une intercommunale de gestion, que la Région pourrait soutenir.

Pierre Laconte, secrétaire général honoraire de l'Union internationale des transports publics
18/12/2001

IX. RAPPORT DE L'ATELIER « contrôle et répression »

Présidé par Monsieur G. MAGGETTO

1. Le stationnement doit être contrôlé globalement en vue de rétablir un équilibre entre parking payant et parking non payant. Le contrôle, pour être efficace, exige une présence constante sur le terrain. La notion d'équipe de stewards, insérée dans le cadre administratif adéquat (régie, ...), semble être une solution intéressante.

2. Les infractions pourraient être, dans leur ensemble, du type administratif. Le produit des amendes devrait revenir, en grande partie, au « contrôleur » en vue de lui permettre de couvrir ses frais et de promouvoir une meilleure mobilité.

X. Structures de gestion du stationnement

Propositions de conclusions du Secrétaire d'État à la Mobilité, R. Delathouwer

Réunis ce 17 décembre, les responsables du stationnement des communes bruxelloises ont réfléchi à la gestion du stationnement dans la Région, aux diverses structures possibles et à ses divers aspects. Ils ont conçu le difficile exercice de concilier la nécessité d'un ancrage local qui intègre les dimensions économiques, sociale, urbanistique et environnementale, avec celle d'un ancrage supra local qui intègre la concertation entre autorités locales et le respect des objectifs régionaux de la politique de la mobilité.

Il faut tout d'abord noter que des structures novatrices et dynamiques commencent (Etterbeek, Auderghem,...) à fleurir sur le pavé régional.

Dans notre réflexion axée sur une meilleure cohérence régionale, la suppression des effets de bord aux frontières communales, et les économies d'échelle, il importe certainement de ne pas en rayer les mutations communales en cours.

Les réflexions qui suivent s'inscrivent dans un cadre qui ne se veut aucunement dirigiste, dans lequel les communes s'inscrivent sur base volontaire, en respectant leur autonomie mais en ayant à l'esprit la double nature (communale et régionale) du stationnement.

1. C'est pourquoi nous pouvons tirer comme première conclusion d'approfondir les avantages/inconvénients et la faisabilité administrative de la création d'une société intercommunale de gestion du stationnement. Il s'agit de mettre en commun certaines ressources, d'atteindre une efficacité plus grande et une professionnalisation dans le traitement de certaines fonctions, de créer une structure de concertation qui soit plus active que les mécanismes existants, tout en gardant la maîtrise publique sur le stationnement.
2. Les statuts doivent préciser un droit de regard de chaque commune sur la politique menée par cette intercommunale et sur ses conséquences locales. La faiblesse légale des intercommunales à cet égard doit être compensée dans ses statuts. La portée décisionnelle des organes de l'intercommunale doit être en revanche précisée.
3. L'intercommunale doit intégrer la nécessité de réaménager l'espace public dans un sens de requalification. Dans ce contexte, cet organe devrait être habilité à envisager la suppression ou la réservation d'emplacements en voirie, à compenser par un développement, chaque fois que c'est nécessaire, des possibilités de parkings hors voirie. Ce développement doit être suffisant pour rencontrer les besoins chaque fois que ceux-ci ne peuvent être satisfaits par le

développement des transports en commun et la promotion des modes faibles, et pour peser significativement sur l'offre des parkings publics. Les relations de l'intercommunale avec les communes participantes, avec la Région et avec les gestionnaires de parking publics doivent être pensées en ce sens.

4. L'intercommunale, dont la forme pourrait être suggérée par le pouvoir de recommandation de la Région, issu de la loi du 26/7/71 sur les agglomérations, pourrait être constituée progressivement par les communes les plus dynamiques à cet égard, en particulier celles qui se seraient liées à la Région via les conventions de Mobilité.
L'organe de coordination comprendrait une structure faîtière mixte région/communes de type convention cadre de Mobilité ou accord de coopération, pour régler les aspects stratégiques. Cette structure qui reprend de fait les autorités politiques qui ont la compétence du stationnement se lierait par contrat de gestion avec l'intercommunale qui serait chargée des aspects tactiques et opérationnels (parallèle avec la STIB au niveau régional).
5. Les participants réaffirment la nécessité d'un contrôle assidu de la matière, équilibré entre stationnement payant et non payant, de manière à éviter le report des infractions d'un régime à l'autre. Ils recommandent pour cela de modifier le Code de la Route pour permettre aux agents de la société de gestion du stationnement (par exemple, steward assermenté) de constater l'ensemble des infractions au stationnement. Ceci est dû au manque de moyens et à la diversité des missions à remplir par les zones de police.
6. Vu le manque de moyens du parquet, ils proposent de dépénaliser le stationnement payant et certaines infractions mineures du stationnement, ou à tout le moins de prévoir un traitement administratif des infractions. Ce système doit être complété par une ristourne significative aux communes du produit de ces amendes. S'il échoue, il convient de mettre au point un système praticable d'amendes administratives qui permette aux communes d'en récupérer intégralement le produit.
7. Il est nécessaire d'étudier soigneusement le mécanisme de financement de la structure, tout autant que l'affectation de ses recettes. Celles-ci doivent pouvoir alimenter des initiatives régionales autant que communales, touchant à la politique de la mobilité. Côté recettes, il faut étudier un mécanisme permettant d'affecter à la structure le produit du stationnement payant autant que des amendes du stationnement non payant.
8. Des études pour permettre le pilotage de la gestion du stationnement sont absolument nécessaires, et devraient être conduites par un organisme indépendant. Ceci pourrait être fait dans le cadre d'un observatoire du stationnement, chargé de collecter, traiter et diffuser ces informations, de développer la base de données, d'apporter aux communes tout appui d'ordre intellectuel dont elles auraient besoin. Cet observatoire serait aussi chargé d'organiser ou de participer aux concertations nécessaires.
9. La base de données est centrale en cette matière. Il faut donner aux communes le moyen d'y participer (équipements informatiques, formation). Cette participation couvre l'usage des données, mais aussi l'obligation de les entretenir. Droits et devoirs de chacun devraient être intégrés dans le cadre de conventions de mobilité qui viendraient compléter le soutien donné par la Région à la mise en place du système.

10. En conformité avec le plan IRIS, un travail parallèle dans le chef de la Région sur la mobilité alternative (transports collectifs et modes faibles) est absolument indispensable, pour appuyer la restructuration du stationnement menée depuis le niveau local. Il en va de même pour la révision modulée des normes urbanistiques touchant aux parkings dans les bureaux. Le projet de PRD prévoit à cet égard les prescriptions idoines en matière de permis d'urbanisme, de permis d'environnement et de plans de transport d'entreprise.

En variante, par rapport à cette solution de référence, la faisabilité d'une régie d'agglomération continuera à être examinée au niveau juridique et administratif et sur le plan de l'opportunité technique et politique. Il sera fait rapport sur le développement de ces 2 formes d'organisation dans les 3 mois, au cours d'une deuxième séance de travail avec vous.

XI. Structures de gestion du stationnement

Propositions de conclusions du Ministre J. CHABERT.

Dames en heren,

Mesdames, Messieurs,

In eerste instantie wil ik u danken voor uw deelname aan deze studiedag.

Je voudrais tout d'abord vous remercier pour votre participation à cette journée d'étude.

Vooral echter wil ik uw positieve inbreng onderstrepen.

Mais permettez-moi de souligner en particulier votre contribution positive et appréciée.

Het parkeerbeleid is geen eenvoudige materie.

En effet, la politique de stationnement n'est pas une matière simple.

Tijdens de voorbije jaren werden er in het kader van de "Dialoog Parkeren" een aantal contacten georganiseerd, omdat iedereen het er wel over eens is dat een gecoördineerde aanpak, op de maat van een stadsgewest, zich opdringt.

Au cours de ces dernières années, un certain nombre de contacts ont été organisés dans le cadre du "Dialogue Stationnement" car tout le monde s'accorde à dire qu'une approche coordonnée, à la mesure de cette ville-région, s'impose.

Deze nood aan een gecoördineerde aanpak staat trouwens ook formeel vermeld in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Ce besoin d'une approche coordonnée est d'ailleurs mentionné expressément dans le Plan Régional de Développement.

De politiehervorming heeft deze gedachtenwisseling in een stroomversnelling gebracht, omdat de verschillende lokale besturen plots geconfronteerd werden met een fundamentele herschikking binnen hun personeelsbestand.

La réforme des polices n'a fait qu'accélérer ces échanges de vues car les différentes administrations locales ont soudain été confrontées à un réajustement fondamental de leurs effectifs.

Deze herschikking gaat heel ver, vermits zij de wijze waarop het toezicht werd uitgevoerd, helemaal in vraag stelt.

Ce réajustement est radical car il remet en question le mode dont la surveillance est exercée.

Ook de op til zijnde wijzigingen inzake de indeling van de overtredingen, noopt ons tot een fundamenteel herdenken van de aanpak van de parkeerovertredingen.

Il y a en outre les modifications imminentes au niveau de la classification des infractions qui nous obligent à soumettre les contraventions à une approche tout à fait nouvelle.

Tijdens deze dag is een heel scala van mogelijkheden inzake parkeerbeleid de revue gepasseerd.

Pendant cette journée d'étude, tout un éventail de possibilités en matière de stationnement ont été discutées.

Uit de discussies is naar voor gekomen dat het louter gemeentelijk model niet echt aangepast is aan het nieuwe landschap.

Ces discussions ont fait apparaître que le modèle purement communal n'est pas vraiment adapté au nouveau paysage qui se profile.

Ook is gebleken dat de nood aan een coherent en gestructureerd beleid dat de gemeentegrenzen overstijgt, de beste kansen bied om tot een leesbaar geheel te komen.

En outre, il est apparu que le besoin d'une politique coordonnée et cohérente qui dépasse les frontières communales offre le plus de chances pour parvenir à un ensemble compréhensible.

Het is echter ook duidelijk geworden dat een bovengemeentelijk beleid op een correcte manier moet kunnen opgebouwd worden, in nauwe samenwerking met de lokale besturen.

Il est aussi devenu clair qu'une politique 'supracommunale' doit être élaborée de façon correcte, c.-à-d., en collaboration étroite avec les administrations locales.

Deze redenering ligt volledig in het verlengde van de bepalingen van het GewOp, dat ook reeds melding maakt van een supra-gemeentelijk orgaan.

Ce raisonnement se situe d'ailleurs tout à fait dans le prolongement des dispositions du PRD qui fait également mention d'un organisme 'supracommunal'.

Op welke wijze dit nu formeel dient te gebeuren, dient nu verder uitgediept te worden.

Il faut à présent approfondir la manière dont cela doit se faire de façon formelle.

Belangrijkste is dat er een consensus is over het feit dat we dit gezamenlijk moeten aanpakken

Mais ce qui est important, c'est que nous parvenons à un consensus sur une approche commune.

We moeten nu de tijd nemen om samen na te denken over de vorm die deze samenwerking kan aannemen, en de wijze waarop we deze vorm gestalte kunnen geven.

Nous devons à présent prendre le temps pour réfléchir ensemble sur la forme que pourra prendre cette collaboration et sur la manière dont nous pouvons la concrétiser.

Ondertussen is het echter belangrijk dat de weggebruikers de boodschap krijgen dat een fout parkeergedrag niet kan toegelaten worden.

Entre-temps, il faut que les usagers de la route reçoivent le message que le stationnement illicite ne peut être toléré.

Binnen minder dan 2 weken nemen de nieuwe politiezones de taken over van de 19 gemeentepolities.

Dans moins de 2 semaines, les nouvelles zones de police reprennent les missions des 19 polices communales.

Sommigen kunnen misschien denken dat dit oude wijn in nieuwe vaten is.

D'aucuns pensent sans doute qu'il s'agit de mesures anciennes sous une nouvelle présentation.

Ik denk dat dit maar ten dele waar is, en dat het belangrijk is om vanaf de start de correcte boodschap te brengen.

Je pense que cela n'est vrai qu'en partie, et qu'il est important de diffuser le bon message dès le départ.

Ik heb dan ook besloten de 6 korpschefs van de politiezones van ons Gewest uit te nodigen voor een gedachtenwisseling, om na te gaan op welke wijze zij de uitbouw van een coherent parkeer- en mobiliteitsbeleid voor ons Gewest zien, en op welke wijze het

J'ai dès lors décidé d'inviter pour un échange de vues les 6 chefs de corps des zones de police de notre Région afin de vérifier comment ils conçoivent la manière dont il faut élaborer une politique de stationnement et de mobilité cohérente au niveau régional, et

Gewest hier aan kan meewerken.

comment la Région peut y contribuer.

**XII. DISCOURS DE CLOTURE DU MINISTRE-
PRESIDENT,
Monsieur F.-X. de DONNEA**

1. La mobilité et le stationnement préoccupent la population et les pouvoirs publics pour des raisons, notamment, de viabilité économique de la Région et de sauvegarde de la qualité de vie des habitants.

Il est donc impératif de trouver un équilibre entre la nécessité de maintenir l'accessibilité aux différentes fonctions de la ville, en évitant entre autres les délocalisations d'entreprises, et l'obligation de maîtriser la congestion et les nuisances qu'elle entraîne.

2. Le PRD présente un chapitre volontariste relatif à la mobilité dont la concrétisation doit être progressive (une réduction de 20 % du trafic routier est escomptée pour l'horizon 2010).
3. En matière de politique de stationnement, plusieurs actions doivent être menées en concertation avec les communes et les zones de police pour affiner les outils réglementaires existants, étudier de nouveaux investissements, renforcer la tarification dans le sens d'une tarification progressive, harmoniser les moyens de paiement, mettre en place une structure de coordination et de gestion du stationnement, améliorer le contrôle, la répression et la perception des taxes et redevances.
4. La réussite de la politique de mobilité et de transport passe en outre par l'implication et la responsabilisation de la Région et de ses partenaires. Ainsi, parallèlement à la mise sur pied d'une structure de gestion (intercommunale ou régie d'agglomération), il est nécessaire de réfléchir sur le pouvoir de recommandation de l'Agglomération issu de la loi de 1971, sur la pression que la Région pourrait exercer, via son pouvoir de tutelle, sur une éventuelle intercommunale du stationnement (convention Région-Intercommunale), ... En outre des instruments tels que les contrats de mobilité, les contrats d'axe, les plans communaux de développement doivent être soutenus et/ou améliorés.
5. En matière de stationnement hors voirie, la circulaire De Saeger de 1970 doit être révisée.
6. Il convient de lutter en priorité contre le stationnement illégal avant de s'attaquer au nombre de places légales.