

LE STATIONNEMENT RÉGLÉMENTÉ

Erik Caelen
Sophie Van Den Berghe



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES
VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

HET GEREGLEMENTEERD PARKEREN

01/02/2023

Sommaire

Règlementation Fédérale

Extraits de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière

Titre IV. - Dispositions pénales et mesures de sécurité	
Chapitre II. - Infractions aux règlements, article 29§2.	10

Extraits de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

Titre II. - Règles d'usage de la voie publique	
Art. 27. Stationnement à durée limitée.	14
Art. 27bis. Emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées.	18
Art. 27ter. Places de stationnement réservées.	18
Art. 27quater. Contrôle électronique	18
Art. 27quinquies. Usage d'un sabot.	18

Extraits de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques, prescrit par le règlement général sur la police de la circulation routière

Art. 1. Disque de stationnement.	22
---------------------------------------	----

Arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

Circulaire ministériel du 16 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

Règlementation Régionale

Ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Chapitre 1. - Dispositions générales.	46
Chapitre 2. - Des enjeux et des instruments.	46
Chapitre 3. - De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie	46
Chapitre 4. - Du stationnement en voirie	48
Chapitre 5. - Du plan régional de politique du stationnement	64
Chapitre 6. - Des plans d'action communaux de stationnement	68
Chapitre 7. - De l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale	70
Chapitre 8. - Des dispositions finales	80

Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile

Chapitre Ier. - Généralités.....	88
Chapitre II.- La licence pour autopartage en flotte libre.....	88
Chapitre III. - Redevance.....	92
Chapitre IV. - Infractions et sanctions	92
Chapitre V. - Disposition finale.....	94

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant le volet réglementaire du Plan régional de politique de stationnement

Chapitre 1er. - Objectifs et définitions de la politique du stationnement.	98
Chapitre 2. - Stationnement en voirie.	98
Chapitre 3. - Stationnement sur voirie des substituts individuels à la voiture personnelle.	106
Chapitre 4. - Livraisons, poids-lourds et autocars sur voirie.	112
Chapitre 5. - Stationnement hors voirie.	116
Chapitre 6. - Plans d'action communaux de stationnement.	122
Chapitre 7. - Contenu des rapports d'évaluation.	126

Inhoud

Federale Wetgeving

Uittreksels uit de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

Titel IV. - Strafbepaling en veiligheidsmaatregelen

Hoofdstuk II. - Overtreding van de reglementen, artikel 29 §2. 11

Uittreksels uit het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

Titel II - regels voor het gebruik van de openbare weg

Art. 27. Beperkte parkeertijd. 15

Art. 27bis. Parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap. 19

Art. 27ter. Voorbehouden parkeerplaatsen. 19

Art. 27quater. Elektronisch toezicht. 19

Art. 27quinquies. Gebruik van een wielklem. 19

Uittreksels uit het Ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, bebakening, en platen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

Art. 1. Parkeerschijf. 23

Ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. 27

Omzendbrief van 16 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. 35

Gewestelijke Wetgeving

Ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen. 47

Hoofdstuk 2. - Uitdagingen en middelen 47

Hoofdstuk 3 - Over de coördinatie van het parkeren op de wegenis en daarbuiten 47

Hoofdstuk 4. - Parkeren op de wegenis 49

Hoofdstuk 5. - Gewestelijk parkeerbeleidsplan 65

Hoofdstuk 6. - Gemeentelijke parkeeractieplannen 69

Hoofdstuk 7. - Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 71

Hoofdstuk 8. - Slotbepalingen 81

Ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Hoofdstuk I. - Algemeen 89

Hoofdstuk II. - De vergunning voor vrije vloot fietsdelen 89

Hoofdstuk III - Retributie 93

Hoofdstuk IV. - Inbreuken en straffen 93

Hoofdstuk V. - Slotbepalingen 95

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

Hoofdstuk 1. - Doelstellingen en definities van het gewestelijk parkeerbeleid. 99

Hoofdstuk 2. - Parkeren op de openbare weg. 99

Hoofdstuk 3. - Het parkeren op openbare weg v. individuele alternatieven voor de personenwagens. 107

Hoofdstuk 4. - Leveringen, vrachtwagens en autocars op de openbare weg. 113

Hoofdstuk 5. - Parkeren buiten de openbare weg. 117

Hoofdstuk 6. - Gemeentelijke parkeeractieplannen. 123

Hoofdstuk 7. - Inhoud van de evaluatieverslagen. 127

Chapitre 8. - Entrée en vigueur.	128
---------------------------------------	-----

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones réglementées et aux cartes de stationnement

Chapitre 1er. - Dispositions générales.	132
Chapitre 2. - Les zones réglementées.	134
Chapitre 3. - Les conditions d'utilisation d'une place de stationnement.	134
Chapitre 4. - Dérogations ponctuelles.	136
Chapitre 5. - Des redevances de stationnement.	136
Chapitre 6. - Modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation.	150
Chapitre 7. - Entrée en vigueur et dispositions transitoires.	170

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés

Chapitre 1er. - Dispositions générales.	174
Chapitre II. - Autopartage avec usage de places de stationnement réservées.	176
Chapitre III. - Autopartage « flotte libre » avec usage d'une carte de dérogation pour autopartage sur places de stationnement publiques.	188
Chapitre IV. - Dispositions finales.	192

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2017 portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour particuliers

Chapitre 1er. - Dispositions générales.	202
Chapitre II. - Agrément des systèmes de partage de voiture pour les particuliers.	202
Chapitre III. - Conditions d'obtention d'un certificat de partage de voiture.	204
Chapitre IV. - Suspension et retrait de l'agrément.	204

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 janvier 2019 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture

Chapitre 1er. - Dispositions générales.....	210
Chapitre II. - Procédure pour l'obtention d'une licence	210
Chapitre III. - Les conditions d'octroi de la licence	210
Chapitre IV. - Les conditions d'exploitation	214
Chapitre V. - Redevance.....	214
Chapitre VI. - Amendes administratives.....	214
Chapitre VII. - Dispositions finales	216
Annexe I	216
Annexe II.....	216

Hoofdstuk 8. - Inwerkingtreding.	129
---------------------------------------	-----

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten

Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen.	133
Hoofdstuk 2. - De gereglementeerde zones.	135
Hoofdstuk 3. - De gebruiksvoorwaarden van een parkeerplaats.	135
Hoofdstuk 4. - Punctuele afwijkingen.	137
Hoofdstuk 5. - Parkeerretributies.	137
Hoofdstuk 6. - Modaliteiten inzake de afgifte en het gebruik van de vrijstellingskaarten.	151
Hoofdstuk 7. - Inwerkingtreding en overgangsbepalingen.	171

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen

Hoofdstuk I. - Algemene bepalingen.	175
Hoofdstuk II. - Autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen.	177
Hoofdstuk III. - « Vrije vloot » autodelen met gebruik van de vrijstellingskaart voor autodelen op openbare parkeerplaatsen.	189
Hoofdstuk IV. - Slotbepalingen.	193

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2017 houdende een regeling voor de erkenning van autodeelsystemen voor particulieren

Hoofdstuk I. - Algemene bepalingen.	203
Hoofdstuk II. - Erkenning van autodeelsystemen voor particulieren.	203
Hoofdstuk III. - Voorwaarden voor het verkrijgen van een autodeelcertificaat	205
Hoofdstuk IV. - Schorsing en intrekking van de erkenning.	205

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 17 januari 2019 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Hoofdstuk I. - Algemene bepalingen.....	211
Hoofdstuk II. - Procedure voor het verkrijgen van een vergunning	211
Hoofdstuk III. - De vergunningsvoorwaarden.....	211
Hoofdstuk IV. - De exploitatievoorwaarden	215
Hoofdstuk V. - Retributie	215
Hoofdstuk VI. - Administratieve boetes.....	215
Hoofdstuk VII. - Slotbepalingen	216
Bijlage I.....	216
Bijlage II.....	216

Règlementation Fédérale

Federale Wetgeving

**Extraits de la loi
du 16 mars 1968
relative à la police
de la circulation routière**

**Uittreksels uit de wet van
16 maart 1968
betreffende de politie
over het wegverkeer**

TITRE IV. - DISPOSITIONS PENALES ET MESURES DE SURETE.

CHAPITRE II. - INFRACTIONS AUX REGLEMENTS.

Art. 29 § 2.

Les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux titulaires d'une carte de stationnement communale définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement, sauf le stationnement alterné semi-mensuel, la limitation du stationnement de longue durée et la fraude avec le disque de stationnement.

Le stationnement dépenalisé visé à l'alinéa 2 peut toutefois être constaté, jusqu'à une date déterminée par le Roi, par les agents de police en vue d'établir la recevabilité de la rétribution ou taxe de stationnement due en exécution de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur.

TITEL IV. - STRAFBEPALINGEN EN VEILIGHEIDSMATREGELEN.

HOOFDSTUK II. - OVERTREDINGEN VAN DE REGLEMENTEN.

Art. 29 § 2.

Het in voormelde reglementen omschreven parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart worden niet strafrechtelijk bestraft, behoudens het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren, en bedrog met de parkeerschijf.

Het niet meer strafrechtelijk bestrafte parkeren bedoeld in het tweede lid kan, tot een datum bepaald door de Koning, door de agenten van politie worden vastgesteld met het oog op de vestiging van een parkeerretributie of -belasting, verschuldigd krachtens de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren.

**Extraits de l'Arrêté royal
du 1er décembre 1975
portant règlement général
sur la police de la
circulation routière
et de l'usage
de la voie publique**

**Uittreksels uit het
Koninklijk besluit van
1 december 1975
houdende
algemeen reglement
op de politie
van het wegverkeer
en van het gebruik
van de openbare weg**

TITRE II. - REGLES D'USAGE DE LA VOIE PUBLIQUE

Art. 27. STATIONNEMENT A DUREE LIMITEE.

27.1. Zone de stationnement a durée limitée (zone bleue).

27.1.1. Tout conducteur qui, les jours ouvrables ou les jours précisés par la signalisation, met un véhicule automobile, un cyclomoteur à quatre roues, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur en stationnement dans une zone de stationnement à durée limitée, doit apposer sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule, un disque de stationnement conforme au modèle déterminé par le Ministre des Communications.

Le début et la fin de cette zone sont indiqués par un signal auquel la validité zonale a été conférée comme prévu à l'article 65.5. et qui reproduit le signal E9a et le disque de stationnement.

27.1.2. Le conducteur doit positionner la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui du moment de son arrivée.

Sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, l'usage du disque est obligatoire de 9 heures à 18 heures les jours ouvrables et pour une durée maximale de deux heures.

Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement de stationnement au plus tard à l'expiration de la durée de stationnement autorisé.

27.1.3. Il est interdit de faire apparaître sur le disque des indications inexactes. Les indications du disque ne peuvent être modifiées avant que le véhicule n'ait quitté l'emplacement.

27.1.4. Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux endroits pourvus d'un des signaux E 9a à E 9g, sauf si ceux-ci sont complétés par un panneau additionnel sur lequel est reproduit un disque de stationnement.

Les dispositions ci-dessus ne sont également pas applicables lorsqu'une réglementation particulière de stationnement est prévue pour les personnes en possession d'une carte communale de stationnement et que cette carte est apposée sur la face interne du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule.

La carte communale de stationnement remplace le disque de stationnement.

Le ministre compétent pour la circulation routière détermine le modèle et les modalités de la délivrance et de l'utilisation de la carte communale de stationnement en général et de la carte de riverain et de la carte de stationnement pour voitures partagées en particulier.

27.2. Voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue.

En dehors d'une zone de stationnement à durée limitée, les dispositions ci-dessus sont également applicables à tout endroit pourvu d'un signal E 5, E 7 ou E 9a à E 9g, complété par un panneau additionnel sur lequel est reproduit un disque de stationnement.

27.3. Stationnement payant.

27.3.1. 1°. Aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, le stationnement est régi suivant les modalités et conditions mentionnées sur ces appareils.

Lorsque plus d'une motocyclette est stationnée dans un emplacement de stationnement délimité destiné à une voiture, il ne doit être payé qu'une fois pour cet emplacement de stationnement.

2°. Lorsque le parcomètre ou l'horodateur est hors d'usage, le disque de stationnement doit être employé suivant les modalités du 27.1.

TITEL II. - REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN DE OPENBARE WEG

Art. 27. BEPERKTE PARKEERTIJD.

27.1. Zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone).

27.1.1. Elke bestuurder die, op een werkdag, of op de dagen vermeld op de signalisatie een auto een vierwielige bromfiets, een driewieler met motor of een vierwieler met motor parkeert in een zone met beperkte parkeertijd, moet op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig een parkeerschijf aanbrengen, die overeenstemt met het model dat bepaald is door de Minister van Verkeerswezen.

Het begin en het einde van die zone worden aangeduid door een verkeersbord waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven bedoeld in artikel 65.5. en die het verkeersbord E9a en de parkeerschijf weergeeft..

27.1.2. De bestuurder moet de pijl van de parkeerschijf op het streepje plaatsen dat volgt op het tijdstip van aankomst.

Behalve wanneer bijzondere voorwaarden zijn aangebracht op de signalisatie, is het gebruik van de schijf voorgeschreven van 9 u. tot 18 u. op de werkdagen en voor een maximumduur van twee uren.

Het voertuig moet de parkeerplaats verlaten hebben uiterlijk bij het verstrijken van de vergunde parkeerduur.

27.1.3. Het is verboden onjuiste aanduidingen op de schijf te laten verschijnen. De aanduidingen van de schijf mogen niet gewijzigd worden voordat het voertuig de parkeerplaats verlaten heeft.

27.1.4. Bovenvermelde bepalingen gelden niet op de plaatsen waar één van de verkeersborden E 9a tot E 9g is aangebracht, tenzij deze aangevuld zijn met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld.

Bovenvermelde bepalingen gelden evenmin wanneer een bijzondere parkeerregeling voorzien is voor de personen die in het bezit zijn van een gemeentelijke parkeerkaart en deze kaart op de binnenkant van de voorruit is aangebracht of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig.

De gemeentelijke parkeerkaart vervangt de parkeerschijf.

De minister bevoegd voor het wegverkeer bepaalt het model en de nadere regels voor de afgifte en het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart in het algemeen, en de bewonerskaart en parkeerkaart voor autodelen in het bijzonder.

27.2. Openbare weg met blauwe zone reglementering.

Buiten een zone met beperkte parkeertijd, gelden bovenvermelde bepalingen ook op alle plaatsen voorzien van een verkeersbord E 5, E 7 of E 9a tot E 9g, dat is aangevuld met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld.

27.3. Betalend parkeren.

27.3.1. 1°. Op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten geschiedt het parkeren op de wijze en onder de voorwaarden die op deze toestellen zijn vermeld.

Wanneer meer dan één motorfiets binnen een afgebakend parkeervak bedoeld voor één auto wordt geparkeerd, dan moet voor dat parkeervak slechts één maal betaald worden.

2°. Is de parkeermeter of parkeerautomaat buiten gebruik, dan moet de parkeerschijf worden gebruikt volgens de nadere regels van 27.1.

3°. L'usage du disque de stationnement n'est pas obligatoire en cas de stationnement aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs lorsqu'ils sont établis dans une zone de stationnement à durée limitée, sauf dans le cas visé au 27.3.1.2°.

27.3.2. Aux emplacements signalés par les signaux E5, E7 ou E9a à E9h, complétés par un panneau additionnel portant la mention " payant ", une carte de stationnement payant doit être utilisée suivant les modalités et conditions mentionnées sur cette carte.

Cette carte doit être apposée de manière bien visible.

Aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, l'usage du parcomètre ou de l'horodateur peut être remplacé par l'emploi d'une carte de stationnement payant.

La durée de stationnement autorisée ne peut toutefois pas être supérieure à la durée maximale de stationnement autorisée par le parcomètre ou l'horodateur.

27.3.3. Aux emplacements signalés par les signaux E5, E7 ou E9a à E9h, complétés par un panneau additionnel portant la mention " payant " ainsi qu'aux emplacements munis de parcomètres ou d'horodateurs, le stationnement peut également être régi suivant d'autres modalités et conditions, qui, sur place, sont portées à la connaissance des intéressés.

27.3.4. Lorsqu'une réglementation particulière de stationnement est prévue pour les personnes qui sont en possession d'une carte communale de stationnement, celles-ci doivent apposer ladite carte sur la face interne du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule.

27.4. Facilités de stationnement pour les personnes handicapées.

27.4.1. Les limitations de la durée du stationnement ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par des personnes handicapées lorsque la carte spéciale visée au 27.4.3. est apposée sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule.

Est assimilé à la carte spéciale visée au 27.4.3. le document qui est délivré dans un pays étranger par l'autorité compétente de ce pays aux personnes handicapées utilisant des véhicules et qui comporte le symbole reproduit à l'article 70.2.1.3° c).

27.4.2. La carte spéciale remplace le disque de stationnement lorsque l'usage de celui-ci est imposé.

27.4.3. Le Ministre des Communications désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale et les autorités habilitées à la délivrer; il en détermine le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation.

27.5. Limitation du stationnement de longue durée.

27.5.1. Il est interdit de mettre en stationnement plus de vingt-quatre heures consécutives sur la voie publique des véhicules à moteur hors d'état de circuler et des remorques.

27.5.2. Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de huit heures consécutives des véhicules automobiles et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d.

27.5.3. Il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de trois heures consécutives des véhicules publicitaires.

27.6. Le stationnement à durée limitée, visé aux points 27.1. et 27.2. ne s'applique pas aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement sur ces accès.

3°. Het gebruik van de parkeerschijf is niet verplicht bij het parkeren op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten, wanneer zij in een zone met beperkte parkeertijd liggen, behalve in het geval bedoeld in 27.3.1.2°.

27.3.2. Op plaatsen gesignaleerd door de verkeersborden E5, E7 of E9a tot E9h, aangevuld met een onderbord met de vermelding " betalend ", moet een betaalparkeerkaart worden gebruikt op de wijze en onder de voorwaarden die op deze kaart zijn vermeld.

Deze kaart moet op goed zichtbare wijze aangebracht worden.

Op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten mag het gebruik van de parkeermeter of de parkeerauto-maat vervangen worden door het gebruik van een betaalparkeerkaart.

De toegelaten parkeertijd mag echter de maximale toegelaten parkeertijd van de parkeermeter of parkeerauto-maat niet overschrijden.

27.3.3. Op plaatsen gesignaleerd door het verkeersbord E5, E7 of E9a tot E9h, aangevuld met een onderbord met de vermelding " betalend ", evenals op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten, kan het parkeren eveneens geschieden op andere wijzen en onder andere voorwaarden die ter plaatse ter kennis van de betrokkenen worden gebracht.

27.3.4. Wanneer voorzien is in een bijzondere parkeerregeling voor de personen die in het bezit zijn van een gemeentelijke parkeerkaart, moeten deze laatsten bedoelde kaart op de binnenkant van de voorruit aanbrengen of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig.

27.4. Parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap.

27.4.1. De beperkingen van de parkeertijd gelden niet voor de voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap wanneer de speciale kaart bedoeld in 27.4.3. is aangebracht op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig.

Met de speciale kaart bedoeld in 27.4.3. wordt gelijkgesteld het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land afgeleverd wordt aan de personen met een handicap die voertuigen gebruiken, en waarop het symbool afgebeeld onder 70.2.1.3° c) voorkomt.

27.4.2. De speciale kaart vervangt de parkeerschijf wanneer het gebruik daarvan verplicht is.

27.4.3. De Minister van Verkeerswezen duidt de personen aan die de speciale kaart kunnen bekomen en de overheden die bevoegd zijn om ze af te leveren; hij bepaalt er het model van, alsmede de modaliteiten van in-trekking en van gebruik.

27.5. Beperking van het langdurig parkeren.

27.5.1. Het is verboden op de openbare weg motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en aanhangwagens langer dan vierentwintig uur na elkaar te laten parkeren.

27.5.2. Binnen de bebouwde kommen is het verboden op de openbare weg auto's, slepen en aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton langer dan acht uur na elkaar te laten parkeren, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E9a, E9c of E9d is aangebracht.

27.5.3. Het is verboden op de openbare weg reclamevoertuigen langer dan drie uur na elkaar te laten parkeren.

27.6. De beperkte parkeertijd, bedoeld in 27.1. en 27.2. is niet van toepassing op de voertuigen die geparkeerd staan voor de inrij van eigendommen en waarvan het inschrijvingsteken van dit voertuig leesbaar op die inrij is aangebracht.

Art. 27bis. EMPLACEMENTS DE STATIONNEMENT RESERVES AUX PERSONNES HANDICAPEES.

Les emplacements de stationnement signalés comme prévu à l'article 70.2.1.3° c) sont réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées qui sont titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3. ou du document qui y est assimilé par l'article 27.4.1.

Cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule mis en stationnement à ces emplacements.

Art. 27ter. Places de stationnement réservées.

Les places de stationnement signalées conformément à l'article 70.2.1.3°, d), ainsi que dans une zone résidentielle où la lettre " P " et les mots " carte de stationnement ", " riverains " ou " voitures partagées " sont apposés, sont réservées aux véhicules sur lesquels est apposée respectivement la carte communale de stationnement, la carte de riverain ou la carte de stationnement pour voitures partagées à l'intérieur du pare-brise, ou, s'il n'y a pas de pare-brise, sur la partie avant du véhicule, de manière visible et lisible.

Art. 27quater. Contrôle électronique

La commune peut remplacer l'utilisation de la carte communale de stationnement par un système de contrôle électronique basé sur le numéro d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas, le règlement de stationnement particulier en matière de stationnement à durée limitée, de stationnement payant ou des emplacements de stationnement réservés est contrôlé sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule et aucune carte ne doit être apposée sur le pare-brise.

Art. 27quinquies. - Usage d'un sabot

En cas d'infraction aux dispositions des articles 27.1.1, 27.1.2, 27.1.4, 27.2, 27.3, 27ter et 27quater, il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule.

Art. 27bis. PARKEERPLAATSEN VOORBEHOUDEN VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP.

De parkeerplaatsen gesignaleerd zoals voorzien in artikel 70.2.1.3° c) zijn voorbehouden voor voertuigen die gebruikt worden door de personen met een handicap die houder zijn van de speciale kaart bedoeld in artikel 27.4.3. of van het door artikel 27.4.1. hiermee gelijkgestelde document.

Die kaart of dit document moet aangebracht worden op de binnenkant van de voorruit of, indien er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het op die plaatsen geparkeerde voertuig.

Art. 27ter. Voorbehouden parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen gesignaleerd overeenkomstig artikel 70.2.1.3° d), alsmede in een woonerf, waar de letter " P " en het woord " parkeerkaart ", " bewoners " of " autodelen " zijn aangebracht, zijn voorbehouden voor de voertuigen waarop op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig, respectievelijk de gemeentelijke parkeerkaart, de bewonerskaart of de parkeerkaart voor autodelen duidelijk leesbaar en zichtbaar is aangebracht.

Art. 27quater. Elektronische toezicht.

De gemeente kan het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart vervangen door een elektronisch toezichtstelsysteem op basis van het kenteken van het voertuig. In dat geval wordt de bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd, betalend parkeren of voorbehouden parkeerplaatsen gecontroleerd op basis van de kentekenplaat van het voertuig en hoeft er geen kaart op de voorruit te worden aangebracht.

Art. 27quinquies. - Gebruik van een wielklem

Bij overtreding van de bepalingen van de artikelen 27.1.1, 27.1.2, 27.1.4, 27.2, 27.3, 27ter en 27quater, kan het voertuig met een wielklem worden geïmmobiliseerd.

**Extraits de l'Arrêté ministériel
du 1er décembre 1975
déterminant les
caractéristiques de certains
disques, signalisations
et plaques,
prescrit par le
règlement général
sur la police de la circulation
routière**

**Uittreksels uit het
Ministerieel besluit van
1 december 1975
tot vaststelling
van de kenmerken
van bepaalde schijven,
bebakeningen, en platen
die voorgeschreven zijn
door het
algemeen reglement
op de politie
van het wegverkeer.**

Article 1er. Disque de stationnement.

1.1. Le disque de stationnement visé à l'article 27.1.1. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est contenu dans une enveloppe percée d'une fenêtre dont les couleurs, mentions et dimensions sont conformes à l'annexe 1 au présent arrêté.

1.2. Les indications apparaissant dans la fenêtre doivent être lisibles pour un observateur se trouvant devant le véhicule.

1.3. La vente, l'exposition en vente et la distribution gratuite de disques de stationnement non conformes à l'annexe 1 au présent arrêté sont interdites.

1.4. Aucune mention autre que celles prévues à l'annexe 1 ne peut figurer sur le recto de l'enveloppe du disque.

Artikel 1. Parkeerschijf.

1.1 De parkeerschijf bedoeld in artikel 27.1.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, bevindt zich in een omslag met één ruit waarvan de kleuren, de vermeldingen en de afmetingen conform bijlage 1 bij dit besluit zijn.

1.2. De aanwijzingen in de ruit moeten door een waarnemer die zich voor het voertuig bevindt, kunnen gelezen worden.

1.3. Het is verboden parkeerschijven die niet conform bijlage 1 bij dit besluit zijn, te verkopen, te koop te stellen of kosteloos rond te delen.

1.4. Geen enkele andere vermelding dan die waarin in bijlage 1 wordt voorzien, mag op de voorzijde van de omslag worden aangebracht.

ANNEXES

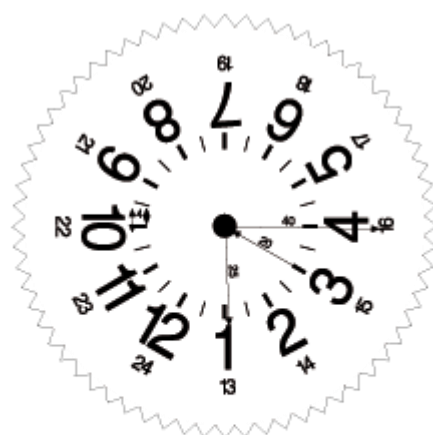
Annexe 1



VERSO



RECTO



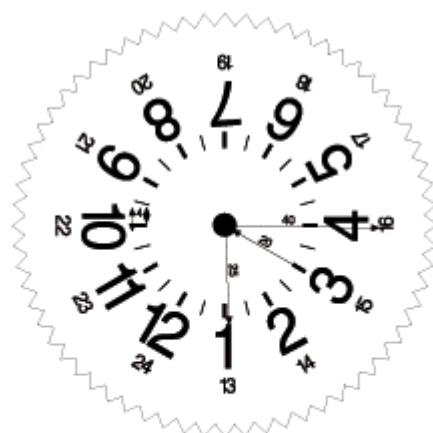
Bijlage 1



VERSO



RECTO



**Arrêté ministériel
du 9 janvier 2007
concernant
la carte communale
de stationnement**

Modifié par:

Arrêté ministériel du 29 janvier 2014, Moniteur belge du 13 février 2014

**Ministerieel besluit van
9 januari 2007
betreffende de gemeentelijke
parkeerkaart**

Gewijzigd door:

Ministerieel besluit van 29 januari 2014, Belgisch staatsblad van 13 februari 2014

Article 1er. La carte communale de stationnement, visée aux articles 27.1.4., 27.3.4, et 27ter du règlement général sur la police de la circulation routière, doit être conforme au modèle annexé au présent arrêté.

La carte visée en annexe au présent arrêté peut néanmoins être remplacée par un système de contrôle électronique sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Art. 2. § 1er. La carte communale de stationnement est délivrée sur demande par l'administration communale.

§ 2. Le conseil communal détermine :

1. la catégorie de personnes auxquelles la carte de stationnement communale peut être délivrée;
2. les conditions de délivrance de la carte;
3. les dimensions de la carte;
4. le nombre maximal de plaques d'immatriculation qui peut être mentionné sur la carte;
5. la durée de validité de la carte.

§ 3. La carte de voitures partagées ne se rapporte qu'aux véhicules affectées, par l'intermédiaire d'une association de partage de voiture, au partage de voitures, ou aux véhicules qu'une association de partage de voiture et à disposition de plusieurs de ses membres.

L'association doit être une association de partage de voiture agréée par l'administration communale. Le conseil communal définit les conditions complémentaires d'agrément et fixe la procédure d'agrément.

§ 4. La carte de riverains ne peut être délivrée qu'aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune, la zone ou la rue mentionnée sur la carte de riverain.

Art. 3. Le demandeur d'une carte communale de stationnement doit fournir la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose de façon permanente et qu'il satisfait aux conditions prévues à l'article 2.

Art. 4. La carte communale de stationnement ne peut être utilisée que pour le véhicule ou les véhicules dont elle mentionne la plaque d'immatriculation et pour la commune, la zone ou rue indiquée sur la carte.

Art. 5. § 1er. La carte communale de stationnement doit être renvoyée à l'administration communale qui l'a délivrée:

1. à l'expiration de la période de validité indiquée sur la carte par l'administration communale;
2. lorsque la plaque d'immatriculation indiquée sur la carte de stationnement communale doit être renvoyée à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules;
3. en cas de décès du titulaire;
4. lorsque le titulaire de la carte communale de stationnement ne satisfait plus aux conditions prévues à l'article 2 ou 3.

La carte communale de stationnement est renvoyée dans les huit jours qui suivent le fait justifiant le renvoi.

§ 2. Lorsque l'autorité communale fixe une mesure ayant pour conséquence l'invalidation de la carte communale de stationnement, le titulaire renvoie la carte dans les huit jours de la notification de cette décision.

Art. 6. Le titulaire de la carte communale de stationnement peut en obtenir un duplicata si la carte est perdue, détruite, détériorée ou illisible. La carte détériorée ou illisible est renvoyée lors de la délivrance du duplicata.

Art. 7. L'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte ou vi-

Artikel 1. De gemeentelijke parkeerkaart bedoeld in de artikelen 27.1.4., 27.3.4. en 27ter van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer moet overeenstemmen met het model afgebeeld in bijlage bij dit besluit.

De kaart zoals bedoeld in bijlage bij dit besluit kan evenwel vervangen worden door een elektronisch toezicht-systeem op basis van het kenteken van het voertuig.

Art. 2. § 1. De gemeentelijke parkeerkaart wordt op aanvraag door het gemeentebestuur uitgereikt.

§ 2. De gemeenteraad bepaalt :

1. de categorie van personen aan wie de gemeentelijke parkeerkaart kan uitgereikt worden;
2. de voorwaarden van uitreiking;
3. de afmetingen van de kaart;
4. het maximum aantal nummerplaten dat op de kaart vermeld kan worden;
5. de geldigheidstermijn.

§ 3. De parkeerkaart voor autodelen kan enkel betrekking hebben op voertuigen die via de bemiddeling van een vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen of op voertuigen die door een vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld.

De vereniging moet een door het gemeentebestuur erkende vereniging voor autodelen zijn. De gemeenteraad bepaalt de nadere erkenningsvoorwaarden en stelt de erkenningsprocedure vast.

§ 4. De bewonerskaart kan enkel uitgereikt worden aan personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de gemeente, zone of straat vermeld op de bewonerskaart.

Art. 3. De aanvrager van een gemeentelijke parkeerkaart moet het bewijs voorleggen dat het voertuig op zijn naam is ingeschreven of dat hij er bestendig over beschikt en dat hij voldoet aan de voorwaarden als bedoeld in artikel 2.

Art. 4. De gemeentelijke parkeerkaart mag enkel gebruikt worden voor het voertuig of de voertuigen waarvan de nummerplaat erop aangeduid is en voor die gemeente, zone of straat die op de kaart is aangeduid.

Art. 5. § 1. De gemeentelijke parkeerkaart wordt terug bezorgd aan het gemeentebestuur dat ze heeft uitgereikt:

1. bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op de kaart aangeduid door het gemeentebestuur;
2. wanneer de nummerplaat aangeduid op de gemeentelijke parkeerkaart teruggezonden moet worden aan de dienst Inschrijving Voertuigen;
3. bij overlijden van de houder;
4. wanneer de houder van de gemeentelijke parkeerkaart niet meer voldoet aan de voorwaarden als bedoeld in artikel 2 of 3.

De gemeentelijke parkeerkaart wordt teruggezonden binnen acht dagen na het feit dat de terugzending rechtvaardigt.

§ 2. Wanneer het gemeentebestuur een maatregel vaststelt die tot gevolg heeft dat de gemeentelijke parkeerkaart ongeldig wordt, zendt de houder de kaart terug binnen acht dagen na de kennisgeving van de maatregel.

Art. 6. De houder van de gemeentelijke parkeerkaart kan er een duplicaat van bekomen wanneer de kaart verloren, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is. De beschadigde of onleesbare kaart wordt teruggegeven bij het uitreiken van het duplicaat.

Art. 7. Het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart of het bewo-

gnette de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte ou vignette, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation, est abrogé.

Art. 8. Dans un délai allant jusqu'à 6 mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté, la commune peut délivrer des cartes de riverains conformément au modèle visé à l'annexe de l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte ou vignette de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte ou vignette, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation.

Ces cartes de riverain restent valables jusqu'à leur date d'échéance.

Art. 9. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er février 2007.

Annexe. Modèle de carte de stationnement

Recto (couleur jaune)

Ville	N°
Commune	
CARTE DE STATIONNEMENT	
Le titulaire de cette carte peut bénéficier de facilités du règlement particulier de stationnement prévu dans le règlement de la commune [nom de la commune], dans la commune, la zone ou la rue mentionnée ci-dessous et avec le véhicule mentionné ci-dessous :	
Cette carte doit être placée d'une manière très visible derrière le pare-brise.	
Véhicule : [Plaque(s) d'immatriculation ou marque(s) de véhicules avec le numéro de châssis]	
Groupe cible :	
Validité :	
Lieu : [Nom de la commune ou des communes et, selon le cas, la zone ou la rue]	
Cachet de l'administration communale	Date et signature.

Lorsque la carte de stationnement est destinée aux riverains, les mots "carte de stationnement" sont remplacés par "carte de riverain".

Lorsque la carte de stationnement est destinée aux voitures partagées, les mots "carte de stationnement" sont remplacés par "voiture partagée".

Verso (couleur jaune)

nersvignet kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart of het bewonersvignet uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald, wordt opgeheven.

Art. 8. Tot 6 maanden na de inwerkingtreding van dit besluit kan de gemeente bewonerskaarten uitreiken overeenkomstig het model bedoeld in de bijlage van het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart of het bewonersvignet kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart of het bewonersvignet uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald.

Deze bewonerskaarten blijven geldig tot hun vervalddag.

Art. 9. Dit besluit treedt in werking op 1 februari 2007.

Bijlage Model van de parkeerkaart

Recto (gele kleur)

Stad	Nr.
Gemeente	
PARKEERKAART	
De houder van deze kaart kan genieten van de bijzondere parkeerregeling voorzien in het reglement van de gemeente [naam van de gemeente] in de hieronder vermelde gemeente, zone of straat en met het vermelde voertuig :	
Deze kaart moet duidelijk zichtbaar achter de voorruit geplaatst worden.	
Voertuig : [Kentekenplaat of platen, of merk of merken van voertuigen met het chassisnummer]	
Doelgroep :	
Geldigheid :	
Plaats : [Naam van de gemeente of gemeentes en, al naar gelang het geval, de zone of straat]	
Zegel van de gemeente	Datum en handtekening.

Wanneer de parkeerkaart bestemd is voor bewoners wordt het woord « parkeerkaart » vervangen door « bewonerskaart ».

Wanneer de parkeerkaart bestemd is voor autodelen wordt het woord « parkeerkaart » vervangen door « autodelen ».

Verso (gele kleur)

Cette carte doit être renvoyée à l'administration communale qui l'a délivrée :

- a) à l'expiration du délai de validité indiqué sur la carte par l'administration communale;
- b) lorsque le titulaire n'appartient plus longtemps au groupe cible indiqué sur la carte;
- c) lorsque la plaque ou les plaques d'immatriculation indiquée sur la carte doit être renvoyée à la Direction d'Immatriculation des Véhicules;
- d) lorsque l'administration communale prend une mesure qui entraîne une non-validité de la carte de stationnement. Dans, ce cas, elle prie les titulaires de la carte de la renvoyer dans les huit jours.

La carte doit être renvoyée dans les huit jours de la survenance du fait justifiant le renvoi.

Le titulaire de la carte de stationnement peut en obtenir un duplicata lorsque celle-ci est perdue, volée, détruite, détériorée ou illisible.

La carte détériorée ou illisible doit être restituée lors de la délivrance du duplicata.

Le conseil communal peut déterminer que la carte de stationnement destinée aux riverains ou aux voitures partagées aura une couleur autre que jaune.

Le terme "carte" peut être remplacé par "vignette".

Deze kaart moet teruggezonden worden aan het gemeentebestuur dat ze heeft uitgereikt :

- a) bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op de kaart aangeduid door het gemeentebestuur;
- b) wanneer de houder niet langer behoort tot de doelgroep vermeld op de kaart;
- c) wanneer de kentekenplaat of -platen aangeduid op de kaart teruggezonden moet worden aan de Dienst Inschrijving Voertuigen;
- d) wanneer het gemeentebestuur een maatregel vaststelt die tot gevolg heeft dat de parkeerkaart ongeldig wordt. In dat geval verzoekt ze de houders van de kaart deze binnen de acht dagen terug te zenden.

De kaart moet teruggezonden worden binnen de acht dagen nadat het feit dat de terugzending rechtvaardigt, zich voorgedaan heeft.

De houder van de kaart kan er een duplicaat van verkrijgen wanneer zij verloren, gestolen, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is.

De beschadigde of onleesbare kaart moet teruggezonden worden bij afgifte van het duplicaat.

De gemeenteraad kan bepalen dat de parkeerkaart bestemd voor bewoners of autodelen een andere kleur heeft dan geel.

De term « kaart » kan vervangen worden door « vignet ».

**Circulaire ministériel
du 16 janvier 2007
concernant
la carte communale
de stationnement**

**Omzendbrief van
16 januari 2007
betreffende de
gemeentelijke
parkeerkaart**

CIRCULAIRE RELATIVE A LA CARTE COMMUNALE DE STATIONNEMENT

L'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique prévoit la possibilité d'un règlement de stationnement particulier pour les riverains au niveau du stationnement payant et/ou du placement du disque de stationnement. En outre, le gestionnaire de voirie peut réserver exclusivement des parties de la voie publique comme lieu de stationnement aux titulaires de cartes de riverains.

Conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte ou vignette de riverains ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation, la commune est compétente pour la délivrance des cartes de riverains et pour réserver des places de stationnement pour riverains.

A partir du 1er février 2007, l'on attribue également aux communes la compétence visant à délivrer une carte de stationnement pour d'autres groupes cibles et à prévoir un règlement de stationnement particulier.

Les communes acquièrent ainsi une liberté de politique plus large en matière de délivrance et d'utilisation de cartes de stationnement.

A cet effet, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 est modifié et l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 est abrogé et remplacé par un nouvel arrêté ministériel.

Pour cela, je me réfère à l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 relatif à la carte communale de stationnement.

L'administration communale pourra désormais délivrer des cartes communales de stationnement pour les groupes cibles définis par le conseil communal. Les cartes de riverains et cartes de stationnement pour voitures partagées constituent une forme spécifique de cartes communales de stationnement qui se distinguent des autres cartes communales de stationnement par des possibilités plus larges en matière de places de stationnement réservées.

Les lignes directrices et les modifications principales sont expliquées ci-après.

1. Carte communale de stationnement

La commune décide elle-même des groupes cibles auxquels elle attribue la carte communale de stationnement.

Pour cela, elle peut élaborer un règlement de stationnement particulier pour les titulaires en matière de stationnement payant ou de disque de stationnement et les dispenser, le cas échéant, du stationnement payant ou de l'utilisation du disque de stationnement. Désormais, la commune peut également réserver des places de stationnement aux titulaires d'une carte communale de stationnement. Ces places de stationnement doivent être indiquées par la lettre « P » et les mots « carte de stationnement ».

Le droit visant à stationner sur une place de stationnement réservée n'est en vigueur que pour les places de stationnement situées dans la zone pour laquelle la carte est valable.

L'administration communale délivre les cartes communales de stationnement et ce, sur la base d'un règlement adopté en conseil communal.

Dans ce règlement, le conseil communal détermine :

1. la catégorie de personnes à qui la carte communale de stationnement peut être délivrée ;
2. les conditions de délivrance ;
3. les dimensions de la carte ;
4. le nombre maximum de plaques d'immatriculation qui peut être mentionné sur la carte ;
5. le délai de validité.

OMZENDBRIEF BETREFFENDE DE GEMEENTELIJKE PARKEERKAART

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg voorziet in de mogelijkheid tot een bijzondere parkeerregeling voor bewoners op het vlak van betalend parkeren en/of het plaatsen van de parkeerschijf. De wegbeheerder kan bovendien delen van de openbare weg exclusief voorbehouden als parkeerplaats voor houders van bewonerskaarten.

Overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart of het bewonersvignet kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart of dit vignet uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald, is de gemeente bevoegd voor de uitreiking van de bewonerskaarten en parkeerplaatsen. voor bewoners voor te behouden.

Vanaf 1 februari 2007 wordt aan de gemeenten de bevoegdheid toegekend om ook voor andere doelgroepen een parkeerkaart uit te reiken en een bijzondere parkeerregeling te voorzien.

De gemeenten krijgen hierdoor een ruimere beleidsvrijheid inzake de toekenning en het gebruik van parkeerkaarten.

Hiertoe wordt het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 gewijzigd, en wordt het ministerieel besluit van 18 december 1991 opgeheven en vervangen door een nieuwe ministerieel besluit.

Ik verwijs hiervoor naar het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het Ministerieel Besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

Het gemeentebestuur zal voortaan gemeentelijke parkeerkaarten kunnen uitreiken voor de door de gemeenteraad omschreven doelgroepen. Bewonerskaarten en parkeerkaarten voor autodelen worden een specifieke vorm van gemeentelijke parkeerkaart, die zich van de andere gemeentelijke parkeerkaarten onderscheiden door ruimere mogelijkheden inzake voorbehouden parkeerplaatsen.

De krachtlijnen en voornaamste wijzigingen worden hierna toegelicht.

1. Gemeentelijke parkeerkaart

De gemeente beslist zelf aan welke doelgroepen zij een gemeentelijke parkeerkaart toekent.

Hiermee kan zij voor de houders een bijzondere parkeerregeling uitwerken inzake het betalend parkeren of de parkeerschijf, en hen desgevallend vrijstellen van het betalend parkeren of de parkeerschijf. De gemeente kan voortaan ook parkeerplaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart. Deze parkeerplaatsen moeten worden aangeduid met een letter "P" en het woord "parkeerkaart".

Het recht om op een voorbehouden parkeerplaats te parkeren geldt enkel voor de parkeerplaatsen die gelegen zijn in de zone waarvoor de kaart geldig werd gemaakt.

Het gemeentebestuur reikt de gemeentelijke parkeerkaarten uit, en dit op basis van een in gemeenteraad aangenomen reglement.

In dat reglement bepaalt de gemeenteraad:

1. de categorie van personen aan wie de gemeentelijke parkeerkaart kan uitgereikt worden;
2. de voorwaarden van uitreiking;
3. de afmetingen van de kaart;
4. het maximum aantal nummerplaten dat op de kaart vermeld kan worden;
5. de geldigheidstermijn.

2. Carte de riverain et carte de stationnement pour voitures partagées

La carte de riverain et la carte de stationnement pour voitures partagées sont des formes particulières de carte communales de stationnement. Les dispositions relatives à la carte communale de stationnement sont d'application pour la carte de riverain et la carte de stationnement pour voitures partagées, étant bien entendu que la commune peut également réserver des places de stationnement exclusivement destinées aux riverains et aux adeptes des voitures partagées. Dans ce cas, les places de stationnement doivent être indiquées par la lettre « P » et les mots « riverains » ou « voitures partagées ».

Ces places de stationnement sont spécifiquement destinées aux titulaires de la carte de riverain ou de la carte de stationnement pour voitures partagées. Les titulaires d'autres cartes communales de stationnement ne peuvent y stationner. A l'inverse, il est autorisé aux titulaires d'une carte de riverain ou d'une carte de stationnement pour voitures partagées de stationner sur les places de stationnement indiquées par la lettre « P » et les mots « carte de stationnement ». La carte de riverain et la carte de stationnement pour voitures partagées constituent en effet une forme particulière de carte communale de stationnement.

En résumé :

- ♦ Les places de stationnement réservées mentionnant « carte de stationnement » sont réservées aux titulaires de la carte communale de stationnement, de la carte de riverain ou de la carte de stationnement pour voitures partagées.
- ♦ Les places de stationnement réservées mentionnant « riverains » sont réservées aux titulaires de la carte de riverain.
- ♦ Les places de stationnement réservées mentionnant « voitures partagées » sont réservées aux titulaires d'une carte de stationnement pour voitures partagées.

Le droit de stationner sur une place de stationnement réservée n'est évidemment en vigueur que pour les places de stationnement situées dans la zone pour laquelle la carte est valable.

Les communes ne peuvent délivrer la carte de riverain qu'aux personnes qui ont leur résidence principale ou domicile dans la commune, zone ou rue mentionnée sur la carte de riverain.

C'est la commune qui détermine dans son règlement si une carte de riverain ne peut être délivrée qu'à une personne domiciliée dans la commune ou à une personne qui a sa résidence principale dans la commune ou à ces deux types de personnes.

La commune ne peut délivrer la carte de stationnement pour voitures partagées qu'aux véhicules qui sont utilisés pour le système de voitures partagées par le biais d'une association de partage de voiture agréée ou qui, par une association de partage de voiture agréée, sont mis à la disposition de plusieurs de ses membres. C'est le conseil communal qui décide de la reconnaissance d'une association de partage de voiture et ce, conformément aux conditions d'agrément et à la procédure d'agrément définis par le conseil communal (1).

3. Collaboration intercommunale

Il revient librement au conseil communal de prévoir ou non dans son règlement la reconnaissance sur son propre territoire de cartes communales de stationnement délivrées dans d'autres communes. La nouvelle réglementation n'est pas opposée à cela.

4. Contrôle

La carte communale de stationnement entre dans le cadre de la réglementation en matière de temps de stationnement limité et de stationnement payant, lesquels ont été dépenalisés.

Ceci a pour conséquence que la police fédérale et la police locale ne la contrôlent pas.

Toutefois, la commune peut faire intervenir des agents auxiliaires (agents de police) afin de procéder aux constatations nécessaires en vue de la fixation d'une rétribution ou taxe de stationnement.

5. Mesure transitoire

2. Bewonerskaarten en parkeerkaarten voor autodelen

Een bijzondere vorm van gemeentelijke parkeerkaart zijn de bewonerskaart en de parkeerkaart voor autodelen. De bepalingen inzake gemeentelijke parkeerkaart zijn van toepassing op de bewonerskaart en de parkeerkaart voor autodelen, met dien verstande dat de gemeente ook parkeerplaatsen kan voorbehouden die enkel en alleen bestemd zijn voor bewoners of autodelen. De parkeerplaatsen moeten in dat geval worden aangeduid met een letter “P” en het woord “bewonerskaart” of “autodelen”.

Deze parkeerplaatsen zijn specifiek bestemd voor de houders van de bewonerskaart of parkeerkaart voor autodelen. Houders van andere gemeentelijke parkeerkaarten mogen hier niet op parkeren. Omgekeerd is het de houders van een bewonerskaart of parkeerkaart voor autodelen wel toegestaan te parkeren op parkeerplaatsen aangeduid met de letter “P” en het woord “gemeentelijke parkeerkaart”. De bewonerskaart en de parkeerkaart voor autodelen zijn immers een bijzondere vorm van gemeentelijke parkeerkaart.

Samengevat:

- ♦ Voorbehouden parkeerplaatsen met de vermelding “Parkeerkaart”, zijn voorbehouden aan houders van de gemeentelijke parkeerkaart, bewonerskaart of parkeerkaart voor autodelen
- ♦ Voorbehouden parkeerplaatsen met de vermelding “Bewoners”, zijn voorbehouden aan houders van de bewonerskaart.
- ♦ Voorbehouden parkeerplaatsen met de vermelding “Autodelen”, zijn voorbehouden aan houders van een parkeerkaart voor autodelen.

Het recht om op een voorbehouden parkeerplaats te mogen parkeren geldt uiteraard enkel voor de parkeerplaatsen die gelegen zijn in de zone waarvoor de kaart geldig werd gemaakt.

De gemeente kan de bewonerskaart enkel uitreiken aan personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de gemeente, zone of straat die vermeld wordt op de bewonerskaart.

Het is de gemeenteraad die in haar reglement bepaalt of een bewonerskaart enkel kan uitgereikt worden aan wie in de gemeente gedomicilieerd is of enkel aan wie er de hoofdverblijfplaats heeft, of aan beiden.

De gemeente kan de parkeerkaart voor autodelen enkel uitreiken met betrekking tot voertuigen die via de bemiddeling van een erkende vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen of die door een erkende vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld. Het is het gemeentebestuur dat beslist over de erkenning van een vereniging voor autodelen, en dit overeenkomstig de door de gemeenteraad bepaalde erkenningsvoorwaarden en erkenningsprocedure (1).

3. Intergemeentelijke samenwerking

Het staat de gemeenteraad vrij in haar reglement al dan niet te voorzien in de erkenning op haar eigen grondgebied van gemeentelijke parkeerkaarten uitgereikt in andere gemeenten. De nieuwe reglementering staat hieraan niet in de weg.

4. Controle

De gemeentelijke parkeerkaart kadert binnen de regelgeving inzake beperkte parkeertijd en het betalend parkeren, dewelke werden gedepenaliseerd.

Dit heeft tot gevolg dat de federale en lokale politie hierop niet toeziet.

De gemeente kan wel hulpagenten (agenten van politie) inschakelen om de nodige vaststellingen te doen met het oog op de vestiging van een parkeerretributie of-belasting.

Vu que l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 relatif à la carte communale de stationnement est plus vaste que l'AM du 18 décembre 1991, les communes peuvent maintenir les règlements communaux existants qui ont été rédigés conformément à l'AM du 18 décembre 1991.

L'AM du 9 janvier 2007 prévoit cependant un nouveau modèle de carte de stationnement. De surcroît, les dimensions de la carte de stationnement sont désormais définies par le conseil communal et plus par le Ministre.

Afin de donner le temps aux communes de s'adapter à cela, elles peuvent encore délivrer l'ancien modèle de carte de riverain jusqu'à six mois après l'entrée en vigueur du nouvel arrêté ministériel. Toutes les cartes de riverains délivrées jusqu'à six mois après l'entrée en vigueur du nouvel arrêté ministériel conformément à l'ancien modèle restent valables jusqu'au jour d'échéance mentionné sur la carte.

6. Stationnement devant son propre accès carrossable

Enfin, je souhaite indiquer que les véhicules stationnés devant l'accès carrossable des propriétés dont la plaque d'immatriculation est reproduit lisiblement à l'accès seront toujours dispensés du placement du disque de stationnement à partir du 1er février.

La commune ne peut plus non plus percevoir de rétributions de stationnement pour non placement du disque de stationnement dans une zone de stationnement à durée limitée (ce qu'on appelle la zone bleue) quand le véhicule est stationné devant son propre accès carrossable.

Ces dispenses ne sont d'application que dans les zones de stationnement à durée limitée et non dans les zones de stationnement payant. Cela signifie que le conseil communal garde toutefois la compétence de dispenser ou non ces véhicules du stationnement payant lorsque l'accès carrossable se trouve sur un lieu comportant un parcomètre, un horodateur ou le signal E5, E7 ou E9 à E9h, complété par un panneau additionnel mentionnant « payant » (2).

7. Contact

Pour des questions ou remarques, vous pouvez vous adresser au Service Public Fédéral Mobilité et Transports :

Mme Cathy Decoodt
Service public fédéral Mobilité et Transports Direction générale Mobilité et Sécurité routière Rue du Progrès
56 1210 Bruxelles Tél: 02/277.38.37
Email : cathy.decoodt@mobilite.fgov.be

Donné à Bruxelles le 16 janvier 2007

Renaat LANDUYT
Ministre fédéral de la Mobilité

- (1) Voir article 2, §2 de l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
- (2) Voir le seul article de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur et l'article 27.3. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

5. Overgangsmaatregel

Aangezien het MB van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart ruimer is dan het MB van 18 december 1991, kunnen gemeenten hun bestaande gemeentelijke reglementen die conform het MB van 18 december 1991 werden opgemaakt laten bestaan.

Het MB van 9 januari 2007 voorziet wel in een nieuw model van parkeerkaart. Bovendien worden de afmetingen van de parkeerkaart voortaan door de gemeenteraad bepaald, en niet langer door de minister.

Om de gemeenten de tijd te geven zich hieraan aan te passen, kunnen zij tot zes maanden na de inwerkingtreding van het nieuwe ministerieel besluit nog het oude model van bewonerskaart uitreiken. Alle bewonerskaarten die tot zes maanden na de inwerkingtreding van het nieuwe ministerieel besluit werden uitgereikt overeenkomstig het oude model blijven geldig tot hun vervaldag vermeld op de kaart.

6. Parkeren voor de eigen inrij

Tot slot wens ik er op te wijzen dat voertuigen die geparkeerd zijn voor de inrij van eigendommen waarvan het inschrijvingsteken leesbaar op die inrij is aangebracht, vanaf 1 februari steeds vrijgesteld zijn van het plaatsen van de parkeerschijf.

De gemeente kan dan ook niet langer parkeergelden innen wegens het niet plaatsen van de parkeerschijf in een zone met beperkte parkeertijd (de zogenaamde blauwe zone) wanneer het voertuig voor de eigen inrij geparkeerd staat.

Deze vrijstelling geldt enkel voor zones met beperkte parkeertijd en niet voor zones met betalend parkeren. Dit betekent dat de gemeenteraad wel de bevoegdheid behoudt deze voertuigen al dan niet vrij te stellen van het betalend parkeren, wanneer de inrij zich bevindt op een plaats met een parkeermeter, parkeerautomaat of een verkeersbord E5,E7 of E9 tot E9h, aangevuld met een onderbord met de vermelding "betalend" (2).

7. Contact

Voor vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer:

De hr. Karel Hofman

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Directoraat-Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid Vooruitgangstraat 56 1210 BRUSSEL Tel.: 02/277.38.39

Email: karel.hofman@mobilit.fgov.be

Gegeven te Brussel, op 16 januari 2007.

Renaat LANDUYT

Federaal minister van Mobiliteit

- (1) Zie artikel 2,§2 van koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
- (2) Zie het enig artikel van de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren en artikel 27.3. van het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Règlementation Régionale

Gewestelijke Wetgeving

Ordonnance du 6 juillet 2022

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

Modifié par:

Ordonnance du 20 juillet 2016, Moniteur belge du 27 juillet 2016
Ordonnance du 14 avril 2016, Moniteur belge du 25 avril 2016
Ordonnance du 26 juillet 2013, Moniteur belge du 3 septembre 2013

Ordonnantie van 6 juli 2022

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

Gewijzigd door:

Ordonnantie van 20 juli 2016, Belgisch staatsblad van 27 juli 2016
Ordonnantie van 14 april 2016, Belgisch staatsblad van 25 april 2016
Ordonnantie van 26 juli 2013, Belgisch staatsblad van 3 september 2013

CHAPITRE 1er. - Dispositions générales

Article 1er. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

- 1° emplacement de stationnement : espace situé sur la voirie publique et destiné au stationnement d'un véhicule ;
- 2° zone réglementée : partie du territoire de la Région composée d'emplacements de stationnement situés sur la voirie publique et dont l'utilisation est réglementée selon la catégorie dont elle relève ;
- 3° carte de dérogation : autorisation individuelle délivrée à des catégories particulières d'utilisateurs d'emplacements de stationnement ;
- 4° parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement en application de l'article 4, qu'il s'agisse d'un parking appartenant à la Région ou à toute autre personne morale de droit public ou de droit privé ;
- 5° jalonnement dynamique : système d'information et de guidage relatif aux emplacements de stationnement disponibles dans les parkings publics ;
- 6° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le chapitre 7 ;
- 7° contrôle : le contrôle du respect du stationnement réglementé sur la voirie publique ;
- 8° redevance de stationnement : la contrepartie financière pour la mise à disposition d'un emplacement de stationnement établie en vertu de la présente ordonnance, de ses arrêtés d'exécution ainsi que des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement ;
- 9° perception : la réception des redevances de stationnement ;
- 10° véhicule partagé : le véhicule dépendant d'un service agréé ou autorisé par le Gouvernement.

CHAPITRE 2. - Des enjeux et des instruments

Art. 3. La politique du stationnement contribue à la politique de mobilité en utilisant le stationnement comme un levier d'action sur les choix en matière de mobilité, un outil de requalification de l'espace public, un maillon des chaînes de déplacements intermodales et un service rendu aux usagers.

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

La politique du stationnement comprend prioritairement :

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

CHAPITRE 3. - De la coordination du stationnement en voirie et hors voirie

Section 1re. — Des parkings publics

Art. 4. Sans préjudice des autres normes réglementaires régionales applicables à l'exploitation de parkings publics, pour atteindre l'objectif de report du stationnement en voirie vers le stationnement hors voirie, le Gouvernement fixe les conditions en matière de tarification, d'horaires d'ouverture, de nombre de places de stationnement, d'accessibilité, de salubrité, de sécurité, d'éclairage et de signalisation moyennant lesquelles un parking peut bénéficier de sa reconnaissance par arrêté en qualité de parking public ainsi que du jalonnement dynamique mis en œuvre par l'Agence du stationnement, en tenant compte des objectifs de réduction des déplacements domicile-travail en voiture, tels que poursuivis par les articles 2.3.51 à 2.3.62 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie.

HOOFDSTUK 1. - Algemene bepalingen

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder:

- 1° parkeerplaats: ruimte op de openbare wegnis die bestemd is om een voertuig te parkeren;
- 2° gereglementeerde zone: deel van het grondgebied van het Gewest bestaande uit parkeerplaatsen op de openbare wegnis en waarvan het gebruik gereglementeerd is volgens de categorie waartoe het behoort;
- 3° vrijstellingskaart: individuele vergunning uitgereikt aan bijzondere categorieën gebruikers van parkeerplaatsen;
- 4° openbare parking: elke parking die voor het publiek toegankelijk is en voldoet aan de door de Regering krachtens artikel 4 vastgelegde voorwaarden, ongeacht of dit een parking is die toebehoort aan het Gewest of aan gelijk welke andere privaatrechtelijke of publiekrechtelijke rechtspersoon;
- 5° dynamisch parkeergeleidingssysteem: informatie- en geleidingssysteem betreffende de vrije parkeerplaatsen in openbare parkings;
- 6° Parkeeragentschap: Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals bepaald in hoofdstuk 7;
- 7° controle: de controle op de naleving van het gereglementeerd parkeren op de openbare wegnis;
- 8° parkeerretributie: de financiële tegenprestatie voor de terbeschikkingstelling van een parkeerplaats zoals vastgelegd krachtens deze ordonnantie, haar uitvoeringsbesluiten alsmede de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen;
- 9° inning: de ontvangst van parkeerretributies;
- 10° deelvoertuig: het voertuig van een door de Regering erkende of toegelaten dienst.

HOOFDSTUK 2. - Uitdagingen en middelen

Art. 3. Het parkeerbeleid draagt bij tot het mobiliteitsbeleid door het parkeren aan te wenden als actiehefboom met betrekking tot de mobiliteitskeuzes, als instrument voor het opwaarderen van de openbare ruimte, als schakel in intermodale verplaatsingsketens en als dienst die wordt verleend aan de gebruikers.

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

Het parkeerbeleid richt zich in de eerste plaats op:

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

HOOFDSTUK 3. - Over de coördinatie van het parkeren op de wegnis en daarbuiten

Afdeling 1. — De openbare parkings

Art. 4. Onverminderd de andere gewestelijke reglementaire normen betreffende de exploitatie van openbare parkings, bepaalt de Regering, om de beoogde verschuiving van parkeren op de wegnis naar parkeren buiten de wegnis te bewerkstelligen, de voorwaarden inzake tarifiering, openingsuren, aantal parkeerplaatsen, bereikbaarheid, netheid, veiligheid, verlichting en signalisatie middels welke een parking, bij besluit, erkend kan worden als openbare parking en in aanmerking komt voor de dynamische parkeergeleiding van het Parkeeragentschap, rekening houdend met de doelstellingen om de woonwerkverplaatsingen met de auto te verminderen, zoals nagestreefd door de artikelen 2.3.51 tot 2.3.62 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing.

Enkel de door de Regering erkende parkings in uitvoering van het in het eerste alinea vernoemde besluit, mo-

Seuls les parkings agréés par le Gouvernement en application de l'arrêté visé à l'alinéa 1er sont autorisés à faire usage de l'appellation « parking public ». Le Gouvernement est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour accompagner le report du stationnement en voirie vers le hors voirie, notamment des actions de sensibilisation, de communication, de soutien, de subsides et financières.

Section 2. — De la politique publique du stationnement

Art. 5. La politique du stationnement intègre les besoins en stationnement liés au transport de marchandises et de personnes, indépendamment du type de véhicule utilisé.

Art. 6. Les instruments de la politique du stationnement visent notamment à proposer une offre d'emplacements de stationnement dédiés aux transports collectifs, tels que, notamment, les autocars touristiques, les navettes scolaires, les navettes d'entreprises et les taxis.

Art. 7. Les instruments de la politique du stationnement intègrent, d'une part, les besoins en stationnement des usagers spécifiques comme les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs de voitures partagées et, d'autre part, les besoins liés aux services de transport de marchandises et de personnes dont l'activité nécessite l'usage d'un véhicule.

CHAPITRE 4. - Du stationnement en voirie

Section 1re. - Disposition générale

Art. 8. Le Gouvernement détermine les règles applicables à :

- 1° la création de nouveaux emplacements de stationnement en voirie ;
- 2° l'installation des équipements nécessaires au stationnement ;
- 3° la réaffectation des emplacements de stationnement existants ;
- 4° l'agrégation de services de véhicules partagés.

Section 2. — Des zones réglementées

Art. 9. § 1er. Il est établi sur le territoire de la Région trois types de zones réglementées destinées au stationnement des véhicules à moteur :

- 1° la zone rouge, destinée au stationnement de courte durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1er ;
- 2° la zone verte, destinée au stationnement de longue durée, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 1er ;
- 3° la zone bleue, dans laquelle, sauf dérogations arrêtées par le Gouvernement, tout utilisateur d'un emplacement de stationnement est tenu de respecter la durée limitée de stationnement au moyen d'un disque de stationnement conformément à l'article 27 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sous peine d'être soumis à la redevance de stationnement visée à l'article 14, paragraphe 3.

§ 2. Le Gouvernement peut créer d'autres zones réglementées pour lesquelles il fixe la durée maximale de stationnement, les conditions d'utilisation et le cas échéant les conditions pour y stationner gratuitement.

Art. 10. L'utilisation d'un emplacement de stationnement s'entend de l'occupation effective de cet emplacement au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses au sens de l'article 2.23 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

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

gen de benaming « openbare parking » gebruiken.

De Regering is gemachtigd om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om de overschakeling te begeleiden van parkeren op de wegenis naar parkeren daarbuiten en met name sensibiliserings-, communicatie-, ondersteunings-, subsidiërings- en financiële acties.

Afdeling 2. — Het publieke parkeerbeleid

Art. 5. Het parkeerbeleid is afgestemd op de parkeerbehoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen, ongeacht het gebruikte type voertuig.

Art. 6. De instrumenten van het parkeerbeleid beogen in het bijzonder een aanbod aan parkeerplaatsen aan te reiken dat gericht is op collectief vervoer, zoals met name toeristenbussen, pendelbussen voor scholen en bedrijven en taxi's.

Art. 7. De instrumenten van het parkeerbeleid zijn enerzijds afgestemd op de parkeerbehoeften van specifieke gebruikers, zoals personen met beperkte mobiliteit en gebruikers van deelvoertuigen, en anderzijds op de behoeften die verband houden met het vervoer van goederen en personen waarvoor een voertuig is vereist.

HOOFDSTUK 4. - Parkeren op de wegenis

Afdeling 1. — Algemene bepaling

Art. 8. De Regering bepaalt de regels die gelden voor:

- 1° het creëren van nieuwe parkeerplaatsen op de wegenis;
- 2° de installatie van de uitrustingen die voor het parkeren nodig zijn;
- 3° de herbestemming van de bestaande parkeerplaatsen;
- 4° de erkenning van diensten voor het delen van voertuigen.

Afdeling 2. — Gereguleerde zones

Art. 9. § 1. Op het grondgebied van het Gewest worden drie soorten gereguleerde zones bedoeld voor het parkeren van motorvoertuigen ingesteld:

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

§ 2. De Regering kan bijkomende gereguleerde zones instellen waarvoor zij de maximale parkeerduur en de gebruiksvoorwaarden bepaalt en in voorkomend geval, de voorwaarden om gratis te parkeren.

Art. 10. Het gebruik van een parkeerplaats is de daadwerkelijke bezetting van deze plaats langer dan de tijd die nodig is voor het laten in- of uitstappen van personen of het laden of lossen van goederen in de zin van artikel 2.23 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

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

Un règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement peut déroger à la période visée à l'alinéa 2, soit pour l'augmenter, soit pour la réduire lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier particulier le justifie.

Section 3. — Du stationnement réservé

Art. 11. Sans préjudice de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie publique du 3 mai 2018, le Gouvernement arrête les conditions générales relatives à l'occupation d'emplacements de stationnement à l'occasion d'événements temporaires.

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

Art. 12. Le Gouvernement fixe les conditions dans lesquelles un emplacement de stationnement peut être réservé à des catégories spécifiques de véhicules, de personnes ou d'activités.

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

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

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

Le Gouvernement fixe :

- 1° les modalités d'utilisation des emplacements de stationnement réservés ;
- 2° le nombre minimal d'emplacements réservés ;
- 3° les critères d'implantation des emplacements réservés ;
- 4° les caractéristiques des équipements nécessaires à ces emplacements ;
- 5° les emplacements réservés sur voiries régionales.

Section 4. — Des redevances de stationnement

Sous-section 1re. — Instauration, exigibilité et tarif des redevances

Art. 13. § 1er. Conformément aux dispositions de la présente sous-section, une redevance de stationnement, fixée sur base horaire, est prélevée pour l'utilisation d'un emplacement de stationnement situé dans une zone réglementée au sens de l'article 9 durant la période réglementée conformément à l'article 10 pour cet emplacement.

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

Le Gouvernement désigne les débiteurs de la redevance pour les cas où une place de stationnement est occupée par un véhicule non immatriculé ou un dispositif dont le propriétaire n'est pas immédiatement identifiable. À cette fin, le Gouvernement peut désigner comme débiteur, entre autres, le propriétaire, l'utilisateur, l'utilisateur conjoint ou le conducteur et introduire une obligation in solidum.

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

Afdeling 3. — Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 11. Onverminderd de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg van 3 mei 2018 stelt de Regering de algemene voorwaarden vast betreffende de bezetting van parkeerplaatsen bij tijdelijke gebeurtenissen.

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

Art. 12. De Regering legt de voorwaarden vast volgens welke een parkeerplaats kan worden voorbehouden aan specifieke categorieën van voertuigen, personen of activiteiten.

Het gaat minstens om parkeerplaatsen voorbehouden:

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

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

De Regering stelt vast:

- 1° de regels voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen;
- 2° het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen;
- 3° de criteria voor de inplanting van voorbehouden parkeerplaatsen;
- 4° de kenmerken van de uitrustingen die voor deze parkeerplaatsen nodig zijn;
- 5° de voorbehouden parkeerplaatsen op de gewestwegen.

Afdeling 4. — Parkeerretributies

Onderafdeling 1. — Invoering, verschuldigdheid en tarief van de retributies

Art. 13. § 1. Overeenkomstig de bepalingen van deze onderafdeling wordt een parkeerretributie geheven, gebaseerd op een uurtarief, voor het gebruik van een parkeerplaats in een gereglementeerde zone bedoeld in artikel 9 gedurende de in overeenstemming met artikel 10 voor betrokken parkeerplaats gereglementeerde periode.

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

De Regering wijst de schuldenaars van de retributie aan voor de gevallen waarin een parkeerplaats wordt ingenomen door een nietingeschreven voertuig of een object waarvan de eigenaar niet onmiddellijk identificeerbaar is. Daartoe kan de Regering onder meer de eigenaar, gebruiker, medegebruiker of bestuurder als schuldenaar aanwijzen en een verplichting in solidum tot stand brengen.

§ 3. En vue d'exercer leurs missions de délivrance des cartes de dérogation, de contrôle du stationnement et de perception des redevances, ainsi que la gestion de la politique de stationnement, les communes et l'Agence du stationnement ainsi que, le cas échéant, son prestataire de service ou son concessionnaire sont habilités à demander les données à caractère personnel relatives au véhicule à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules.

Les données visées à l'alinéa précédent ont trait au minimum :

- 1° aux marques d'immatriculation des véhicules ;
- 2° à l'identité des titulaires des marques d'immatriculation ;
- 3° aux caractéristiques techniques suivantes des véhicules :
 - a) le type de carburant ou la source d'énergie ;
 - b) le type du véhicule ;
 - c) la masse maximale autorisée ;
 - d) la marque et le modèle ;
 - e) les mesures, à savoir la longueur et la largeur.

Le Gouvernement arrête, le cas échéant, des catégories de données complémentaires rendues nécessaires par l'évolution de la politique de stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le projet d'arrêté est soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

Art. 14. § 1er. Le Gouvernement fixe la durée de stationnement maximale et, le cas échéant, le montant de la redevance due, fixée sur base horaire, pour le stationnement dans chaque zone réglementée, à l'exception de la zone bleue.

Le tarif se situe dans une fourchette de :

- 1° 0,50 euros à 10 euros pour la première demi-heure ;
- 2° 0,50 euros à 10 euros pour la deuxième demi-heure ;
- 3° 2 euros à 20 euros pour la deuxième heure ;
- 4° 1,50 euros à 20 euros par heure supplémentaire.

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

Le Gouvernement peut décider d'autoriser le stationnement gratuit pendant un quart d'heure maximum dans les zones rouges ou vertes. Le Gouvernement peut déterminer d'autres conditions et durée de gratuité aux nouvelles zones créées en application de l'article 9.

§ 2. En cas de non-paiement de la redevance, visée au paragraphe 1er, ou de méconnaissance de la durée de stationnement gratuit ou de la durée de stationnement pour laquelle une redevance a été payée, la personne visée à l'article 13, § 2 est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 60 euros.

En cas de stationnement sur un des emplacements de stationnement réservés visés à l'article 12 par un véhicule à qui cet emplacement n'est pas réservé, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 150 euros.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire, la durée de stationnement est limitée à la durée maximale autorisée dans la zone, plafonnée à 4 heures 30.

Lorsque la personne a opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire en zone bleue, la durée de stationnement est limitée à 4 heures 30.

Dans ces cas, la redevance cumulée par jour ne peut pas dépasser le triple de la redevance forfaitaire exigée pour la durée maximale du stationnement dans la zone concernée. Le Gouvernement détermine les modalités

§ 3. Om hun opdrachten inzake afgifte van vrijstellingskaarten, controle op het parkeren en inning van de retributies uit te voeren en het parkeerbeleid ten uitvoer te leggen, worden de gemeenten en het Parkeeragentschap, alsook, in voorkomend geval, zijn dienstverlener of concessionaris, ertoe gemachtigd de persoonsgegevens betreffende het voertuig op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen.

De in het vorige lid bedoelde gegevens hebben minstens betrekking op:

- 1° de kentekenplaten van de voertuigen;
- 2° de identiteit van de houders van de kentekenplaten;
- 3° de volgende technische kenmerken van de voertuigen:
 - a) het type brandstof of de energiebron;
 - b) het type voertuig;
 - c) de maximaal toegelaten massa;
 - d) het merk en model;
 - e) de afmetingen, namelijk de lengte en breedte.

De Regering stelt, in voorkomend geval, categorieën van aanvullende gegevens vast die noodzakelijk worden door de evolutie van het parkeerbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het ontwerp van besluit wordt om advies voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Art. 14. § 1. De Regering bepaalt de maximale parkeertijd en in voorkomend geval, het bedrag van de retributie, vastgesteld op uurbasis, verschuldigd voor het parkeren in elke gereguleerde zone, met uitzondering van de blauwe zone.

Het tarief bevindt zich binnen een vork van:

- 1° 0,50 euro tot 10 euro voor het eerste half uur;
- 2° 0,50 euro tot 10 euro voor het tweede half uur;
- 3° 2 euro tot 20 euro voor het tweede uur;
- 4° 1,50 euro tot 20 euro per extra uur.

De maximale parkeerduur bedraagt 2 uur voor de rode zone.

De regering kan beslissen om ten hoogste 15 minuten gratis parkeren toe te staan in rode of groene zones. De Regering kan andere voorwaarden en duur voor het gratis parkeren vastleggen in de nieuwe zones die in toepassing van artikel 9 worden ingesteld.

§ 2. In geval van de in paragraaf 1 bedoelde niet-betaling van de retributie of veronachtzaming van de gratis parkeertijd of de parkeertijd waarvoor een retributie is betaald, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2 geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 60 euro.

In geval één van de voorbehouden parkeerplaatsen bedoeld in artikel 12 wordt ingenomen door een voertuig waarvoor deze parkeerplaats niet is voorbehouden, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 150 euro.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie is de parkeertijd beperkt tot de in de zone maximaal toegestane parkeertijd, met een maximum van 4 uur 30 minuten.

Als de persoon heeft gekozen voor betaling van een forfaitaire retributie in de blauwe zone, is de parkeertijd beperkt tot 4 uur 30 minuten.

In dit geval mag de gecumuleerde retributie per dag niet meer dan drie keer zo hoog zijn als de voor de maximale parkeertijd in de desbetreffende zone gevorderde forfaitaire retributie. De Regering bepaalt de bijkomen-

complémentaires de nature non financière visant à assurer le respect de la durée maximale de stationnement autorisée dans la zone concernée.

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

En cas de défaut d'utilisation du disque de stationnement réglementaire ou de dépassement de la durée autorisée en application de l'arrêté royal précité, la personne visée à l'article 13, § 2, est réputée avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette de 20 à 50 euros en pouvant distinguer les deux hypothèses précitées.

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

Art. 15. § 1er. Sauf dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, chaque commune exerce les missions de contrôle de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire.

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

Dans cette hypothèse, l'Agence du stationnement :

1° exerce les missions de contrôle et de perception sur les voiries régionales et communales sur le territoire des communes l'ayant expressément chargée d'exercer ces missions à leur place ;

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

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

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

Sous-section 3. — Du recouvrement

Art. 16. § 1er. Dans les hypothèses visées à l'article 14, paragraphe 2, alinéas 1er et 2, et paragraphe 3, alinéa 2 :

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

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

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

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

de regels van niet-financiële aard teneinde te verzekeren dat de maximaal toegestane parkeertijd in de betrokken zone wordt nageleefd.

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

Bij gebreke van gebruik van de reglementaire parkeerschijf of bij overschrijding van de met toepassing van voormeld koninklijk besluit toegelaten duur, wordt de persoon bedoeld in artikel 13, § 2, geacht gekozen te hebben voor de betaling van een forfaitaire retributie waarvan de Regering het bedrag bepaalt binnen een vork van 20 tot 50 euro, waarbij zij tussen de twee voormelde gevallen een onderscheid mag maken.

Onderafdeling 2. — Organisatie van de controle en inning

Art. 15. § 1. Behoudens de gevallen bedoeld in paragraaf 2 en 3 oefent elke gemeente op de gemeente- en gewestwegen gelegen op haar grondgebied de opdrachten van controle en inning uit.

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

In dit geval:

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

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

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

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

Onderafdeling 3. — Invordering

Art. 16. § 1. In de gevallen bedoeld in artikel 14, paragraaf 2, eerste en tweede lid, en paragraaf 3, tweede lid:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque les montants dus visés aux dispositions précédentes restent impayés après la mise en demeure visée à l'alinéa 4 et si les conditions pour l'établissement d'une contrainte ne sont pas remplies, l'Agence du stationnement, son officier public ou son prestataire de services chargé du recouvrement est autorisé à procéder au recouvrement judiciaire.

Dans ce cas, aucune phase amiable ne doit être organisée. En ce qui concerne l'accomplissement des missions visées dans le présent paragraphe, le membre du personnel désigné à cet effet par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fait rapport, sous sa responsabilité, au fonctionnaire dirigeant et au fonctionnaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ingeval de verschuldigde bedragen bedoeld in voorgaande bepalingen na de ingebrekestelling bedoeld in lid 4 onbetaald blijven en de voorwaarden voor de opmaak van een dwangbevel niet vervuld zijn, is het Parkeeragentschap, zijn openbare ambtenaar of zijn dienstverlener belast met de invordering gemachtigd over te gaan tot gerechtelijke invordering. In dit geval dient geen minnelijke invorderingsfase meer te worden georganiseerd.

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

dirigeant adjoint et au conseil d'administration.

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

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

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

§ 11. Dans une situation de non-paiement répété des redevances visées à la présente section, et conformément à l'article 27quinquies de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule ainsi qu'être procédé à son enlèvement et à sa confiscation.

Le Gouvernement arrête :

- ♦ les circonstances dans lesquelles il peut être fait usage d'un sabot ;
- ♦ les modalités d'utilisation du sabot et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés ;
- ♦ les circonstances dans lesquelles il peut être procédé à l'enlèvement du véhicule puis à sa confiscation à la suite de la pose d'un sabot ;
- ♦ les modalités d'enlèvement et de confiscation du véhicule et la manière de percevoir les frais de placement et d'enlèvement liés.

Art. 17. L'Agence du stationnement peut faire usage de la procédure visée à l'article 16, § 7 pour le recouvrement des redevances qui étaient déjà exigibles avant l'entrée en vigueur de la présente sous-section, mais qui sont restées impayées pour peu que celles-ci soient encore exigibles au vu des règles relatives à la prescription.

Section 5. — Des cartes de dérogation

Art. 18. Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, des cartes de dérogation sont délivrées :

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

Le Gouvernement définit les modalités selon lesquelles les secteurs de stationnement visés au 1° sont délimités.

Un secteur de stationnement est la zone géographique identifiant la partie de la voirie publique sur laquelle une carte de dérogation est valable.

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

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

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

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

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

§ 11. Bij herhaalde niet-betaling van de in deze afdeling bedoelde retributies en overeenkomstig artikel 27quinquies van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg kan er gebruikgemaakt worden van een wielklem om het voertuig te immobiliseren. Ook worden de voorwaarden bepaald waaronder het voertuig kan worden getakeld of in beslag genomen.

De Regering stelt vast:

- ♦ de voorwaarden waaronder een wielklem gebruikt kan worden;
- ♦ de gebruiksregels voor de wielklem en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen;
- ♦ de omstandigheden waarin het voertuig getakeld en vervolgens in beslag genomen kan worden na het aanbrenge van een wielklem;
- ♦ de nadere regels voor het takelen en de inbeslagname van het voertuig en de wijze om de eraan verbonden plaatsings- en verwijderingskosten te innen.

Art. 17. Het Parkeeragentschap kan de procedure bedoeld in artikel 16, § 7 aanwenden met het oog op de invordering van de retributies die al opeisbaar waren vóór de inwerkingtreding van deze onderafdeling maar die onbetaald zijn gebleven, mits deze volgens de regels betreffende de verjaring nog opeisbaar zijn.

Afdeling 5. — Vrijstellingskaarten

Art. 18. Met inachtneming van de regels bepaald bij het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart worden vrijstellingskaarten uitgereikt aan:

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

De Regering bepaalt de modaliteiten volgens dewelke de deelsectoren bedoeld onder 1° afgebakend worden.

Een deelsector is een geografische zone die het deel van de openbare wegnis bepaalt waarvoor een vrijstellingskaart geldig is.

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

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

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

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

Art. 19. § 1er. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1er, 2°, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14 pendant la durée de la dispensation effective de l'aide médicale.

§ 2. Les détenteurs d'une carte de dérogation visés à l'article 18, alinéa 1er, 4°, ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement ni au paiement d'une quelconque redevance telle que visée à l'article 14, sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie.

Les exemptions visées à l'alinéa précédent sont applicables à condition qu'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap en cours de validité soit apposée visiblement, au milieu et contre la face interne du pare-brise.

Dans les communes qui ont transféré les missions de contrôle et de perception conformément à l'article 15, paragraphe 2, l'Agence du stationnement assure la jouissance effective des exemptions visées à l'alinéa 1er sur la base des modalités digitales complémentaires suivantes :

- 1° l'enregistrement de la plaque d'immatriculation du véhicule dans une liste digitalisée des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement ;
- 2° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule au moyen de l'horodateur ;
- 3° un droit de stationnement digital gratuit qui peut être acquis pour chaque session de stationnement du véhicule par tout autre moyen digital mis à disposition par l'Agence du stationnement, tel qu'une application, un SMS ou une page web ;
- 4° toute modalité complémentaire adoptée par le Gouvernement.

L'existence des droits de stationnement digitaux visés à l'alinéa 3 peut être vérifiée à l'aide de moyens digitaux, tels qu'un véhicule scanner.

L'inscription sur la liste des véhicules exemptés s'effectue selon les modalités pratiques indiquées sur le site internet de l'Agence du Stationnement.

Chaque commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, peut introduire des droits de stationnements digitaux pour les détenteurs d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap par le biais de son règlement communal complémentaire sur les redevances de stationnement. Sans préjudice des dispositions de la présente ordonnance et de ses arrêtés d'exécution, la commune peut déterminer les procédures et modalités applicables à ce droit de stationnement digital.

La commune qui n'a pas transféré ses missions de contrôle et de perception à l'Agence du stationnement conformément à l'article 15, paragraphe 2, et qui souhaite introduire un système de contrôle du stationnement par scan-car, devra disposer d'un outil de contrôle du stationnement en voirie qui soit compatible avec les standards de la plateforme de gestion des droits du stationnement mise en place par l'Agence du stationnement.

La commune peut avoir accès à la liste des véhicules exemptés tenue par l'Agence du stationnement.

Dans les communes visées à l'alinéa 3 et les communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, la seule apposition de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap sur la face interne du pare-brise ne confère en soi pas droit aux exemptions visées à l'alinéa

bepalen.

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

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

Art. 19. § 1. De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 2°, zijn zolang zij effectief medische hulp verstrekken niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14.

§ 2. De houders van een vrijstellingskaart bedoeld in artikel 18, lid 1, 4°, zijn niet onderworpen aan het verplichte gebruik van een parkeerschijf, noch aan de betaling van welkdanige retributie ook bedoeld in artikel 14, behalve indien de Regering dit uitdrukkelijk uitsluit voor een welbepaalde gereguleerde zone.

De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid gelden op voorwaarde dat een geldige parkeerkaart voor personen met een handicap is aangebracht op een zichtbare manier tegen de binnenkant en in het midden van de voorruit.

In de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig artikel 15, paragraaf 2, verzekert het Parkeeragentschap het daadwerkelijke genot van de in het eerste lid bedoelde vrijstellingen op grond van de volgende bijkomende digitale modaliteiten:

- 1° de inschrijving van de nummerplaat van het voertuig in een gedigitaliseerde lijst van vrijgestelde voertuigen die het Parkeeragentschap bijhoudt;
- 2° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven door middel van de parkeerautomaat;
- 3° een kosteloos gedigitaliseerd parkeerrecht dat per parkeerbeurt van het voertuig kan worden verworven met de andere digitale middelen die het Parkeeragentschap ter beschikking stelt, zoals een app, een SMS of een webpagina;
- 4° elke aanvullende modaliteit die door de Regering wordt aangenomen.

Het bestaan van de in het derde lid bedoelde digitale parkeerrechten kan worden gecontroleerd met behulp van digitale middelen, zoals een scanvoertuig.

De inschrijving op de lijst van vrijgestelde voertuigen geschiedt volgens de praktische modaliteiten die worden meegedeeld op de website van het Parkeeragentschap.

Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, kan, voor de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap digitale parkeerrechten invoeren door middel van haar gemeentelijk aanvullend parkeerretributiereglement. Onverminderd de bepalingen van deze ordonnantie en de besluiten tot uitvoering ervan, kan de gemeente met betrekking tot deze digitale parkeerrechten de toepasselijke procedures en modaliteiten bepalen.

De gemeente die de controle- en inningsopdrachten niet overeenkomstig artikel 15, § 2, aan het Parkeeragentschap heeft overgedragen, en die een systeem van parkeercontrole met scan-car wil invoeren, zal moeten beschikken over een instrument voor parkeercontrole op straat dat compatibel is met de normen van het beheersplatform voor parkeerrechten dat door het Agentschap is ingevoerd.

De gemeente kan toegang krijgen tot de lijst van vrijgestelde voertuigen die door het Parkeeragentschap wordt bijgehouden.

In de gemeenten bedoeld in lid 3 en de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, geeft enkel het aanbrengen van de gehandicaptenparkeerkaart aan de binnenkant van de voorruit op zich geen recht op de vrijstellingen bedoeld in het eerste lid.

1er.

Est puni d'une amende de 50 à 100 euros :

1° celui qui se prévaut du droit au stationnement gratuit prévu à l'alinéa 1er en se prévalant d'une carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap non valide ou en revendiquant le droit au stationnement gratuit alors qu'aucun titulaire de la carte de stationnement pour les personnes présentant un handicap n'est le conducteur ou est déplacé ;

2° celui qui empêche ou entrave les recherches et constatations visés à l'alinéa 10, ou qui refuse de fournir les renseignements demandés par les membres du personnel visés à l'alinéa 10 ou fournit sciemment des informations inexactes ou incomplètes.

Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans l'alinéa précédent.

Sans porter atteinte aux attributions des officiers de police judiciaire, les membres du personnel de l'Agence du stationnement et les membres du personnel des communes visées à l'alinéa 6 qui ont procédé à la mise en place d'un droit de stationnement digital, qui sont désignés à cette fin par le Gouvernement et qui répondent aux conditions minimales visées à l'article 21, § 4, alinéa 2, de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales, sont compétents pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions visées à l'alinéa 8. Lesdits membres du personnel peuvent se faire communiquer tous les renseignements en rapport avec ces recherches et constatations et interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de leur mission et en rapport avec ces recherches et constatations. Une copie du procès-verbal est adressée au contrevenant dans les dix jours de la constatation de l'infraction.

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

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

Art. 20. § 1er. Chaque commune qui exerce les missions de contrôle et de perception est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales, ainsi que pour les coûts de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, chacune des communes visées à l'alinéa 1er transmet à la Région, au plus tard le 30 juin de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais d'exploitation supportés par la commune dans ce cadre. Le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire découlant de ce rapport est inscrit dans les comptes de l'exercice en cours de l'Agence du stationnement.

La Région et la commune se concertent en vue du dépôt final du rapport. L'Agence propose un modèle de rapport aux communes.

§ 2. Dans l'hypothèse d'un résultat excédentaire, la commune inscrit au budget le montant correspondant à 15 % du résultat excédentaire à transférer à l'Agence du stationnement lors la première modification budgétaire qui suit la date du 30 juin visé au paragraphe 1er.

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

§ 3. Dans l'hypothèse où une commune ne transmet pas les renseignements visés au paragraphe 1er dans le délai requis, la Région identifie les revenus du stationnement sur la base des derniers comptes annuels arrêtés et applique un forfait pour déterminer le résultat excédentaire éventuel. Le forfait est calculé sur la base des résul-

Wordt gestraft met een geldboete van 50 tot 100 euro:

1° degene die zich beroept op het recht op kosteloos parkeren dat voorzien wordt in het eerste lid door zich te beroepen op een ongeldige parkeerkaart voor personen met een handicap of door aanspraak te maken op het recht op gratis parkeren terwijl geen enkele houder van een parkeerkaart voor personen met een handicap de bestuurder is of vervoerd wordt;

2° degene die de opsporingen en vaststellingen bedoeld in het tiende lid verhindert of belemmert, of die weigert de door de in het tiende lid bedoelde personeelsleden gevraagde inlichtingen te verstrekken of bewust onjuiste of onvolledige informatie verstrekt.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op het in het vorige lid bedoelde misdrijven.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, zijn de personeelsleden van het Parkeeragentschap en de personeelsleden van de gemeenten bedoeld in lid 6 die een digitaal parkeerrecht hebben ingevoerd, die daartoe door de Regering zijn aangesteld en die voldoen aan de minimumvoorwaarden bedoeld in artikel 21, § 4, tweede lid, van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties, bevoegd om de in het achtste lid bedoelde misdrijven op te sporen en bij proces-verbaal vast te stellen. De genoemde personeelsleden mogen alle inlichtingen opvragen die betrekking hebben op die opsporingen en vaststellingen en iedere persoon ondervragen over elk feit waarvan de kennis nuttig is voor de uitvoering van hun opdracht en dat in verband staat met deze opsporingen en vaststellingen. Een afschrift van het proces-verbaal wordt binnen tien dagen na de vaststelling van het misdrijf aan de overtreder toegezonden.

§ 3. De houders van een andere vrijstellingskaart dan deze bedoeld in paragraaf 1 en 2 zijn niet onderworpen aan de retributie die geldt in de gereglementeerde zones bedoeld in artikel 14, uitgezonderd de rode en de andere, door de Regering vastgelegde zones. Zij zijn niet onderworpen aan de verplichting een parkeerschijf te gebruiken of de forfaitaire retributie te betalen die geldt in de blauwe zone bedoeld in artikel 9, § 1, 3°.

Afdeling 6. — Verdeling van de ontvangsten tussen de gemeenten en het Parkeeragentschap

Art. 20. § 1. Elke gemeente die de controle- en inningsopdrachten uitvoert, wordt vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle en de inning op de gemeente- en gewestwegen evenals voor de kosten van de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt iedere gemeente bedoeld in het eerste lid, uiterlijk op 30 juni van het jaar dat volgt op het betrokken boekjaar, een verslag mee aan het Gewest dat op gedetailleerde manier de informatie met betrekking tot de parkeeropbrengsten en de operationele kosten die de gemeente hiervoor heeft gedragen, beschrijft. Het bedrag dat overeenkomt met 15 % van het overschot dat uit dit verslag voortvloeit, wordt in de rekeningen van het lopende boekjaar van het Parkeeragentschap ingeschreven.

Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag. Het Agentschap stelt de gemeenten een modelverslag ter beschikking.

§ 2. In geval van een overschot, schrijft de gemeente in haar begroting het bedrag in dat overeenkomt met 15 % van het overschot, dat bij de eerste begrotingswijziging die na datum van 30 juni bedoeld in paragraaf 1 plaatsvindt, aan het Agentschap wordt overgeschreven.

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

§ 3. Ingeval een gemeente de informatie waarvan sprake in paragraaf 1 niet mededeelt binnen de gestelde termijn, identificeert het Gewest de parkeeropbrengsten op basis van de laatste goedgekeurde jaarrekeningen en past een het forfaitair bedrag toe om het eventuele overschot te bepalen. Het forfaitair bedrag wordt berekend

tats financiers de l'Agence obtenus dans les communes ayant procédé au transfert des missions de contrôle du stationnement en voirie et de perception des redevances selon des modalités déterminées par le Gouvernement.

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

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

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

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

Art. 21. § 1er. Lorsque les missions de contrôle et de perception lui ont été confiées conformément à l'article 15, § 2, l'Agence du stationnement est indemnisée pour les coûts supportés en matière de contrôle, de perception et de recouvrement des montants impayés.

À cette fin, la Région Bruxelles-Capitale transmet à chaque commune ayant transféré les missions de contrôle et de perception sur les voiries communales et régionales situées sur son territoire, au plus tard le 15 février de l'année qui suit l'exercice comptable concerné, un rapport annuel reprenant de manière détaillée les informations relatives aux revenus du stationnement et aux frais supportés par l'Agence de stationnement dans ce cadre.

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

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

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

CHAPITRE 5. - Du plan régional de politique du stationnement

Section 1re. - Du contenu.

Art. 22. Le plan régional de politique du stationnement fixe le cadre général de la politique du stationnement arrêtée par la Région en assurant la cohérence de toutes les décisions prises ou à prendre en la matière tant par la Région que par les communes et à tous les stades de préparation, d'adoption et d'exécution de ces décisions.

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

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

- 1° une description, une analyse et une évaluation de la situation existante en matière de stationnement ;
- 2° la mention des objectifs poursuivis au départ de cette situation existante, compte tenu des besoins futurs envisagés et de la politique du stationnement suivie ;
- 3° pour l'ensemble du territoire de la Région d'une part et pour le territoire de chacune des communes qui la composent d'autre part :
 - a) l'objectif d'emplacements de stationnement admissibles ;
 - b) l'objectif d'emplacements de stationnement pour chaque zone visée à l'article 9 ;

op basis van de financiële resultaten van het Agentschap die behaald werden in de gemeenten die de controle- en inningsopdrachten hebben overgedragen overeenkomstig de modaliteiten door de Regering bepaald.

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

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

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

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

Art. 21. § 1. Indien de controle- en inningsopdrachten overeenkomstig artikel 15 overgedragen worden aan het Parkeeragentschap, wordt dit vergoed voor de kosten gedragen in verband met de controle, de inning en de invordering van de niet-betaalde bedragen.

Daartoe deelt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan iedere gemeente die de controle- en inningsopdrachten op de gemeente- en gewestelijke wegen op haar grondgebied overgedragen heeft, ten laatste op 15 februari van het jaar na het betrokken boekjaar, een jaarverslag mee waarin de informatie betreffende de parkeeropbrengsten en de kosten hiertoe gedragen door het Agentschap op een gedetailleerde manier wordt beschreven.

§ 2. Het Gewest en de gemeente plegen overleg met oog op de uiteindelijke neerlegging van het verslag. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deelt een halfjaarlijks tussentijds verslag mee aan de gemeente.

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

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

HOOFDSTUK 5. - Gewestelijk parkeerbeleidsplan

Afdeling 1. - Inhoud.

Art. 22. Het gewestelijke parkeerbeleidsplan bepaalt het algemene kader van het parkeerbeleid vastgesteld door het Gewest, waarbij de samenhang verzekerd wordt in alle zowel door het Gewest als door de gemeenten genomen of te nemen beslissingen ter zake en in alle fasen van voorbereiding, goedkeuring en uitvoering van deze beslissingen.

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

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

- 1° een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande parkeertoestand;
- 2° de vermelding van de vooropgestelde doelstellingen op basis van deze bestaande situatie, rekening houdend met de verwachte toekomstige behoeften en het gevolgde parkeerbeleid;
- 3° voor het volledige grondgebied van het Gewest enerzijds en voor het grondgebied van elke gemeente die er deel van uitmaakt anderzijds:
 - a) het richtcijfer van toegelaten parkeerplaatsen;
 - b) het richtcijfer van parkeerplaatsen voor elke zone bedoeld in artikel 9;

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

Section 2. — De la procédure d'élaboration

Art. 23. § 1er. Après s'être concerté avec l'Agence du stationnement et toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Gouvernement arrête le projet de plan régional de politique du stationnement et le soumet à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

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

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

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

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

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

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

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été transmis ne sont plus admissibles.

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

Art. 24. Dans les huit mois qui suivent l'adoption du projet de plan, le Gouvernement arrête définitivement le plan régional de politique du stationnement.

Le plan est publié au Moniteur belge.

Art. 25. La procédure visée aux articles 23 et 24 est applicable à toute modification apportée par le Gouvernement au plan régional de politique du stationnement.

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

Section 3. — De l'évaluation

Art. 26. Le plan régional de politique du stationnement est établi pour une durée de dix ans à compter de son entrée en vigueur.

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

Afdeling 2. — Opmaakprocedure

Art. 23. § 1. Na overleg met het Parkeeragentschap en alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt de Regering het ontwerp van gewestelijk parkeerbeleidsplan vast en onderwerpt ze het gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

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

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

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

§ 2. Tegelijkertijd met het onderzoek legt de Regering het ontwerpplan ter advies voor aan minstens Brulocalis, leefmilieu Brussel en de volgende adviescommissies: de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie en de Milieuraad. De adviezen moeten binnen zestig dagen na de aanvraag aan de Regering worden overgemaakt. Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

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

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

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

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

Art. 24. Binnen de acht maanden volgend op de goedkeuring van het ontwerpplan stelt de Regering het gewestelijke parkeerbeleidsplan definitief vast.

Het plan wordt gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Art. 25. De procedure bedoeld in artikelen 23 en 24 is van toepassing op elke wijziging die de Regering aan het gewestelijke parkeerbeleidsplan aanbrengt.

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

Afdeling 3. — Evaluatie

Art. 26. Het gewestelijke parkeerbeleidsplan wordt vastgesteld voor een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding ervan.

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

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

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

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

Art. 27. § 1er. Le Gouvernement opère un suivi et évalue concrètement la mise en œuvre et le degré d'exécution du plan régional de politique du stationnement à l'échelle des communes.

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

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

§ 2. Le diagnostic visé au paragraphe 1er est réalisé par l'Agence du stationnement. Il est constitué sur la base d'une analyse des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement et de bilans chiffrés actualisés de :

- 1° l'offre en stationnement, détaillée par type et catégorie ;
- 2° la demande en stationnement par tronçon de rue, à différents moments représentatifs de la journée ;
- 3° rotations mesurées dans les secteurs clés du territoire communal.

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

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

Art. 28. Le Gouvernement informe les communes de l'évaluation visée à l'article 27 et précise les éventuels manquements ainsi que le délai pour y remédier.

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

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

CHAPITRE 6. - Des plans d'action communaux de stationnement

Section 1re. — Du contenu

Art. 29. § 1er. Chaque commune de la Région peut adopter un plan d'action communal de stationnement applicable à l'ensemble des voiries communales et régionales situées sur son territoire.

§ 2. Les plans d'action communaux de stationnement constituent des plans d'action concrète sur le stationne-

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

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

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

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

Art. 27. § 1. De Regering verricht een opvolging van en evalueert concreet de tenuitvoerlegging en de uitvoeringsgraad van het gewestelijke parkeerbeleidsplan op het niveau van de gemeenten.

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

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

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

- 1° over het parkeeraanbod, met details per type en categorie;
- 2° over de nood aan parkeerplaatsen per straatgedeelte, op verschillende representatieve tijdstippen van de dag;
- 3° over rotaties gemeten in de sleutelsectoren van het gemeentelijke grondgebied.

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

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

Art. 28. De Regering brengt de gemeenten op de hoogte van de beoordeling bedoeld in artikel 27 en preciseert de eventuele tekortkomingen en de termijn om ze weg te werken.

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

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

HOOFDSTUK 6. - Gemeentelijke parkeeractieplannen

Afdeling 1. - Inhoud

Art. 29. § 1. Elke gemeente van het Gewest kan een gemeentelijk parkeeractieplan vaststellen dat van toepassing is op alle gewest- en gemeentewegen op haar grondgebied.

§ 2. De gemeentelijke parkeeractieplannen zijn concrete parkeeractieplannen die het gewestelijk parkeerbe-

ment en rendant opérationnel le plan régional de politique du stationnement.

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

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

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

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

Section 2. — De la procédure d'élaboration

Art. 30. Le conseil communal adopte le projet de plan d'action communal de stationnement et le soumet dans les trois mois de son adoption à une enquête publique d'une durée de soixante jours.

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

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

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

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

Art. 31. Simultanément à l'enquête, le collège des bourgmestre et échevins soumet le projet de plan pour avis à chacune des communes qui lui sont limitrophes ainsi qu'à l'Agence du stationnement. Les avis sont formulés par les conseils communaux concernés et par l'Agence du stationnement et doivent parvenir au collège des bourgmestre et échevins dans les soixante jours de la demande.

À l'expiration de ce délai, les avis qui n'auraient pas été rendus ne sont plus admissibles.

Art. 32. Au terme de la procédure visée aux articles 30 et 31, le conseil communal adopte définitivement le plan d'action communal de stationnement et le transmet à l'Agence du stationnement.

Art. 33. Chaque commune adopte les modifications qui s'imposent après l'adoption d'un nouveau plan régional de politique du stationnement. Ce nouveau plan d'action communal de stationnement est soumis à la procédure visée aux articles 30 à 32.

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

Section 1re. — Des dispositions générales

Art. 34. § 1er. Les objectifs visés par la présente ordonnance sont réalisés par une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique, intitulée « Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale », et chargée des missions énumérées aux articles 39 et 40.

L'Agence du stationnement est soumise au Code des sociétés et des associations, à la présente ordonnance et à

leidsplan operationeel maken.

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

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

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

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

Afdeling 2. — Opmaakprocedure

Art. 30. De gemeenteraad stelt het ontwerp van gemeentelijk parkeeractieplan vast en onderwerpt het binnen de maand na de vaststelling ervan gedurende zestig dagen aan een openbaar onderzoek.

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

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

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

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

Art. 31. Tegelijk met het onderzoek legt het college van burgemeester en schepenen het ontwerpplan voor advies voor aan elke aangrenzende gemeente, alsook aan het Parkeeragentschap. De adviezen worden door de betrokken gemeenteraden en door het Parkeeragentschap uitgebracht en moeten bij het college van burgemeester en schepenen toekomen binnen een termijn van zestig dagen na de aanvraag.

Na het verstrijken van die termijn zijn de adviezen niet meer ontvankelijk.

Art. 32. Na afloop van de in artikel 30 en 31 vermelde procedure keurt de gemeenteraad het gemeentelijke parkeeractieplan definitief goed en maakt hij dit over aan het Parkeeragentschap.

Art. 33. Elke gemeente neemt de wijzigingen aan die zich opdringen na goedkeuring van een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan. Dit nieuwe gemeentelijke parkeeractieplan wordt onderworpen aan de procedure bedoeld in de artikelen 30 tot 32.

HOOFDSTUK 7. - Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Afdeling 1. — Algemene bepalingen

Art. 34. § 1. De door deze ordonnantie vastgelegde doelstellingen worden verwezenlijkt door een naamloze vennootschap van publiek recht met rechtspersoonlijkheid opgericht onder de benaming « Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest », en belast met de opdrachten vermeld in de artikelen 39 en 40.

Het Parkeeragentschap is onderworpen aan het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, aan deze or-

ses statuts.

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

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

§ 2. Le capital minimal de l'Agence du stationnement est fixé par le Gouvernement. Le capital est intégralement souscrit par la Région. Les droits attachés aux actions détenues par la Région sont exercés par les représentants du Gouvernement.

§ 3. L'Agence du stationnement est soumise au pouvoir de contrôle du Gouvernement. Ce contrôle est exercé à l'intervention de deux commissaires du Gouvernement, nommés et révoqués par le Gouvernement. Les commissaires du Gouvernement appartiennent à deux groupes linguistiques différents. Le Gouvernement règle l'exercice de la mission des commissaires du Gouvernement conformément aux articles 9 et 10 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Les commissaires du Gouvernement assistent aux réunions du conseil d'administration, du bureau et de l'assemblée générale de l'Agence du stationnement mais ne prennent pas part aux votes.

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

Section 2. — De la composition des organes de gestion

Art. 35. § 1er. L'assemblée générale se compose de l'actionnaire unique, la Région de Bruxelles-Capitale.

Les administrateurs sont invités mais ils n'ont pas droit au vote.

§ 2. L'Agence du stationnement est administrée par un conseil d'administration composé de quinze membres qui sont domiciliés dans la Région de Bruxelles-Capitale.

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

Cinq membres appartiennent au sexe opposé.

Les membres sont désignés de la manière suivante :

1° dix membres sont désignés par le Gouvernement sur proposition du Ministre de la Mobilité ;
2° cinq membres sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une liste communiquée par les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Afin de permettre au Gouvernement de désigner les membres en respectant les règles de répartition linguistique et de genre, les communes proposent une liste de dix membres en précisant l'ordre de préférence.

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

Si la liste visée à l'alinéa 4, 2°, n'est pas communiquée dans les soixante jours à compter du jour où il leur en est fait la demande ou si elle ne permet pas une désignation en conformité avec les règles de répartition linguistiques et de genre, les administrateurs proposés par les communes et nommés par le Gouvernement pendant la législature précédente restent en fonction jusqu'à leur remplacement.

donnantie en aan zijn statuten.

Het heeft zijn zetel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

§ 2. Het minimumkapitaal van het Parkeeragentschap wordt vastgesteld door de Regering. Het kapitaal wordt integraal onderschreven door het Gewest. De rechten verbonden aan de aandelen in het bezit van het Gewest worden uitgeoefend door de vertegenwoordigers van de Regering.

§ 3. Het Parkeeragentschap is onderworpen aan de controlebevoegdheid van de Regering. Deze controle wordt uitgeoefend door twee commissarissen die door de Regering benoemd en ontslagen worden. De regeringscommissarissen behoren tot twee verschillende taalgroepen. De Regering regelt de uitoefening van de opdracht van de regeringscommissarissen conform de artikelen 9 en 10 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. De regeringscommissarissen wonen de vergaderingen van de raad van bestuur, het bureau en van algemene vergadering van het Parkeeragentschap bij maar nemen niet deel aan de stemming.

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

Afdeling 2. — Samenstelling van de beheersorganen

Art. 35. § 1. De algemene vergadering bestaat uit de enige aandeelhouder, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De bestuurders worden uitgenodigd maar hebben geen stemrecht.

§ 2. Het Parkeeragentschap wordt bestuurd door een raad van bestuur die bestaat uit 15 leden die zijn gedomicilieerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

Vijf leden zijn van het andere geslacht.

De leden worden op de volgende wijze aangeduid:

1° tien leden worden aangeduid door de Regering op voordracht van de minister van Mobiliteit;

2° vijf leden worden aangeduid door de Regering op basis van een lijst die is medegedeeld door de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om de Regering toe te laten om de leden aan te duiden met inachtneming van de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, stellen de gemeenten een lijst van tien leden voor, met aanduiding van de voorkeursvolgorde.

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

Indien de lijst bedoeld in het vierde lid, 2°, niet wordt medegedeeld binnen zestig dagen nadat de gemeenten erom zijn verzocht of indien de lijst geen aanduiding toelaat die in overeenstemming is met de verdelingsregels op grond van taalrol en geslacht, blijven de door de gemeenten voorgedragen en door de Regering tijdens de vorige legislatuur benoemde bestuurders in functie tot ze vervangen zijn.

§ 3. Le conseil d'administration choisit un président et un viceprésident en son sein. Ceux-ci appartiennent à es groupes linguistiques différents.

§ 4. Les mandats des administrateurs sont renouvelables.

Ils sont révocables à tout moment.

§ 5. Le mandat d'administrateur est incompatible avec les qualités suivantes :

1° membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ou Secrétaire d'État adjoint à l'un de ses membres ;

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

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

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

§ 6. Le conseil d'administration peut déléguer au bureau, composé du président, du vice-président, des commissaires au Gouvernement ainsi que de deux autres administrateurs qu'il détermine, une partie de ses pouvoirs et de sa signature.

§ 7. Sans préjudice de l'article 36, le conseil d'administration et le bureau peuvent procéder à une délégation de pouvoirs et de signature au directeur général et au directeur général adjoint aux conditions et dans les limites prévues par le Code des sociétés et des associations.

Section 3. — De la gestion journalière

Art. 36. La gestion journalière de l'Agence du stationnement est assurée par un fonctionnaire dirigeant et un fonctionnaire dirigeant adjoint, portant respectivement les titres de directeur général et directeur général adjoint, appartenant respectivement à un rôle linguistique différent et désignés et révoqués par le Gouvernement. Les modalités relatives à leur régime administratif et pécuniaire sont prévues par le Livre IV de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2018 portant le statut administratif et pécuniaire des agents des organismes d'intérêt public de la Région de Bruxelles-Capitale.

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

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

Section 4. — Du personnel

Art. 37. Le conseil d'administration de l'Agence du stationnement fixe le plan de personnel et le statut administratif et pécuniaire du personnel. Dans le respect des dispositions impératives de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conseil d'administration de l'Agence du stationnement est habilité à régler la situation administrative et pécuniaire des membres du personnel contractuel.

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

Art. 38. Le directeur général ou le directeur général adjoint de l'Agence du stationnement désigne les membres du personnel qui sont autorisés à procéder à des constatations factuelles en vue du contrôle et de la perception.

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

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

§ 4. Het mandaat van de bestuurders is hernieuwbaar.

Het kan op elk ogenblik herroepen worden.

§ 5. Het mandaat van bestuurder is onverenigbaar met de volgende hoedanigheden:

1° lid van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering of staatssecretaris toegevoegd aan een van haar leden;

2° lid van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement;

3° bestuurder, zaakvoerder of personeelslid van een vereniging of bedrijf actief in het parkeerwezen, het vervoer of de uitbating van openbare parkings evenals elke andere persoon die deze activiteiten in eigen naam uitoefent;

4° lid van het personeel van het Parkeeragentschap.

§ 6. De raad van bestuur kan een deel van zijn bevoegdheden en handtekenbevoegdheid delegeren aan het bureau, bestaande uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de regeringscommissarissen evenals twee andere bestuurders die de raad aanduidt.

§ 7. Onverminderd artikel 36 kunnen de raad van bestuur en het bureau beslissen bevoegdheden en handtekenbevoegdheid te delegeren aan de directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal, onder de voorwaarden en binnen het kader bepaald in het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

Afdeling 3. — Dagelijks bestuur

Art. 36. Het dagelijkse bestuur van het Parkeeragentschap wordt uitgeoefend door een leidend ambtenaar en een adjunct-leidend ambtenaar, die de titel van directeur-generaal en adjunct-directeur-generaal dragen, ieder tot een andere taalrol behoren en door de Regering worden aangeduid en ontslagen. De regels betreffende hun administratief en geldelijk statuut worden vastgelegd in Boek IV van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2018 houdende het administratief statuut en de bezoldigingsregeling van de ambtenaren van de instellingen van openbaar nut van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

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

Afdeling 4. — Personeel

Art. 37. De raad van bestuur van het Parkeeragentschap stelt het personeelsplan en het administratief en geldelijk statuut van het personeel vast. Met inachtneming van de dwingende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten is de raad van bestuur van het Parkeeragentschap bevoegd om de administratieve en geldelijke positie van de contractuele werknemers te regelen.

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

Art. 38. De algemeen directeur of de adjunct-algemeen directeur van het Parkeeragentschap duidt de personeelsleden aan die met het oog op de controle en de inning feitelijke vaststellingen mogen doen.

Daartoe mogen zij onder meer:

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

Section 5. — Des missions

Art. 39. L'Agence du stationnement a pour mission d'exécuter la politique du stationnement de la Région et d'en assurer le bon fonctionnement. À cet effet, l'Agence du stationnement est chargée des missions suivantes :

1° la création et la mise à jour d'une banque de données, nommée Observatoire régional du stationnement, contenant les informations utiles à l'élaboration, l'évaluation et l'adaptation du plan régional de politique du stationnement et des plans d'action communaux de stationnement ainsi qu'à la production d'études relatives au stationnement. Celui-ci ne contient que des données anonymes.

La mise à disposition de la banque de données, des méthodes de calcul et des études se fait conformément aux normes adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public, étant entendu que les différents acteurs en matière de stationnement mettent à disposition de l'Agence du stationnement les données en leur possession, notamment les plaques d'immatriculation des véhicules, pour assurer cette mission.

Dans le cadre de la présente mission, l'Observatoire est notamment alimenté sur la base de traitements de données à caractère personnel. L'Agence est habilitée à traiter des données à caractère personnel :

a) ayant pour finalités :

- ♦ l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi, l'évaluation de la politique régionale et communale en matière de stationnement
- ♦ la production d'études relatives au stationnement ;

b) provenant de données traitées par :

- ♦ les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- ♦ l'Agence du stationnement, ses prestataires de services ou ses concessionnaires ;
- ♦ le SPF Finances ;
- ♦ toute autorité administrative ou opérateur intervenant dans le cadre des objectifs de la politique régionale mise en œuvre par la présente ordonnance ;

c) les catégories de personnes concernées par ce traitement de données sont :

- ♦ les personnes physiques circulant et stationnant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- ♦ les personnes morales et autorités administratives actives dans le secteur de la mobilité, du stationnement, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ;
- ♦ les personnes physiques ou morales propriétaires ou gestionnaires de parkings accessibles au public ;
- ♦ les personnes morales disposant de parkings à leur siège ou dans l'une de leurs unités d'établissement.

Le Gouvernement peut compléter cette liste des catégories de personnes et de données ainsi que les sources dont elles proviennent. Le cas échéant, le projet d'arrêté sera soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données.

La durée de conservation de ces données à caractère personnel ne peut excéder cinq ans.

L'Agence du stationnement est le responsable de ce traitement ;

2° d'assister le Ministre des Pouvoirs locaux dans son examen de la conformité des règlements communaux complémentaires sur les redevances de stationnement dans le cadre de l'exercice de la tutelle administrative ;

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

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

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

Afdeling 5. — Opdrachten

Art. 39. Het Parkeeragentschap heeft als opdracht het parkeerbeleid van het Gewest uit te voeren en te zorgen voor het goede functioneren ervan. Hiertoe is het Parkeeragentschap belast met de volgende opdrachten:

1° de oprichting en bijwerking van een databank, gewestelijk Parkeerobservatorium genoemd, belast met de aanmaak en de actualisering van een gegevensbank met de informatie nuttig voor de opmaak, evaluatie en aanpassing van het gewestelijke parkeerbeleidsplan en de gemeentelijke parkeeractieplannen, alsmede voor de realisatie van studies over het parkeren. De databank bevat enkel anonieme gegevens.

De terbeschikkingstelling van de gegevensbank, de berekeningsmethoden en de studies geschieden in overeenstemming met de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurde normen inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie, met dien verstande dat de verschillende actoren op het vlak van parkeren de data in hun bezit, met name de kentekenplaten van de voertuigen, met het oog op de uitvoering van deze opdracht ter beschikking stellen van het Parkeeragentschap.

In het kader van deze opdracht maakt het Observatorium meer bepaald gebruik van verwerkingen van persoonsgegevens. Het Agentschap is gemachtigd om persoonsgegevens te verwerken:

a) met als doel:

- ♦ de uitwerking, uitvoering, opvolging en evaluatie van het gewestelijke en gemeentelijke parkeerbeleid;
- ♦ de realisatie van studies inzake parkeren;

b) afkomstig van gegevens verwerkt door:

- ♦ de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ♦ het Parkeeragentschap en zijn dienstverleners of concessiehouders;
- ♦ de FOD Financiën;
- ♦ elke bestuursoverheid of operator die optreedt in het kader van de doestellingen van het door deze ordonnantie uitgevoerde gewestelijke beleid;

c) deze gegevensverwerking betreft volgende persoonscategorieën:

- ♦ natuurlijke personen die op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden en parkeren;
- ♦ rechtspersonen en bestuursoverheden die actief zijn op het vlak van mobiliteit, parkeren, ruimtelijke ordening en milieubescherming;
- ♦ natuurlijke of rechtspersonen die eigenaar of beheerder zijn van voor het publiek toegankelijke parkings;
- ♦ rechtspersonen die over een parking beschikken aan hun zetel of in een van hun vestigingseenheden.

De Regering kan deze lijst van categorieën personen en gegevens aanvullen, evenals de bronnen waarvan de gegevens afkomstig zijn. Indien nodig zal het ontwerpbesluit ter advies voorgelegd worden aan de Gegevensbeschermingsautoriteit.

De bewaringstermijn van deze persoonsgegevens mag niet meer dan vijf jaar bedragen.

Het Parkeeragentschap is hiervoor de verwerkingsverantwoordelijke;

2° het bijstaan van de minister van de plaatselijke besturen bij de beoordeling van de conformiteit van de gemeentelijke aanvullende parkeerretributiereglementen in het kader van het administratief toezicht;

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

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

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

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

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

8° l'organisation, la gestion et le contrôle d'un service de pose de sabots et d'enlèvement de véhicules, dans la mesure où cette mission découle des compétences régionales ;

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

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

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

12° sur le territoire des communes dont les missions de contrôle et de perception ont été confiées à l'Agence conformément à l'article 15, §§ 2 et 3, le contrôle des infractions relatives au stationnement pouvant aboutir à une sanction administrative communale, à condition que le contrôle de ces infractions ait été confié à l'Agence du stationnement par le conseil communal conformément à la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales ;

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

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

Art. 40. Le Gouvernement peut confier à l'Agence du stationnement toute autre mission qu'il fixe et qui s'inscrit dans le cadre de la politique du stationnement.

Art. 41. Le Gouvernement détermine les cas dans lesquels les conseils communaux sollicitent l'avis de l'Agence du stationnement ainsi que les modalités de ces procédures d'avis.

Art. 42. L'Agence du stationnement peut exercer des activités commerciales compatibles avec les missions qui lui sont confiées, pour autant qu'elles soient accessoires à ces missions.

En vue de l'accomplissement de ses missions, l'Agence du stationnement peut conclure des conventions et exploiter ou faire exploiter des installations utiles à son objet.

Section 6. — Du contrat de gestion

Art. 43. Le Gouvernement et l'Agence du stationnement concluent un contrat de gestion qui fixe les règles et conditions dans lesquelles l'Agence du stationnement exerce ses missions.

Art. 44. Le contrat de gestion est élaboré pour une durée de cinq ans.

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

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

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

8° de organisatie, het beheer en de controle van een wielklemmen- en takeldienst, voor zover deze opdracht berust op de gewestelijke bevoegdheden;

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

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

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

12° op het grondgebied van de gemeenten die de opdrachten van controle en inning toevertrouwd hebben aan het Agentschap overeenkomstig artikel 15, §§ 2 en 3, de controle op parkeerinbreuken die kunnen leiden tot een gemeentelijke administratieve sanctie, op voorwaarde dat de controle op deze inbreuken door de gemeenteraad is toevertrouwd aan het Parkeeragentschap in overeenstemming met de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties;

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

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

Art. 40. De Regering kan elke andere opdracht die zij bepaalt en die het parkeerbeleid betreft aan het Parkeeragentschap toevertrouwen.

Art. 41. De Regering bepaalt de gevallen waarin de gemeenteraden om het advies van het Parkeeragentschap verzoeken, alsook de regels voor deze adviesprocedures.

Art. 42. Het Parkeeragentschap kan commerciële activiteiten uitoefenen die verenigbaar zijn met de eraan opgedragen opdrachten, voor zover zij aan deze opdrachten bijkomstig zijn.

Met het oog op de uitvoering van zijn opdrachten kan het Parkeeragentschap overeenkomsten sluiten en installaties die ertoe bijdragen zijn doel te bereiken, exploiteren of laten exploiteren.

Afdeling 6. — Beheerscontract

Art. 43. De Regering en het Parkeeragentschap sluiten een beheerscontract dat de regels en voorwaarden bepaalt waaronder het Parkeeragentschap zijn opdrachten vervult.

Art. 44. Het beheerscontract wordt opgemaakt voor een termijn van vijf jaar.

Il demeure en vigueur jusqu'au moment où un autre contrat de gestion lui est substitué.

Il est communiqué pour information aux membres du Parlement dès son approbation par le Gouvernement et l'Agence du stationnement.

Art. 45. Le contrat de gestion comprend notamment un plan financier, fixe les objectifs à atteindre et prévoit la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel reprenant les réalisations de l'Agence du stationnement.

Le Gouvernement assure le contrôle de l'atteinte des objectifs via la transmission des données budgétaires et des indicateurs de suivi et de performance établis dans le plan d'entreprise.

Section 7. — Des moyens

Art. 46. Les moyens dont dispose l'Agence du stationnement sont les suivants :

- 1° une dotation de base consistant en des crédits inscrits au budget de la Région et l'octroi d'éventuelles dotations spéciales ;
- 2° les recettes liées à son action et les indemnités pour prestations ;
- 3° le produit de la redevance de stationnement visée à l'article 14 ;
- 4° des dons et legs ;
- 5° des subsides et revenus occasionnels ;
- 6° des emprunts contractés en exécution d'un programme d'investissement accepté par le Gouvernement.

Art. 47. Conformément à l'article 46, la Région octroie des moyens à l'Agence du stationnement pour réaliser les politiques de stationnement qu'elle détermine.

L'Agence dédie l'intégralité de ses recettes propres aux missions déterminées par ou en vertu de la présente ordonnance.

Section 8. — De la comptabilité et du contrôle

Art. 48. L'Agence du stationnement est un organisme administratif autonome de seconde catégorie au sens de l'article 85, 2°, de l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle et est soumise en cette qualité aux dispositions de cette ordonnance.

CHAPITRE 8. - Des dispositions finales

Section 1re. — Des dispositions modificatives

Art. 49. Dans l'article 2.3.51 de l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie, le 7° est remplacé par ce qui suit :

« 7° Parking public : tout parking accessible au public et répondant aux conditions déterminées par le Gouvernement sur la base de l'article 4 de l'ordonnance du [...] portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ; ».

Art. 50. L'article 2.3.52, § 3, alinéas 2 et 3, de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

« Le Gouvernement peut désigner un service d'accompagnement des demandeurs désirant réaffecter tout ou partie de leurs emplacements de parcage à des emplacements de parcage affectés à des fonctions de logement ou à d'autres affectations que celle de parcage de véhicules.

Afin de garantir au demandeur du permis de ne devoir s'adresser qu'à un seul interlocuteur durant la procédure de demande de permis d'environnement, Bruxelles Environnement sera l'instance de contact du demandeur

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

Het wordt ter informatie aan de leden van het Parlement bezorgd zodra het door de Regering en het Parkeeragentschap is goedgekeurd.

Art. 45. Het beheerscontract bestaat met name uit een financieel plan, stelt de te behalen doelstellingen vast en voorziet in de opmaak van een jaarlijks evaluatierapport dat de verwezenlijkingen van het Parkeeragentschap omvat.

De Regering verzekert de controle van het bereiken van de doelstellingen aan de hand van de overmaking van de budgettaire gegevens en de in het ondernemingsplan vastgelegde opvolgings- en prestatieindicatoren.

Afdeling 7. — Middelen

Art. 46. Het Parkeeragentschap beschikt over de volgende middelen:

- 1° een basisdotatie die bestaat in de op de begroting van het Gewest ingeschreven kredieten en de toekenning van eventuele bijzondere dotaties;
- 2° de ontvangsten uit zijn werking en de vergoedingen voor prestaties;
- 3° de opbrengst van de parkeerretributie bedoeld in artikel 14;
- 4° schenkingen en legaten;
- 5° subsidies en occasionele inkomsten;
- 6° leningen gesloten in het kader van een investeringsprogramma aanvaard door de Regering.

Art. 47. In overeenstemming met artikel 46 kent het Gewest het Parkeeragentschap middelen toe om het parkeerbeleid dat het vastlegt uit te voeren.

Het Parkeeragentschap besteedt zijn eigen inkomsten volledig aan de door of krachtens deze ordonnantie vastgestelde opdrachten.

Afdeling 8. — Boekhouding en controle

Art. 48. Het Parkeeragentschap is een autonome bestuursinstelling van categorie 2 in de zin van artikel 85, 2°, van de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle, en is in deze hoedanigheid aan de bepalingen van die ordonnantie onderworpen.

HOOFDSTUK 8. - Slotbepalingen

Afdeling 1. — Wijzigingsbepalingen

Art. 49. In artikel 2.3.51 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing wordt het 7° vervangen door hetgeen volgt:

« 7° Openbare parking: elke parking die toegankelijk is voor het publiek en die voldoet aan de door de Regering vastgelegde voorwaarden op basis van artikel 4 van de ordonnantie van [...] houdende de organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap; ».

Art. 50. Artikel 2.3.52, § 3, leden 2 en 3 van diezelfde ordonnantie wordt vervangen door hetgeen volgt:

« De Regering kan een begeleidingsdienst aanstellen voor aanvragers die al hun parkeerplaatsen of een deel daarvan wensen te herbestemmen als parkeerplaatsen bestemd voor een woonfunctie of andere bestemmingen dan parkeerplaatsen voor voertuigen.

Om de vergunningsaanvrager te waarborgen dat hij zich slechts tot één instantie moet richten tijdens de aanvraagprocedure van de milieuvergunning, zal Leefmilieu Brussel optreden als contactinstantie voor de aanvra-

pour tout ce qui concerne ce permis d'environnement, depuis la demande de permis jusqu'à sa délivrance. ».

Art. 51. § 1er. Dans la version française de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 2. Dans la version néerlandaise de la rubrique 224 de l'annexe de l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

Art. 52. § 1er. Dans la version française de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 2. Dans la version néerlandaise de l'article 87, alinéa 3, du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

§ 3. Dans la version française de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « voie publique » sont remplacés par les mots « voirie publique ».

§ 4. Dans la version néerlandaise de la rubrique 17 de l'annexe A et de la rubrique 25 de l'annexe B du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, les mots « openbare weg » sont remplacés par les mots « openbare wegenis ».

Section 2. — Des dispositions abrogatoires

Art. 53. L'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale est abrogée.

Art. 54. Sont abrogés :

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

Art. 55. Dans l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, les articles suivants sont abrogés :

- 1° l'article 15, modifié par l'ordonnance du 14 avril 2016 ;
- 2° l'article 16, modifié par l'ordonnance du 20 juillet 2016 ;
- 3° l'article 17.

Section 3. — Des dispositions transitoires

Art. 56. Le volet réglementaire du plan régional de politique de stationnement reste d'application jusqu'à l'adoption d'un nouveau plan régional de politique de stationnement.

Section 4. — De l'entrée en vigueur

Art. 57. La présente ordonnance entre en vigueur le dixième jour qui suit la publication au Moniteur belge, à l'exception de :

ger voor alles wat die milieuvergunning betreft, van de aanvraag van de vergunning tot de aflevering ervan. ».

Art. 51. § 1. In de Franse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van rubriek 224 van de bijlage van de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA als bedoeld bij artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

Art. 52. § 1. In de Franse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 2. In de Nederlandse versie van artikel 87, derde lid, van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

§ 3. In de Franse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « voie publique » vervangen door de woorden « voirie publique ».

§ 4. In de Nederlandse versie van rubriek 17 van bijlage A en van rubriek 25 van bijlage B van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening worden de woorden « openbare weg » vervangen door de woorden « openbare wegenis ».

Afdeling 2. — Opheffingsbepalingen

Art. 53. De ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting an het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap wordt opgeheven.

Art. 54. Worden opgeheven:

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

Art. 55. In de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekken worden de volgende artikelen opgeheven:

1° artikel 15, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 14 april 2016;
2° artikel 16, zoals gewijzigd door de ordonnantie van 20 juli 2016;
3° artikel 17.

Afdeling 3. — Overgangsbepalingen

Art. 56. Het reglementaire luik van het gewestelijke parkeerbeleidsplan blijft van toepassing totdat er een nieuw gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt aangenomen.

Afdeling 4. — Inwerkingtreding

Art. 57. Deze ordonnantie treedt in werking op de tiende dag die volgt op de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van:

- 1° l'article 16, § 7 et l'article 17, qui entrent en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement ;
- 2° l'article 19, § 2, alinéas 2 à 10, qui entrent en vigueur six mois après la publication de la présente ordonnance au Moniteur belge. Cette entrée en vigueur peut être reportée une fois par le Gouvernement, avec un maximum de quatre mois.
- 3° l'article 49 et l'article 50, qui entrent en vigueur le jour où entrent en vigueur l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux parkings publics visé à l'article 4.
- 4° l'article 54, 1° et 2°, qui entrent en vigueur après l'adoption par le conseil d'administration de l'Agence du stationnement du statut administratif et pécuniaire du personnel, à une date fixée par le Gouvernement ;

1° de artikelen 16, § 7 en 17, die in werking treden op de door de Regering bepaalde datum;

2° artikel 19, § 2, leden 2 tot 10, dat in werking treedt zes maanden na de bekendmaking van deze ordonnantie in het Belgisch Staatsblad.

De inwerkingtreding kan eenmaal uitgesteld worden door de Regering, met een maximum van vier maanden.

3° de artikelen 49 en 50, die in werking treden op de dag van inwerkingtreding van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende openbare parkings bedoeld in artikel 4.

4° artikel 54, 1° en 2°, dat in werking treedt na de goedkeuring door de raad van bestuur van het Parkeeragentschap van het administratief en geldelijk statuut van het personeel, op een door de Regering vastgestelde datum;

Ordonnance du 29 novembre 2018

**relative à l'utilisation de modes de
transport partagés en flotte libre
alternatifs à l'automobile**

Modifié par:

Ordonnance du 17 mars 2022, Moniteur belge du 20 mai 2022
Ordonnance du 27 octobre 2016, Moniteur belge du 13 décembre 2016

Ordonnantie van 29 november 2018

Betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto

Gewijzigd door:

Ordonnantie van 17 maart 2022, Belgisch staatsblad van 20 mei 2022
Ordonnantie van 27 oktober 2016, Belgisch staatsblad van 13 december 2016

CHAPITRE Ier. - Généralités

Article 1er. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Art. 2. Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° Code de la route : arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

2° Véhicule de cyclopartage :

- ♦ un cycle au sens de l'article 2.15.1 du Code de la route ;
- ♦ un cyclomoteur, à savoir un cyclomoteur à deux roues au sens de l'article 2.17 du Code de la route ;
- ♦ une motocyclette, à savoir un véhicule motorisé à deux roues au sens de l'article 2.18 du Code de la route, sans side-car ;
- ♦ tous les autres véhicules définis aux articles 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 et 2.20 du Code de la route ;

3° Cyclopartage : service où des véhicules de cyclopartage sont mis à disposition de plusieurs utilisateurs pour des déplacements occasionnels, où le véhicule de cyclopartage est entreposé, après chaque usage, pour un autre utilisateur .

4° Opérateur : prestataire d'un service de cyclopartage en flotte libre ;

5° Parkings réservés : un aménagement physique dans l'espace public pour entreposer des véhicules de cyclopartage, uniquement réservé aux véhicules de cyclopartage d'un ou plusieurs opérateurs spécifiques donnés ;

6° Cyclopartage en flotte libre : forme de cyclopartage où les véhicules de cyclopartage sont mis à disposition des utilisateurs notamment sur la voie publique, et où le début et la fin de la période de location des véhicules de cyclopartage ne sont pas uniquement autorisés dans les parkings réservés ;

7° Licence pour cyclopartage en flotte libre : licence au sens de l'article 3 qui autorise les opérateurs à fournir un service de cyclopartage en flotte libre ;

8° Gouvernement : le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

9° Drop-zone : zone, délimitée de façon numérique et visuelle sur la voie publique, destinée au stationnement des véhicules de cyclopartage ou de catégories équivalentes du Code de la route détenus à titre privé.

CHAPITRE II. - La licence pour cyclopartage en flotte libre

Art. 3. § 1er. Aucun opérateur ne peut organiser, sans licence, un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. Le Gouvernement fixe la procédure pour l'introduction et l'examen des demandes de licence.

§ 3. Les véhicules de cyclopartage mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre ne peuvent pas être équipés d'un moteur ou d'une assistance qui produit localement ou directement des émissions polluantes ou qui contiennent des gaz à effet de serre ou des particules fines.

Art. 4. § 1er. Le Gouvernement fixe les conditions d'obtention d'une licence pour cyclopartage en flotte libre. Ces conditions portent sur :

- ♦ la limitation de l'impact du cyclopartage sur l'espace public, et en particulier sur le libre passage des piétons, cyclistes et autres usagers des aménagements pour piétons et cyclistes ;
- ♦ la sécurité routière ;
- ♦ la santé publique et l'environnement ;

HOOFDSTUK I. - Algemeen

Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Art. 2. Voor de toepassing van deze ordonnantie wordt verstaan onder :

1° Wegcode : koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ;

2° Fietsdeelvoertuig :

- ♦ een rijwiel in de zin van artikel 2.15.1 van de Wegcode ;
- ♦ een bromfiets, zijnde een tweewielige bromfiets in de zin van artikel 2.17 van de Wegcode ;
- ♦ een motorfiets, zijnde een tweewielig motorvoertuig in de zin van artikel 2.18 van de Wegcode, zonder zijspanwagens ;
- ♦ alle andere voertuigen gedefinieerd in de artikelen 2.15.2, 2.15.3, 2.17, 2.18, 2.19 en 2.20 van de Wegcode ;

3° Fietsdelen : dienst waarbij fietsdeelvoertuigen ter beschikking worden gesteld van meerdere gebruikers voor occasionele verplaatsingen, waarbij het fietsdeelvoertuig na elk gebruik wordt gestald voor een andere gebruiker ;

4° Operator : verstrekker van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ;

5° Voorbehouden stalling : een fysieke inrichting in de openbare ruimte voor het stallen van fietsdeelvoertuigen die enkel bestemd is voor fietsdeelvoertuigen van een of meerdere specifieke operatoren ;

6° Vrije vloot fietsdelen : vorm van fietsdelen waarbij fietsdeelvoertuigen onder meer op de openbare weg ter beschikking worden gesteld van de gebruikers, en het starten en beëindigen van de verhuurperiode van het fietsdeelvoertuig niet enkel zijn toegelaten in voorbehouden stallingen ;

7° Vergunning voor vrije vloot fietsdelen : vergunning in de zin van artikel 3 die aan operatoren de toestemming geeft om een dienst van vrije vloot fietsdelen te verstrekken ;

8° Regering : de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

9° Dropzone : zone, visueel en digitaal afgebakend op de openbare weg, die bestemd is voor het parkeren van fietsdeelvoertuigen of equivalente categorieën uit het verkeersreglement in privébezit.

HOOFDSTUK II. - De vergunning voor vrije vloot fietsdelen

Art. 3. § 1. Geen enkele operator mag zonder vergunning een dienst van vrije vloot fietsdelen organiseren op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. De Regering legt de procedure voor de indiening en het onderzoek van de vergunningsaanvragen vast.

§ 3. Fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen niet uitgerust zijn met een motor of hulpmotor die lokale en rechtstreekse uitstoot produceert die vervuילend is of die broeikasgassen of fijn stof bevat.

Art. 4. § 1. De Regering legt de voorwaarden vast voor het verkrijgen van een vergunning voor vrije vloot fietsdelen. Deze voorwaarden hebben betrekking op :

- ♦ het beperken van de impact van het fietsdelen op de openbare ruimte en in het bijzonder op de vrije doorgang van voetgangers, fietsers en andere gebruikers van inrichtingen voor voetgangers en fietsers ;
- ♦ de verkeersveiligheid ;
- ♦ de volksgezondheid en het milieu ;

- ♦ le respect de la réglementation sociale et fiscale ;
- ♦ la protection de la vie privée des utilisateurs, à savoir l'usage de leurs données personnelles par les opérateurs ;
- ♦ l'acquisition de connaissances sur l'impact du cyclopartage en termes de mobilité ;
- ♦ le respect des règles de stationnement ;
- ♦ la communication des informations nécessaires à l'intégration dans les services numériques de mobilité multimodale de la Région bruxelloise, selon des modalités définies par le Gouvernement par voie d'arrêté ;
- ♦ et sur tous les autres aspects qui promeuvent le bon fonctionnement du cyclopartage en flotte libre.

A cet égard, une distinction peut être opérée entre les différents types de cycles partagés.

§ 2. Un opérateur ne peut obtenir une licence pour cyclopartage en flotte libre que si celui-ci propose ses services au minimum en français, en néerlandais et en anglais.

§ 3. Le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences pour cyclopartage en flotte libre.

Art. 5. La durée d'une licence est de trois ans. La licence peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée.

Art. 6. § 1er. Les conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre sont fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement peut procéder à une distinction entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. En outre, les principes suivants sont au moins appliqués :

1° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre, peuvent uniquement être entreposés conformément au Code de la route et aux réglementations régionales en vigueur ;

2° les véhicules de cyclopartage ne peuvent pas être entreposés dans des zones nécessaires à la montée et à la descente des transports publics ;

3° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer des zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. Ces zones sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de cyclopartage en flotte libre ;

3°/1 le Gouvernement peut, après consultation des communes, définir des zones réglementées, auxquelles s'appliquent les dispositions suivantes :

- ♦ le gestionnaire de voirie délimite sur la voie publique des drop-zones espacées d'une distance adaptée aux besoins. Ces drop-zones sont délimitées de façon visuelle et numérique ;
- ♦ les véhicules de cyclopartage peuvent uniquement être garés dans ces drop-zones ;
- ♦ ces zones réglementées sont immédiatement portées à la connaissance des opérateurs et imposées aux utilisateurs du service de véhicules de cyclopartage en flotte libre ;

4° les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par les opérateurs ne peuvent pas être endommagés et doivent, à tout moment, répondre aux prescriptions techniques ;

5° le Gouvernement peut, après consultation des communes, fixer une concentration maximale de véhicules de cyclopartage sur une superficie donnée. La concentration maximale peut porter sur les véhicules de cyclopartage de chaque opérateur individuel ou de tous les opérateurs ensemble ;

6° le Gouvernement peut imposer un taux de rotation minimum pour les véhicules de cyclopartage.

7° la propulsion auxiliaire des véhicules de cyclopartage est bridée techniquement par l'opérateur afin de garantir le respect des limites de vitesse prévues au Code de la route.

Le Gouvernement peut fixer, conformément aux 3° et 5°, des zones temporaires pour une durée de maximum 3

- ♦ het respect voor de sociale en fiscale wetgeving ;
- ♦ de bescherming van de privacy van de gebruikers, met name het gebruik van hun persoonlijke gegevens door de operatoren ;
- ♦ het verwerven van kennis omtrent de mobiliteitsimpact van fietsdelen ;
- ♦ het naleven van de parkeervoorschriften ;
- ♦ het aanleveren van de nodige informatie voor de integratie in de gewestelijke digitale mobiliteitsdiensten, volgens modaliteiten die door de Regering bij besluit worden vastgelegd ;
- ♦ en op alle andere aspecten die het goed functioneren van het vrije vloot fietsdelen bevorderen.

Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten fietsdeelvoertuigen.

§ 2. Een operator kan enkel een vergunning voor vrije vloot fietsdelen verkrijgen indien deze zijn diensten minstens in het Nederlands, het Frans en het Engels aanbiedt.

§ 3. De Regering kan een maximum aantal vergunningen voor vrije vloot fietsdelen vastleggen.

Art. 5. De duur van een vergunning bedraagt drie jaar. De vergunning kan een onbeperkt aantal keer hernieuwd worden voor eenzelfde duurtijd.

Art. 6. § 1. De exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen worden door de Regering vastgelegd. De Regering kan een onderscheid maken tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

Hierbij worden ten minste volgende beginselen toegepast :

1° fietsdeelvoertuigen die in het kader van een dienst voor vrije vloot fietsdelen ter beschikking worden gesteld, mogen enkel gesteld worden overeenkomstig de Wegcode en de ter zake geldende gewestelijke regelgeving ;

2° fietsdeelvoertuigen mogen niet gesteld worden in zones die noodzakelijk zijn om in te stappen of af te stappen uit het openbaar vervoer ;

3° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, zones vastleggen waarin het tijdelijk of permanent verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen. Deze zones worden aan de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen ;

3°/1 de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, gereguleerde zones vastleggen ; met betrekking tot deze gereguleerde zones geldt het volgende :

- ♦ de wegbeheerder duidt op de openbare weg dropzones aan, met een tussenafstand die is aangepast aan de behoefte. De dropzone wordt visueel en digitaal afgebakend ;
- ♦ de fietsdeelvoertuigen mogen enkel gesteld worden in dropzones ;
- ♦ deze gereguleerde zones worden aan de operatoren onmiddellijk ter kennis gebracht en opgelegd aan de gebruikers van de dienst voor vrije vloot fietsdelen ;

4° fietsdeelvoertuigen die ter beschikking gesteld worden door de operatoren mogen niet beschadigd zijn en dienen op elk ogenblik te voldoen aan de technische voorschriften ;

5° de Regering kan, na consultatie van de gemeentes, een maximale concentratie van fietsdeelvoertuigen op een bepaalde oppervlakte vastleggen. De maximale concentratie kan betrekking hebben op de fietsdeelvoertuigen van elke individuele operator of van alle operatoren samen ;

6° de Regering kan een minimale rotatiegraad opleggen voor de fietsdeelvoertuigen.

7° de hulpaandrijving van fietsdeelvoertuigen wordt technisch begrensd door de operator, teneinde de naleving van de snelheidslimieten in de wegcode te verzekeren.

De Regering kan overeenkomstig het 3° en het 5° tijdelijke zones vastleggen voor een duurtijd van maximum 3

mois et en informe chaque commune concernée.

§ 2. Les opérateurs agissent de manière préventive afin de garantir le respect des conditions d'exploitation des services de cyclopartage en flotte libre. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, l'opérateur est tenu de régulariser la situation irrégulière dans les 12 heures qui suivent la notification par les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 3. En cas de violation de l'une des conditions d'exploitation, les véhicules de cyclopartage peuvent être enlevés de la voie publique ou déplacés à l'expiration du délai mentionné au § 2, ou immédiatement en cas de gêne ou de danger pour les autres usagers de la route.

§ 4. Pour l'enlèvement ou le déplacement relatif au § 3, une redevance forfaitaire est prélevée à charge de l'opérateur qui a mis le véhicule de cyclopartage à disposition. Le Gouvernement fixe le montant dans une fourchette située entre 20 et 400 euros par véhicule de cyclopartage. À cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage et la présence d'une gêne ou d'un danger. La redevance est prélevée et encaissée par la Région ou le cas échéant par la commune, dont l'agent a enlevé ou déplacé le véhicule de cyclopartage. Le Gouvernement fixe les modalités de prélèvement, d'encaissement et de recours éventuel.

CHAPITRE III. - Redevance

Art. 7. § 1er. Le Gouvernement peut imposer, pour chaque véhicule de cyclopartage qui est utilisé pour un service de cyclopartage en flotte libre, une redevance pour l'utilisation du domaine public.

§ 2. Le Gouvernement fixe, le cas échéant, le montant de la redevance annuelle dans une fourchette située entre 1 et 100 euros par véhicule de cyclopartage. A cet égard, une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de cycles partagés.

CHAPITRE IV. - Infractions et sanctions

Art. 8. § 1er. Si un service de cyclopartage en flotte libre est organisé sans licence, le fonctionnaire désigné en la matière procède, dans l'attente d'un jugement, à une saisie temporaire des véhicules de cyclopartage mis à disposition par un opérateur dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 2. Sans préjudice d'éventuelles indemnités, sont punis d'une amende de 50 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, ceux qui exploitent sans licence un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 3. Le juge ordonnera la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

§ 4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, sont applicables aux infractions visées dans le présent article.

§ 5. Le procureur du Roi dispose d'un délai de trente jours, à compter du jour de réception du procès-verbal original, pour informer le fonctionnaire désigné en la matière par le Gouvernement qu'une information ou instruction judiciaire a été lancée, que des poursuites ont été engagées, ou qu'il décide de classer le dossier sans suite à défaut de preuves suffisantes. Cette communication met fin à la possibilité pour ce fonctionnaire d'infliger une amende administrative.

A l'expiration du délai cité à l'alinéa 1er, le fonctionnaire désigné par le Gouvernement peut infliger une amende administrative allant jusqu'à 12.500 euros à ceux qui organisent un service de cyclopartage sans licence. Ce fonctionnaire peut également ordonner la saisie de tous les véhicules de cyclopartage qui sont mis à disposition par un opérateur sans licence dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

maanden en licht elke betrokken gemeente daarover in.

§ 2. De operatoren treden preventief op teneinde de naleving van de exploitatievoorwaarden van de diensten voor vrije vloot fietsdelen te garanderen. Bij schending van een van de exploitatievoorwaarden, dient de operator de onregelmatige situatie binnen de 12 uur vanaf de kennisgeving door de bevoegde diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hiervan te regulariseren.

§ 3. Bij schending van een van de exploitatievoorwaarden, kunnen de fietsdeelvoertuigen van de openbare weg worden verwijderd of verplaatst na het verstrijken van de in § 2 vermelde termijn, of onmiddellijk, indien er hinder of gevaar is voor andere weggebruikers.

§ 4. Voor de verwijdering of verplaatsing overeenkomstig § 3, wordt een forfaitaire retributie geheven ten laste van de operator die het fietsdeelvoertuig ter beschikking gesteld heeft. De Regering bepaalt het bedrag binnen een vork van 20 en 400 euro per fietsdeelvoertuig. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen en de aanwezigheid van hinder of gevaar. De retributie wordt geheven en geïnd door het Gewest, of in voorkomend geval door de gemeente, waarvan de ambtenaar het fietsdeelvoertuig verplaatst of verwijderd heeft. De Regering bepaalt de modaliteiten voor heffing, inning en een eventueel beroep.

HOOFDSTUK III. - Retributie

Art. 7. § 1. De Regering kan per fietsdeelvoertuig dat gebruikt wordt voor vrije vloot fietsdelen een retributie opleggen voor het gebruik van het openbaar domein.

§ 2. De Regering bepaalt in voorkomend geval het bedrag van de retributie binnen een vork van 1 en 100 euro per fietsdeelvoertuig per jaar. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende categorieën fietsdeelvoertuigen.

HOOFDSTUK IV. - Inbreuken en straffen

Art. 8. § 1. Indien een dienst voor vrije vloot fietsdelen wordt georganiseerd zonder geldige vergunning, gaat de hiertoe door de Regering gemachtigde ambtenaar, in afwachting van een vonnis, over tot de voorlopige inbeslagname van de fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 2. Onverminderd de eventuele schadevergoedingen, worden gestraft met een geldboete van 50 tot 25.000 euro, of met een van deze straffen alleen, diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning.

§ 3. De rechter zal de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

§ 4. De bepalingen van boek 1 van het Strafwetboek, inclusief hoofdstuk VII en artikel 85, zijn van toepassing op de inbreuken bedoeld in dit artikel.

§ 5. De Procureur des Konings beschikt over een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf de dag van ontvangst van het origineel proces-verbaal, om de ter zake door de Regering aangeduide ambtenaar in te lichten dat een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek werd opgestart, vervolging werd ingesteld, dan wel dat hij oordeelt het dossier te moeten seponeren bij gebrek aan toereikende bewijzen. Deze mededeling doet de mogelijkheid vervallen voor deze ambtenaar om een administratieve geldboete op te leggen.

Na het verstrijken van de in het eerste lid genoemde termijn, kan de door de Regering aangewezen ambtenaar een administratieve boete opleggen gaande tot 12.500 euro aan diegenen die een dienst voor vrije vloot fietsdelen organiseren zonder vergunning. Deze ambtenaar kan tevens de inbeslagneming bevelen van alle fietsdeelvoertuigen die zonder vergunning door een operator ter beschikking worden gesteld in een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger une amende administrative.

Art. 9. § 1er. En cas de non-respect de l'une des dispositions du chapitre II ou III, par un opérateur disposant d'une licence, l'opérateur concerné en est informé.

Un délai est imposé à l'opérateur dans lequel celui-ci est tenu de régulariser la situation. Ce délai s'élève à minimum une semaine et maximum deux mois à partir de la notification.

§ 2. Si la situation n'est pas régularisée dans le délai prévu, la licence peut être suspendue, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

Dès que l'opérateur régularise la situation, la suspension de la licence est levée.

§ 3. Si la situation n'est pas régularisée dans le mois qui suit la suspension de la licence, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu au préalable.

§ 3/1. Dès que la licence de l'opérateur a été suspendue une seconde fois, la licence peut être retirée, après que l'opérateur a été entendu.

§ 4. Le Gouvernement définit les modalités de la procédure de suspension et de retrait.

Art. 10. Sans préjudice de l'article 8, des amendes administratives peuvent être infligées aux opérateurs par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement, si l'opérateur ne régularise pas le non-respect d'une des dispositions des chapitres II et III dans le délai fixé à l'article 9.

Le Gouvernement fixe le montant des amendes administratives qui peuvent être infligées par le fonctionnaire délégué visé à l'alinéa 1er concernant les infractions administratives constatées, dans une fourchette de 25 à 2.500 euros.

Le Gouvernement fixe la procédure pour infliger des amendes administratives.

Art. 11. Sans préjudice des pouvoirs conférés à d'autres officiers de police judiciaire, le Gouvernement accorde la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires et agents assermentés de la Région qu'il désigne pour rechercher et constater par procès-verbal les infractions à la présente ordonnance, aux arrêtés d'exécution ou aux conditions des licences délivrées en vertu de celle-ci.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés sont également habilités pour constater et dresser procès-verbal et prendre toute mesure nécessaire dès qu'un véhicule de cyclopartage sans licence est mis à disposition dans le cadre d'un service de cyclopartage en flotte libre.

Les fonctionnaires et agents préqualifiés constatent les infractions par des procès-verbaux. Une copie des procès-verbaux est adressée à l'opérateur, dans les dix jours de la constatation des infractions.

Le collège des bourgmestre et échevins désigne les fonctionnaires communaux habilités à déplacer ou enlever les véhicules de cyclopartage, conformément à l'article 6, § 3, et les fonctionnaires communaux habilités à percevoir une redevance, conformément à l'article 6, § 4

CHAPITRE V. - Disposition finale

Art. 12. Le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, laquelle entre en vigueur au plus tard le 1er février 2019.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van een administratieve boete.

Art. 9. § 1. Bij niet-naleving van een van de bepalingen van hoofdstuk II of III door een operator die over een vergunning beschikt, wordt dit ter kennis gebracht aan de betrokken operator.

Er wordt aan de operator een termijn opgelegd waarbinnen hij zijn situatie dient te regulariseren. Deze termijn bedraagt minimaal een week en maximaal twee maanden vanaf de kennisgeving.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de voorziene termijn wordt geregulariseerd, kan de vergunning worden geschorst, nadat de operator vooraf werd gehoord.

Zodra de operator de situatie regulariseert, wordt de schorsing van de vergunning opgeheven.

§ 3. Wanneer de situatie niet binnen de maand na de schorsing van de vergunning is geregulariseerd, kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator vooraf werd gehoord.

§ 3/1. Zodra de vergunning van de operator voor een tweede keer geschorst werd kan de vergunning worden ingetrokken, nadat de operator werd gehoord.

§ 4. De Regering bepaalt de modaliteiten van de schorsing- en intrekingsprocedure.

Art. 10. Onverminderd artikel 8, kunnen administratieve boetes worden opgelegd aan de operatoren door de ambtenaren die ter zake door de Regering worden aangewezen, indien de operator de niet-naleving van een van de bepalingen van hoofdstukken II en III niet binnen de in artikel 9 bepaalde termijn regulariseert.

De Regering stelt het bedrag van de administratieve boetes vast die opgelegd kunnen worden door de in het eerste lid bedoelde afgevaardigde ambtenaar in verband met vastgestelde administratieve overtredingen binnen een vork van 25 tot 2.500 euro.

De Regering bepaalt de procedure voor het opleggen van administratieve boetes.

Art. 11. Onverminderd de bevoegdheden die toevertrouwd worden aan andere officieren van gerechtelijke politie, kent de Regering de hoedanigheid van beambte of officier van de gerechtelijke politie toe aan de beëdigde ambtenaren en beambten van het Gewest die zij aanstelt voor het opzoeken en het vaststellen bij proces-verbaal van overtredingen tegen deze ordonnantie, tegen de uitvoeringsbesluiten ervan of tegen de bepalingen van de vergunningen die krachtens deze ordonnantie afgegeven worden.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten zijn eveneens gemachtigd om de feiten te constateren en om proces-verbaal op te maken en om alle noodzakelijke maatregelen te nemen wanneer een fietsdeelvoertuig zonder vergunning ter beschikking wordt gesteld in een dienst van vrije vloot fietsdelen.

De hiertoe bevoegde ambtenaren en beambten stellen de overtredingen vast bij processen-verbaal. Een afschrift van de processen-verbaal wordt binnen tien dagen na vaststelling van de overtreding naar de operator gestuurd.

Het college van burgemeester en schepenen duidt de gemeentelijke ambtenaren aan die gemachtigd zijn om fietsdeelvoertuigen te verplaatsen of te verwijderen, overeenkomstig artikel 6, § 3, en de gemeentelijke ambtenaren die gemachtigd zijn om een retributie te heffen, overeenkomstig artikel 6, § 4.

HOOFDSTUK V. - Slotbepaling

Art. 12. De Regering bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie, die ten laatste in werking treedt op 1 februari 2019.

**Arrêté du Gouvernement de la
Région de Bruxelles-Capitale du
18 juillet 2013**

**portant le volet réglementaire du
Plan régional de politique du sta-
tionnement**

Modifié par:

Arrêté du 27 octobre 2016, Moniteur belge du 13 décembre 2016

**Besluit van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
van 18 juli 2013**

**houdende het reglementaire luik
van het
Gewestelijk Parkeerbeleidsplan**

Gewijzigd door:

Besluit van 27 oktober 2016, Belgisch staatsblad van 13 december 2016

CHAPITRE 1er. - Objectifs et définitions de la politique du stationnement

Article 1er. Les buts de la politique régionale du stationnement sont :

- ♦ rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;
- ♦ simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel;
- ♦ la simplification de la réglementation, en faveur d'une bonne compréhension par les usagers. Cela se traduit par une réglementation uniforme sur toute la Région.

CHAPITRE 2. - Stationnement en voirie

Section 1re. - Buts de la politique régionale du stationnement en voirie

Art. 2. Les buts poursuivis par la politique régionale du stationnement sont :

- ♦ le respect des orientations politiques du plan IRIS II relatives au nombre de places de stationnement qui vise à, en concertation avec les communes, réduire de 16 % les places non réglementées en voirie d'ici l'horizon 2018 pour l'ensemble de la Région. La situation de référence 2004-2005 fixe le nombre maximal d'emplacements de stationnement non-réglés et réglés par commune et pour l'ensemble de la Région. Une commune ne peut pas dépasser cette valeur, sauf lors de la création de nouvelles voiries.
- ♦ le nombre global de places en voirie doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans cet arrêté et le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser significativement cette diminution.

La contribution de chaque commune à la réduction des places de stationnement en voirie, sera évaluée à l'aide des paramètres suivants :

- ♦ le degré de stationnement réglementé sur son territoire;
- ♦ le recours à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;
- ♦ la maîtrise du nombre de places de stationnement pour voiture sur voirie, du nombre maximal d'emplacements admissibles par commune, du nombre d'emplacements réglementés par zone ainsi que du nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...);
- ♦ la sécurisation des carrefours (et notamment la création " d'oreilles de trottoir ") et des traversées piétonnes;
- ♦ la création d'itinéraires cyclables;
- ♦ la création de sites propres pour les transports en commun;
- ♦ l'installation de stations de vélos en libre service;
- ♦ l'installation de stations de voitures partagées;
- ♦ la réservation de places pour les autocars;
- ♦ l'implantation de nouveaux équipements sur voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...);
- ♦ la réfection ou requalification de voirie, avec une diminution du nombre de places de stationnement automobile;
- ♦ les plans d'action communaux de stationnement détaillés quant à l'objectif régional de réduction des places de stationnement sur voirie et la manière de laquelle l'offre hors voirie sera en même temps augmentée en compensation de cette réduction;
- ♦ les réaffectations soit à d'autres usages (dont la réservation à d'autres modes de transport tels que transports en commun, station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation;
- ♦ le nombre de places en zone rouge atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;

HOOFDSTUK 1. - Doelstellingen en definities van het gewestelijk parkeerbeleid

Artikel 1. De doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid zijn :

- ♦ het gebruik van de openbare weg in een beter evenwicht brengen door andere functies dan het parkeren te versterken;
- ♦ de parkeersituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereenvoudigen door een harmonisering en een beter beheer van de inbreuken, de leveringsproblemen of de parkeerproblemen voor de alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer;
- ♦ de vereenvoudiging van de reglementering zodat de gebruikers die goed kunnen begrijpen. Dit vertaalt zich in een identieke reglementering voor het hele Gewest.

HOOFDSTUK 2. - Parkeren op de openbare weg

Afdeling 1. - Doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid op de openbare weg

Art. 2. Het gewestelijk parkeerbeleid streeft de volgende doelstellingen na :

- ♦ de naleving van de beleidslijnen van het IRIS II-plan met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen met het oogmerk op, en in samenwerking met de gemeenten, voor 2018 voor het hele Gewest een vermindering te realiseren van 16 % van het aantal niet gereguleerde plaatsen op de openbare weg. De referentiesituatie 2004-2005 legt het maximale aantal gereguleerde en niet- gereguleerde parkeerplaatsen vast per gemeente en voor het hele Gewest. Een gemeente kan deze waarde niet overschrijden, behalve in het geval van de aanleg van nieuwe wegen.
- ♦ het globale aantal plaatsen op de openbare weg moet geleidelijk aan en onomkeerbaar dalen volgens de modaliteiten voorzien in dit besluit en het aantal plaatsen buiten de openbare weg zal moeten stijgen om deze vermindering aanzienlijk te compenseren.

De bijdrage van elke gemeente in het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal geëvalueerd worden aan de hand van de volgende parameters :

- ♦ de graad van gereguleerd parkeren op haar grondgebied;
- ♦ het gebruik van progressieve tarieven om de rotatie in de hand te werken;
- ♦ de beheersing van het aantal autoparkeerplaatsen op de openbare weg, het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen per gemeente, het aantal gereguleerde plaatsen per zone alsook het minimale aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor specifieke gebruikers (personen met een verminderde mobiliteit, leveringszone...);
- ♦ de beveiliging van kruispunten (en dan vooral de aanleg van "trottoiruitstulpingen") en van de oversteekplaatsen voor voetgangers;
- ♦ de aanleg van fietspaden;
- ♦ de aanleg van voorbehouden banen voor openbaar vervoer;
- ♦ de aanleg van fietsstations met zelfbediening;
- ♦ de inrichting van stations voor autodelen;
- ♦ de aanleg van voorbehouden plaatsen voor autocars;
- ♦ de aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, parkeerplaatsen voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...);
- ♦ de herinrichting of herbestemming van de openbare weg, met vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen;
- ♦ de gedetailleerde gemeentelijke parkeeractieplannen wat betreft het gewestelijk doel ter vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en de wijze waarom het parkeeraanbod buiten de openbare weg tegelijkertijd uitgebreid zal worden ter compensatie van deze vermindering;
- ♦ de herbestemming ofwel naar andere gebruiksdoeleinden (waaronder de reservering voor andere vervoersmodi zoals openbaar vervoer, stations voor autodelen, fietsen, ...) met of zonder compensatie door plaatsen buiten de openbare weg ofwel door middel van reglementering;
- ♦ het aantal plaatsen in een rode zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een re-

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

Ces modalités permettront de rationaliser l'offre et de diminuer graduellement le nombre de places de stationnement en voirie, pour favoriser la circulation des transports en commun, des piétons et des cyclistes, de même qu'augmenter la convivialité de l'espace public. A la fin de la durée de validité du Plan régional de politique du stationnement plan, les places de stationnement devront être gérées en tant que places de stationnement réglementées sur la majeure partie du territoire régional.

Art. 3. La politique régionale du stationnement précise les modalités de la réduction souhaitée du nombre de places de stationnement en voirie.

Art. 4. La politique régionale du stationnement tend également à intégrer l'ensemble des places de stationnement dans des zones règlementées sur la majeure partie du territoire régional à l'échéance du premier plan communal de stationnement.

Art. 5. Pour atteindre ces objectifs, la politique régionale du stationnement :

- ♦ Instaure une cohérence dans la détermination des tarifs;
- ♦ Recourt à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;
- ♦ Fait la distinction entre l'usage normal et l'usage toléré d'une place de stationnement;
- ♦ Tend à maîtriser le nombre de places de stationnement pour voiture, sur voirie;
- ♦ Fixe les horaires durant lesquels s'applique la réglementation sur voirie;
- ♦ Fixe les tarifs pratiqués pour le stationnement payant;
- ♦ Détermine des zones règlementées en fonction de critères tels que la densité d'un quartier, la présence de commerces ou d'artères commerçantes, l'animation du quartier, son attractivité locale ou régionale et sa fréquentation, la présence de parkings, notamment de transit, le caractère urbain, résidentiel ou peuplé d'un quartier, la pression de stationnement du quartier.

Art. 6. Ces objectifs constituent des lignes directrices qui doivent orienter les actions des différents pouvoirs concernés.

Section 2. - Définitions, notions et procédures

Sous-section 1re. - Définitions et notions

Art. 7. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

- ◆ glementering die het parkeren hier verbiedt;
- ◆ het aantal plaatsen in een oranje zone bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);
- ◆ het aantal plaatsen in een grijze zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);
- ◆ het aantal plaatsen in een groene zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode, oranje of grijze zone of andere affectatie);
- ◆ het aantal plaatsen in een blauwe zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje, grijze of groene zone, of andere affectatie);
- ◆ aanpassingen aanbrengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd (aanpassing van het type van reglementering en van het aantal betrokken parkeerplaatsen);
- ◆ de nieuwe reglementeringen uittesten, wat toelaat de resultaten hiervan te evalueren via een parkeerobservatorium vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Deze modaliteiten maken het mogelijk om het aanbod aan parkeerplaatsen te rationaliseren en het aantal parkeerplaatsen geleidelijk aan te verminderen, en zo de circulatie van openbaar vervoer, voetgangers en fietsers te bevorderen alsook de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren. Na afloop van de looptijd van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten de parkeerplaatsen op het grootste deel van het gewestelijk grondgebied op gereglementeerde wijze beheerd worden.

Art. 3. Het gewestelijk parkeerbeleid preciseert de modaliteiten van de gewenste vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

Art. 4. Het gewestelijk parkeerbeleid beoogt ook de integratie van het geheel van het aantal plaatsen binnen gereglementeerde zones op het grootste gedeelte van het gewestelijk grondgebied tegen de vervaldatum van het eerste gemeentelijk parkeeractieplan.

Art. 5. Om deze doelstellingen te bereiken :

- ◆ Zorgt het gewestelijk parkeerbeleid voor coherentie bij het vaststellen van de tarieven;
- ◆ Gebruikt het gewestelijk parkeerbeleid progressieve tarieven om de rotatie te stimuleren;
- ◆ Maakt het gewestelijk parkeerbeleid een onderscheid tussen het normale gebruik en het toegestane gebruik van een parkeerplaats;
- ◆ Streeft het gewestelijk parkeerbeleid naar een beheersing van het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen op de openbare weg;
- ◆ Stelt het gewestelijk parkeerbeleid de uurregeling vast gedurende dewelke de regelgeving met betrekking tot de openbare weg van toepassing is;
- ◆ Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de tarieven voor het betalend parkeren;
- ◆ Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de gereglementeerde zones in functie van criteria zoals de bevolkingsdichtheid van een wijk, de aanwezigheid van handelszaken of winkelstraten, de animatie in de wijk, zijn lokale of regionale aantrekkingskracht en het aantal bezoekers van de wijk, de aanwezigheid van parkings, in het bijzonder transitparkings, het stedelijk, residentieel of dichtbevolkte karakter van de wijk, de parkeerdruk in de wijk.

Art. 6. Deze doelstellingen vormen richtlijnen die dienen als leidraad voor de maatregelen van de verschillende betrokken besturen.

Afdeling 2. - Definities, bepalingen en procedures

Onderafdeling 1. - Definities en bepalingen

Art. 7. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Ordonnance : l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

2° Places de stationnement réservées : les emplacements de stationnement tels que définis à l'article 2, 2° de l'Ordonnance.

3° Voitures partagées : le système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

4° Secteur de stationnement et maille: la zone géographique qui délimite les voies sur lesquelles les cartes de dérogation sont valables, visée à l'article 1, 5° de l'arrêté du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation;

5° Agence du Stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie au Chapitre VI de l'Ordonnance.

6° Ministre compétent : Le Ministre qui a les Transports dans ses attributions;

7° Administration : Administration de l'Équipement et des Déplacements- Bruxelles Mobilité - Direction Stratégie.

Sous-section 2. - Procédures

Art. 8. Dans les cas où l'avis de l'Agence du Stationnement doit être sollicité, celle-ci rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivée du conseil communal. A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du stationnement est réputé favorable.

Section 3. - Nombre de places de stationnement

Art. 9. Le tableau repris en Annexe A détermine :

- Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune et pour l'ensemble de la Région.
- Le nombre de places de stationnement réglementées pour les zones rouge, verte et bleue.
- Le nombre minimal de places de stationnement réservées.

Communes	Non-réglementés	Zone Bleue	Zone Verte	Zone Rouge	Sous-totaux	Réservés	Totaux
Anderlecht	28270	590	0	0	28860	953	29813
Auderghem	5212	3774	452	0	9438	325	9763
Berchem-S-A	5475	513	0	0	5988	114	6102
Bruxelles	31553	0	11324	0	42877	3736	46613
Etterbeek	6856	0	4046	214	11116	361	11477
Evere	7263	1183	50	122	8618	497	9115
Forest	12778	0	333	259	13370	575	13945
Ganshoren	5833	142	0	0	5975	182	6157
Ixelles	16404	0	2178	215	18797	807	19604
Jette	9804	0	319	0	10123	478	10601
Koekelberg	3744	57	457	0	4258	21	4279
Molenbeek-S-J	20021	20	0	0	20041	1109	21150
Saint-Gilles	9304	0	656	533	10493	437	10930
Saint-Josse-T-N	2281	0	1406	247	3934	302	4236
Schaerbeek	8743	16111	286	976	26116	992	27108
Uccle	21970	0	591	130	22691	536	23227
Watermael-Boitsfort	8567	79	0	0	8646	221	8867
Woluwe-Saint-Lambert	8593	2671	1562	258	13084	469	13553
Woluwe-Saint-Pierre	14189	748	1065	92	16094	423	16517
Région	226860	25888	24725	3046	280519	12538	293057

Annexe A

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune (colonne " Totaux "), ne peut pas augmenter, sauf en cas de création de nouvelles voiries.

1° Ordonnantie : de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

2° Voorbehouden parkeerplaatsen : de parkeerplaatsen zoals bepaald in artikel 2.2° van de Ordonnantie.

3° Autodelen : het systeem van gebruik van een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2.50 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

4° Parkeersector en deelsector : de geografische zone die de grenzen afbakt waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn, zoals bedoeld bij artikel 1, 5° van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten;

5° Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van de Ordonnantie.

6° De bevoegde Minister : de Minister bevoegd voor Vervoer;

7° Administratie : Administratie Uitrusting en Vervoer - Brussel Mobiliteit - Directie Beleid.

Onderafdeling 2. - Procedure

Art. 8. In de gevallen waarin het advies van het Parkeeragentschap moet worden gevraagd, geeft zij haar advies binnen 60 dagen na ontvangst van de gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad, ontvangen per aangetekend schrijven. Indien geen advies wordt verleend binnen voormelde termijn, wordt het advies van het Parkeeragentschap geacht gunstig te zijn.

Afdeling 3. - Aantal parkeerplaatsen

Art. 9. De tabel als Bijlage A bepaalt :

- Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente en voor het volledige Gewest.
- Het aantal gereglementeerde parkeerplaatsen voor de rode, groene en blauwe zones.
- Het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen.

Grondgebied	Niet-gereglementeerd	Blauwe zone	Groene zone	Rode zone	Subtotaal	Gereserveerd	Totaal
Anderlecht	28270	590	0	0	28860	953	29813
Ouderghem	5212	3774	452	0	9438	325	9763
Sint-Agatha-Berchem	5475	513	0	0	5988	114	6102
Brussel	31553	0	11324	0	42877	3736	46613
Etterbeek	6856	0	4046	214	11116	361	11477
Evere	7263	1183	50	122	8618	497	9115
Vorst	12778	0	333	259	13370	575	13945
Ganshoren	5833	142	0	0	5975	182	6157
Elsene	16404	0	2178	215	18797	807	19604
Jette	9804	0	319	0	10123	478	10601
Koekelberg	3744	57	457	0	4258	21	4279
Sint-Jans-Molenbeek	20021	20	0	0	20041	1109	21150
Sint-Gilles	9304	0	656	533	10493	437	10930
Sint-Joost-ten-Noode	2281	0	1406	247	3934	302	4236
Schaerbeek	8743	16111	286	976	26116	992	27108
Ukkel	21970	0	591	130	22691	536	23227
Watermaal-Bosvoorde	8567	79	0	0	8646	221	8867
Sint-Lambrechts-Woluwe	8593	2671	1562	258	13084	469	13553
Sint-Pieters-Woluwe	14189	748	1065	92	16094	423	16517
Gewest	226860	25888	24725	3046	280519	12538	293057

Bijlage A

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente (kolom "Totaal"), mag niet stijgen, behoudens in het geval van de aanleg van nieuwe openbare wegen.

Ce nombre maximal de places ne peut que diminuer conformément à l'objectif du Plan Iris 2.

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles pour l'ensemble de la Région est de 293 057 places, dont 12 538 réservées. Ce nombre représente le total des places non-réglées, des places en zones réglementées et des emplacements réservés.

Art. 10. L'implantation de nouveaux équipements sur la voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...) est réalisée en remplacement de places de stationnement automobiles, sauf impossibilité justifiée par les conseils communaux auprès de l'Agence du stationnement.

Lors d'un nouvel aménagement, de réfection ou de requalification de la voirie, le nombre de places de stationnement en voirie ne peut pas augmenter par rapport à la situation telle qu'elle existait avant ces travaux. La création de nouvelles places de stationnement est autorisée uniquement en cas de création de nouvelle voirie. La création de nouvelles places en voirie ne peut s'accompagner que de places de stationnement réglementées, et à la condition qu'un nombre équivalent de places, de préférence non réglementées, soient physiquement réaffectées à d'autres usages.

Les places de stationnement ainsi réaffectées le sont par défaut sur la même commune. Elles peuvent l'être à titre dérogatoire dans une commune limitrophe, dans un quartier adjacent à ces nouvelles voiries, si les deux conseils communaux concernés et l'Agence du stationnement concluent un accord tripartite à cette fin.

Art. 11. Dans leur premier plan d'action communal de stationnement, par rapport au nombre de places repris dans le tableau et sauf dérogation accordée par le Gouvernement sur la base d'une justification appropriée, se situant dans les objectifs globaux repris au présent arrêté, les conseils communaux :

- ♦ Diminuent, graduellement et de manière non réversible le nombre global de places de stationnement en voirie, selon les modalités reprises dans le présent arrêté et augmentent le nombre de places hors voirie. La contribution de chaque commune à l'objectif chiffré sera évaluée à l'aide de :
 - ♦ la capacité totale en stationnement de cette commune,
 - ♦ les données que les conseils communaux apportent dans leur propre plan d'action communal de stationnement,
 - ♦ la spécificité des zones résidentielles et de certains quartiers. Les conseils communaux doivent justifier la spécificité de ces zones et quartiers dans leur plan d'action communal de stationnement. Il sera tenu compte des solutions alternatives.

Par rapport au comptage de 2004-2005, le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit sur l'ensemble de la Région d'au moins 16 %. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés par des emplacements hors voirie. L'Agence du stationnement analysera les plans d'action communaux de stationnement simultanément afin de garantir la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 16 % du nombre de places non-réglées au niveau de la Région;

- ♦ Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone rouge, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;
- ♦ Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone orange, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);
- ♦ Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone grise, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);
- ♦ Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone verte atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation

Dit maximale aantal parkeerplaatsen kan enkel verminderen overeenkomstig het doel van het Plan Iris 2.

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen voor het gehele Gewest bedraagt 293 057 plaatsen, waarvan er 12 538 zijn voorbehouden. Dit aantal staat voor het totale aantal niet-gereguleerde plaatsen, plaatsen in de gereguleerde zones en voorbehouden plaatsen.

Art. 10. De aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, stations voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...) gebeurt door autoparkeerplaatsen te vervangen, tenzij de onmogelijkheid daarvan gerechtvaardigd wordt door de gemeenteraden bij het Parkeeragentschap.

Bij een nieuwe aanleg, herinrichting of herbestemming van de openbare weg, mag het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet toenemen in vergelijking met de situatie zoals die bestond vóór de werken. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is alleen toegestaan indien er nieuwe wegen worden aangelegd. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op de openbare weg kan enkel gepaard gaan met de aanleg van gereguleerde parkeerplaatsen, en op voorwaarde dat een evenredig aantal nabijgelegen, bij voorkeur niet-gereguleerde, parkeerplaatsen fysiek herbestemd wordt voor andere gebruiksdoeleinden.

De parkeerplaatsen die op die manier worden herbestemd bevinden zich normalerwijze in dezelfde gemeente. Bij wijze van uitzondering kunnen de parkeerplaatsen zich ook bevinden in een aangrenzende gemeente, in een wijk die grenst aan de nieuw aangelegde wegen, indien de twee betrokken gemeenten en het Parkeeragentschap daarover een driezijdig akkoord hebben gesloten.

Art. 11. In hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, en in vergelijking met het aantal plaatsen opgenomen in de tabel en behoudens een door de Regering verkregen afwijking, en met een gepaste motivering, kaderend in de globale doelstellingen opgenomen in dit besluit :

- ♦ Verminderen de gemeenteraden geleidelijk aan en onomkeerbaar het globale aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, volgens de in dit besluit voorziene modaliteiten, en breiden het aantal plaatsen buiten de openbare weg uit. De bijdrage van elke gemeente in het bereiken van het streefcijfer zal beoordeeld worden aan de hand van :
 - ♦ de totale parkeercapaciteit van die gemeente,
 - ♦ de gegevens die de gemeenteraden aanbrengen in hun eigen gemeentelijk parkeeractieplan,
 - ♦ de specificiteit van residentiële zones en van bepaalde wijken. De gemeenteraden staven de eigenheid van deze zones en wijken zoals die wordt gestaafd in het gemeentelijke parkeeractieplan. Er zal rekening worden gehouden met alternatieve oplossingen.

Ten opzichte van de tellingen van 2004-2005, wordt het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen verminderd op het hele grondgebied van het Gewest met ten minste 16 %. Deze vermindering neemt de vorm aan van ofwel de herbestemming voor andere gebruiksdoeleinden met of zonder compensatie buiten de openbare weg ofwel door een reglementering. De parkeerplaatsen op de openbare weg die fysiek werden geschrapt zullen gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Het Parkeeragentschap zal de gemeentelijke parkeer-actieplannen gelijktijdig analyseren teneinde de realisatie van de doelstelling van vermindering met minstens 16 % van het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op niveau van het Gewest te garanderen;

- ♦ de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een rode zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;
- ♦ de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een oranje zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);
- ♦ de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een grijze zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);
- ♦ de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een groene zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtin-

- ♦ plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou autre affectation);
- ♦ Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise, verte ou autre affectation).

Art. 12. Le délai de 18 mois dont question à l'article 11 est instauré avant que ne soit entériné définitivement le nombre de places de stationnement réglementées. Ce délai permet aux conseils communaux de procéder :

- ♦ à des adaptations lors des premiers mois de la mise en place des nouvelles réglementations;
- ♦ à des expérimentations des nouvelles réglementations, permettant une évaluation des résultats en observant le stationnement avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Art. 13. Les gestionnaires de voirie ne peuvent pas prévoir des places ni les maintenir aux endroits où l'article 24 du Code de la route interdit l'arrêt ou le stationnement.

Section 4. - Places de stationnement réservées

Art. 14. Pour les personnes handicapées, les conseils communaux :

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

Art. 15. La pertinence des réservations instaurées est vérifiée périodiquement et les emplacements sont libérés quand la réservation n'est plus justifiée.

Art. 16. Les conseils communaux déterminent les réservations à vocation de service public et les réservations temporaires, conformément aux conditions générales arrêtées par le Gouvernement, en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur.

CHAPITRE 3. - Stationnement sur voirie des substituts individuels à la voiture personnelle

Section 1re. - Le stationnement des vélos

Sous-section 1re. - Objectif

Art. 17. Les communes favorisent, selon les modalités définies ci-après, l'usage du vélo comme substitut aux modes de déplacement urbain motorisés grâce à des facilités de stationnement pour les vélos.

Sous-section 2. - Stationnement de courte durée

Art. 18. Le stationnement de vélos de courte durée désigne le stationnement aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts, en libre accès et gratuits aux usagers.

Art. 19. Les conseils communaux programment, sur la durée de leur premier plan d'action communal de stationnement, les compléments d'équipement sur voirie. Ceux-ci ne peuvent être créés que sur les trottoirs lors-

gen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone of andere affectatie);

- ♦ de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een blauwe zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone, groene zone of andere affectatie).

Art. 12. De termijn van 18 maanden, zoals vermeld in artikel 11, gaat in vooraleer het aantal gereguleerde parkeerplaatsen definitief wordt bekrachtigd. Deze termijn stelt de gemeenteraden in staat om :

- ♦ aanpassingen aan te brengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd;
- ♦ de nieuwe reglementeringen uit te testen en een evaluatie van de resultaten toe te staan via observatie van het parkeren vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Art. 13. De wegbeheerders kunnen geen plaatsen voorzien of handhaven op locaties waar artikel 24 van het Verkeersreglement verbiedt om stil te staan of te parkeren.

Afdeling 4. - Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 14. Voor personen met een handicap moeten de gemeenteraden :

- ♦ er over waken dat alle plaatsen die bezoekers ontvangen (handelszaken, diensten, administraties, culturele centra, recreatiegebieden, parken,...) zo goed mogelijk worden bediend. De gebouwen die goed toegankelijk zijn voor personen met een handicap krijgen hierbij voorrang;
- ♦ in hun beleid met betrekking tot het parkeren op en buiten de openbare weg gestructureerd en gesystematiseerd een antwoord bieden op elke gerechtvaardigde aanvraag voor voorbehouden parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woon- en werkplaats, onder andere indien :
- ♦ de woning of de plaats van tewerkstelling niet beschikt over een garage of privéparking die een goede toegankelijkheid garandeert;
- ♦ de aanvrager een voertuig heeft of vervoerd wordt door iemand die bij hem inwoont.

Art. 15. De relevantie van bestaande voorbehouden plaatsen wordt periodiek gecontroleerd en de voorbehouden plaatsen worden vrijgegeven indien het niet langer gerechtvaardigd is om die voor te behouden.

Art. 16. De gemeenteraden bepalen de voorbehouden plaatsen voor openbare diensten en de tijdelijk voorbehouden plaatsen conform algemene voorwaarden die worden vastgesteld door de Regering al naargelang de concrete behoeften en de van kracht zijnde reglementen.

HOOFDSTUK 3. - Het parkeren op de openbare weg van individuele alternatieven voor de personenwagens

Afdeling 1. - Het parkeren van fietsen

Onderafdeling 1. - Doelstelling

Art. 17. De gemeenten moedigen het gebruik van de fiets aan als alternatief voor de stedelijke gemotoriseerde verplaatsingswijzen door middel van parkeerfaciliteiten voor fietsen, volgens de hierna omschreven bepalingen.

Onderafdeling 2. - Kortparkeren

Art. 18. Het kortparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in U-vormige fietsenrekken of in overdekte stallingen die vrij toegankelijk en gratis voor de gebruiker zijn.

Art. 19. Tijdens hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, voorzien de gemeenteraden in bijkomende inrichtingen op de openbare weg. Deze mogen enkel op de voetpaden worden ingericht indien voor de voetgangers een

qu'un passage libre de 2 m de large est garanti pour les piétons lorsque les vélos sont attachés, de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :

- ♦ au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture;
- ♦ un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.

Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination.

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

Sous-section 3. - Stationnement de longue durée

Art. 20. Le stationnement de vélos de longue durée désigne le stationnement aux dispositifs de type " box fermé " ou dans un garage. L'accès y est payant.

Art. 21. Les conseils communaux implantent sur voirie des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés, d'après les conditions suivantes :

- ♦ ces dispositifs sur voirie ont vocation à faciliter l'usage du vélo par les riverains et les usagers du quartier en leur offrant des possibilités de stationnement sûres et ergonomiques.
- ♦ Ils ne visent que les voiries où la nature de l'urbanisme ne permet pas de réaliser un stationnement hors voirie satisfaisant à ces deux critères. Le stationnement privé ou public de longue durée de vélos est préférentiellement disposé hors voirie publique. Les aménagements hors voirie, privés ou en parc public, doivent en effet être systématiquement privilégiés pour les stationnements de longue durée.
- ♦ ces dispositifs n'ont pas vocation à se substituer aux autres moyens d'entreposage hors voirie des vélos inutilisés. Les conseils communaux instaurent des règles de gestion pour en empêcher l'occupation par des vélos abandonnés.
- ♦ ces dispositifs ne sont accessibles que sur abonnement, avec identification de l'utilisateur et contrôle d'accès.
- ♦ un nettoyage et un entretien réguliers de ces dispositifs les maintiennent :
 - ♦ aptes à leur fonction;
 - ♦ en bon état.

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

Art. 22. Les dispositifs sécurisés de stationnement de vélos de longue durée sur voie publique sont des box ou des constructions dont la taille est fonction des besoins et de la nature du tissu urbain. Les plus grandes structures sont privilégiées chaque fois que possible en fonction des normes d'octroi du permis d'urbanisme.

Art. 23. Les conseils communaux exposent leurs actions en cette matière dans leur plan d'action communal de stationnement. Ils y intègrent les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignent au moins un endroit où ce dispositif sera déployé.

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

Sous-section 4. - Caractéristiques et implantation des équipements

Art. 24. Les dispositions de la présente sous-section visent tant le stationnement des vélos de courte que de longue durée.

Le mobilier est au choix :

vrije doorgang van 2 meter wordt gewaarborgd wanneer de fietsen zijn vastgemaakt, zodat bij het verstrijken van dit eerste plan aan de volgende minimumvereisten voldaan is :

- ♦ minstens 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;
- ♦ maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone.

De gemeenteraden voorzien eveneens in kortparkeren nabij verplaatsingsgeneratoren die worden aanzien als bestemmingsplaatsen.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenteraden die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadswefsel.

Afdeling 3. - Langparkeren

Art. 20. Het langparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in voorzieningen van het type "afgesloten box" of in een garage. De toegang tot die voorzieningen is betalend.

Art. 21. De gemeenteraden voorzien op de openbare weg afgesloten, overdekte en beveiligde parkeerinrichtingen die voldoen aan de volgende voorwaarden :

- ♦ deze inrichtingen op de openbare weg beogen het fietsgebruik voor de bewoners en de gebruikers van de wijk te vergemakkelijken door hen veilige en ergonomische parkeermogelijkheden aan te bieden.
- ♦ Ze worden enkel ingericht op openbare wegen waar de stedenbouwkundige situatie het niet toelaat om parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te leggen die aan deze twee criteria voldoen. De private of openbare fietsstallingen voor langparkeren worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De voorzieningen buiten de openbare weg, privé of op een publieke plaats, krijgen systematisch de voorkeur voor het langparkeren.
- ♦ deze inrichtingen beogen niet om andere opslagmogelijkheden buiten de openbare weg voor ongebruikte fietsen te vervangen. De gemeenteraden voeren beleidsregels in om de bezetting door achtergelaten fietsen te voorkomen.
- ♦ deze inrichtingen zijn enkel toegankelijk via een abonnement, met identificatie van de gebruiker en een toegangscontrole.
- ♦ Een regelmatige schoonmaak en onderhoud van deze inrichtingen houdt ze :
 - ♦ geschikt voor hun functie;
 - ♦ in een goede staat.

De analyse van dezelfde voorwaarden laat toe om verouderde infrastructuur te identificeren en te verwijderen.

Art. 22. De beveiligde inrichtingen voor het langparkeren van fietsen op de openbare weg zijn boxen of constructies waarvan de grootte in verhouding is met de behoeften en de aard van het stedelijke weefsel. De grootste structuren krijgen de voorkeur telkens wanneer dat mogelijk is in functie van de normen voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning.

Art. 23. De gemeenteraden zetten hun acties ter zake uiteen in hun gemeentelijk parkeeractieplan. Ze nemen hierin de mogelijke plaatsen op waar dit type van inrichting opgenomen kan worden en wijzen ten minste één plaats aan waar deze inrichting gerealiseerd zal worden.

Het Parkeeragentschap begeleidt indien nodig de installatie van dit type inrichting en houdt zich in voorkomend geval zelf bezig met de installatie ervan.

Onderafdeling 4. - Eigenschappen en inplanting van de infrastructuur

Art. 24. De bepalingen van deze onderafdeling betreffen zowel het kortparkeren als het langparkeren van fietsen.

Het meubilair is naar keuze :

- ♦ un U renversé répondant aux spécifications normalisées par le Ministre;
- ♦ un équivalent fonctionnel ayant une forme plus sophistiquée, sous réserve d'obtenir l'agrément préalable de l'Agence du stationnement quant à ces caractéristiques fonctionnelles.

Art. 25. Les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement aux places de stationnement pour véhicules automobiles.

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

Pour les stationnements de courte durée, les communes privilégient les implantations en coin de rue afin de maintenir une cohérence avec les passages pour piétons et en faciliter le repérage.

Art. 26. Les emplacements de stationnement pour vélos sont signalés par la signalisation adéquate en vigueur.

Section 2. - Le stationnement des véhicules deux-roues motorisés

Art. 27. Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos.

Art. 28. Au sein de chaque secteur de stationnement ou maille, le nombre de places réservées aux véhicules deux-roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places pour les véhicules deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement des voitures.

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

Les conseils communaux peuvent adopter des dérogations locales à ces valeurs, sous réserve d'une justification par une étude de mobilité validée par l'Agence du stationnement.

Art. 29. Les nouveaux équipements de stationnement pour les véhicules deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du stationnement.

Art. 30. Les emplacements de stationnement sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux véhicules deux-roues motorisés, en dehors du trottoir.

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

Section 3. - Les voitures partagées

Art. 31. Seules les voitures des associations ou des entreprises qui sont agréés par l'Administration peuvent bénéficier des avantages de stationnement qui sont octroyés par le présent arrêté, l'Ordonnance, ses arrêtés d'exécution et les plans d'actions communaux de stationnement.

Art. 32. Les conseils communaux adoptent dans leur plan d'action " Car sharing " des mesures préférentielles pour le stationnement des voitures partagées visant à :

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

Les stations de voitures partagées sont implantées de façon privilégiée en voirie, avec une dispersion dans les

- ♦ een omgekeerde U die voldoet aan de normen die door de Minister zijn uitgevaardigd;
- ♦ een evenwaardig functioneel alternatief met een meer gesofisticeerde vormgeving, onder voorbehoud van het verkrijgen van de voorafgaande goedkeuring van het Parkeeragentschap voor wat betreft zijn functionele eigenschappen.

Art. 25. De nieuwe fietsstallingen worden bij voorkeur ingeplant op autoparkeerplaatsen.

In alle gevallen worden deze stallingen geplaatst naast een verkeersweg die toegankelijk is voor fietsen zodanig dat de fietser geen voetpad of een voetgangersruimte moet oversteken om zijn fiets te parkeren.

Voor het kortparkeren van fietsen verkiezen de gemeenten de inrichting op de hoek van een straat zodat dat een coherentie behouden blijft met de oversteekplaats voor voetgangers en zodat de herkenning vergemakkelijkt wordt.

Art. 26. De fietsparkeerplaatsen worden aangegeven door de geldende adequate signalisatie.

Afdeling 2. - Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Art. 27. Het parkeren van tweewielige motorvoertuigen dient te worden georganiseerd op specifieke plaatsen waar bromfietsen toegelaten zijn, zodanig dat de voetpaden en de fietsstallingen niet versperd worden.

Art. 28. Binnen iedere parkeersector of deelsector is het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers, voor zoveel als mogelijk, evenredig met het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor auto's. Er worden 1 tot 3 plaatsen ingericht voor gemotoriseerde tweewielers per 200 plaatsen die zijn ingericht voor het parkeren van auto's.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenten, die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

De gemeenteraden kunnen plaatselijk afwijken van deze aantallen, onder voorbehoud van een rechtvaardiging op basis van een door het Parkeeragentschap goedgekeurde mobiliteitsstudie.

Art. 29. De nieuwe parkeerinrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers worden bij voorkeur ingericht op autoparkeerplaatsen, behoudens een door de Regering toegestane afwijking, nadat die het advies heeft ingewonnen van het Parkeeragentschap.

Art. 30. De parkeerplaatsen worden ingericht naast een verkeersweg die toegankelijk is voor gemotoriseerde tweewielers, zonder die op het voetpad te plaatsen.

De reglementering van de gereguleerde parkeerzone geldt voor motorfietsen.

Afdeling 3. - Autodelen

Art. 31. Enkel wagens van verenigingen of bedrijven die hiervoor door de Administratie erkend zijn kunnen genieten van de parkeervoordelen die door dit besluit, de Ordonnantie, zijn uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke parkeeractieplannen worden toegekend.

Art. 32. De gemeenteraden nemen in hun actieplan " Autodelen " preferentiële maatregelen op voor het parkeren van voertuigen voor autodelen, met het oog op :

- ♦ het aanmoedigen van alternatieven voor het gebruik van de eigen wagen;
- ♦ het bevorderen van de ontwikkeling van de diensten voor autodelen;
- ♦ het bevorderen van de zichtbaarheid van deze diensten.

De stations voor autodelen worden bij voorkeur geplaatst op de openbare weg, met een verspreiding binnen de

quartiers de petites stations proches des utilisateurs. Les grandes stations doivent en principe être situées hors voirie.

Art. 33. Il y a deux possibilités de stationnement pour les voitures partagées :

1° Places de stationnement réservées: ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés par des exploitants de véhicules motorisés partagés agréés avec utilisation des places de stationnement réservées. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur la voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé ou de le restituer. Les exploitants de véhicules à moteur partagés qui sont agréés par l'Administration peuvent aussi obtenir une carte de dérogation " voiture partagée " qui est mise à disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule.

2° Flotte libre : les exploitants de véhicules à moteur partagés "flotte libre" qui sont agréés par l'Administration peuvent obtenir une carte de dérogation " voiture partagée " qui est mise à disposition pour chaque véhicule à moteur partagé valable au cours et en dehors de l'utilisation du véhicule.

Art. 34. Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal " Car sharing " à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du Car sharing repris en annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

Section 4. - Taxis

Art. 35. La Direction des Taxis peut proposer aux communes des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis, sur la base de l'inventaire dynamique des stations de taxis et d'une proposition du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La Direction des Taxis donne son avis sur tous les projets de réaménagement de la voirie régionale comprenant une station de taxis, notamment en ce qui concerne la qualité et la visibilité des emplacements de ces stations.

Art. 36. Dans le cadre de leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux peuvent proposer des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis en indiquant les critères qu'ils ont pris en compte.

Art. 37. L'avis préalable de l'Agence du stationnement est requis pour toute création, déplacement ou suppression de l'implantation des stations de taxis et des éventuelles aires de stationnement réservées aux taxis.

CHAPITRE 4. - Livraisons, poids-lourds et autocars sur voirie

Section 1re. - Livraisons

Art. 38. Les conseils communaux reprennent dans leur plan d'action communal de stationnement l'entièreté des zones de livraison indispensables à la vie économique de la commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créés par les gestionnaires de voirie.

Les plans d'action communaux de stationnement détaillent les mesures particulières de contrôle et les modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.

Art. 39. Les conseils communaux tiennent compte des objectifs suivants :

- ♦ Déterminer, sur base d'un diagnostic de la demande, le nombre et la répartition des aires de livraison. Ce diagnostic distingue a priori :
 - ♦ les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces : aires de livraison de secteur;

wijken van kleine stations dichtbij de gebruikers. De grote stations moeten in principe buiten de openbare weg worden geplaatst.

Art. 33. Er zijn twee parkeermogelijkheden voor voertuigen voor autodelen :

1° Voorbehouden parkeerplaatsen : deze parkeermogelijkheid richt zich op de parkeerplaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen die gebruikt worden voor het systeem van autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen. De gemeenteraden reserveren dit soort parkeerplaatsen op de openbare weg om de klanten toe te staan om een gedeeld voertuig op te halen of terug te brengen. De door de Administratie erkende exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem van autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen kunnen tevens een vrijstellingskaart "autodelen" verkrijgen die aan de klanten ter beschikking wordt gesteld wanneer die het voertuig gebruiken.

2° Vrije vloot : de door de Administratie erkende exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor "vrije vloot" autodelen kunnen een vrijstellingskaart "autodelen" verkrijgen die per autodeelvoertuig ter beschikking wordt gesteld tijdens en buiten het gebruik van het voertuig.

Art. 34. De gemeenteraden werken tegen 2020 een gemeentelijk beleidsplan " Autodelen " uit conform de gewestelijke groeidoelstelling van autodelen zoals opgenomen in de bijlage bij het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 maart 2013 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van operatoren van autodelen voorbehouden parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg.

Afdeling 4. - Taxi's

Art. 35. De Directie Taxi's kan aan de gemeenten bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, op basis van de dynamische inventaris van de taxistandplaatsen en een voorstel van het Regionaal Adviesorgaan voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Directie Taxi's geeft zijn advies over alle heraanlegprojecten van de gewestelijke openbare weg waarbij een taxistandplaats is voorzien, met name wat betreft de kwaliteit en de zichtbaarheid van de ligging van deze standplaatsen.

Art. 36. In het kader van hun gemeentelijk parkeeractieplan kunnen de gemeenteraden bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, met opgave van de criteria waarmee zij rekening hebben gehouden.

Art. 37. Het voorgaand advies van het Parkeeragentschap is vereist voor elke oprichting, verplaatsing of verwijdering van de vestiging van taxistandplaatsen en eventuele parkeerruimtes die zijn voorbehouden aan taxi's.

HOOFDSTUK 4. - Leveringen, vrachtwagens en autocars op de openbare weg

Afdeling 1. - Leveringen

Art. 38. De gemeenteraden hernemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan alle leveringszones die onontbeerlijk zijn voor het economische leven van de gemeenten, met inbegrip van de inrichtingen voorzien of aangelegd door de wegbeheerders.

De gemeentelijke parkeeractieplannen specificeren de bijzondere controlemaatregelen en de concrete modaliteiten om de naleving van deze zones te verzekeren.

Art. 39. De gemeenteraden houden rekening met de volgende doelstellingen :

- ♦ Het vaststellen van het aantal en de verdeling van de leveringsplaatsen, op basis van een diagnose van de vraag. Deze diagnose onderscheidt a priori :
 - ♦ de buurten of straten waar veel handelszaken gelegen zijn : sectorale leveringsplaatsen;
 - ♦ geïsoleerde of belangrijke generatoren : specifieke leveringsplaatsen.

- ♦ les générateurs isolés ou importants : aires de livraison spécifiques.
- ♦ Déterminer les zones de desserte des aires de livraison de secteur en fonction du type de tissu urbain concerné. Pour quantifier les besoins en aires de livraison, l'implantation de ces zones doit être objectivée notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.
- ♦ Créer ou maintenir des aires de livraison spécifiques pour les besoins d'un établissement particulier, en tenant compte :
 - ♦ de la fréquence des livraisons, à combiner avec le moment de la journée et la durée moyenne afin d'estimer l'occupation de la voirie;
 - ♦ de la pression du stationnement ordinaire aux alentours, et donc de la probabilité qu'une place suffisante en stationnement ordinaire soit disponible à l'arrivée d'un véhicule de livraison;
 - ♦ de la régularité éventuelle des livraisons, par exemple jours et heures fixes, qui peut permettre un partage temporel de l'emplacement avec d'autres usages, par exemple arrêt minute, stationnement payant...;
 - ♦ de la durée moyenne d'une livraison : de courte durée, une livraison peut se dérouler dans un espace interdit au stationnement mais où l'arrêt est autorisé sans gêner la circulation;
 - ♦ du type de véhicule desservant usuellement le site; ceci influence la dimension de l'aire de livraison et les caractéristiques de son implantation (moyen d'accès);
 - ♦ du type de marchandises;
 - ♦ de l'organisation générale de la voirie : présence de passages piétons, de pistes cyclables, de lignes de trams ou de bus,...

Section 2. - Stationnement des poids-lourds

Art. 40. Les réglementations prises par les conseils communaux en matière de stationnement des poids-lourds sont en cohérence avec le Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale et le Plan régional de Développement.

Art. 41. Les communes participent équitablement au sein de la Région à la nécessité de permettre du stationnement pour les poids-lourds en leur réservant des emplacements en fonction de leurs possibilités.

Art. 42. Les communes accueillent les poids-lourds au prorata du linéaire de voiries accessibles à tous les camions sur son territoire : elles réservent aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

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

Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.

A cette fin, ils peuvent conclure un accord avec d'autres communes limitrophes en vue de reporter et/ou de répartir sur le territoire d'une de ces communes le nombre d'emplacements à réserver aux poids-lourds.

Art. 43. Pour déterminer les emplacements réservés aux stationnements des poids-lourds, les communes tiennent compte des critères suivants :

- ♦ La localisation en zone d'industrie urbaine ou de bureaux;
- ♦ L'espace disponible : une largeur de voirie de plus de 7 mètres ou un espace en berme centrale;
- ♦ Les faibles flux de circulations piétonne et cycliste;
- ♦ Le peu de riverains;
- ♦ L'accessibilité aux chauffeurs de poids-lourds : offre de transports publics, possibilités de stationnement de moyenne et longue durée.

- ♦ Het vaststellen van de verzorgingsgebieden van leveringsplaatsen in functie van het type het betrokken stedelijk weefsel. Om de behoeften in leveringsplaatsen te kwantificeren, moeten de inplantingen geobjectiveerd worden, met name door een inventarisering van de activiteiten, ook op de verdiepingen, en waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen deze waarvan de oppervlakte groter is dan 400 m en zonder rekening te houden met de activiteiten die over een privéruimte voor hun leveringen beschikken.
- ♦ Het inrichten of behouden van specifieke leveringsplaatsen voor de behoeften van een bijzondere vestiging, rekening houdend met :
 - ♦ de frequentie van de leveringen, in combinatie met het tijdstip van de dag en de gemiddelde duur teneinde de bezetting van de openbare weg in te kunnen schatten;
 - ♦ de gewone rondomliggende parkeerdruk, en dus de kans dat er voldoende gewone parkeerplaats beschikbaar zal zijn bij de aankomst van een leveringsvoertuig;
 - ♦ de eventuele regelmaat van leveringen, bijvoorbeeld vaste dagen en uren, die kan zorgen voor het tijdelijk delen van een parkeerplaats met andere gebruiksdoeleinden, bijvoorbeeld minuuthaltes, betalend parkeren...;
 - ♦ de gemiddelde duurtijd van een levering : in geval van een korte levering, kan de levering plaatsvinden in een ruimte waar parkeren verboden is maar waar het stoppen toegestaan is zonder dat het verkeer gehinderd wordt;
 - ♦ het type voertuig dat gewoonlijk ter plaatse levert; dit beïnvloedt de afmetingen van de leveringsplaats en de kenmerken van de vestiging ervan (toegangsmogelijkheden);
 - ♦ het type goederen;
 - ♦ de algemene organisatie van de openbare weg : aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers, fietspaden, tram- of buslijnen,...

Afdeling 2. - Het parkeren van vrachtwagens

Art. 40. De reglementeringen betreffende het parkeren van vrachtwagens opgesteld door de gemeenteraden dienen in overeenstemming te zijn met het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Art. 41. De gemeenten dragen evenredig bij aan de behoefte binnen het Gewest om het parkeren door vrachtwagens toe te staan door in functie van hun mogelijkheden plaatsen te reserveren.

Art. 42. De gemeenten ontvangen op hun grondgebied vrachtwagens naar ratio van het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens : ze reserveren voor vrachtwagens het equivalent van minstens 18 % van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens die er doorrijden.

Een eventuele plaatselijke verlaging van dit percentage moet gerechtvaardigd worden door een parkeerstudie over vrachtwagens die wordt goedgekeurd door het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden nemen hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden moeten worden aan vrachtwagens in functie van de berekening uitgevoerd in verhouding tot het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens.

Met dit doel mogen ze een akkoord afsluiten met andere aangrenzende gemeenten in het licht van een verschuiving en/of een herverdeling van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens op het grondgebied van een van deze gemeenten.

Art. 43. Om het aantal parkeerplaatsen voorbehouden aan vrachtwagens vast te stellen, houden de gemeenten rekening met de volgende criteria :

- ♦ De lokalisatie in een stedelijke industriezone of in een kantoorzone;
- ♦ De beschikbare ruimte : wegbreedte van meer dan 7 meter of een ruimte op de middenberm;
- ♦ Weinig voetgangers- en fietsverkeer;
- ♦ Weinig bewoners;
- ♦ Toegankelijkheid voor vrachtwagenchauffeurs : het aanbod van openbaar vervoer, mogelijkheden tot middellang- en langparkeren.

Section 3. - Bus scolaires et autocars

Art. 44. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur leur territoire quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

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

Art. 45. Les réservations de stationnement pour les autocars sont réparties en fonction de 3 périodes :

- ♦ dépose-reprise : le stationnement est limité à 1/2 h;
- ♦ stationnement de moyenne durée : stationnement limité à 5 heures qui permet à l'autocariste de se garer en dehors des lieux touristiques entre la dépose et la reprise de ses passagers;
- ♦ stationnement longue durée : stationnement classique, de jour ou de nuit, quand le véhicule est vide.

Art. 46. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le plan d'action communal de stationnement offre également, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.

CHAPITRE 5. - Stationnement hors voirie

Section 1re. - Objectifs généraux

Art. 47. Le développement du stationnement hors voirie vise à :

- ♦ favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée;
- ♦ favoriser le stationnement résidentiel hors voirie;
- ♦ compenser la perte de places physiques de stationnement en voirie par des équipements sur l'espace public (création de sites propres pour la STIB, création de pistes cyclables, création d'oreilles de trottoirs ou élargissement de ceux-ci,...);
- ♦ encourager l'utilisation du vélo en offrant des possibilités de parking sécurisé;
- ♦ maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas suffisante.

Art. 48. La Région et les communes appliquent pour les parkings publics qu'elles gèrent le principe de tarifs préférentiels hors voirie pour les riverains, au plus tard dans les 2 ans suivant l'entrée en vigueur des plans d'action communaux de stationnement.

Les tarifs de ces parkings publics augmentent progressivement en fonction de leur proximité au centre.

Art. 49. Les parkings publics comprennent au moins 1 place vélo pour 10 places voitures, sans que ces emplacements pour vélo ne puissent être créés au détriment des places prévues pour les voitures.

Art. 50. Les installations destinées à la recharge des véhicules électriques sont réalisées de manière privilégiée hors voirie. Les parkings publics prévoient, dans la mesure du possible, un tel dispositif.

Art. 51. Les gestionnaires de parkings publics doivent prévoir une réduction graduelle pour les conducteurs qui stationnent leur véhicule pour une durée de plus de 48 h. Ceci doit stimuler les conducteurs à laisser leur véhicule en stationnement hors voirie pour une plus longue durée.

Afdeling 3. - Schoolbussen en autocars

Art. 44. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden dienen te worden aan schoolbussen in de buurt van scholen die zich op hun grondgebied bevinden, ongeacht het type onderwijs of het onderwijsnet.

De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.

Art. 45. De voorbehouden parkeerplaatsen voor autocars zijn onderverdeeld in functie van 3 periodes :

- ♦ op- en afstappen : het parkeren is beperkt tot 1/2 u.;
- ♦ middellang parkeren : het parkeren is beperkt tot 5 uur, wat de buschauffeur in staat stelt om zijn autocar buiten de toeristische trekpleisters te parkeren tussen het moment dat hij zijn passagiers afzet en het op-pikt;
- ♦ langparkeren : parkeren in de traditionele betekenis van het woord, overdag of 's nachts, wanneer het voertuig leeg is.

Art. 46. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die worden voorbehouden aan toeristische autocars, door voor elke plaats het type van de duurtijd te specificeren.

Het gemeentelijk parkeeractieplan biedt eveneens, in functie van de eigenheid van het gemeentelijk grondgebied, specifieke plaatsen aan voor autocars die de culturele, recreatieve en sportieve trekpleisters aandoen, als ook de grote hotels en de congreslocaties.

HOOFDSTUK 5. - Parkeren buiten de openbare weg

Afdeling 1. - Algemene doelstellingen

Art. 47. De ontwikkeling van het parkeren buiten de openbare weg beoogt :

- ♦ de verplaatsing van het parkeren op de openbare weg naar het parkeren buiten de openbare weg in de hand werken en in het bijzonder het langparkeren;
- ♦ het residentieel parkeren buiten de openbare weg bevorderen;
- ♦ het verlies van fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg compenseren door voorzieningen op openbaar domein (inrichten van eigen plaatsen voor de MIVB, aanleg van fietspaden, aanleg of verbreding van trottoiruitstulpingen,...)
- ♦ het fietsgebruik aanmoedigen door beveiligde parkeermogelijkheden aan te bieden;
- ♦ in het geval van transitparkings buiten de openbare weg, de afstand die met het openbaar vervoer wordt afgelegd maximaliseren in vergelijking met de afstand die met de personenwagen wordt afgelegd. Transitparkings vergemakkelijken de intermodaliteit van de buurtbewoners voor wie het aanbod van openbaar vervoer in de omgeving van hun woning ontoereikend is.

Art. 48. Het Gewest en de gemeenten passen in de publieke parkings die ze beheren het principe van de voorkeurtarieven voor parkeren buiten de openbare weg toe voor de bewoners, ten laatste 2 jaar na de inwerkingtreding van de gemeentelijke parkeeractieplannen.

De tarieven van deze publieke parkings verhogen progressief in functie van hun nabijheid tot het centrum.

Art. 49. De publieke parkings bevatten minstens 1 fietsparkeerplaats per 10 autoparkeerplaatsen, zonder dat deze fietsparkeerplaatsen gecreëerd worden ten nadele van de parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen.

Art. 50. De installaties waar elektrische wagens kunnen opladen worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De publieke parkings voorzien, in de mate van het mogelijke, in een dergelijke voorziening.

Art. 51. De beheerders van publieke parkings moeten voorzien in een graduele vermindering van de vergoeding voor alle bestuurders die hun voertuig meer dan 48 u. parkeren. Dit moet de bestuurders stimuleren om hun voertuig voor een langere periode buiten de openbare weg te parkeren.

Section 2. - Parkings riverains

Art. 52. Les riverains bénéficient d'un abonnement à tarif préférentiel dans les parkings publics qui :

- ♦ sont gérés par la Région ou une commune, ou agréés en tant que parking public;
- ♦ ne sont pas des parkings de transit sous réserve d'une éventuelle dérogation pour une proportion réservée;
- ♦ acceptent une clientèle abonnée.

Est considéré comme riverain au sens de la présente section, la personne domiciliée dans la Région Bruxelles-Capitale dans le secteur de stationnement où se situe une entrée piétonne du parking.

Art. 53. Dans les parkings visés à l'article 52, les riverains bénéficient d'une réduction d'au moins 30 % sur les abonnements " voiture " permanents.

Art. 54. Le gestionnaire du parking public ne pourra pas refuser d'abonnements " voiture " pour riverain tant que le nombre de ces abonnements n'atteindra pas au moins un tiers de l'ensemble des abonnements " voiture " délivrés.

Le maintien de l'équilibre économique du parking pourra être obtenu par une augmentation proportionnelle des tarifs des autres clientèles.

Art. 55. Les règles de la présente section s'appliquent aussi aux véhicules deux-roues motorisés.

Art. 56. Les conseils communaux identifient, dans leur plan d'action communal de stationnement, les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévues en voirie. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre de places concernées en voirie.

Art. 57. Les gestionnaires de voiries, dont les communes, ou tout intervenant dans l'espace public (ex : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc.) doivent, préalablement à tous travaux, soumis ou non à permis d'urbanisme, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement et au fonctionnaire délégué. En guise de sanction en cas de non-notification préalable aux suppressions, le chantier sera frappé d'illégalité et le demandeur tenu de revenir au pristin état sans délais. Sur base de ces notifications, l'Agence du stationnement pourra calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie. A cette fin, l'Agence du stationnement est tenue d'établir un mode de calcul des compensations hors voirie dont les modalités seront soumises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour approbation.

Dans leurs plans d'action communaux de stationnement, les conseils communaux sont tenus de respecter le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. L'Agence du stationnement vérifiera que ces modalités y figurent bien. Les plans d'action communaux de stationnement identifient les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévus en voirie. Les communes ne peuvent supprimer aucun emplacement de stationnement en voirie si cela n'est pas prévu dans leurs plans d'action communaux de stationnement, ou dans le cadre de la révision de ceux-ci. Lorsqu'elle est nécessaire, une dérogation peut être accordée par l'Agence de stationnement, et ce dans un cadre de dérogations fixé par le gouvernement.

En cas de non-respect de ce principe, l'Agence du stationnement met la commune en demeure de s'exécuter et de prendre les mesures nécessaires pour remise en pristin état des lieux. A défaut de s'exécuter après cette mise en demeure, l'Agence du stationnement ou la Région pourra se substituer à la commune. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre des places concernées en voirie.

Afdeling 2. - Bewonersparkings

Art. 52. De bewoners genieten van een abonnement aan voorkeurtarief in publieke parkings die :

- ♦ beheerd worden door het Gewest of een gemeente, of erkend worden als publieke parking;
- ♦ geen transitparkings zijn, behoudens een eventuele afwijking voor een voorbehouden gedeelte;
- ♦ een geabonneerd cliënteel aanvaarden.

Wordt in de zin van deze afdeling als bewoner beschouwd, de persoon die gedomicilieerd is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de parkeersector waar zich een voetgangersingang tot een parking bevindt.

Art. 53. In de parkings bedoeld in artikel 52 genieten de bewoners een korting van minstens 30 % op de permanente autoabonnementen.

Art. 54. De beheerder van de publieke parking mag geen autoabonnementen voor bewoners weigeren zolang het aantal van deze abonnementen minder dan een derde van alle afgeleverde autoabonnementen uitmaakt.

Het behoud van het economisch evenwicht van de parking kan worden bereikt door een verhoudingsgewijze verhoging van de andere klanttarieven.

Art. 55. De regels van deze afdeling gelden eveneens voor gemotoriseerde tweewielers.

Art. 56. De gemeenteraden identificeren in hun gemeentelijk parkeeractieplan de compenserende opties voor de voorziene vermindering van de parkeerplaatsen op de openbare weg. Het aantal gecreëerde plaatsen buiten de openbare weg mag het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 57. De beheerders van de openbare weg, waaronder de gemeenten, of alle betrokkenen bij de openbare ruimte (bv. MIVB, De Lijn, TEC, NMBS, enz.) zijn verplicht om, voorafgaandelijk aan alle werken, ongeacht of die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunningsplicht, elke verwijdering van parkeerplaatsen te melden aan het Parkeeragentschap en aan de gemachtigde ambtenaar. Bij gebrek aan voorafgaande melding van een verwijdering, is de bouwplaats illegaal en is de aanvrager gehouden om de verwijderde parkeerplaats (en) onverwijld in de oorspronkelijke staat herstellen. Op basis van deze meldingen, kan het Parkeeragentschap de werkelijke behoefte aan reële compensatie buiten de openbare weg duidelijk berekenen. Hiertoe dient het Parkeeragentschap een berekeningsmethode uit te werken voor de compensaties van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, waarvan de modaliteiten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De gemeenteraden zijn verplicht om in hun gemeentelijke parkeeractieplannen het principe te huldigen van de aanzienlijke compensatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg ingeval er parkeerplaatsen op de openbare weg worden verwijderd. Het Parkeeragentschap gaat na of deze modaliteiten daarin goed werden opgenomen in de plannen. De gemeentelijke parkeeractieplannen identificeren de compenserende opties voor de voorziene vermindering van parkeerplaatsen op de openbare weg. De gemeenten mogen geen parkeerplaatsen op de openbare weg verwijderen indien dat niet is voorzien in hun gemeentelijke parkeeractieplannen, of in het kader van de herziening van die plannen.

Een afwijking kan door het Parkeeragentschap worden toegestaan wanneer dit noodzakelijk is, en dit binnen een kader van afwijkingen vastgelegd door de regering. Wanneer dit principe niet wordt nageleefd, stelt het Parkeeragentschap de desbetreffende gemeente in gebreke, en verzoekt het de gemeente om de nodige maatregelen te nemen om de plaatsen in de oorspronkelijke staat te herstellen. Indien geen gevolg wordt gegeven aan deze ingebrekestelling, kan het Parkeeragentschap of het Gewest zich in de plaats stellen van de gemeente. Het aantal parkeerplaatsen dat buiten de openbare weg wordt ingericht kan het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 58. Le Gouvernement de la Région et les conseils communaux peuvent créer des parkings publics uniquement réservés aux riverains, en vue de compenser significativement la suppression physique d'emplacements de stationnement sur voirie ou l'accroissement local du nombre d'emplacements sur voirie réglementée en zone rouge ou orange. La nécessité de ce type de parking doit être justifiée par une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement.

Section 3. - Tarifs préférentiels pour les deux-roues

Art. 59. Il est instauré, dans les parkings hors voirie gérés par la Région ou les communes, ou agréés en tant que parking public, des tarifs préférentiels :

- ♦ pour les motocyclettes et cyclomoteurs par rapport aux voitures, proportionnellement à l'emprise au sol de ceux-ci, combiné au coût d'exploitation et de gestion du parking;
- ♦ pour les emplacements de stationnement aménagés pour les vélos, en principe à un niveau de 10 % du tarif d'une voiture particulière.

Section 4. - Modalités des emplacements de stationnement pour vélos

Art. 60. Les emplacements de stationnement pour vélos hors voirie sont pourvus d'un mobilier adapté, à savoir un support permettant :

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

Art. 61. Les emplacements de stationnement pour les vélos sont autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce et sans avoir à aucun moment besoin de porter le vélo.

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

Section 5. - Parkings de transit

Art. 62. Les parkings de transit gérés par l'Agence du stationnement et situés sur le territoire de la Région servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs.

Leur usage implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo. Les parkings de transit ne servent, en principe, pas la desserte locale.

Art. 63. Afin de faciliter l'intermodalité avec le vélo, les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent, dans la mesure du possible, différents services de mise à disposition de vélos sur place, par exemple les vélos en libre service ou la location de vélos en courte ou longue durée.

Art. 64. Les stationnements aux abords des parkings de transit sont protégés par des aménagements et/ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

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

Les parkings de transit sont sécurisés et suffisamment éclairés.

Art. 65. L'usage du parking de transit est payant.

Section 6. - Téléalonnement des parkings

Art. 66. Un téléalonnement des parkings est organisé à deux niveaux :

- ♦ un téléalonnement large vers les parkings de transit aux abords de la frontière régionale;

Art. 58. De Gewestregering en de gemeenteraden kunnen publieke parkings creëren die enkel zijn voorbehouden aan bewoners, teneinde de verwijdering van de fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg of de plaatselijke toename van het aantal plaatsen op de openbare weg beheerd in de rode of oranje zone op aanzienlijke wijze te compenseren. De noodzaak van dit type parking moet worden gerechtvaardigd door een parkeerstudie die door het Parkeeragentschap werd goedgekeurd.

Afdeling 3. - Voorkeurstarieven voor tweewielers

Art. 59. In parkings buiten de openbare weg die door het Gewest of de gemeenten beheerd worden of die als publieke parking worden erkend, gelden voorkeurstarieven :

- ♦ voor bromfietsen en motorfietsen vergeleken met wagens, in verhouding tot hun plaatsinname en in combinatie met de exploitatie- en beheerskost van de parking;
- ♦ voor de fietsparkeerplaatsen, in principe op een niveau van 10 % van het tarief van een personenwagen.

Afdeling 4. - Modaliteiten van de fietsparkeerplaatsen

Art. 60. De fietsparkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn voorzien van aangepast meubilair, namelijk een steun die toelaat om :

- ♦ de fiets staande te houden met zijn kader;
- ♦ de fiets met minstens één wiel en zijn kader vast te maken aan een vaste steun door middel van een U-slot.

Art. 61. De fietsparkeerplaatsen worden zoveel als mogelijk gelijkvloers ingericht, of wanneer dat niet mogelijk is, toegankelijk gemaakt via een zacht hellende inrit en zonder dat de fietser op enig moment zijn fiets moet dragen.

De uitbater van de parking dient onrechtmatig gebruik van de voorziene fietsparkeerplaatsen tegen te gaan en heeft bijzondere aandacht voor achtergelaten fietsen.

Afdeling 5. - Transitparkings

Art. 62. De transitparkings die beheerd worden door het Parkeeragentschap en die gelegen zijn op het grondgebied van het Gewest doen dienst als tussenhalte voor de intermodale trajecten van pendelaars en bezoekers.

Hun gebruik impliceert het gecombineerd gebruik met het openbaar vervoer of de fiets. De transitparkings zijn, in principe, niet bestemd voor plaatselijke bediening.

Art. 63. Teneinde de intermodaliteit met de fiets te bevorderen, omvatten de transitparkings een beveiligde en gemakkelijk toegankelijke parkeerplaats voor fietsen. Zij bieden, in zoverre als mogelijk, verschillende diensten aan die fietsen ter plaatse ter beschikking stellen, bijvoorbeeld fietsen in zelfbediening of fietsverhuur voor korte of lange termijn.

Art. 64. De parkeerplaatsen in de buurt van de transitparkings worden beschermd door inrichtingen en/of een regelgeving die de verspreiding van het parkeren door pendelaars in de buurt van deze parkings voorkomt.

Een door het Parkeeragentschap goedgekeurde parkeerstudie zal de vaststelling van deze beschermde zone begeleiden.

De transitparkings zijn beveiligd en voldoende verlicht.

Art. 65. Het gebruik van de transitparking is betalend.

Sectie 6. - Dynamische bewegwijzering naar parkings

Art. 66. Een dynamische bewegwijzering naar parkings bestaat uit twee niveaus :

- ♦ Een brede bewegwijzering die leidt naar de transitparkings in de onmiddellijke omgeving van de ge-

- ♦ un guidage de proximité au niveau de la première couronne vers les parkings publics centraux.

CHAPITRE 6. - Plans d'action communaux de stationnement

Art. 67. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend notamment :

- ♦ Les points repris à l'article 14, § 3 de l'Ordonnance;
- ♦ Les points repris aux articles 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 et 57 du présent arrêté;
- ♦ Les points repris dans les sections qui suivent.

Section 1re. - Etat des lieux

Art. 68. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un état des lieux détaillé reprenant :

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

Section 2. - Détail des actions

Art. 69. Chaque action du plan est motivée et justifiée.

Art. 70. Le conseil communal détaille particulièrement les raisons qui président à la détermination :

- ♦ des limites des zones réglementées sur voirie;
- ♦ du choix des réglementations appliquées ou prévues sur voirie;
- ♦ des éventuelles extensions des périodes réglementées;
- ♦ du nombre et du positionnement des places de stationnement réservées sur l'espace public.

Art. 71. Les plans d'action communaux de stationnement détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux qui concernent la diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementées.

Art. 72. Le conseil communal détaille sa politique pour chaque type de cartes de dérogation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il détaille ses prévisions du nombre de cartes de dérogation par type de carte et par maille de stationnement ou secteur de stationnement fixe. Il justifie le recours ou non à l'instauration de quotas sur les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de son territoire.

Art. 73. Le conseil communal détaille sa politique en matière de stationnement des véhicules et usages particuliers comme les véhicules deux-roues motorisés, les voitures partagées, les taxis, les véhicules de livraison, les poids-lourds et les autocars.

Art. 74. Le conseil communal veille à ce que des mesures particulières soient prises afin de favoriser graduellement le stationnement hors voirie, en vue de réduire la pression de stationnement.

Il y détaille les actions concrètes et chiffrées prévues à cette fin, y compris un ou des projets de réaménagement de voirie où la réduction de l'offre de stationnement sur la voirie.

- ♦ westgrens;
- ♦ een nabijheidsbewegwijzering ter hoogte van de eerste kroon, die naar de centraal gelegen publieke parings leidt.

HOOFDSTUK 6. - Gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 67. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat onder andere :

- ♦ De punten opgenomen in artikel 14, § 3 van de Ordonnantie;
- ♦ De punten opgenomen in de artikels 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 en 57 van dit besluit;
- ♦ De punten opgenomen in de afdelingen die volgen.

Afdeling 1. - Stand van zaken

Art. 68. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een gedetailleerde stand van zaken die het volgende bevat :

- ♦ de globale balans van de parkeersituatie in de gemeente;
- ♦ de balans van het openbaar aanbod, op en buiten de openbare weg, in detail uitgewerkt per aard en per reglementering.
- ♦ Deze balans is meer bepaald gebaseerd op exhaustieve tellingen die op het terrein werden uitgevoerd en die dateren van minder dan drie jaar geleden, uitgevoerd (uitvoering, interpretatie van de situatie, exploitatie) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven;
- ♦ het beleidskader waarin het gemeentelijk parkeeractieplan past, meer bepaald de samenhangende en/of begeleidende maatregelen die door de gemeenteraad genomen of voorzien zijn.

Afdeling 2. - Een gedetailleerde beschrijving van de acties

Art. 69. Elke actie van het plan wordt gemotiveerd en gerechtvaardigd.

Art. 70. De gemeenteraad specificeert in het bijzonder de redenen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van :

- ♦ de grenzen van de gereguleerde zones op de openbare weg;
- ♦ de keuze van reglementeringen die op de openbare weg worden toegepast of voorzien;
- ♦ de eventuele uitbreidingen van de gereguleerde periodes;
- ♦ het aantal en de lokalisatie van de voorbehouden parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte.

Art. 71. De gemeentelijke parkeeractieplannen geven gedetailleerd aan hoe ze bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen met betrekking tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en het beheer van de parkeerplaatsen in de gereguleerde parkeerzones.

Art. 72. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot ieder type vrijstellingskaart, alsook de middelen die zij inzet om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. Ze specificeert haar raming van het aantal vrijstellingskaarten en dit per type kaart en per deelsector of vaste parkeersector. Ze rechtvaardigt het al dan niet invoeren van quota's met betrekking tot de deelsectoren of vaste parkeersectoren op haar grondgebied.

Art. 73. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot het parkeren van voertuigen en specifieke toepassingen zoals gemotoriseerde tweewielers, autodelen, taxi's, voertuigen voor leveringen, vrachtwagens en autocars.

Art. 74. De gemeenteraad ziet er bovendien op toe dat er bijzondere maatregelen worden genomen om het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen, ten einde de parkeerdruk te verminderen.

Zij specificeert de concrete en becijferde acties die hiervoor voorzien worden, met inbegrip van één of meerdere projecten voor de heraanleg van de openbare weg waar de vermindering van het parkeeraanbod op de openbare weg.

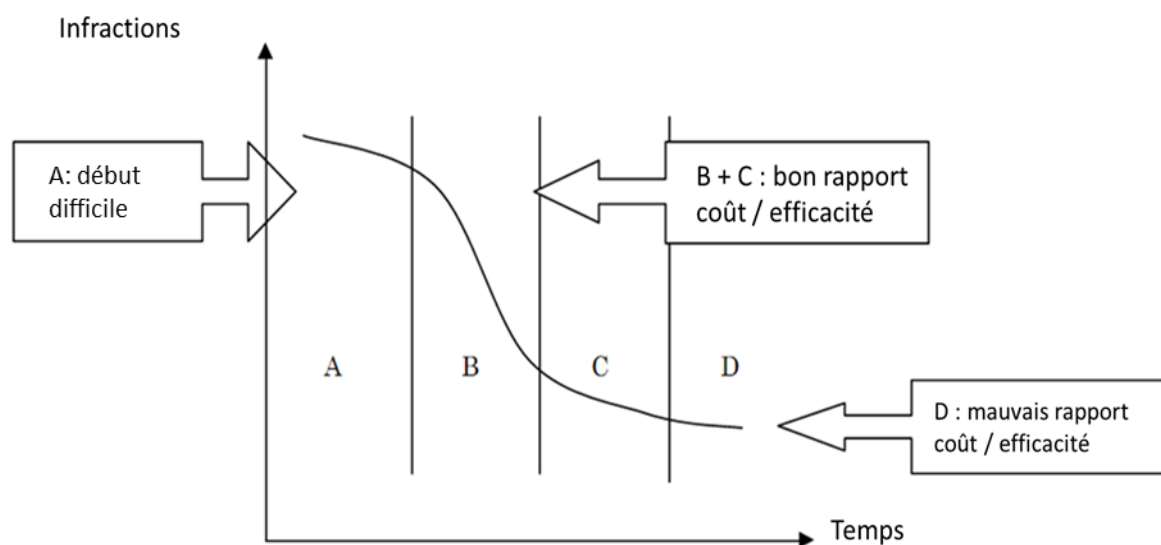
Les travaux de réaménagement sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives au déplacement motorisé individuel et en particulier l'aménagement de sites protégés pour des bus ou des trams et des pistes cyclables, et augmenter la convivialité et la qualité de l'espace public, en réduisant notamment le nombre de places réservées au stationnement des voitures sur la voirie.

Art. 75. Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction avec pour objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ces places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie. Le conseil communal détaille dans son plan d'action communal de stationnement les alternatives par type d'usager (riverain, visiteur, livraisons...) et reprend au moins deux projets combinant un tel réaménagement à une compensation.

Section 3. - Contrôle et sanctions

Art. 76. Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle et de sanctions. Cette politique doit être efficace et le contrôle régulier et suffisant.

Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du stationnement.



Annexe B

Section 4. - Synthèses

Art. 78. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend un planning prévisionnel des actions, dont notamment le programme :

- ♦ des réaffectations à d'autres usages des places de stationnement à destination;
- ♦ du développement des emplacements de stationnements pour vélos.

Art. 79. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend également des synthèses exprimant la cohérence des différentes actions au sein de chaque maille de stationnement ou secteur de stationnement fixe

Art. 80. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un récapitulatif général exprimant la cohérence d'ensemble des actions :

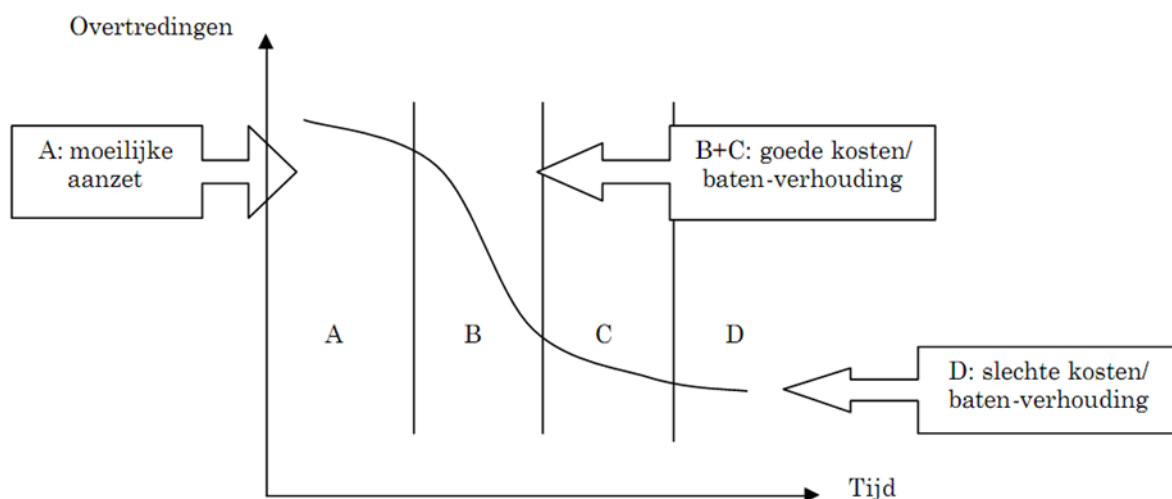
Aanpassingswerken op de openbare weg moeten het gebruik van alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer bevorderen, en in het bijzonder de aanleg van vrije bus- en trambanen en fietspaden, en de gebruiksvriendelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen, in het bijzonder door het aantal voor personenwagens voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen.

Art. 75. De gemeenteraad identificeert in het bijzonder de opties voor parkeerplaatsen waarvoor zij een vermindering voorziet, met als doel een betere aanleg, met inbegrip van een compensatie van deze plaatsen door de creatie van een aanbod buiten de openbare weg dat het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overstijgt. De gemeenteraad preciseert in het gemeentelijk parkeeractieplan de alternatieven per type van gebruiker (bewoner, bezoeker, leveranciers...) en herneemt minimaal twee projecten die een dergelijke heraanleg combineren met een compensatie.

Afdeling 3. - Controle en sancties

Art. 76. De gemeenteraad geeft ook gedetailleerd haar beleid weer op het vlak van controle en sanctionering. Dat beleid moet efficiënt zijn en de controle regelmatig en voldoende.

Art. 77. De gemeenteraad stelt een grafiek volgens het model dat als Bijlage B is opgenomen om de gebruikte middelen objectief te evalueren en deze aan te passen, indien ze niet beantwoorden aan de optimale doelstelling B+C. Er wordt voorzien in een minimumaantal interventies, samen met snelle interventie maatregelen om voertuigen te verwijderen die de passage van openbaar vervoer, fietsen, voetgangers en van het verkeer in zijn geheel belemmeren, in voorkomend geval met de hulp van de diensten die door of via het Parkeeragentschap ter beschikking worden gesteld.



Bijlage B

Sectie 4. - Samenvattingen

Art. 78. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een planning van de voorziene acties, met inbegrip van het programma voor :

- ♦ de herbesteding van parkeerplaatsen op de plaats van bestemming;
- ♦ voor de ontwikkeling van fietsparkeerplaatsen.

Art. 79. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat tevens samenvattingen die de samenhang aantonen van de verschillende acties binnen elke deelsector of vaste parkeersector.

Art. 80. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een algemeen samenvatting waaruit de samenhang van het geheel van acties blijkt :

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

Section 5. - Approbation des plans d'action communaux de stationnement

Art. 81. Sur base de l'avis de l'Agence du stationnement, le Gouvernement déclare le dossier communal complet. Le plan d'action communal de stationnement est approuvé endéans les trois mois à compter de cette déclaration.

CHAPITRE 7. - Contenu des rapports d'évaluation

Section 1re. - Modalités de réalisation

Sous-section 1re. - Rapport d'évaluation

Art. 82. Chaque conseil communal adopte, tous les deux ans, un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement mises en oeuvre, ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées.

Ces rapports d'évaluation contiennent les données suivantes.

Sous-section 2. - Données d'exploitation

Art. 83. Les données d'exploitation sont distinguées sur le territoire communal, par maille de stationnement ou secteur de stationnement fixe et par type de réglementation. Toute exception locale appliquée à une zone est ici assimilée à un nouveau[de réglementation.

Ces données reprennent :

- ♦ le nombre de places : au total et hors places réservées;
- ♦ les horaires et nombres de jours réglementés;
- ♦ le nombre de cartes de dérogation délivrées par la commune, par type de carte :
 - ♦ en vigueur;
 - ♦ délivrées sur la période.
- ♦ le montant des recettes horaires;
- ♦ le montant des recettes des cartes de dérogation, par type de carte;
- ♦ le montant total des redevances forfaitaires.

Art. 84. Si le collège des bourgmestre et échevins ou l'Agence du stationnement délivrent des cartes de dérogation " riverain " dont le secteur de stationnement comprend une ou plusieurs mailles qui ne sont pas entièrement situées sur le territoire d'une commune, le collège des bourgmestre et échevins fournit pour chaque maille concernée le nombre de cartes de dérogation "riverain" délivrées qui:

- ♦ sont en vigueur;
- ♦ ont été délivrées sur la période;
- ♦ le chiffre des recettes liées à ces cartes de dérogation.

Sous-section 3. - Enquêtes

Art. 85. Les enquêtes sont réalisées (exécution, exploitation et calcul des ratios standards) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement.

Les enquêtes à réaliser sont les suivantes :

- ♦ enquête sur l'occupation et le respect : sur la totalité des places réglementées;
- ♦ enquête sur le temps de recherche d'une place autorisée sur voirie : sur au moins la moitié des mailles de stationnement ou des secteurs de stationnement fixes dont au moins la moitié du linéaire de voirie est

- ♦ op het grondgebied van de gemeente;
- ♦ en met de aangrenzende gemeentelijke grondgebieden.

Afdeling 5. - Goedkeuring van gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 81. Op basis van het advies van het Parkeeragentschap, verklaart de Regering het gemeentelijke dossier volledig. Het gemeentelijke parkeeractieplan wordt goedgekeurd binnen de drie maanden te rekenen vanaf deze verklaring.

HOOFDSTUK 7. - Inhoud van de evaluatieverslagen

Afdeling 1. - Realisatievoorwaarden

Onderafdeling 1. - Evaluatieverslag

Art. 82. Elke gemeenteraad keurt om de twee jaar een evaluatieverslag goed dat de uitgevoerde uitvoeringsmaatregelen van de actieplannen specificeert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen.

Deze evaluatieverslagen bevatten de volgende gegevens.

Onderafdeling 2. - Exploitatiegegevens

Art. 83. De exploitatiegegevens van het gemeentelijk grondgebied zijn opgesplitst per deelsector of vaste parkeersector en per type reglementering. Iedere lokale uitzondering die op een zone wordt toegepast wordt hier gelijkgesteld met een nieuwe type reglementering.

Deze gegevens hernemen :

- ♦ Het aantal parkeerplaatsen : in totaal, zonder de voorbehouden plaatsen;
- ♦ De periodes en het aantal dagen waarop het parkeren gereguleerd is;
- ♦ Het aantal vrijstellingskaarten afgeleverd door de gemeente, per type kaart :
 - ♦ dat in omloop is;
 - ♦ dat tijdens de periode werd afgeleverd.
- ♦ Het bedrag van de inkomsten afkomstig uit de uurtarieven;
- ♦ Het bedrag van de inkomsten afkomstig van de vrijstellingskaarten, per type kaart;
- ♦ Het totale bedrag van de forfaitaire retributies.

Art. 84. Indien het college van burgemeester en schepenen of het Parkeeragentschap vrijstellingskaarten "buurtbewoner" uitreiken waarvan de parkeersector één of meer deelsectoren omvat die niet volledig gelegen zijn op het grondgebied van één gemeente, vermeldt het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten per betreffende deelsector het aantal afgeleverde vrijstellingskaarten "buurtbewoner" die :

- ♦ in omloop zijn;
- ♦ tijdens de periode werden afgeleverd.
- ♦ het bedrag van de inkomsten afkomstig van deze vrijstellingskaarten.

Onderafdeling 3. - Enquêtes

Art. 85. De enquêtes worden gerealiseerd (uitvoering, exploitatie en berekening van de standaardratio's) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven.

De volgende enquêtes moeten worden uitgevoerd :

- ♦ enquête over bezetting - naleving : over alle gereguleerde parkeerplaatsen;
- ♦ enquête over de tijd die nodig is om een toegelaten parkeerplaats te vinden op de openbare weg : over minstens de helft van alle deelsectoren of vaste parkeersectoren waarvan minstens de helft van de open-

- ♦ réglementé, à raison d'un point par maille de stationnement ou secteur de stationnement fixe; enquête sur la rotation : sur au moins un quart des places de chaque type de zone réglementée.

Section 2. - Périodicité

Art. 86. Les données d'exploitation sont collectées et enregistrées mensuellement pour faire apparaître les variations saisonnières et pour permettre de déceler des évolutions tendanciennes. Cette échelle de temps permet d'anticiper les risques et d'adopter au plus vite les actions complémentaires ou correctrices.

Art. 87. Les enquêtes sont réalisées au moins une fois tous les 2 ans.

Art. 88. Les conseils communaux peuvent faire des bilans intermédiaires, annuels ou semestriels, pour optimiser leur gestion du stationnement. Ces bilans intermédiaires peuvent être transmis à l'Agence du stationnement si le conseil communal le juge utile pour l'édification de l'Agence du stationnement sur un sujet particulier.

Section 3. - Modalités de transmission

Art. 89. Les rapports d'évaluation sont remis, par porteur ou envoi recommandé, à l'Agence du stationnement avant le 30 avril, tous les 2 ans et pour la première fois la 2ème année qui suit celle de la publication du présent arrêté.

Art. 90. L'Agence du stationnement établit un modèle de rapport et des formulaires numériques à compléter qui sont transmis aux communes au moins 1 an avant la date limite de remise du premier rapport d'évaluation.

CHAPITRE 8. - Entrée en vigueur

Art. 91. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 2014.

- ♦ bare weg gereguleerd is, a rato van één punt per deelsector of vaste parkeersektor;
de enquête over de rotatie : over minstens één vierde van de plaatsen van elk type gereguleerde zone.

Afdeling 2. - Periodiciteit

Art. 86. De exploitatiegegevens worden maandelijks verzameld en geregistreerd ten einde de seizoensgebonden verschillen aan het licht te brengen en trendmatige evoluties te ontdekken. Deze tijdschaal laat toe om te anticiperen op de risico's en zo vroeg mogelijk bijkomende of corrigerende maatregelen te nemen.

Art. 87. De enquêtes worden minstens één keer om de twee jaar gehouden.

Art. 88. De gemeenteraden kunnen jaarlijks of halfjaarlijks een tussentijdse balans opmaken teneinde hun parkeerbeleid te optimaliseren. Deze tussentijdse balansen kunnen aan het Parkeeragentschap worden overgemaakt, indien de gemeenteraad het nuttig acht voor de uitbouw van het Parkeeragentschap met betrekking tot een bepaald onderwerp.

Afdeling 3. - Modaliteiten van overdracht

Art. 89. De evaluatieverslagen worden elke twee jaar voor 30 april per koerier of een ter post aangetekende brief aan het Parkeeragentschap overgemaakt, en dit voor de eerste keer vanaf het tweede jaar dat volgt op de publicatie van dit besluit.

Art. 90. Het Parkeeragentschap stelt een modelverslag en de aan te vullen digitale formulieren op en maakt die minstens één jaar voor de uiterste inleveringsdatum van het eerste evaluatieverslag over aan de gemeenten.

HOOFDSTUK 8. - Inwerkingtreding

Art. 91. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013

relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation

Modifié par:

Arrêté du 27 octobre 2016, Moniteur belge du 13 décembre 2016
Arrêté du 20 octobre 2022, Moniteur belge du 10 novembre 2022

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013

betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten

Gewijzigd door:

Besluit van 27 oktober 2016, Belgisch staatsblad van 13 december 2016
Besluit van 20 oktober 2022, Belgisch staatsblad van 10 november 2022.

CHAPITRE 1er. - Dispositions générales

Section 1re. - Définitions

Article 1er. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

1° Ordonnance : l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

2° Agence du stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le Chapitre VI de l'Ordonnance.

3° Usager : le conducteur du véhicule à moteur occupant une place de stationnement ou, à défaut de connaissance de celui-ci, la personne au nom de laquelle ce véhicule à moteur est immatriculé.

4° Période de stationnement: période de 4 heures et 30 minutes qui débute à compter de la délivrance de l'invitation à payer une redevance forfaitaire. Cette durée est conservée même en cas d'extension ou de réduction de la période payante.

5° Secteur de stationnement et maille: la zone géographique qui délimite les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable. Chaque secteur de stationnement est composé de différentes mailles sauf si le conseil communal décide d'appliquer des secteurs de stationnement fixes conformément à l'article 46ter.

6° Zones réglementées : les zones telles que définies aux articles 2, 3° de l'Ordonnance et 3 du présent arrêté.

7° Zone rouge : la zone réglementée telle que décrite à l'article 4, 1° de l'Ordonnance.

8° Zone verte : la zone réglementée telle que décrite à l'article 4, 2° de l'Ordonnance.

9° Zone bleue : la zone réglementée telle que décrite aux articles 4, 3° de l'Ordonnance et 27 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique]1 et 27 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

10° Cartes de dérogation : les cartes de dérogation visées à l'article 6 de l'Ordonnance et prises en exécution de cette Ordonnance.

11° Carte de dérogation "riverain": la carte de stationnement qui confère aux personnes visées à l'article 48 le droit de stationner leur véhicule dans le secteur de stationnement qui leur est assigné.

12° Disque de stationnement : le disque de stationnement visé à l'article 27.1.1. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et défini à l'article 1er de l'arrêté ministériel du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques prescrits par le règlement général sur la police de la circulation routière.

13° Voitures partagées : le système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

14° Ménage : le ménage est constitué soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, partagent la même résidence principale. La composition du ménage est attestée par une composition de ménage.

15° Ministre compétent : le Ministre qui a les Transports dans ses attributions.

16° Plan équivalent au plan de déplacement d'entreprise : le plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un indépendant, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

17° Plan équivalent au plan de déplacement scolaire : le plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un établissement scolaire, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

18° Administration : Administration de l'Équipement et des Déplacements - Bruxelles Mobilité - Direction Stratégie.

19° La borne de recharge électrique : infrastructure permettant la recharge d'un ou de plusieurs véhicules électriques. La borne comporte au minimum un point de charge matérialisé par un socle de prise ;

20° Raccordement : branchement physique d'un véhicule électrique à la borne électrique, telle que définie à l'article 1er, 19° du présent arrêté, en vue de recharger ledit véhicule ;

21° Connexion : identification électronique en vue de charger ou de payer un tarif de rotation auprès de l'exploitant de l'infrastructure de recharge de véhicules électriques ;

22° Autocar : tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter exclusivement des passagers assis comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises telles que définies à l'article 2.66 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen

Afdeling 1. - Definities

Artikel 1. In het kader van dit besluit verstaat men onder :

1° Ordonnantie : de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de op-richting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

2° Parkeeragentschap : het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals omschreven in Hoofdstuk VI van de Ordonnantie.

3° Gebruiker : de bestuurder van een motorvoertuig die een parkeerplaats inneemt of, bij gebrek aan kennis van de identiteit van de bestuurder, de persoon op wiens naam het motorvoertuig is ingeschreven.

4° Parkeerperiode: periode van 4 uur en 30 minuten die begint te lopen vanaf de aflevering van de uitnodiging tot betaling van een forfaitaire retributie. Deze duur wordt behouden zelfs in het geval van een uitbreiding of beperking van de betalende periode.

5° Parkeersector en deelsector: de geografische zone die de grenzen afbakt waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn. Iedere Parkeersector bestaat uit meerdere deelsectoren tenzij de gemeenteraad beslist om toe-passing te maken van vaste parkeersectoren overeenkomstig artikel 46ter.

6° Gereguleerde zones : de zones zoals gedefinieerd in de artikelen 2, 3° van de Ordonnantie en 3 van het huidige besluit.

7° Rode zone : de gereguleerde zone zoals beschreven in artikel 4, 1° van de Ordonnantie.

8° Groene zone : de gereguleerde zone zoals beschreven in artikel 4, 2° van de Ordonnantie.

9° Blauwe zone : de gereguleerde zone zoals beschreven in artikelen 4, 3° van de Ordonnantie en in artikel 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegver-keer en van het gebruik van de openbare weg.

10° Vrijstellingskaarten : de vrijstellingskaarten zoals voorzien in artikel 6 van de Ordonnantie en uitgereikt krachtens deze Ordonnantie.

11° Vrijstellingskaart "buurtbewoner": de parkeerkaart die de personen bedoeld in artikel 48 recht geeft hun voertuig te parkeren in de parkeersector die hun is toegewezen.

12° Parkeerschijf : de parkeerschijf zoals voorzien in artikel 27.1.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en zoals omschreven in artikel 1 van het ministerieel besluit van 14 mei 2002 tot wijziging van het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, bebakeningen en platen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

13° Autodelen : het gebruikssysteem van een voertuig zoals omschreven in artikel 2.50 van het koninklijk be-sluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

14° Gezin : het gezin wordt gevormd door hetzij een gewoonlijk alleen levend persoon, hetzij uit twee of meer-dere personen die, al dan niet verbonden door verwantschap, dezelfde hoofdverblijfplaats delen. De gezinssa-menstelling wordt aangetoond door een attest samenstelling gezin.

15° Bevoegde Minister : de Minister die bevoegd is voor Vervoer.

16° Plan gelijkgesteld aan een bedrijfsvervoersplan : het mobiliteitsplan uitgewerkt door of voor een rechtspers-oon of een zelfstandige, die de parkeerbehoeften analyseert en beschrijft.

17° Plan gelijkgesteld aan een schoolvervoersplan : mobiliteitsplan ontwikkeld door of voor een rechtspersoon of onderwijsinstelling, die zijn mobiliteitsbehoefte analyseert en beschrijft.

18° Administratie: Administratie Uitrusting en Vervoer - Brussel Mobiliteit - Directie Beleid.

19° Elektrisch oplaadstation: infrastructuur bedoeld voor het opladen van één of meerdere elektrische voertui-gen. Het oplaadstation beschikt over minstens één oplaadpunt voorzien van een stopcontact;

20° Aansluiting: de fysieke verbinding van een elektrisch voertuig met het elektrisch oplaadstation, zoals gede-finieerd in artikel 1, 19° van onderhavig besluit, met het oog op het opladen van dit voertuig;

21° Verbinding: de elektronische identificatie met het oog op het opladen of het betalen van een rotatietarief aan de exploitant van de infrastructuur bedoeld voor het opladen van elektrische voertuigen;

22° Autocar: elk voor het vervoer van uitsluitend zittende passagiers ontworpen en gebouwd motorvoertuig met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend zoals gedefinieerd in artikel 2.66 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Section 2. - Procédures

Art. 2. Dans les cas où l'avis de l'Agence doit être sollicité, celle-ci rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivée du conseil communal. A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du stationnement est réputé positif.

CHAPITRE II. - Les zones réglementées

Art. 3. Sans préjudice de l'article 4 de l'Ordonnance, il est établi, à titre complémentaire, les zones réglementées suivantes dont la durée maximale et les conditions d'utilisation sont fixées ci-après.

1° La zone orange, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 16 et 17 du présent arrêté.

2° La zone grise, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 20 et 21 du présent arrêté.

3° La zone 'événement', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance de stationnement visée aux articles 31 et 32 du présent arrêté.

4° La zone 'emplacement réservé', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 40 du présent arrêté.

5° La zone 'kiss & ride', dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 41 du présent arrêté.

6° La zone de livraison, dans laquelle, sauf dérogation, tout usager d'une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 34 du présent arrêté.

7° La zone "chargement électrique", dans laquelle, sauf dérogation, chaque utilisation d'une place de stationnement est soumise au paiement d'une redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 42bis du présent arrêté.

8° Les zones "autocars", dans lesquelles, sauf dérogation, tout autocar utilisant une place de stationnement est soumis au paiement de l'une des redevances forfaitaires de stationnement visées à l'article 42quater du présent arrêté.

9° La zone "poids lourds" dans laquelle, sauf dérogation, tout poids lourd utilisant une place de stationnement est soumis au paiement de la redevance forfaitaire de stationnement visée à l'article 42sexies

CHAPITRE III. - Les conditions d'utilisation d'une place de stationnement

Art. 4. Sans préjudice de l'article 5 de l'Ordonnance, l'utilisation d'une place de stationnement située dans une des zones réglementées visées à l'article 3 du présent arrêté est soumise aux conditions d'utilisation telles que définies dans le présent arrêté.

La période durant laquelle l'utilisation d'une place de stationnement est soumise aux conditions d'utilisation telles que définies à l'article 5, alinéa 2, de l'Ordonnance s'applique également aux zones orange et grise.

L'utilisation d'une place de stationnement située en zone 'événement' est soumise à tout moment aux conditions d'utilisation définies dans le présent arrêté.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone de livraison est soumise à tout moment aux conditions d'utilisation définies dans le présent arrêté.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone 'kiss & ride' telle que visée à l'article 2, 11°, de l'Ordonnance est régie par la signalisation routière prévue à cet effet.

L'utilisation d'une place de stationnement en zone 'emplacement réservé' est soumise à tout moment aux conditions d'utilisation définies dans le présent arrêté.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone "chargement électrique" est, à tout moment, soumise aux conditions d'utilisation fixées dans le présent arrêté.

Afdeling 2. - Procedures

Art. 2. In het geval advies moet worden gevraagd aan het Parkeeragentschap, geeft het zijn advies binnen de 60 dagen na de ontvangst, per aangetekende brief, van de gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad. Bij ontstentenis van een advies binnen de voorgeschreven termijn, wordt het advies van het Parkeeragentschap geacht gunstig te zijn.

HOOFDSTUK II. - De gereglementeerde zones

Art. 3. Onverminderd artikel 4 van de Ordonnantie, worden aanvullend de volgende gereglementeerde zones vastgesteld waarvan de maximumduur en de gebruiksvoorwaarden hierna worden vastgesteld.

1° De oranje zone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeerretributie zoals bedoeld in artikelen 16 en 17 van het huidige besluit.

2° De grijze zone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeerretributie zoals bedoeld in artikelen 20 en 21 van het huidige besluit.

3° De evenementenzone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een parkeerretributie zoals bedoeld in artikelen 31 en 32 van het huidige besluit.

4° De zone 'voorbehouden parkeerplaatsen', waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeerretributie zoals bedoeld in artikel 40 van het huidige besluit.

5° De zone 'kiss & ride', waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeerretributie zoals bedoeld in artikel 41 van het huidige besluit.

6° De leveringszone, waarin, behoudens afwijking, elk gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan de betaling van een forfaitaire parkeerretributie zoals bedoeld in artikel 34 van het huidige besluit.

7° De zone "elektrisch laden" waar, behoudens vrijstelling, elk gebruik van een parkeerplaats onderworpen is aan een forfaitaire parkeervergoeding zoals bedoeld in artikel 42bis van onderhavig besluit.

8° De "autocars" zone waar, behoudens vrijstelling, iedere autocar die gebruik maakt van een parkeerplaats onderworpen is aan forfaitaire parkeervergoeding zoals bedoeld in artikel 42quater van onderhavig besluit.

9° De "vrachtwagens" zone waar, behoudens vrijstelling, iedere vrachtwagen die gebruik maakt van een parkeerplaats onderworpen is aan forfaitaire parkeervergoeding zoals bedoeld in artikel 42sexies van onderhavig besluit.

HOOFDSTUK III. - De gebruiksvoorwaarden van een parkeerplaats

Art. 4. Onverminderd artikel 5 van de Ordonnantie, is het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in één van de gereglementeerde zones zoals bedoeld in artikel 3 van het huidige besluit onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald in het huidige besluit.

Het tijdsperk waarbinnen het gebruik van een parkeerplaats is onderworpen aan gebruiksvoorwaarden zoals gedefinieerd in artikel 5, tweede lid van de Ordonnantie is ook van toepassing op de oranje en grijze zones.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een evenementenzone is op elk ogenblik onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald in het huidige besluit.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een leveringszone is op elk ogenblik onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald in het huidige besluit.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een zone 'kiss & ride' zoals bedoeld bij artikel 2, 11° van de Ordonnantie wordt geregeld op de daartoe bestemde wegsignalisatie.

Het gebruik van een parkeerplaats die zich bevindt in een zone 'voorbehouden parkeerplaatsen' is op elk ogenblik onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden bepaald in het huidige besluit.

Het gebruik van een parkeerplaats in een zone "elektrisch laden" is, op ieder moment, onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden vastgesteld in onderhavig besluit.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans les zones "autocars", ci-après dénommées "Drop & Ride", "Wait & Ride" et "Sleep & Ride", sont à tout moment, soumises aux conditions d'utilisation fixées dans le présent arrêté.

L'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone "poids lourd" est, à tout moment, soumise aux conditions d'utilisation fixées dans le présent arrêté.

CHAPITRE IV. - Dérogations ponctuelles

Art. 5. Les conseils communaux, dans leur plan d'action communal de stationnement, peuvent prévoir des extensions ou des réductions locales de la plage horaire 9 heures - 18 heures ainsi que l'extension aux dimanches et aux jours fériés légaux lorsque la spécificité d'une voirie ou d'un quartier le justifie.

Ces extensions et réductions sont soumises à l'avis préalable de l'Agence du stationnement.

Les conseils communaux peuvent également, si nécessaire, gérer de manière spécifique le stationnement à l'occasion d'événements ponctuels, périodiques ou non. Dans ces cas, les conseils communaux peuvent prévoir des zones réglementées après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement.

La surveillance doit être effective sur le terrain durant toute la période payante sans interruption. Les plans d'action communaux de stationnement prévoient des modalités pour chaque extension ou réduction locale d'horaire, après concertation avec l'Agence du stationnement.

CHAPITRE V. - Des redevances de stationnement

Section 1re. - Dispositions générales

Art. 6. Conformément à l'article 37 de l'Ordonnance, il est prélevé une redevance pour l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone réglementée visée à l'article 3 selon les modalités établies ci-dessous.

Art. 7. Le recouvrement des redevances forfaitaires visées dans le présent arrêté se fait conformément à l'article 38, § 4 de l'Ordonnance.

La redevance forfaitaire est due par période de stationnement de 4 heures et 30 minutes. Si le stationnement continue, une invitation au paiement d'une nouvelle redevance forfaitaire peut intervenir au plus tôt 4 heures et 30 minutes après la précédente invitation.

Art. 8. La redevance est due par l'usager du véhicule tel que défini à l'article 1er, 3° du présent arrêté. Lorsque le véhicule à moteur est utilisé par un conducteur qui n'est pas le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule, le titulaire de la plaque d'immatriculation transmet les données d'identification de ce conducteur à la commune ou à l'Agence du stationnement qui lui réclame la redevance due.

Art. 9. L'Agence du stationnement procède annuellement à une évaluation des tarifs. A la suite de cet exercice, elle peut proposer au Gouvernement des modifications tarifaires, afin de les adapter aux objectifs du présent arrêté.

Art. 10. Le Gouvernement révisé les tarifs, après avis des conseils communaux.

Section 2. - La zone rouge

Art. 11. La durée maximale de stationnement en zone rouge est de 2 heures.

Art. 12. §1er La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- ♦ 0,90 euro pour la première demi-heure ;

Het gebruik van een parkeerplaats in de “autocars” zones, hierna “Drop & Ride”, “Wait & Ride” en “Sleep & Ride” genoemd, zijn, op ieder moment onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden vastgesteld in onderhavig besluit.

Het gebruik van een parkeerplaats in een “vrachtwagen” zone is op ieder moment onderworpen aan de gebruiksvoorwaarden vastgesteld in onderhavig besluit.

HOOFDSTUK IV. - Punctuele afwijkingen

Art. 5. De gemeenteraden kunnen in hun gemeentelijk parkeeractieplan voorzien in lokale uitbreidingen of verminderingen van de uurperiode van 9 uur - 18 uur, alsook de uitbreiding naar zondagen en de wettelijke feestdagen, wanneer het specifieke karakter van de rijweg of de wijk dat rechtvaardigt.

Die uitbreidingen en verminderingen worden onderworpen aan het voorafgaand advies van het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden mogen ook, indien noodzakelijk, een specifiek parkeerbeleid invoeren tijdens punctuele, al dan niet periodieke gebeurtenissen. In die gevallen kunnen de gemeenteraden die het advies van het Parkeeragentschap hebben ingewonnen, gereguleerde zones instellen.

De controle op het terrein moet effectief en zonder onderbreking worden uitgevoerd gedurende de volledige duur van de betalende periode. De gemeentelijke parkeeractieplannen voorzien in modaliteiten voor elke uitbreiding en vermindering van de lokale uurregeling, na overleg met het Parkeeragentschap.

HOOFDSTUK V. - Parkeerretributies

Afdeling 1. - Algemene bepalingen

Art. 6. Overeenkomstig artikel 37 van de Ordonnantie, wordt een retributie geheven voor het gebruik van een parkeerplaats die gesitueerd is in de gereguleerde zones vastgesteld in artikel 3 conform de hierna vastgelegde modaliteiten.

Art. 7. De invordering van forfaitaire retributies zoals voorzien in het huidige besluit gebeurt in overeenstemming met artikel 38, § 4 van de Ordonnantie.

De forfaitaire retributie is verschuldigd per parkeerperiode van 4 uur en 30 minuten. Indien het parkeren aanhoudt, wordt ten vroegste 4 uur en 30 minuten na de aflevering van de eerdere uitnodiging een nieuwe uitnodiging tot betaling van een volgende forfaitaire retributie overgemaakt.

Art. 8. De retributie is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig zoals gedefinieerd in artikel 1, 3° van het huidige besluit. Wanneer het motorvoertuig wordt gebruikt door een bestuurder die niet de titularis is van de kentekenplaat van het voertuig, zal de titularis van de kentekenplaat de identificatiegegevens van de bestuurder overmaken aan de gemeente of het Parkeeragentschap die bij hem de verschuldigde retributie invordert.

Art. 9. Het Parkeeragentschap evalueert jaarlijks de tarieven. Volgend op die evaluatieoefening kan het Parkeeragentschap aan de Regering tariefwijzigingen voorstellen, ten einde de tarieven aan te passen aan de doelstellingen van het onderhavige besluit.

Art. 10. De Regering herziet de tarieven, na advies van de gemeenteraden.

Afdeling 2. - De rode zone

Art. 11. De maximale parkeertijd in de rode zone is 2 uur.

Art. 12. § 1. De parkeerretributie die verschuldigd is in deze zone is:

- ♦ 0,90 euro voor het eerste half uur;

- ♦ 2,60 euro pour la seconde demi-heure ;
- ♦ 5,30 euros pour la deuxième heure.

Le premier quart d'heure est gratuit moyennant l'enregistrement au début du stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Le quart d'heure gratuit n'est jamais inclus lors de l'achat d'un droit de stationnement payant.

§2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant des redevances visées au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : chacune des redevances visées au paragraphe 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi au 10ème d'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et les modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 13. §1er En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 40 euros pour 2h de stationnement.

§2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant de la redevance visée au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : 40 euros multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 14. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 § 1er et § 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone rouge.

Section 3. - La zone orange

Art. 15. La durée maximale de stationnement en zone orange est de 2 heures.

Art. 16. §1er La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- ♦ 0,90 euro pour la première demi-heure ;
- ♦ 0,90 euro pour la seconde demi-heure ;
- ♦ 3,50 euros pour la deuxième heure.

Le premier quart d'heure est gratuit moyennant l'enregistrement au début du stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Le quart d'heure gratuit n'est jamais inclus lors de l'achat d'un droit de stationnement payant.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant des redevances visées au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau

- ♦ 2,60 euro voor het tweede half uur;
- ♦ 5,30 euro voor het tweede uur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie bij de aanvang van het parkeren, ofwel elektronisch ofwel met het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt. Het gratis kwartier is nooit inbegrepen bij de aankoop van een betalend parkeerbewijs.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributies automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde retributies vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één tiende euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 13. § 1. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duurtijd van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 40 euro voor 2u parkeren.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributie automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: 40 euro vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 14. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, § 1 en § 2 van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de rode zone.

Afdeling 3. - De oranje zone

Art. 15. De maximale parkeertijd in de oranje zone is 2 uur.

Art. 16. § 1. De parkeerretributie die verschuldigd is in deze zone is:

- ♦ 0,90 euro voor het eerste half uur;
- ♦ 0,90 euro voor het tweede half uur;
- ♦ 3,50 euro voor het tweede uur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie bij de aanvang van het parkeren, ofwel elektronisch ofwel met het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt. Het gratis kwartier is nooit inbegrepen bij de aankoop van een betalend parkeerbewijs.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributies automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het

montant résulte de la formule suivante : chacune des redevances visées au paragraphe 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi au 10ème d'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 17. §1er En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 40 euros pour 2h de stationnement.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant de la redevance visée au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : 40 euros multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 18. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 § 1er et § 2 de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone orange.

Section 4. - La zone grise

Art. 19. La durée du stationnement en zone grise est de 4 heures 30 minutes.

Art. 20. §1er La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- ♦ 0,90 euro pour la première demi-heure ;
- ♦ 2,60 euro pour la seconde demi-heure ;
- ♦ 5,30 euros pour la deuxième heure ;
- ♦ 5,30 euros pour la troisième heure ;
- ♦ 5,30 euros pour la quatrième heure ;
- ♦ 2,60 euro pour la dernière demi-heure.

Le premier quart d'heure est gratuit moyennant l'enregistrement au début du stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Le quart d'heure gratuit n'est jamais inclus lors de l'achat d'un droit de stationnement payant.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant des redevances visées au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : chacune des redevances visées au paragraphe 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi au 10ème d'euro inférieur.

nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde retributies vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één tiende euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Art. 17. § 1. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duurtijd van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 40 euro voor 2u parkeren.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributie automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: 40 euro vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

Art. 18. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, § 1 en § 2 van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de oranje zone.

Afdeling 4. - De grijze zone

Art. 19. De maximale parkeertijd in de grijze zone is 4 uren 30 minuten.

Art. 20. § 1. De parkeerretibutie die verschuldigd is in deze zone is:

- ♦ 0,90 euro voor het eerste half uur;
- ♦ 2,60 euro voor het tweede half uur;
- ♦ 5,30 euro voor het tweede uur.
- ♦ 5,30 euro voor het derde uur.
- ♦ 5,30 euro voor het vierde uur.
- ♦ 2,60 euro voor het laatste half uur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie bij de aanvang van het parkeren, ofwel elektronisch ofwel met het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt. Het gratis kwartier is nooit inbegrepen bij de aankoop van een betalend parkeerbewijs.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributies automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde retributies vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één tiende

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 21. §1er En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée ou de dépassement de la durée maximale autorisée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 45 euros pour 4h30 de stationnement.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant de la redevance visée au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : 45 euros multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 22. Les cartes de dérogation telles que définies par le présent arrêté sont valables en zone grise.

Section 5. - La zone verte

Art. 23. La durée du stationnement en zone verte n'est pas limitée.

Art. 24. Art. 24. §1er La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- ♦ 0,90 euro pour la première demi-heure ;
- ♦ 0,90 euro pour la seconde demi-heure ;
- ♦ 3,50 euros pour la deuxième heure ;
- ♦ 2,60 euros pour chaque heure supplémentaire.

Le premier quart d'heure est gratuit moyennant l'enregistrement au début du stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Le quart d'heure gratuit n'est jamais inclus lors de l'achat d'un droit de stationnement payant.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant des redevances visées au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : chacune des redevances visées au paragraphe 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi au 10ème d'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 25. §1er En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 35 euros pour 4h30 de stationnement.

euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 21. § 1. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duurtijd van de betaalde parkeertijd of in geval van overschrijding van de maximale toegelaten parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 45 euro voor 4u30 parkeren.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributie automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: 45 euro vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 22. De vrijstellingskaarten zoals gedefinieerd in het huidige besluit zijn geldig in de grijze zone.

Afdeling 5. - De groene zone

Art. 23. De parkeertijd in de groene zone is niet beperkt.

Art. 24. § 1. De parkeerretibutie die verschuldigd is in deze zone is:

- ♦ 0,90 euro voor het eerste half uur;
- ♦ 0,90 euro voor het tweede half uur;
- ♦ 3,50 euro voor het tweede uur;
- ♦ 2,60 euro voor elk bijkomend uur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie bij de aanvang van het parkeren, ofwel elektronisch ofwel met het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt. Het gratis kwartier is nooit inbegrepen bij de aankoop van een betalend parkeerbewijs.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributies automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde retributies vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één tiende euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 25. § 1. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 35 euro voor 4u30 parkeren.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant de la redevance visée au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : 35 euros multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 janvier 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et les modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 26. La validité des cartes de dérogation en zone verte est déterminée conformément à l'article 39 de l'Ordonnance.

Section 6. - La zone bleue

Art. 27. La durée maximale de stationnement en zone bleue est de 2 heures.

Conformément à l'article 38, § 3, de l'Ordonnance, le stationnement en zone bleue est gratuit pour la durée du temps de stationnement autorisé et en cas d'utilisation d'un disque de stationnement.

Art. 28. §1er En cas de dépassement de la durée autorisée de stationnement ou lorsque le disque de stationnement indiquant l'heure n'a pas été apposé sur la face interne du pare-brise avant du véhicule, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 35 euros pour 4h30 de stationnement.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant de la redevance visée au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : 35 euros multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 29. La validité en zone bleue des cartes de dérogation est définie conformément à l'article 39 de l'Ordonnance.

Section 7. - La zone 'événement'

Art. 30. § 1er. La zone 'événement' a un caractère temporaire et vaut uniquement pour la durée préalablement déterminée par le conseil communal pour une partie ou la totalité du territoire de la commune.

Par dérogation à l'article 1, 4°, la durée maximale de stationnement est limitée à 1 heure sur la partie de la zone 'événement' qui remplace temporairement une zone bleue ou non-réglémentée.

§ 2. Si une commune opte pour la mise en place d'une zone 'événement' temporaire, l'utilisation d'une place de stationnement située dans une zone bleue, verte, grise, orange ou rouge est, durant toute la période de validité de celle-ci, prioritairement soumise aux conditions applicables à la zone 'événement'.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributie automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: 35 euro vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 26. De geldigheid van de vrijstellingskaarten in de groene zone wordt bepaald conform artikel 39 van de Ordonnantie.

Afdeling 6. - De blauwe zone

Art. 27. De maximale parkeertijd in de blauwe zone is 2 uur.

Overeenkomstig artikel 38, § 3 van de Ordonnantie is parkeren in de blauwe zone gratis voor de duur van de toegelaten parkeertijd en bij gebruik van een parkeerschijf

Art. 28. § 1. In geval van overschrijding van de toegelaten parkeertijd of wanneer de parkeerschijf die de tijd aanduidt zich niet aan de binnenzijde van de voorruit of vooraan het voertuig bevindt, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 35 euro voor 4u30 parkeren.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributie automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: 35 euro vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2009 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 29. De geldigheid van vrijstellingskaarten in de blauwe zone wordt bepaald conform artikel 39 van de Ordonnantie.

Afdeling 7. - De evenementenzone

Art. 30.1 § 1. De evenementenzone heeft een tijdelijk karakter en geldt slechts op een vooraf door de gemeenteraad vastgestelde duur voor een deel of geheel van het grondgebied van een gemeente.

In voorkomend geval en in afwijking van het artikel 1, 4^o is de maximale parkeertijd beperkt tot 1 uur voor het gedeelte van de evenementenzone dat tijdelijk een blauwe zone of niet-gereguleerde zone vervangt.

§ 2. Indien een gemeente ervoor kiest een tijdelijke evenementenzone in te stellen, is het gebruik van een parkeerplaats die is gelegen in een blauwe, groene, grijze, oranje of rode zone gedurende de gehele geldingsduur ervan bij voorrang onderworpen aan de voorwaarden die gelden voor de evenementenzone.

Une place de stationnement qui se trouve dans une zone 'événement' temporaire peut uniquement être soumise aux conditions applicables à cette zone au début de la tranche horaire prévue à l'article 5, alinéa 2 et 3, de l'Ordonnance ou, le cas échéant, dans le Plan d'action communal de stationnement.

Art. 31. §1^{er} La redevance de stationnement due dans cette zone s'élève à :

- ♦ 3 euros pour la première demi-heure ;
- ♦ 5 euros pour la seconde demi-heure ;
- ♦ 10 euros pour la deuxième heure;
- ♦ 15 euros pour la troisième heure;
- ♦ 15 euros pour la quatrième heure;
- ♦ 7,5 euros pour la dernière demi-heure.

Le premier quart d'heure est gratuit moyennant l'enregistrement au début du stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur à cet effet. Le quart d'heure gratuit n'est jamais inclus lors de l'achat d'un droit de stationnement payant.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, aucune redevance de stationnement n'est due pour la première heure de stationnement dans la partie de la zone événement qui est située en zone bleue ou non réglementée.

§ 2. A partir du 1^{er} mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le montant des redevances visées au paragraphe 1^{er} est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau montant résulte de la formule suivante : chacune des redevances visées au paragraphe 1^{er} multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1^{er} est arrondi au 10^{ème} d'euro inférieur.

Les montants indexés ne peuvent pas dépasser les montants maximums fixés par l'article 14 de l'ordonnance du 6 juillet 2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Art. 32. En cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'utilisateur est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 50 euros par période de stationnement.

En cas de dépassement de la durée maximale de stationnement de 1 heure sur la partie de la zone 'événement' qui remplace temporairement une zone bleue ou non-réglémentée, l'utilisateur est réputé avoir choisi de payer une redevance forfaitaire de 50 euros par période de stationnement.

Art. 33. Seules les cartes de dérogation "riverain", "voiture partagée", "prestataire de soins médicaux urgents", "prestataire de soins médicaux à domicile", "professionnel" et "personnes handicapées" sont valables en zone 'événement'.

Section 8. - La zone de livraison

Art. 34. Une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due en cas de stationnement sur une zone délimitée par un panneau E9 a, tel que défini à l'article 70.2.1 de l'arrêté royal du 12 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, complété par un panneau additionnel " payant sauf livraisons " précisant la durée du stationnement réglementé.

Le montant du forfait de 100 euros est indiqué à l'aide d'un panneau d'information.

Art. 35. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 § 1^{er} de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone de livraison.

Een parkeerplaats die zich bevindt in een tijdelijke evenementenzone kan slechts onderworpen worden aan de voorwaarden die gelden voor deze zone bij de aanvang van de uurperiode zoals bedoeld in artikel 5, tweede en derde lid van de Ordonnantie of, desgevallend, in het Gemeentelijk Parkeeractieplan.

Art. 31. § 1. De parkeerretributie die verschuldigd is in deze zone is:

- ♦ 3 euro voor het eerste half uur;
- ♦ 5 euro voor het tweede half uur;
- ♦ 10 euro voor het tweede uur;
- ♦ 15 euro voor het derde uur;
- ♦ 15 euro voor het vierde uur;
- ♦ 7,5 euro voor het laatste halfuur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie bij de aanvang van het parkeren, ofwel elektronisch ofwel met het ticket dat de parkeermeter hiervoor beschikbaar stelt. Het gratis kwartier is nooit inbegrepen bij de aankoop van een betalend parkeerbewijs. In afwijking van het eerste lid is geen parkeerretributie verschuldigd voor het eerste uur parkeren in het gedeelte van de evenementenzone dat is gelegen in een blauwe of niet-gereguleerde zone.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt het bedrag van de in paragraaf 1 bedoelde retributies automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. Het nieuwe bedrag is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde retributies vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één tiende euro.

De geïndexeerde bedragen mogen niet hoger zijn dan de maximumbedragen die zijn vastgesteld in artikel 14 van de ordonnantie van 6 juli 2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 32. In geval van niet-betaling van de verschuldigde retributie of in geval van overschrijding van de duur van de betaalde parkeertijd, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 50 euro per parkeerperiode.

In geval van overschrijding van de maximum parkeerduur van 1 uur in het gedeelte van de evenementenzone dat tijdelijk een blauwe of niet-gereguleerde zone vervangt, wordt de gebruiker geacht te hebben gekozen voor de betaling van een forfaitaire retributie van 50 euro per parkeerperiode.

Art. 33. Enkel de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "autodelen", "zorgverlener van dringende medische hulp", "medische zorgverlener aan huis", "professioneel" en "personen met een handicap" zijn geldig in de evenementenzone.

Afdeling 8. - De leveringszone

Art. 34. Een forfaitaire retributie van 100 euro per parkeerperiode is verschuldigd bij het parkeren in een zone aangegeven door verkeersbord E9 a, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1 van het koninklijk besluit van 12 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, aangevuld met onderbord "betalend behoudens levering" met precisering van de duur van de geregleerde parkeertijd.

Het bedrag van de forfaitaire retributie van 100 euro wordt aangegeven met behulp van een informatiebord.

Art. 35. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, 1 § 1 van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de leveringszone.

Art. 36. La durée d'utilisation d'une place de stationnement n'est pas limitée en zone de livraison.

Section 9. - La zone 'emplacement réservé'

Art. 37. La durée de stationnement dans la zone 'emplacement réservé' n'est pas limitée.

Art. 38. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 alinéa 2 de l'Ordonnance, en zone " emplacement réservé riverain ", seule la carte de dérogation " riverain " est valable.

Art. 39. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 § 1er de l'ordonnance, en zone 'emplacement réservé voitures partagées', seule la carte de dérogation " voiture partagée " est valable.

Art. 40. Une redevance forfaitaire de 25 euros par période de stationnement est due en cas de stationnement sur un emplacement " réservé riverain " ou " réservé voiture partagée ", sans apposition de la carte de dérogation appropriée à cette zone.

Section 10. - La zone 'kiss & ride'

Art. 41. En zone 'kiss & ride', telle que visée à l'article 2, 11° de l'Ordonnance, l'arrêt du véhicule est autorisé et gratuit durant le temps indiqué sur la signalisation routière prévue à cet effet. En cas de dépassement du temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet, ou, en l'absence de celle-ci, lorsque le véhicule est arrêté plus longtemps qu'il n'est nécessaire à des personnes pour monter ou descendre du véhicule ou pour charger ou décharger des choses, une redevance forfaitaire de 100 euros par période de stationnement est due.

Art. 42. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39 § 1er de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone 'kiss & ride'.

Section 11 - La zone 'chargement électrique'

Art. 42bis. En zone "chargement électrique", il est autorisé et gratuit de stationner un véhicule électrique pour autant que l'utilisateur dudit véhicule soit connecté et qu'il procède au raccordement physique de son véhicule à la borne électrique, au sens de l'article 1er, 19°, 20° et 21° du présent arrêté.

Une redevance forfaitaire de 50 euros par période de stationnement est due par l'utilisateur d'un véhicule a[00cc] [0080] moteur non électrique ou par l'utilisateur d'un véhicule électrique stationné sans connexion ou raccordement physique.

La zone "chargement électrique" est signalée par un panneau autorisant et réglementant le stationnement de type "E9a", complété par un panneau additionnel, tels que définis à l'article 70.2.1, 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, indiquant que le stationnement est réservé aux véhicules électriques, ainsi que d'un panneau additionnel, comportant la mention : "Sauf connexion & raccordement : 50€/4h30".

Art. 42ter. Sous réserve de ce qui est précisé à l'article 39, § 1er de l'Ordonnance, les cartes de dérogation ne sont pas valables en zone "chargement électrique".

Section 12. - Les zones 'autocars'

Art. 42quater. Les zones "autocars" au sens du présent arrêté sont les suivantes :

1° la zone "Drop & Ride" où l'arrêt du véhicule est autorisé et gratuit durant le temps indiqué sur la signalisation routière prévue à cet effet. En cas de dépassement du temps repris sur la signalisation routière prévue à cet effet, ou, en l'absence de celle-ci, lorsque le véhicule est arrêté plus longtemps qu'il n'est nécessaire à des personnes pour monter ou descendre du véhicule ou pour charger ou décharger des choses, une redevance forfaitaire de 50 euros par période de stationnement est due.

Art. 36. De duur van het gebruik van een parkeerplaats is niet beperkt in de leveringszone.

Afdeling 9. - De zone 'voorbehouden parkeerplaatsen'

Art. 37. De parkeertijd in de zone 'voorbehouden parkeerplaatsen' is niet beperkt.

Art. 38. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, tweede lid van de Ordonnantie, is in een " bewonerszone " enkel de vrijstellingskaart " buurtbewoner " geldig.

Art. 39. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, 1 § 1 van de ordonnantie, is in een 'zone voorbehouden voor autodelen' enkel een vrijstellingskaart " autodelen " geldig.

Art. 40. Bij het parkeren in een " bewonerszone " of een " zone voorbehouden voor autodelen ", zonder toepassing van de vrijstellingskaart die toepasselijk is voor die zone, is een forfaitaire retributie van 25 euro per parkeerperiode verschuldigd.

Afdeling 10. - De zone 'kiss & ride'

Art. 41. In een zone 'kiss & ride' zoals bedoeld in artikel 2, 11° van de Ordonnantie is stilstaan met het voertuig toegelaten en gratis gedurende de tijd die is aangegeven op de daartoe bestemde wegsignalisatie. In geval van de overschrijding van de tijd die is aangegeven op de daartoe bestemde wegsignalisatie of, bij gebreke daarvan, indien het voertuig langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken is een forfaitaire retributie verschuldigd van 100 euro per parkeerperiode.

Art. 42. Onder voorbehoud van wat is bepaald in artikel 39, 1 § 1 van de Ordonnantie, zijn de vrijstellingskaarten niet geldig in de zone 'kiss & ride'.

Afdeling 11. - De zone 'elektrisch laden'

Art. 42bis. In de zone « elektrisch laden » is het toegestaan en gratis een elektrisch voertuig te parkeren op voorwaarde dat de gebruiker van dit voertuig is/wordt verbonden en dat hij de fysieke verbinding van zijn voertuig met de elektrische oplaadstand tot stand brengt, in de zin van artikel 1, 19°, 20° en 21° van onderhavig besluit.

Een forfaitaire vergoeding van 50 euro per parkeerperiode is verschuldigd door de gebruiker van een niet-elektrisch motorvoertuig of de gebruiker van een geparkeerd elektrisch voertuig zonder verbinding of fysieke aansluiting.

De zone "elektrisch laden" wordt aangeduid door een bord dat parkeertype "E9a" toelaat en regelt, samen met een aanvullend bord zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1, 3° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, aangevend dat parkeren is voorbehouden aan elektrische voertuigen, alsook een bijkomend bord met vermelding "uitgezonderd verbinding & aansluiting: 50€/4u30".

Art. 42ter. Behoudens hetgeen bepaald in artikel 39, § 1 van het Besluit, zijn de vrijstellingskaarten niet van toepassing in de zone "elektrisch laden".

Afdeling 12. - De 'autocars' zones

Art. 42quater. De "autocars" zones in de zin van onderhavig besluit zijn de volgende :

1° de "Drop & Ride" zone waar het stilstaan van het voertuig toegelaten en gratis is gedurende de tijd aangegeven op het daartoe voorziene verkeersbord. Ingeval van overschrijding van de aangegeven tijd op het daartoe voorziene verkeersbord of, ingeval van afwezigheid van dergelijk verkeersbord, is een forfaitaire vergoeding van 50 euro per parkeerperiode verschuldigd, wanneer het voertuig langer stilstaat dan noodzakelijk voor het in- of uitstappen van personen of laden en lossen van dingen.

La zone "Drop & Ride" est signalée par un panneau autorisant et réglementant le stationnement de type "E9d", indiquant que le stationnement est réservé aux autocars, complété par un panneau additionnel, tels que définis à l'article 70.2.1, 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, comportant la mention : " Payant après 30 min : 50€/4h30 " ;

2° la zone "Wait & Ride" où la durée maximale de stationnement des autocars est de 4h30 et où la redevance de stationnement est de 1 euro pour 15 minutes. Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'enregistrement du début de la période de stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur prévu à cet effet. Pour la même place de stationnement, seul un quart d'heure de stationnement est gratuit, sans possibilité de renouvellement.

Sans préjudice de l'article 5 du présent arrêté, en cas de dépassement du temps de stationnement autorisé par un autocar, l'usager est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 50 euros par période de stationnement.

La zone "Wait & Ride" est signalée par un panneau autorisant et réglementant le stationnement de type "E9d", indiquant que le stationnement est réservé aux autocars, complété d'un panneau additionnel, tels que définis à l'article 70.2.1, 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, comportant la mention : "Payant : 1€/15 min. Max. 4h30. Au-delà 50€/4h30".

3° la zone "Sleep & Ride" où le stationnement des autocars est gratuit et n'est pas limité.

La zone " Sleep & Ride " est signalée par un panneau autorisant et réglementant le stationnement de type " 9d", tel que défini à l'article 70.2.1, 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, indiquant que le stationnement est réservé aux autocars.

Section 13. - La zone 'poids lourds'

Art. 42quinquies. La durée du stationnement en zone "poids lourds" n'est pas limitée.

Art. 42sexies. En zone "poids lourds", la redevance de stationnement due est de 0,50 euros pour une heure.

Le premier quart d'heure est gratuit, moyennant l'enregistrement du début de la période de stationnement soit de façon électronique, soit par le biais du ticket délivré par l'horodateur prévu à cet effet. Pour la même place de stationnement, seul un quart d'heure de stationnement est gratuit, sans possibilité de renouvellement.

Sans préjudice de l'article 5 du présent arrêté, en cas de non-paiement de la redevance due ou de dépassement de la durée de stationnement payée, l'usager du poids lourd est réputé avoir opté pour le paiement d'une redevance forfaitaire dont le montant s'élève à 50 euros par période de stationnement.

La zone "poids lourd" est signalée par un panneau autorisant et réglementant le stationnement de type "E9c", indiquant que le stationnement est réservé aux poids lourds, complété d'un panneau additionnel, tels que définis à l'article 70.2.1, 3° de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, comportant la mention : "Payant : 0,50 euros/h"

CHAPITRE VI. - Modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation

Section 1re. - Dispositions communes à toutes les cartes de dérogation

Art. 43. § 1. Les cartes de dérogation, en ce compris les cartes de dérogation "riverain", "professionnel" et "visiteur", valables sur le territoire de plusieurs communes, sont délivrées par le collège des bourgmestre et échevins, à moins que le Gouvernement, sur demande expresse de la commune et après l'avis de l'Agence du stationnement, décide, en application de l'article 6, alinéa 3 de l'Ordonnance de déléguer la tâche de cette commune à l'Agence du stationnement.

De “Drop & Ride” zone wordt aangeduid door een bord dat parkeertype “E9d” toelaat en regelt, aangevend dat parkeren enkel toegelaten is voor autocars, samen met een aanvullend bord, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1, 3° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met de vermelding: “Betalend na 30min: 50€/4u30”;

2° de “Wait & Ride” zone waar de maximale duur voor het parkeren van autocars 4u30 is en waar de parkeertergoeding 1 euro per 15 minuten bedraagt. Het eerste kwartier is gratis, mits registratie van de aanvang van de parkeerperiode, hetzij elektronisch, hetzij door middel van een ticket afgeleverd door het daartoe voorziene parkeerapparaat. Voor eenzelfde parkeerplaats is slechts één kwartier gratis parkeren toegestaan, zonder mogelijkheid tot verlenging.

Onverminderd artikel 5 van onderhavig besluit, ingeval van overschrijding van de toegelaten parkeertijd door een autocar, wordt de gebruiker geacht gekozen te hebben de forfaitaire vergoeding ten belope van 50 euro per parkeerperiode te betalen.

De “Wait & Ride” zone wordt aangeduid door een bord dat parkeertype “E9d” toelaat en regelt, aangevend dat parkeren enkel toegelaten is voor autocars, samen met een aanvullend bord, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1, 3° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met de vermelding: “Betalend: 1€/15min. Max. 4u30. Nadien : 50€/4u30”.

3° de “Sleep & Ride” zone waar voertuigen gratis en ongelimiteerd mogen parkeren.

De “Sleep & Ride” zone wordt aangeduid door een bord dat parkeertype “E9d” toelaat en regelt, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1, 3° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, aangevend dat parkeren enkel toegelaten is voor autocars.

Afdeling 13. - De ‘vrachtwagen’ zone

Art. 42quinquies. De duurtijd voor het parkeren in een “vrachtwagen” zone is niet gelimiteerd.

Art. 42sexies. In de “vrachtwagen” zone, is de geldende parkeertergoeding 0,50 euro voor een uur.

Het eerste kwartier is gratis, mits registratie van de aanvang van de parkeerperiode, hetzij elektronisch, hetzij door middel van een ticket afgeleverd door het daartoe voorziene parkeerapparaat. Voor eenzelfde parkeerplaats is slechts één kwartier gratis parkeren toegestaan, zonder mogelijkheid tot verlenging.

Onverminderd artikel 5 van onderhavig besluit, ingeval van nietbetaling van de parkeertergoeding of ingeval van overschrijding van de betaalde parkeerperiode, wordt de gebruiker van de vrachtwagen geacht gekozen te hebben de forfaitaire vergoeding ten belope van 50 euro per parkeerperiode te betalen.

De “vrachtwagen” zone wordt aangeduid door een bord dat parkeertype “E9c” toelaat en regelt, aangevend dat parkeren voorbehouden is voor vrachtwagens, samen met een aanvullend bord, zoals gedefinieerd in artikel 70.2.1, 3° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met de vermelding: “Betalend: 0,50 euro/u”.

HOOFDSTUK VI. - Modaliteiten inzake de afgifte en het gebruik van de vrijstellingskaarten

Afdeling 1. - Bepalingen gemeenschappelijk aan alle vrijstellingskaarten

Art. 43. § 1. De vrijstellingskaarten, met inbegrip van de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "professioneel" en "bezoeker" die geldig zijn op het grondgebied van meerdere gemeenten, worden uitgereikt door het college van burgemeester en schepenen, tenzij de Regering, op uitdrukkelijke vraag van de gemeente en na advies van het Parkeeragentschap, beslist om, met toepassing van artikel 6, derde lid van de Ordonnantie, deze opdracht voor deze gemeente over te dragen aan het Parkeeragentschap.

La délivrance de ces cartes de dérogation a lieu selon les modalités explicitées ci-dessous.

Le collège des bourgmestre et échevins ou l'Agence du stationnement délivrent les cartes de dérogation après avoir vérifié, moyennant la production de pièces justificatives, que le demandeur de la carte de dérogation satisfait aux conditions d'octroi.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1er et en application de l'article 6, alinéa 4, de l'Ordonnance, seule l'Agence du stationnement est compétente pour la délivrance de cartes de dérogation valables sur le territoire de plus d'une commune, en ce compris la carte de dérogation "professionnel" telle que visée à l'article 84, § 1er, 2° de l'Arrêté.

Art. 43bis. Le titulaire d'une carte de dérogation est seulement autorisé à stationner dans les limites du/des secteur(s) de stationnement qui lui est/sont assigné(s).

Art. 44. Les conseils communaux prévoient dans leur plan d'action communal de stationnement des mesures pour garantir et rendre effectif le respect de l'usage correct de ces cartes de dérogation.

Art. 45. L'Agence du stationnement met en place un système de gestion des cartes de dérogation, accessible aux communes contre paiement ou non afin d'en contrôler l'utilisation, le suivi et les abus.

Ce système de gestion comprend toutes les cartes de dérogation.

Le collège des bourgmestre et échevins fournit annuellement ou à chaque modification à l'Agence du stationnement, les informations demandées relatives aux cartes de dérogation.

Section 2. - Les secteurs de stationnement et les mailles

Art. 46. § 1. L'Agence du stationnement établit, sur base des propositions des conseils communaux et en concertation avec ceux-ci, des mailles pour l'ensemble du territoire de la Région qui peuvent s'affranchir des limites communales.

Les conseils communaux intègrent la carte avec les mailles pour l'ensemble du territoire de la commune dans le Plan d'action communal de stationnement.

Le Gouvernement approuve pour chaque commune la carte proposée par le conseil communal avec les mailles ainsi que le Plan d'action communal de stationnement.

Si le Plan d'action communal de stationnement a déjà été approuvé par le conseil communal au moment de l'entrée en vigueur du présent paragraphe, le Gouvernement peut exceptionnellement approuver la carte en dehors du Plan d'action communal de stationnement.

Les secteurs de stationnement délimitent les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable.

La superficie d'un secteur de stationnement pour les cartes de dérogation "riverain", "professionnel" et "visiteur" ne peut pas être supérieure à 150 ha avec une possibilité de dérogation de 20%.

Les conseils communaux peuvent proposer, après que l'avis de l'Agence du stationnement a été demandé à ce sujet, d'adapter la division en mailles de stationnement à la réalité sur le terrain, sous réserve de respecter les règles fixées dans le présent arrêté.

Les mailles de stationnement des communes limitrophes ont une cohésion logique et l'ensemble présente un équilibre au niveau régional.

L'Agence du stationnement développe un système informatisé pour toutes les communes permettant de définir et d'attribuer le(s) secteur(s) de stationnement pour chaque carte de dérogation individuelle.

De uitreiking van de vrijstellingskaarten gebeurt volgens de modaliteiten zoals hieronder uiteengezet.

Het college van burgemeester en schepenen of het Parkeeragentschap leveren de vrijstellingskaarten af nadat aan de hand van bewijsstukken werd nagegaan of de aanvrager van de vrijstellingskaart voldoet aan de toekenningsvoorwaarden.

§ 2. In afwijking van de eerste paragraaf en met toepassing van artikel 6, vierde lid van de Ordonnantie is enkel het Parkeeragentschap bevoegd voor de uitreiking van de vrijstellingskaarten die geldig zijn op het grondgebied van meer dan één gemeente, met inbegrip van de vrijstellingskaart "professioneel" zoals bedoeld in artikel 84, § 1, 2°, van het Besluit.

Art. 43bis. De houder van een vrijstellingskaart is alleen gemachtigd om te parkeren binnen de grenzen van de parkeersector(en) die hem is/zijn toegewezen.

Art. 44. De gemeenteraden voorzien in hun gemeentelijk parkeeractieplan in maatregelen om het correcte gebruik van die vrijstellingskaarten te garanderen en doeltreffend te maken.

Art. 45. Het Parkeeragentschap zorgt voor een beheersysteem van de vrijstellingskaarten, dat al dan niet tegen betaling toegankelijk is voor de gemeenten, en dat tot doel heeft het gebruik, het toezicht en het misbruik te controleren.

Dat beheersysteem bevat alle vrijstellingskaarten.

Het college van burgemeester en schepenen verstrekt jaarlijks of bij iedere wijziging aan het Parkeeragentschap de gevraagde informatie met betrekking tot de vrijstellingskaarten.

Afdeling 2. - De parkeersectoren en deelsectoren

Art. 46. 1 § 1. Het Parkeeragentschap legt op basis van de voorstellen van de gemeenteraden en in gemeen overleg met de gemeenteraden de deelsectoren vast voor het hele grondgebied van het Gewest, waarbij de gemeentegrenzen kunnen worden overschreden.

De gemeenteraden integreren de kaart met deelsectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente in het Gemeentelijk Parkeeractieplan.

De Regering keurt voor elke gemeente de door de gemeenteraad voorgestelde kaart met deelsectoren samen met het Gemeentelijk Parkeeractieplan goed.

Indien het Gemeentelijk Parkeeractieplan reeds werd goedgekeurd door de gemeenteraad op moment van inwerkingtreding van deze paragraaf, kan de Regering uitzonderlijk de kaart goedkeuren buiten het Gemeentelijk Parkeeractieplan.

De parkeersectoren bakenen de wegen af waarop een vrijstellingskaart van toepassing is.

De oppervlakte van een parkeersector voor de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "professioneel" en "bezoeker" mag niet groter zijn dan 150 hectare, met een afwijkingsmogelijkheid van 20%.

De gemeenteraden kunnen na advies van het Parkeeragentschap aanpassingen voorstellen om de indeling in deelsectoren aan te passen aan de werkelijkheid op het terrein, onder voorbehoud van respect van de regels vastgelegd in het huidige besluit.

De deelsectoren van aangrenzende gemeenten hebben een logische samenhang en het geheel vertoont evenwicht op gewestelijk niveau.

Het Parkeeragentschap ontwikkelt een geïnformatiseerd systeem voor alle gemeenten waarmee de parkeersector(en) per individuele vrijstellingskaart worden bepaald en toegewezen.

L'Agence du stationnement prévoit également un système électronique pour l'octroi et la gestion de toutes les cartes de dérogation délivrées.

§ 2. Les secteurs de stationnement valables à la date du présent arrêté restent d'application jusqu'au moment où le Gouvernement fixe la carte reprenant les mailles de stationnement pour l'ensemble du territoire de la commune conformément au premier paragraphe.

Art. 46bis. § 1er. Le demandeur d'une carte de dérogation reçoit automatiquement de la commune ou de l'Agence du stationnement l'attribution d'un secteur de stationnement.

Pour les cartes de dérogation "riverain", "professionnel" et "visiteur", le secteur de stationnement est défini sur base de la maille de stationnement dans laquelle le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation se trouve, complété à chaque fois par des mailles de stationnement limitrophes dont au moins deux sont elles-mêmes limitrophes à la maille de stationnement dans laquelle se trouve le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation.

Le demandeur peut cependant solliciter, sur simple demande, qu'un nouveau secteur de stationnement lui soit attribué, pour autant que ces secteurs de stationnement puissent être pris en compte conformément aux principes énoncés aux articles 46 et 46bis.

Si les deux bords de la route sont situés sur deux mailles différentes, les deux bords de cette route doivent être considérés comme faisant parties du secteur de stationnement attribué.

§ 2. Les secteurs de stationnement attribués peuvent être situés sur le territoire de plus d'une commune, moyennant l'accord préalable du collège des bourgmestres et échevins des communes concernées.

Art. 46ter. § 1er. Par dérogation aux articles 46 et 46bis, le conseil communal peut, après avis de l'Agence du Stationnement, fixer des secteurs de stationnement fixes pour l'ensemble du territoire de la commune sans toutefois dépasser les limites de la commune.

§ 2. Le conseil communal intègre la carte reprenant les secteurs de stationnement fixes pour l'ensemble du territoire de la commune dans le Plan d'action communal de stationnement.

Le Gouvernement approuve pour chaque commune la carte proposée par le conseil communal avec les secteurs de stationnement fixes ainsi que le Plan d'action communal de stationnement.

Si le Plan d'action communal de stationnement a déjà été approuvé par le conseil communal au moment de l'entrée en vigueur du présent paragraphe, le Gouvernement peut exceptionnellement approuver la carte en dehors du Plan d'action communal de stationnement.

Les secteurs de stationnement délimitent les voies sur lesquelles la carte de dérogation est valable.

La superficie d'un secteur de stationnement pour les cartes de dérogation "riverain", "professionnel" et "visiteur" ne peut pas être supérieure à 150 ha avec une possibilité de dérogation de 20 %.

Le conseil communal peut proposer, après que l'avis de l'Agence du stationnement a été demandé à ce sujet, d'adapter la division en secteurs de stationnement fixes à la réalité sur le terrain, sous réserve de respecter les règles fixées dans le présent arrêté.

Les secteurs de stationnement fixes sont intégrés dans le système informatisé de l'Agence du stationnement.

L'Agence du stationnement prévoit également un système de reconnaissance pour toutes les cartes de dérogations délivrées.

§ 3. Les secteurs de stationnement valables à la date du présent arrêté restent d'application jusqu'au moment où le Gouvernement fixe la carte reprenant les secteurs de stationnement fixes pour l'ensemble du territoire de la commune conformément aux paragraphes 1er et 2.

Het Parkeeragentschap voorziet tevens in een elektronisch systeem voor het toekennen en beheren van alle uitgereikte vrijstellingskaarten.

§ 2. De parkeersectoren die gelden op de datum van dit besluit blijven van toepassing tot op het moment dat de Regering de kaart met deelsectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente vastlegt in overeenstemming met de eerste paragraaf.

Art. 46bis. 1 § 1. De aanvrager van een vrijstellingskaart krijgt door de gemeente of het Parkeeragentschap automatisch een parkeersector toegewezen,

Voor de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "professioneel" en "bezoeker" wordt de parkeersector bepaald op basis van de deelsector waarin de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel zich bevindt, aangevuld met telkens aangrenzende deelsectoren waarvan er minstens twee zelf grenzen aan de deelsector waarin de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel zich bevindt.

De aanvrager kan echter op eenvoudig verzoek vragen dat hem een nieuwe parkeersector wordt toegewezen, op basis van andere deelsectoren, in zoverre die deelsectoren in aanmerking kunnen worden genomen overeenkomstig de principes uiteengezet in artikel s 46 en 46bis.

Indien de twee parkeersijden van een weg zijn gelegen in twee verschillende deelsectoren, moeten de beide zijden van deze weg worden geacht deel uit te maken van de toegewezen parkeersector.

§ 2. Mits voorafgaande instemming van de colleges van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeenten, kunnen de toegewezen parkeersectoren gesitueerd zijn op het grondgebied van meer dan één gemeente.

Art. 46ter.1 § 1. In afwijking van artikel 46 en 46bis kan de gemeenteraad, na advies van het Parkeeragentschap, vaste parkeersectoren vastleggen voor het hele grondgebied van de gemeente zonder daarbij gemeentegrenzen te overschrijden.

§ 2. De gemeenteraad integreert de kaart met vaste parkeersectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente in het Gemeentelijk Parkeeractieplan.

De Regering keurt voor elke gemeente de door de gemeenteraad voorgestelde kaart met vaste parkeersectoren samen met het Gemeentelijk Parkeeractieplan goed.

Indien het parkeeractieplan reeds werd goedgekeurd door de gemeenteraad op moment van inwerkingtreding van deze paragraaf, kan de Regering uitzonderlijk de kaart goedkeuren buiten het Parkeeractieplan.

De parkeersectoren bakenen de wegen af waarop een vrijstellingskaart van toepassing is.

De oppervlakte van een parkeersector voor de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "professioneel" en "bezoeker" mag niet groter zijn dan 150 ha met een afwijkingsmogelijkheid van 20%.

De gemeenteraad kan na advies van het Parkeeragentschap aanpassingen voorstellen om de kaart met vaste parkeersectoren aan te passen aan de werkelijkheid op het terrein, onder voorbehoud van respect van de regels vastgelegd in het huidige besluit.

De vaste parkeersectoren worden geïntegreerd in het geïnformatiseerd systeem van het Parkeeragentschap.

Het Parkeeragentschap voorziet tevens in een erkenningsstelsel voor alle uitgereikte vrijstellingskaarten.

§ 3. De parkeersectoren die gelden op de datum van dit besluit blijven van toepassing tot op het moment dat de Regering de kaart met vaste parkeersectoren voor het volledige grondgebied van de gemeente vastlegt in overeenstemming met de eerste en tweede paragraaf.

§ 4. Le demandeur d'une carte de dérogation se voit automatiquement attribuer par la commune ou l'Agence du stationnement un secteur de stationnement fixe.

Pour les cartes de dérogation "riverain", "professionnel" et "visiteur", le domicile, le siège social ou le siège d'exploitation doit se trouver dans le secteur de stationnement fixe attribué.

Si les deux bords de la route sont situés sur deux secteurs de stationnement différents, les deux bords de cette route doivent être considérés comme faisant parties du secteur de stationnement attribué.

Art. 46quater.[1 Sur la proposition du conseil communal, au maximum une maille qui est entièrement située sur le territoire de la commune et dans laquelle se trouve une entrée de station de métro ou de gare de chemin de fer peut être considérée comme l'une des mailles qui sont nécessaires pour déterminer le secteur de stationnement conformément à l'article 46, § 1er pour la carte de dérogation "riverain", même si cette maille n'est pas limitrophe aux autres mailles limitrophes.

Le demandeur d'une carte de dérogation " riverain " peut solliciter, sur simple demande, que le secteur de stationnement, que la commune ou l'Agence du stationnement lui a délivré conformément à l'article 46, § 1er, contienne au maximum une maille de stationnement dans laquelle se trouve une entrée de station de métro ou de gare de chemin de fer.

Art. 47. Une révision partielle du découpage sectoriel a lieu au moins tous les deux ans, afin de tenir compte du retour d'expérience et de l'éventuelle évolution des situations locales du stationnement.

Cette révision peut être sollicitée par un conseil communal, un comité de quartier, une association locale ou un particulier, pour autant qu'il démontre son intérêt propre à agir et formule une demande compatible avec les principes d'établissement initial du découpage et de validité géographique des cartes de dérogation.

Le nouveau découpage prend effet au 1er janvier ou au 1er septembre d'une année.

Section 3. - La carte de dérogation " riverain "

Art. 48. La carte de dérogation "riverain" est octroyée, selon les cas, par le collège des bourgmestre et échevins ou par l'Agence du stationnement :

- 1° à la personne inscrite au registre de la population ou au registre d'attente de la commune concernée ;
- 2° aux personnes ayant une plaque d'immatriculation étrangère qui sont domiciliées dans la commune concernée pendant la demande d'immatriculation du véhicule;
- 3° aux personnes qui ont un second lieu de résidence dans la commune concernée;
- 4° aux personnes qui sont domiciliées sur le territoire de la commune concernée de la Région de Bruxelles-Capitale et qui ont un besoin spécifique de stationnement dans le cadre d'un système de partage de voiture pour les particuliers, reconnu par l'Administration.

Le titulaire de la carte de dérogation " riverain " est seulement autorisé à stationner dans les limites du secteur de stationnement assigné.

Art. 49. La carte de dérogation "riverain" est valable en zone bleue, verte, grise et en zone 'événement' qui se situent dans les limites du secteur de stationnement attribué.

Art. 50. La carte de dérogation " riverain " ne concerne qu'une seule plaque d'immatriculation et il ne peut être délivré qu'une seule carte par véhicule. Elle ne peut être délivrée que pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3,5 tonnes.

Par dérogation à l'alinéa 1er, plus d'une carte par véhicule peut être délivrée pour un véhicule utilisé dans le cadre d'un système de partage de voiture pour les particuliers, reconnu par l'Administration, si le véhicule est

§ 4. De aanvrager van een vrijstellingskaart krijgt door de gemeente of het Parkeeragentschap een vaste parkeersector toegewezen.

Voor de vrijstellingskaarten "buurtbewoner", "professioneel" en "bezoeker" moet de verblijfplaats, de maatschappelijke zetel of de exploitatiezetel zich in de toegewezen vaste parkeersector bevinden.

Indien de twee parkeerzijden van een weg zijn gelegen in twee verschillende parkeersectoren moeten de beide zijden van deze weg worden geacht deel uit te maken van de toegewezen parkeersector.

Art. 46quater. Op voorstel van de gemeenteraad kan ten hoogste één deelsector die geheel gelegen is op het grondgebied van de gemeente en waarin zich de ingang van een metro- of treinstation bevindt, worden beschouwd als een van de deelsectoren nodig voor het bepalen van de parkeersector overeenkomstig artikel 46 § 1 voor de vrijstellingskaart "buurtbewoner", zelfs indien deze deelsector niet onmiddellijk grenst aan de andere aaneengesloten deelsectoren.

De aanvrager van een vrijstellingskaart "buurtbewoner" kan op eenvoudig verzoek vragen dat de hem overeenkomstig artikel 46, § 1 door de gemeente of het Parkeeragentschap toegewezen parkeersector maximaal één deelsector bevat waarin zich de ingang van een metro- of treinstation bevindt.

Art. 47. Een gedeeltelijke herziening van de indeling heeft minstens iedere twee jaar plaats, ten einde rekening te kunnen houden met de praktijkervaring en om eventuele evoluties van plaatselijke parkeersituaties op te vangen.

Deze herziening kan aangevraagd worden door een gemeenteraad, een wijkcomité, een plaatselijke vereniging of een particulier, op voorwaarde dat hij het belang van zijn actie kan aantonen en hij een aanvraag indient die verenigbaar is met de oorspronkelijke sectorale opsplitsing en met de geografische geldigheidsprincipes van de vrijstellingskaarten.

De nieuwe indeling gaat in telkens op 1 januari of 1 september van een jaartal.

Afdeling 3. - De vrijstellingskaart " buurtbewoner "

Art. 48. De vrijstellingskaart "buurtbewoner" wordt, naar gelang het geval, door het college van burgemeester en schepenen of het Parkeeragentschap toegekend:

1° aan de persoon die is ingeschreven in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de desbetreffende gemeente;

2° aan personen met een buitenlandse nummerplaat die gedomicilieerd zijn in de desbetreffende gemeente gedurende de aanvraag tot inschrijving van het voertuig;

3° aan personen die een tweede verblijfplaats hebben in de desbetreffende gemeente;

4° aan personen die gedomicilieerd zijn op het grondgebied van de desbetreffende gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die een specifieke nood hebben aan parkeerplaats in het kader van een door de Administratie erkend autodeelsysteem voor particulieren.

De titularis van een vrijstellingskaart "buurtbewoner" is enkel toegelaten om zijn voertuig te parkeren binnen de grenzen van de toegewezen parkeersector.

Art. 49. De vrijstellingskaart "buurtbewoner" is geldig binnen de blauwe, groene, grijze en evenementenzones die zich bevinden binnen de grenzen van de toegewezen parkeersector.

Art. 50. De vrijstellingskaart " buurtbewoner " heeft slechts betrekking op één kentekenplaat en er kan slechts één kaart per voertuig worden afgeleverd. De kaart kan enkel afgeleverd worden voor voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa 3.5 ton niet overschrijdt.

In afwijking van het voorgaande lid kan meer dan één kaart per voertuig worden afgeleverd voor een voertuig dat wordt gebruikt in het kader van een door de Administratie erkend autodeelsysteem voor particulieren, in-

partagé par au moins trois particuliers, dont deux au moins sont domiciliés dans une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale différents.

Le demandeur d'une carte de dérogation "riverain" doit fournir la preuve que le véhicule est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose de façon permanente, conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, sauf si le véhicule est utilisé dans le cadre d'un système de partage de voiture pour les particuliers, reconnu par l'Administration, et si le véhicule est partagé par au moins trois particuliers, dont deux au moins sont domiciliés dans une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale différents.

Les conseils communaux instaurent un système de reconnaissance du véhicule remplaçant temporairement le véhicule pour lequel la carte de dérogation a été délivrée.

Art. 51. Il ne peut être délivré plus de deux cartes de dérogation "riverain" par ménage.

Art. 52. Le conseil communal peut limiter, après avoir recueilli l'avis de l'Agence du stationnement, le nombre total de cartes de dérogation "riverain" valables sur une maille ou un secteur de stationnement au nombre de places de stationnement existantes sur cette maille ou ce secteur de stationnement ou à un nombre inférieur.

Pour les mailles à cheval sur plusieurs communes, cette limitation n'est applicable que si les communes concernées passent un accord à ce sujet.

La possibilité visée à l'alinéa 1er pour le conseil communal de limiter le nombre total de cartes de dérogation "riverain" peut aussi être appliquée à un ensemble de mailles d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles. La validité d'une carte de dérogation "riverain" reste en tout cas limitée à un secteur de stationnement de 150 ha maximum, avec une possibilité de dérogation de 20 %.

Art. 53. Par dérogation à l'article 57, si, conformément à l'article 52, le conseil communal décide de limiter le nombre de carte de dérogation "riverain", la carte de dérogation délivrée n'aura qu'une validité de 12 mois.

Par ailleurs, les cartes de dérogation seront délivrées d'après les priorités suivantes, par ordre décroissant:

1. La première carte de dérogation "riverain" du ménage ;
2. La première carte de dérogation "riverain" du ménage destinée aux personnes ayant une résidence secondaire sur le territoire de la commune ;
3. La deuxième carte de dérogation "riverain" du ménage;
4. L'éventuelle troisième carte de dérogation "riverain" du ménage.

Art. 54. §1er Le prix des cartes de dérogation "riverain" est de:

- ♦ minimum 15 euros par an pour la première carte de dérogation ;
- ♦ minimum 120 euros par an pour la deuxième carte de dérogation ;
- ♦ minimum 500 euros par an pour la carte de dérogation "riverain" destinée aux personnes ayant une résidence secondaire sur le territoire de la commune.

Le demandeur d'une carte de dérogation "riverain" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

§ 2. A partir du 1er mai 2025 et ensuite tous les trois ans, le prix des cartes de dérogations visés au paragraphe 1er est automatiquement et de plein droit indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. Le nouveau prix résulte de la formule suivante : chacun des prix visés au paragraphe 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice des prix à la consommation en vigueur au mois de janvier précédent la date de l'indexation. L'indice de base est l'indice des prix à la consommation du mois de janvier 2023.

Le tarif résultant du calcul visé à l'alinéa 1er est arrondi à l'euro inférieur

dien dat voertuig wordt gedeeld door minstens drie particulieren, waarvan er minstens twee gedomicilieerd moeten zijn binnen één of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "buurtbewoner" moet het bewijs leveren dat het voertuig is ingeschreven op zijn naam of dat hij er op bestendige wijze over kan beschikken, in overeenstemming met het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart, behalve indien het voertuig wordt gebruikt in het kader van een door de Administratie erkend autodeelsysteem voor particulieren en het voertuig gedeeld wordt door minstens drie particulieren, waarvan er minstens twee gedomicilieerd moeten zijn binnen één of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De gemeenteraden voorzien een erkenningssysteem voor het voertuig dat tijdelijk het voertuig, waarvoor de vrijstellingskaart werd uitgereikt, vervangt.

Art. 51. Er kunnen per gezin niet meer dan twee vrijstellingskaarten "buurtbewoner" worden toegekend.

Art. 52. De gemeenteraad kan, na het advies van het Parkeeragentschap te hebben ingewonnen, het totale aantal vrijstellingskaarten "buurtbewoner" die geldig zijn in een deelsector of parkeersector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die deelsector of parkeersector of tot een lager aantal.

Voor de deelsectoren die zich op het grondgebied van verschillende gemeenten bevinden, is deze beperking slechts van toepassing indien de desbetreffende gemeenten hierover een akkoord bereiken.

De in het eerste lid omschreven mogelijkheid voor de gemeenteraad om het totaal aantal vrijstellingskaarten "buurtbewoner" te beperken, kan ook worden toegepast op een geheel van deelsectoren van een gemeente of van meerdere aangrenzende gemeenten die hierover onderling een akkoord bereiken. De geldigheid van een vrijstellingskaart "buurtbewoner" blijft in elk geval beperkt tot een parkeersector van maximum van 150 ha, met een afwijkingsmogelijkheid van 20 %.

Art. 53. In afwijking van artikel 57 zal, indien de gemeenteraad overeenkomstig artikel 52 het aantal vrijstellingskaarten "buurtbewoner" beperkt, de afgeleverde vrijstellingskaart slechts 12 maanden geldig zijn.

Bovendien zullen de vrijstellingskaarten moeten worden uitgereikt in overeenstemming met de volgende prioriteiten, in afnemende volgorde:

1. De eerste vrijstellingskaart "buurtbewoner" van het gezin;
2. De eerste vrijstellingskaart "buurtbewoner" van het gezin bestemd voor personen met een tweede verblijfplaats op het grondgebied van de gemeente;
3. De tweede vrijstellingskaart "buurtbewoner" van het gezin;
4. De eventuele derde vrijstellingskaart "buurtbewoner" van het gezin.

Art. 54. § 1. De prijs van de vrijstellingskaarten "buurtbewoner" is:

- ♦ minimum 15 euro per jaar voor de eerste vrijstellingskaart;
- ♦ minimum 120 euro per jaar voor de tweede vrijstellingskaart;
- ♦ minimum 500 euro per jaar voor de vrijstellingskaart "buurtbewoner" bestemd voor personen met een tweede verblijfplaats op het grondgebied van de gemeente.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "buurtbewoner" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking van de vrijstellingskaart.

§ 2. Vanaf 1 mei 2025 en vervolgens om de drie jaar wordt de prijs van de in paragraaf 1 bedoelde vrijstellingskaarten automatisch en van rechtswege geïndexeerd op basis van het indexcijfer van de consumptieprijzen. De nieuwe prijs is de uitkomst van de volgende formule: elke van de in paragraaf 1 bedoelde prijzen vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer. Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen dat van kracht is in de maand januari die voorafgaat aan de datum van de indexering. Het basisindexcijfer is het indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand januari 2023.

Het tarief dat het resultaat is van de in lid 1 bedoelde berekening wordt naar beneden afgerond op één euro.

Art. 55. Abrogé.

Art. 56. Les conseils communaux ne peuvent pas accorder la gratuité au résident qui stationne devant l'accès carrossable de sa propriété en zone payante.

Art. 57. Les cartes de dérogation " riverain " ont une durée de validité de douze ou vingt-quatre mois, au choix du demandeur. La carte est valable à partir de la date d'achat. La commune ou l'Agence du stationnement vérifie à chaque demande de nouvelle carte de dérogation si le demandeur satisfait toujours aux conditions d'octroi.

La carte de dérogation doit être restituée dès que le bénéficiaire ne remplit plus les conditions d'octroi définies dans le présent arrêté et dans l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Le montant de la première année reste dû intégralement. Le montant de la redevance qui est supérieur à la première année est, le cas échéant, remboursé à concurrence des mois entiers encore restants pendant lesquels la carte de dérogation n'a pas été utilisée.

En cas de changement de la carte reprenant les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes, les cartes de dérogation concernées seront remplacées dès la date d'entrée en vigueur de la nouvelle carte.

Section 4. Abrogé.

Art. 58. Abrogé.

Art. 59. Abrogé.

Art. 60. Abrogé.

Section 5. Abrogé.

Sous-section 1re. Abrogé.

Art. 61. Abrogé.

Section 4. - La carte de dérogation "prestataire de soins médicaux urgents

Art. 62. L'Agence du stationnement délivre aux personnes dispensant des soins médicaux urgents une carte de dérogation " prestataire de soins médicaux urgents ". Cette carte de dérogation leur permet de stationner gratuitement lorsqu'ils sont en cours d'intervention et durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux urgents.

L'usage de cette carte de dérogation est strictement professionnel.

La carte de dérogation doit être apposée de façon visible sur la face interne du pare-brise avant du véhicule. Elle est accompagnée de la mention " en cours d'intervention " et du disque bleu de stationnement ou au moyen d'un enregistrement de la plaque d'immatriculation par SMS ou une autre application indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

La carte visée à l'alinéa 3 peut être remplacée par un système de contrôle électronique sur la base des caractéristiques du véhicule.

L'Agence du stationnement rappelle]1, lors de la délivrance de la carte de dérogation, les règles d'utilisation précitées.

La carte de dérogation ne concerne qu'une seule plaque d'immatriculation.

Art. 63. Sont entendus, au sens du présent arrêté, comme " personnes dispensant des soins médicaux urgents ", les médecins généralistes et pédiatres prodiguant des soins médicaux et possédant un numéro INAMI, lors-

Art. 55. Opgeheven.

Art. 56. De gemeenteraden kunnen geen gratis vrijstellingskaarten afleveren aan een bewoner die parkeert voor de inrij van zijn eigendom in een betalende zone.

Art. 57. De vrijstellingskaarten " buurtbewoner " hebben een geldigheidsduur van 12 of 24 maanden, naar keuze van de aanvrager. De kaart is geldig vanaf de datum van aanschaf. De gemeente of het Parkeeragentschap verifieert bij elke nieuwe aanvraag voor een vrijstellingskaart of de aanvrager nog steeds aan de toekenningsvoorwaarden voldoet.

De vrijstellingskaart moet worden teruggegeven van zodra de begunstigde niet meer aan de toekenningsvoorwaarden voldoet zoals omschreven in het huidige besluit en in het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. De retributie voor het eerste jaar blijft integraal verschuldigd. Het bedrag van de retributie dat het eerste jaar overstijgt, wordt in voorkomend geval terugbetaald ten bedrage van de nog resterende volledige maanden waarin de vrijstellingskaart niet werd gebruikt.

In geval van wijziging van de kaart met deelsectoren of vaste parkeersectoren, worden de desbetreffende vrijstellingskaarten vervangen met ingang van de datum van inwerkingtreding van de nieuwe kaart.

Afdeling 4. Opgeheven

Art. 58. Opgeheven.

Art. 59. Opgeheven.

Art. 60. Opgeheven.

Afdeling 5. Opgeheven

Onderafdeling 1. Opgeheven

Art. 61. Opgeheven.

Afdeling 4. - De vrijstellingskaart "zorgverlener van dringende medische hulp

Art. 62. Het Parkeeragentschap levert aan de personen die dringende medische hulp verlenen een vrijstellingskaart af van "zorgverlener van dringende medische hulp". Deze kaart staat hen toe gratis te parkeren tijdens een interventie en gedurende de tijd van de effectieve toediening van dringende medische zorgverlening.

Het gebruik van deze vrijstellingskaart is strikt beroepsmatig.

De kaart moet zichtbaar aan de binnenzijde van de voorruit van het voertuig aangebracht worden. Ze wordt vergezeld door de vermelding "interventie bezig" en de blauwe parkeerschijf of door middel van een registratie van de nummerplaat via sms of andere applicatie dewelke het aankomstuur van de zorgverlener aangeeft.

De kaart zoals bedoeld in het derde lid kan vervangen worden door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig.

Het parkeeragentschap herinnert, wanneer de vrijstellingskaart afgeleverd wordt, aan de bovengenoemde regels.

De vrijstellingskaart heeft slechts betrekking op één enkele nummerplaat.

Art. 63. In het kader van dit besluit worden als "zorgverlener van dringende medische hulp" beschouwd, de huisartsen en pediaters die medische zorgen toedienen en die over een RIZIV-nummer beschikken, wanneer zij

qu'elles sont amenées à dispenser immédiatement un secours approprié à toute personne dont l'état de santé par suite d'un accident ou d'une maladie soudaine ou de la complication soudaine d'une maladie requiert une intervention urgente.

Art. 64. Le demandeur d'une carte de dérogation "prestataire de soins médicaux urgents" fourni à l'Agence du stationnement la preuve qu'il dispose d'un numéro INAMI en tant que dispensateur de soins individuels.

L'Agence du stationnement vérifie les documents fournis et peuvent exiger que des renseignements supplémentaires leur soient remis afin de contrôler que ces conditions sont remplies.

Art. 64bis. La carte de dérogation "prestataire de soins médicaux urgents" est valable dans tous les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région et dans toutes les zones réglementées au sens de l'article 3 et ce pour la durée de la prestation effective des soins médicaux urgents, avec une durée maximale de 2 heures.

Art. 65. Le prix de la carte de dérogation "prestataire de soins médicaux urgents" est de 200 euros par an.

Le demandeur d'une carte de dérogation "prestataire de soins médicaux urgents" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

Section 5. - La carte de dérogation "prestataire de soins médicaux à domicile"

Art. 66. L'Agence du stationnement délivre aux véhicules des personnes dispensant des soins médicaux à domicile, une carte de dérogation "prestataire de soins médicaux à domicile". Cette carte de dérogation leur permet de stationner gratuitement lorsqu'ils sont en cours d'intervention et durant le temps de la dispensation effective des soins médicaux, avec une durée maximale de 2 heures.

Les véhicules de ces prestataires de soins sont liés aux organisations reconnues par la Commission communautaire française, la Commission communautaire flamande et la Commission communautaire commune ou agréés par une fédération professionnelle de prestataires de soins. Les prestataires de soins non urgents incluent également les vétérinaires.

La carte de dérogation doit être apposée de façon visible sur la face interne du pare-brise avant du véhicule.

Elle est accompagnée de la mention " en cours d'intervention " et du disque bleu de stationnement ou au moyen d'un enregistrement de la plaque d'immatriculation par SMS ou une autre application indiquant l'heure d'arrivée du prestataire de soins.

La carte de dérogation ne concerne qu'une seule plaque d'immatriculation.

Art. 67. La carte de dérogation "prestataire de soins médicaux à domicile" est valable dans tous les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région, en zone bleue, verte, grise et en zone 'événement'.

Art. 68. Le prix de la carte de dérogation "prestataire de soins médicaux à domicile" est de 75 euros par an.

Le demandeur d'une carte de dérogation "prestataire de soins médicaux à domicile" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

Section 6. - Carte de dérogation "voiture partagée"

Art. 69. Tenant compte de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées, l'Agence du stationnement fournit aux exploitants de véhicules à moteur partagés reconnus par la Région les cartes de dérogation "voiture partagée" nécessaires qu'ils apposent de façon visible à l'intérieur sur le pare-brise avant du véhicule partagé, à moins qu'un

gestuurd zijn om onmiddellijk passende zorg te verlenen aan eenieder van wie de gezondheidstoestand, omwille van een ongeval, een plotse ziekte of plotse complicatie van een ziekte, een dringende interventie vereist.

Art. 64. De aanvrager van een vrijstellingskaart "zorgverlener dringende medische hulp", bezorgt aan het Parkeeragentschap het bewijs dat hij over een RIZIV-nummer beschikt als individuele zorgverstrekker.

Het Parkeeragentschap controleert de bezorgde documenten en kan eisen dat bijkomende informatie wordt bezorgd, teneinde te kunnen controleren of de voormelde voorwaarden vervuld zijn.

Art. 64bis. De vrijstellingskaart "zorgverlener van dringende medische hulp" is geldig in alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest en in alle gereguleerde zones in de zin van artikel 3 en dit voor de duur van de effectieve verstrekking van dringende medische hulp, met een maximumduur van 2 uur.

Art. 65. De prijs van de vrijstellingskaart "zorgverlener van dringende medische hulp" bedraagt 200 euro per jaar.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "zorgverlener van dringende medische hulp" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaart.

Afdeling 5. - De vrijstellingskaart "medische zorgverlener aan huis"

Art. 66. Het Parkeeragentschap levert aan de voertuigen van personen die medische zorg verlenen aan huis een vrijstellingskaart af van "medische zorgverlener aan huis". Deze kaart staat hen toe gratis te parkeren tijdens een interventie en gedurende de tijd van de effectieve toediening van medische zorgverlening, met een maximumduur van 2 uur.

De voertuigen van de zorgverleners zijn verbonden aan organisaties erkend door de Franse Gemeenschapscommissie, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie of erkend door een beroepsfederatie van zorgverleners. De zorgverleners voor niet-dringende medische hulp omvatten ook de dierenartsen.

De vrijstellingskaart moet zichtbaar aan de binnenzijde van de voorruit van het voertuig aangebracht worden.

Ze wordt vergezeld door de vermelding met het opschrift "interventie bezig" en de blauwe parkeerschijf of door middel van een registratie van de nummerplaat via sms of andere applicatie dewelke het aankomstuur van de zorgverlener aangeeft.

De vrijstellingskaart heeft slechts betrekking op één enkele nummerplaat.

Art. 67. De vrijstellingskaart "medische zorgverlener aan huis" is geldig in alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest, binnen de blauwe, groene, grijze en evenementenzone.

Art. 68. De prijs van de vrijstellingskaart "medische zorgverlener aan huis" bedraagt 75 euro per jaar.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "medische zorgverlener aan huis" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaart.

Afdeling 6. - De vrijstellingskaart "autodelen"

Art. 69. Met inachtneming van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats reikt het Parkeeragentschap aan de door het Gewest erkende exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen de nodige vrijstellingskaarten "autodelen" uit die op een zichtbare wijze aan de binnenzijde van de voorruit van

système de contrôle électronique soit utilisé sur la base de l'enregistrement de la plaque d'immatriculation.

Chaque carte de dérogation est liée à un seul numéro de plaque d'immatriculation.

La carte de dérogation "voiture partagée" est toujours valable, même lorsque le véhicule n'est pas utilisé par un client payant le service d'une voiture partagée. Le caractère "partagé" du véhicule est indiqué de façon claire sur celui-ci par la société exploitant ce service.

Art. 69bis. La carte de dérogation "voiture partagée" est valable dans tous les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région, en zone bleue, verte, grise et en zone 'événement'.

Art. 70. Le prix d'une carte de dérogation "voiture partagée" est fixé à 25 euros par an et par véhicule utilisé dans le cadre d'un service reconnu pour véhicules motorisés partagés.

Le demandeur d'une carte de dérogation "voiture partagée" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

Section 7. - La carte de dérogation pour personnes handicapées

Art. 71. La carte européenne de stationnement pour personnes handicapées tient lieu de carte de dérogation.

Art. 72. La carte de dérogation pour personnes handicapées est valable dans tous les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région, en zone rouge, orange, grise, bleue, verte ou en zone 'événement'.

Section 8. - La carte de dérogation "professionnel"

Sous-section 1re.

Art. 73. Le collège des bourgmestre et échevins ou l'Agence du stationnement délivrent les cartes de dérogation "professionnel".

Art. 74. Abrogé.

Art. 75. Abrogé.

Art. 76. Le conseil communal peut, après avoir obtenu l'avis de l'Agence du stationnement, limiter le nombre total de cartes de dérogation "professionnel" valables dans une maille au nombre d'emplacements de parking existants dans cette maille de stationnement ou à un nombre inférieur. Pour une maille où la pression de stationnement est élevée, le conseil communal peut limiter à zéro le nombre de cartes de dérogation "professionnel". Les restrictions précédentes ne valent pas pour les cartes de dérogation qui sont valables pour l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale telles que visées à l'article 84, § 1er, 2° de l'Arrêté.

Pour les mailles de stationnement qui se situent sur le territoire de différentes communes, cette limitation s'applique uniquement si les communes concernées ont conclu un accord à ce sujet.

La possibilité visée à l'alinéa 1er pour le conseil communal de limiter le nombre total de cartes de dérogation "professionnel" peut aussi être appliquée à un ensemble de mailles d'une commune ou de plusieurs communes limitrophes qui passent un accord entre elles.

Art. 77. Si, conformément à l'article 76, le conseil communal décide de limiter le nombre de cartes de dérogation "professionnel", les cartes de dérogation délivrées n'auront qu'une validité de 12 mois.

Par ailleurs, les cartes de dérogation devront être délivrées conformément aux critères définis par le conseil communal. En outre, une distinction peut être faite en fonction de la catégorie d'utilisateur visée à l'article 84.

het gedeelde voertuig worden geplaatst, tenzij gebruik wordt gemaakt van een elektronisch toezichtstelsel op basis van de registratie van het kenteken.

Elke vrijstellingskaart is verbonden met één enkel kentekenplaatnummer.

De vrijstellingskaart "autodelen" is altijd geldig, ook wanneer het voertuig niet wordt gebruikt door een klant die betaald heeft voor de dienstverlening van een gedeeld voertuig. Het "gedeelde" karakter van het voertuig wordt op een duidelijke wijze aangeduid op het voertuig door de vennootschap die deze dienst aanbiedt.

Art. 69bis. De vrijstellingskaart "autodelen" is geldig in alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest, binnen een blauwe, groene, grijze en evenementenzone.

Art. 70. De prijs van een vrijstellingskaart "autodelen" is vastgesteld op 25 euro per jaar en per voertuig dat wordt gebruikt in het kader van een erkende dienst voor gedeelde motorvoertuigen.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "autodelen" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaart.

Afdeling 7. - De vrijstellingskaart voor personen met een handicap

Art. 71. De Europese parkeerkaart voor personen met een handicap geldt als vrijstellingskaart.

Art. 72. De vrijstellingskaart voor personen met een handicap is geldig in alle deelsectoren en vaste parkeersectoren van het Gewest, binnen een rode, oranje, grijze, blauwe, groene en evenementenzone.

Afdeling 8. - De vrijstellingskaart "professioneel"

Onderafdeling 1.

Art. 73. De colleges van burgemeester en schepenen of het Parkeeragentschap leveren de vrijstellingskaarten "professioneel" af.

Art. 74. Opgeheven.

Art. 75. Opgeheven.

Art. 76. De gemeenteraad kan na het advies van het Parkeeragentschap te hebben ingewonnen, het totale aantal van vrijstellingskaarten "professioneel" die geldig zijn in een deelsector beperken tot het aantal bestaande parkeerplaatsen in die deelsector of tot een lager aantal. Voor een deelsector met een hoge parkeerdruk kan de gemeenteraad het aantal vrijstellingskaarten "professioneel" beperken tot nul. De voorgaande beperkingen gelden niet voor vrijstellingskaarten die geldig zijn voor het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals bedoeld in artikel 84, § 1, 2° van het Besluit.

Voor de deelsectoren die zich op het grondgebied van verschillende gemeenten bevinden, is deze beperking slechts van toepassing indien de desbetreffende gemeenten hierover een akkoord bereiken.

De in het eerste lid omschreven mogelijkheid voor de gemeenteraad om het totaal aantal vrijstellingskaarten "professioneel" te beperken kan ook worden toegepast op een geheel van deelsectoren van een gemeente of van meerdere aangrenzende gemeenten die onderling een akkoord bereiken.

Art. 77. Indien de gemeenteraad overeenkomstig artikel 76 het aantal vrijstellingskaarten "professioneel" beperken, zal de afgeleverde vrijstellingskaart slechts 12 maanden geldig zijn.

Bovendien zullen de vrijstellingskaarten moeten worden uitgereikt overeenkomstig criteria bepaald door de gemeenteraad. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt naargelang de categorie van gebruikers vermeld in artikel 84.

Art. 78. Abrogé.

Sous-section 2. Abrogé.

Art. 79. Abrogé.

Art. 80. Abrogé.

Art. 81. Abrogé.

Art. 82. Abrogé.

Sous-section 3.

Art. 83. Abrogé.

Art. 84. § 1er. Les cartes de dérogation "professionnel" sont délivrées aux catégories d'usagers suivantes:

1° aux entreprises et aux indépendants, à savoir la personne ou l'entreprise ayant son siège social ou d'exploitation dans la maille règlementée. Par 'personne', il y a lieu d'entendre le titulaire d'une profession libérale ou l'indépendant. Par 'entreprise', il y a lieu d'entendre toute personne morale quel que soit son statut, notamment les sociétés reprises à l'article 2 du Code des sociétés, les institutions publiques et privées, les établissements réservés aux cultes visés par la loi sur le temporel des cultes et l'ordonnance du 29 juin 2006 relative à l'organisation et au fonctionnement du culte islamique, les établissements d'assistance morale du Conseil central laïque visés par la loi du 21 juin 2002, les établissements d'enseignement non obligatoire, les hôpitaux, cliniques, polycliniques et dispensaires de soins, les œuvres de bienfaisance et les ASBL ;

2° aux personnes physiques ou morales qui démontrent qu'elles doivent, pour l'exercice de leur profession, effectuer différentes interventions dans la Région de Bruxelles-Capitale et qui en apportent la preuve à l'Agence du stationnement;

3° aux établissements d'enseignement implantés dans la Région de Bruxelles-Capitale, à savoir tout établissement organisé, reconnu ou subventionné par une communauté et les crèches publiques ou qui appliquent des tarifs liés au revenu. Lorsque le membre du personnel d'un établissement d'enseignement est actif dans plusieurs écoles, la carte de dérogation est valable pour les différents secteurs de stationnement dans lesquels les écoles sont situées ;

4° aux membres du personnel des différentes zones de polices de la Région de Bruxelles-Capitale. Lorsque le membre du personnel est actif comme agent dans plusieurs commissariats, la carte de stationnement est valable pour les différents secteurs de stationnement dans lesquels les commissariats sont situés.

§ 2. La demande pour une carte de dérogation pour un ou plusieurs secteurs de stationnement doit être introduite par une personne exerçant une profession indépendante ou libérale ou par le chef des personnes morales visées au paragraphe 1er ou son représentant et être accompagnée soit d'un plan de déplacement scolaire ou d'entreprises, soit d'un équivalent approuvé.

Art. 85. Un plan équivalent au plan de déplacement d'entreprise est un plan de mobilité élaboré par ou pour une personne morale ou un indépendant, qui analyse et décrit ses besoins en mobilité.

Sans préjudice des plans de déplacement dont les modalités sont reprises dans d'autres réglementations, un plan équivalent visé à l'article 84 contient les éléments de base suivants, permettant une première approche en vue d'une gestion rationnelle et une meilleure maîtrise de la problématique de la mobilité au sein de la Région :

- ♦ L'identification du demandeur, y compris une description de ses activités;
- ♦ Les données de base des déplacements, détaillées par mode, par type de trajet et par destination;
- ♦ La justification de la demande;
- ♦ La description de la demande en quantité et en période, reprenant les caractéristiques des véhicules et l'origine des trajets;
- ♦ Les modes de répartition et de gestion des cartes éventuellement attribuées;

Art. 78. Opgeheven.

Onderafdeling 2. Opgeheven.

Art. 79. Opgeheven.

Art. 80. Opgeheven.

Art. 81. Opgeheven.

Art. 82. Opgeheven.

Onderafdeling 3.

Art. 83. Opgeheven.

Art. 84. § 1. De vrijstellingskaarten "professioneel" worden uitgereikt aan de volgende categorieën van gebruikers:

1° aan ondernemingen en zelfstandigen, met name aan de persoon of de onderneming met de maatschappelijke of exploitatiezetel in de gereguleerde deelsector. Met 'persoon' wordt de houder van een vrij beroep of een zelfstandige bedoeld. Met 'onderneming' wordt elke rechtspersoon bedoeld, ongeacht zijn statuut, in het bijzonder de vennootschappen opgenomen in artikel 2 van het Wetboek van Vennootschappen, de openbare instellingen, de private instellingen, de instellingen voorbehouden aan de erediensten die beoogd worden door de Wet op de temporalien der erediensten en de ordonnantie van 29 juni 2006 betreffende de inrichting en de werking van de islamitische eredienst, de instellingen voor morele dienstverlening van de Centrale Vrijzinnige Raad die beoogd worden door de wet van 21 juni 2002, de instellingen van het niet-verplicht onderwijs, de ziekenhuizen, de klinieken, de poliklinieken en de zorgverstrekkende instanties, de liefdadigheidsinstellingen en de VZW's;

2° aan natuurlijke personen of rechtspersonen die aantonen dat ze, voor hun beroep, verschillende interventies binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dienen uit te voeren en die daar het bewijs van voorleggen aan het Parkeeragentschap;

3° aan onderwijsinstellingen, met name elke onderwijsinstelling, georganiseerd, erkend of gesubsidieerd door een gemeenschap en publieke kinderdagverblijven of kinderdagverblijven die inkomens-gerelateerde tarieven hanteren, en die gelegen zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als het personeelslid van een onderwijsinstelling werkzaam is in meerdere scholen, dan is de vrijstellingskaart geldig voor de verschillende parkeersectoren binnen dewelke de scholen gesitueerd zijn;

4° aan de personeelsleden van de verschillende politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als het personeelslid werkzaam is als agent in meerdere politiecommissariaten, dan is de vrijstellingskaart geldig voor de verschillende parkeersectoren binnen dewelke de commissariaten gesitueerd zijn.

§ 2. De aanvraag voor een vrijstellingskaart voor één of meerdere parkeersectoren moet worden ingediend door een natuurlijke persoon met een zelfstandig of vrij beroep of door de leidinggevende van de in § 1 bedoelde rechtspersonen of diens vertegenwoordiger en vergezeld zijn van een goedgekeurd school- of bedrijfsvervoersplan of een goedgekeurd equivalent.

Art. 85. Een aan een bedrijfsvervoersplan gelijkgesteld plan is een plan uitgewerkt door of voor een rechtspersoon of een zelfstandige, die zijn mobiliteitsbehoeften analyseert en beschrijft.

Onverminderd de vervoersplannen waarvan de modaliteiten zijn opgenomen in andere regelgevingen, bevat een gelijkgesteld plan, zoals bedoeld in artikel 84, de volgende basiselementen die een eerste benadering in het licht van een rationeel beheer en een betere beheersing van het mobiliteitsprobleem in het Gewest mogelijk maken :

- ♦ De identificatie van de aanvrager, daarin begrepen een beschrijving van zijn activiteiten;
- ♦ De verplaatsingsgegevens, gedetailleerd per wijze, per type van verplaatsing en per bestemming;
- ♦ Een verantwoording van de aanvraag;
- ♦ De beschrijving van de aanvraag met betrekking tot de hoeveelheid en de periode, waarbij de karakteristieken van de voertuigen en de oorsprong van de verplaatsingen worden opgenomen;

- ♦ La rationalisation des déplacements motorisés que le demandeur poursuit et la façon dont cela sera fait, ainsi que les objectifs de répartition modale.

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

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

Art. 86. Abrogé.

Art. 87. Le prix des cartes de dérogation "professionnel" est de:

1° pour les usagers visés à l'article 84, § 1er, 1° pour un secteur de stationnement :

- ♦ minimum 200 euros par an pour chacune des cinq premières cartes ;
- ♦ minimum 300 euros par an de la sixième à la vingtième carte ;
- ♦ minimum 600 euros par an de la vingt-et-unième à la trentième carte ;
- ♦ minimum 800 euros par an pour chaque carte supplémentaire.

2° pour les usagers visés à l'article 84, § 1er, 2° pour plusieurs secteurs de stationnement :

- ♦ 90 euros par mois pour chaque carte de dérogation.

3° pour les usagers visés à l'article 84, § 1er, 3° et 4° :

- ♦ minimum 75 euros par an par carte de dérogation par secteur de stationnement.

Le demandeur d'une carte de dérogation "professionnel" répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

Art. 88. Les conseils communaux peuvent décider, par décision motivée et après avis de l'Agence du stationnement, de fixer un tarif plus élevé pour ces cartes de dérogation.

Les conseils communaux définissent des critères adaptés à leurs pratiques actuelles pour rendre la délivrance et l'utilisation des cartes de dérogation " professionnel " conformes aux dispositions du présent arrêté.

Art. 89. La carte de dérogation "professionnel" est valable en zone bleue, verte, grise et événement qui se trouve dans les limites du/des secteur(s) de stationnement qui lui est/sont assigné(s).

Sous-section 4.

Section 9. - La carte de dérogation "visiteur"

Art. 90. Les collèges des bourgmestre et échevins ou l'Agence du stationnement délivrent les cartes de dérogation "visiteur".

Seule une carte de dérogation "visiteur" peut être délivrée par ménage et pour une période de 4 heures et 30 minutes.

La carte de dérogation "visiteur" est octroyée par ménage et par an pour maximum 100 périodes de 4 heures et 30 minutes.

Art. 91. La carte de dérogation "visiteur" est valable en zone bleue, verte et grise qui se trouve dans les limites du secteur de stationnement qui lui est assigné. Les ménages qui disposent d'une carte de dérogation "riverain" pour la commune concernée reçoivent le même secteur de stationnement octroyé conformément aux articles 46bis ou 46ter pour la carte de dérogation "visiteur".

- ♦ De wijze van verdeling en beheer van de eventuele uitgereikte kaarten;
- ♦ De rationalisering van de gemotoriseerde verplaatsingen die de aanvrager nastreeft en de manier waarop dit gerealiseerd zal worden, samen met de streefwaarden inzake modale verdeling.

Elke aanvraag wordt ingediend via het adequate formulier op basis van het aantal tewerkgestelde personen gedurende de laatste 12 maanden, bij het college van burgemeester en schepenen van elke vestiging.

Het college van burgemeester en schepenen maakt in elk geval alle elementen over aan het Parkeeragentschap dat deze gegevens deelt met het Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 86. Opgeheven

Art. 87. De prijs van de vrijstellingskaarten "professioneel" is:

1° voor de gebruikers bedoeld in artikel 84, § 1, 1° voor één parkeersector:

- ♦ minimum 200 euro per jaar voor elk van de eerste vijf kaarten;
- ♦ minimum 300 euro per jaar voor de zesde t.e.m. de twintigste kaart;
- ♦ minimum 600 euro per jaar voor de eenentwintigste t.e.m. de dertigste kaart;
- ♦ minimum 800 euro per jaar voor elke bijkomende kaart.

2° voor de gebruikers bedoeld in artikel 84, § 1, 2° voor meerdere parkeersectoren:

- ♦ 90 euro per maand voor elke vrijstellingskaart.

3° voor de gebruikers bedoeld in artikel 84, § 1, 3° en 4° :

- ♦ minimum 75 euro per jaar per vrijstellingskaart per parkeersector.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "professioneel" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaart.

Art. 88. De gemeenteraden mogen bij gemotiveerde beslissing en na advies van het Parkeeragentschap een hoger tarief voor deze vrijstellingskaarten vaststellen.

De gemeenteraden bepalen criteria die zijn aangepast aan hun huidige praktijk opdat de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaarten " professioneel " in overeenstemming zijn met de bepalingen van het huidige besluit.

Art. 89. De vrijstellingskaart "professioneel" is geldig binnen de blauwe, groene, grijze en evenementenzones die zich bevinden binnen de grenzen van de toegewezen parkeersector(en).

Onderafdeling 4.

Afdeling 9. - De vrijstellingskaart "bezoeker"

Art. 90. De colleges van burgemeester en schepenen of het Parkeeragentschap leveren de vrijstellingskaarten "bezoeker" af.

Er kan per gezin en per periode van 4 uur en 30 minuten slechts één vrijstellingskaart "bezoeker" worden toegekend.

De vrijstellingskaart "bezoeker" wordt per gezin en per jaar voor maximaal 100 perioden van 4 uur en 30 minuten toegekend.

Art. 91. De vrijstellingskaart "bezoeker" is geldig binnen de blauwe, groene en grijze zones die zich bevinden binnen de grenzen van de toegewezen parkeersector. Gezinnen die over een vrijstellingskaart "buurtbewoner" beschikken voor de desbetreffende gemeente krijgen voor de vrijstellingskaart "bezoeker" dezelfde parkeersector toegekend overeenkomstig artikel 46bis of 46ter.

Les personnes inscrites au registre de la population ou au registre d'attente de la commune concernée qui font partie d'un ménage qui ne dispose d'aucune carte de dérogation " riverain " conformément à l'article 51, reçoivent un secteur de stationnement octroyé conformément aux articles 46bis ou 46ter.

Art. 92. Le prix de la carte de dérogation "visiteur" est défini par les conseils communaux en fonction des zones réglementées visées à l'article 3 du présent arrêté sur lesquels la carte de dérogation est d'application.

Le prix de la carte de dérogation "visiteur" est de minimum 2,5 euros par période de 4 heures et 30 minutes.

Le demandeur d'une carte de dérogation " visiteur " répond des éventuels coûts liés à l'utilisation de technologie lors de la délivrance et de l'utilisation de la carte de dérogation.

La carte de dérogation "visiteur" a une durée de validité maximale de 100 périodes de 4 heures et 30 minutes par an.

Art. 93. Abrogé.

Art. 94. Abrogé.

Art. 95. Abrogé.

CHAPITRE VII. - Entrée en vigueur et dispositions transitoires

Art. 96. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Par dérogation à l'alinéa premier, le Gouvernement peut, sur demande du Collège des bourgmestre et échevins, fixer la date de l'entrée en vigueur du Chapitre V pour une commune à la date proposée par le Collège dans sa demande et pour autant que cette date ne soit pas postérieure au 1er septembre 2014. La demande, doit parvenir au Gouvernement au plus tard le 16 décembre 2013.

Par dérogation à l'alinéa premier, l'article 46, § 1er, entre en vigueur le 1er janvier 2015.

Par dérogation à l'alinéa premier, les articles 55, 59 alinéa 2 et 88 alinéa 1er entrent en vigueur le 1er janvier 2015.

Jusqu'au 31 décembre 2014, les Conseils communaux peuvent décider par décision motivée d'instaurer des tarifs plus élevés que ceux prévus aux articles 54, 59 alinéa 1er et 87, sans recueillir l'avis de l'Agence du stationnement à condition que les éléments justifiant cette augmentation du tarif soient transmis au préalable à l'Agence du stationnement.

Art. 96bis. Les cartes de dérogation délivrées avant l'entrée en vigueur du présent arrêté, restent valables jusqu'à leur date d'échéance et au plus tard jusqu'au 1er janvier 2015.

Par dérogation à l'article 43, le collège des bourgmestre et échevins peut continuer à délivrer les cartes de dérogation selon les dispositions du règlement communal, pour autant que la validité de ces cartes ne dépasse pas le 1er janvier 2015.

Art. 97. Le Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale qui a les Travaux publics et les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Personen ingeschreven in het bevolkingsregister of in het wachtregister van de desbetreffende gemeente die deel uitmaken van een gezin dat over geen enkele vrijstellingskaart "buurtbewoner" beschikt overeenkomstig artikel 51, krijgen een parkeersector toegekend overeenkomstig artikel 46bis of 46ter.

Art. 92. De prijs van de vrijstellingskaart "bezoeker" wordt nader bepaald door de gemeenteraden in functie van de gereglementeerde zones zoals bedoeld in artikel 3 van het huidige besluit waarop de vrijstellingskaart van toepassing is.

De prijs van de vrijstellingskaart "bezoekers" bedraagt minstens 2,5 euro per periode van 4 uur en 30 minuten.

De aanvrager van de vrijstellingskaart "bezoeker" staat in voor de eventuele kosten die zijn verbonden aan het gebruik van technologie bij de uitreiking en het gebruik van de vrijstellingskaart.

De vrijstellingskaart "bezoeker" heeft een maximale geldingsduur van 100 perioden van 4 uur en 30 minuten per jaar.

Art. 93. Opgeheven.

Art. 94. Opgeheven.

Art. 95. Opgeheven.

HOOFDSTUK VII. - Inwerkingtreding en overgangsbepalingen

Art. 96. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

In afwijking op het eerste lid kan de Regering op aanvraag van het College van burgemeester en schepenen de datum van inwerkingtreding van Hoofdstuk V voor een gemeente vastleggen op de datum voorgesteld door het College in haar aanvraag met uiterste datum 1 september 2014. Deze aanvraag moet bij de Regering toekomen uiterlijk op 16 december 2013.

In afwijking op het eerste lid treedt artikel 46 § 1 in werking op 1 januari 2015.

In afwijking op het eerste lid treden de artikels 55, 59 tweede lid en 88 eerste lid in werking op 1 januari 2015.

Tot 31 december 2014 kunnen de gemeenteraden in een gemotiveerde beslissing hogere tarieven invoeren dan deze vermeld in de artikels 54, 59 eerste lid en 87, zonder voorafgaand advies van het Parkeeragentschap, op voorwaarde dat de verantwoordingselementen voor deze tariefverhoging voorafgaand aan het Parkeeragentschap overgemaakt zijn.

Art. 96bis. De vrijstellingskaarten afgeleverd voor de inwerkingtreding van dit besluit blijven geldig tot hun vervaldag en uiterlijk tot 1 januari 2015.

In afwijking op artikel 43 kan het College van burgemeester en schepenen vrijstellingskaarten blijven uitreiken volgens de bepalingen van het gemeentelijke reglement voor zover de geldigheid van de kaarten niet verder draagt dan 1 januari 2015.

Art. 97. De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare werken en Vervoer is belast met de uitvoering van het huidige besluit.

**Arrêté
du Gouvernement
de la Région de
Bruxelles-Capitale
du 21 mars 2013**

**fixant les modalités
d'utilisation des places de
stationnement par les
opérateurs de véhicules
à moteur partagés**

Modifié par:

Arrêté du 24 janvier 2019, Moniteur belge du 6 février 2019
Arrêté du 13 juillet 2017, Moniteur belge du 28 juillet 2017
Arrêté du 28 avril 2016, Moniteur belge du 19 mai 2016
Arrêté du 15 septembre 2022, Moniteur belge du 6 octobre 2022

**Besluit
van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
van 21 maart 2013**

**houdende de voorwaarden
voor het gebruik van
parkeerplaatsen door
operatoren van gedeelde
motorvoertuigen**

Gewijzigd door:

Besluit van 24 januari 2019, Belgisch Staatsblad van 6 februari 2019
Besluit van 13 juli 2017, Belgisch staatsblad van 28 juli 2017
Besluit van 28 april 2016, Belgisch staatsblad van 19 mei 2016
Besluit van 15 september 2022, Belgisch Staatsblad van 6 oktober 2022

Chapitre I. Dispositions générales

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, il convient d'entendre par :

- 1° " Administration " : Administration de l'Équipement et des Déplacements- Bruxelles Mobilité- Direction Stratégie;
- 2° " Agence " : Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie dans le Chapitre VI de l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 3° " Ordonnance " : l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 4° " Service de véhicules à moteur partagés " ou " autopartage " : service consistant à mettre à la disposition d'usagers abonnés, des véhicules à moteur, au sens de l'article 2.16 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, pour des déplacements occasionnels;
- 5° " Opérateur " : prestataire du service de véhicules à moteur partagés;
- 6° " Agrément " : autorisation délivrée par l'Administration à l'opérateur de véhicules à moteur partagés afin de pouvoir utiliser, le cas échéant, les places de stationnement réservées en voirie au sens de l'article 2, 2°, de l'ordonnance ou une carte de dérogation pour l'autopartage au sens de l'article 6, alinéa 1, 3°, de l'ordonnance;
- 7° " Place de stationnement d'autopartage " : place de stationnement réservée en voirie au sens de l'article 2, 2°, de l'ordonnance pour des véhicules d'autopartage qui appartiennent à un opérateur agréé au sens du chapitre II et qui sont affectés au service d'autopartage;
- 8° " Station de véhicules d'autopartage " : ensemble constitué d'une ou de plusieurs places de stationnement réservées pour l'autopartage;
- 8° /1 " Place de stationnement publique " : place de stationnement en voirie publique qui n'est pas une place réservée et pour laquelle l'utilisateur peut utiliser une carte de dérogation;
- 9° " Equipement de "stations de véhicules d'autopartage " " : tout matériel, nécessaire à l'utilisation des places de stationnement réservées au système de véhicules à moteur partagés et au fonctionnement des "stations de véhicules d'autopartage ", qui ne concerne ni l'aménagement physique des stations, ni leur signalisation réglementaire;
- 10° " Aménagement physique des "stations de véhicules d'autopartage " " : marquage au sol tel que prévu par le Code du gestionnaire en Région de Bruxelles-Capitale;
- 11° " Entretien des "stations de véhicules d'autopartage " " : maintien en bon état de l'aménagement physique des "stations de véhicules d'autopartage " par le gestionnaire de voirie;
- 12° " Ecoscore " : score global caractérisant pour un véhicule les dommages environnementaux que ses émissions atmosphériques occasionnent sur les différentes composantes de l'environnement naturel et humain ainsi que sur l'effet de serre et les nuisances sonores. L'Ecoscore est calculé selon la méthode reprise sur le site web www.ecoscore.be ;
- 12°/1 Cycle d'essai WLTP : procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers introduite dans la législation de l'Union européenne par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) no 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) no 692/2008 ;
- 12°/2 Cycle d'essai NEDC : procédure d'essai pour les véhicules légers introduite dans la législation de l'Union européenne par le règlement (CE) n°692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ;
- 13° " véhicule de type citadin " : véhicule de catégorie M1 comportant 5 places assises au maximum, le siège du conducteur compris, à l'exception du véhicule de type mono-volume;
- 14° " véhicule de type familial " : véhicule de type mono-volume ou véhicule de catégorie M1 comportant plus de 5 places assises, le siège du conducteur compris;
- 15° " véhicule de type utilitaire " : véhicule permettant le transport de biens pour un volume minimum de 2,5 m³.
- 16° " Sponsors " : personne physique ou morale qui a conclu un accord de coopération avec un opérateur

Hoofdstuk I. "Algemene bepalingen"

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder :

- 1° " Administratie " : Administratie Uitrusting en Vervoer - Mobiel Brussel - Directie Beleid;
- 2° " Agentschap " : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- 3° " Ordonnantie " : de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- 4° " Dienst voor gedeelde motorvoertuigen " of "autodelen" : dienst waarbij motorvoertuigen in de zin van artikel 2.16 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg ter beschikking worden gesteld van geabonneerde gebruikers voor occasionele verplaatsingen;
- 5° " Operator " : verstrekker van de dienst voor gedeelde motorvoertuigen;
- 6° " Erkenning " : door de Administratie verleende toelating aan de operator van het gedeelde motorvoertuigen om, naar gelang het geval, de voorbehouden parkeerplaatsen op de weg in de zin van artikel 2, 2° van de ordonnantie, of de vrijstellingskaarten voor autodelen in de zin van artikel 6, eerste lid, 3° van de ordonnantie te gebruiken;
- 7° "Voorbehouden parkeerplaats voor autodelen": voorbehouden parkeerplaats in de zin van artikel 2, 2° van de ordonnantie op de openbare weg voor gedeelde motorvoertuigen die toebehoren aan een erkende operator in de zin van hoofdstuk II en die worden gebruikt in een dienst voor autodelen;
- 8° "Autodeelstandplaats": geheel van één of meer voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen;
- 8° /1 "Openbare parkeerplaats": parkeerplaats op de openbare weg die geen voorbehouden parkeerplaats betreft en waarvoor de gebruiker ervan een vrijstellingskaart kan aanwenden;
- 9° " Uitrusting van de autodeelstandplaatsen " : al het materiaal dat nodig is voor het gebruik van de parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor het systeem van gedeelde motorvoertuigen en voor de werking van de autodeelstandplaatsen, dat geen betrekking heeft op de fysieke inrichting van de standplaatsen, noch op hun reglementaire signalisatie;
- 10° " Fysieke aanleg van de autodeelstandplaatsen " : grondmarkeringen zoals voorzien door het Reglement van de Wegbeheerder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 11° " Onderhoud van de autodeelstandplaatsen " : in goede staat behouden van de fysieke aanleg van de autodeelstandplaatsen door de wegbeheerder;
- 12° " Ecoscore " : globale score voor een voertuig ter kenmerking van de milieuschade die de uitstoot in de lucht veroorzaakt voor de verschillende componenten van de natuurlijke en menselijke omgeving alsook voor het broeikas effect en de geluidshinder. De Ecoscore wordt berekend volgens de methode vermeld op de website www.ecoscore.be ;
- 12°/1 WLTP-testcyclus: wereldwijde geharmoniseerde testprocedure voor lichte personenwagens en bedrijfsvoertuigen ingevoerd in de wetgeving van de Europese Unie bij verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie;
- 12°/2 NEDC-testcyclus: testprocedure voor lichte voertuigen ingevoerd in de wetgeving van de Europese Unie bij verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie;
- 13° " voertuig van het type stadswagen " : voertuig van categorie M1 met maximaal vijf zitplaatsen, met inbegrip van de chauffeur, met uitzondering van voertuigen van het type monovolume;
- 14° " voertuig van het type gezinswagen " : voertuig van het type mono-volume of voertuig van categorie M1 met meer dan 5 zitplaatsen, met inbegrip van de bestuurder;
- 15° " voertuig van het type bedrijfsvoertuig " : voertuig geschikt voor goederenvervoer met een minimum volume van 2,5 m³.
- 16° Sponsor : fysieke of rechtspersoon die een samenwerkingsakkoord heeft afgesloten met een operator van

d'autopartage en vue de l'utilisation du service de véhicules d'autopartage;

17° " Autopartage " flotte libre " " : une forme d'autopartage pour laquelle aucune station de véhicules d'autopartage spécifique n'est prévue. L'utilisateur peut remettre le véhicule concerné sur une place de stationnement publique ou dans un parking;

18° « Vacances scolaires » : vacances scolaires officielles dans l'enseignement secondaire de la Communauté française ou flamande. »

Art. 2.§ 1er. Le présent arrêté consacre les règles pour :

- ♦ l'utilisation de places de stationnement réservées pour l'autopartage qui sont situées en voirie sur le territoire des 19 communes ;
- ♦ l'utilisation de cartes de dérogation pour l'autopartage.

§ 2. Seuls les opérateurs qui, conformément au chapitre II du présent arrêté sont agréés, disposent du droit d'utiliser les places réservées pour l'autopartage. Ces opérateurs ont également le droit de recevoir des cartes de dérogation pour leurs véhicules à moteur partagés pour les places de stationnement publiques. Sans préjudice de l'article 4, § 1er, 4°, l'utilisateur peut, pendant qu'il fait usage du véhicule à moteur partagé, utiliser la carte de dérogation pour stationner le véhicule sur une place de stationnement publique.

§ 3. Les opérateurs qui, conformément au chapitre III du présent arrêté, sont agréés en tant qu'opérateurs d'autopartage " flotte libre ", ont le droit de recevoir pour leurs véhicules à moteur partagés une carte de dérogation pour les places de stationnement publiques.

Chapitre II. Autopartage avec usage de places de stationnement réservées

Art. 3. La demande d'agrément en vue de l'utilisation des places de stationnement réservées pour l'autopartage est introduite auprès de l'Administration.

Art. 4.§ 1er. En vue d'être agréé par l'Administration pour l'usage de places de stationnement réservées pour l'autopartage, l'opérateur doit répondre aux conditions suivantes :

1° les usagers disposent d'un abonnement mettant à leur disposition une flotte de véhicules partagés, répartie sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

2° le tarif inclut l'ensemble des coûts du service: carburant, entretien, réparations, assurances et autres;

3° le service est ouvert à tous les usagers dans le respect du principe d'égalité d'accès sans préjudice des conditions imposées par les opérateurs relatives à la possession et la durée du permis de conduire; Les conditions imposées par les opérateurs relatives à la possession du permis de conduire de catégorie B ne peuvent excéder 2 ans;

4° chaque véhicule à moteur partagé dispose d'une place de stationnement d'autopartage à une station de véhicules d'autopartage fixe, où l'utilisateur va chercher le véhicule qu'il a réservé et où il va le remettre au terme de chaque utilisation;

5° ... Abrogé.

6° le coût de l'utilisation est fixé sur base de paramètres clairs et communiqués;

Il peut varier en fonction du type de véhicules et de la période de la journée.

Si l'utilisateur réceptionne la voiture avant le 1er janvier 2023 dans la période à partir du dernier vendredi avant le début des vacances scolaires jusqu'au dernier vendredi des vacances scolaires, la durée maximale s'élève à 168 heures.

Après une durée maximale d'utilisation de 336 heures, l'opérateur garantit que la voiture est ramenée à la station de véhicules d'autopartage et mise à la disposition de tous les utilisateurs;

7° a) le plan de développement de l'offre de l'opérateur vise la couverture territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale;

b) La couverture territoriale inclut la dispersion des stations sur chacune des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale;

Le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est divisé en trois zones :

- ♦ zone 1 (faible)

gedeelde voertuigen met het oog op het gebruik van de dienst voor autodelen;

17° "vrije vloot" autodelen": een vorm van autodelen waarbij er geen specifieke voorbehouden parkeerplaatsen worden voorzien. De gebruiker kan het betrokken voertuig op openbare parkeerplaatsen of in parkings achterlaten.

18° "Schoolvakantie": officiële schoolvakantie in het secundair onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap of van de Franse Gemeenschap."

Art. 2.§ 1. Dit besluit stelt de nadere regels vast voor:

- ♦ het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen die gelegen zijn op de weg op het grondgebied van de 19 gemeenten;
- ♦ het gebruik van vrijstellingskaarten voor autodelen.

§ 2. Alleen de operatoren die overeenkomstig hoofdstuk II van dit besluit zijn erkend, beschikken over het recht om de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen te gebruiken. Deze operatoren beschikken eveneens over het recht om voor hun gedeelde motorvoertuigen vrijstellingskaarten voor de openbare parkeerplaatsen te verkrijgen. Onverminderd artikel 4, § 1, 4°, kan de gebruiker tijdens het gebruik van het gedeelde motorvoertuig van dergelijke vrijstellingskaart gebruik maken om het voertuig op een openbare parkeerplaats te parkeren.

§ 3. De operatoren die overeenkomstig hoofdstuk III van dit besluit als operatoren voor "vrije vloot" autodelen zijn erkend, beschikken over het recht om voor hun gedeelde motorvoertuigen vrijstellingskaarten voor de openbare parkeerplaatsen te verkrijgen.

Hoofdstuk II. Autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 3. De aanvraag tot erkenning voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen moet worden ingediend bij de Administratie.

Art. 4.§ 1. Om door de Administratie te worden erkend voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen, moet de operator aan de volgende voorwaarden voldoen:

1° de gebruikers beschikken over een abonnement dat hen een wagenpark voor gedeelde motorvoertuigen ter beschikking stelt, dat alternerend en systematisch verspreid is over het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

2° in het tarief zijn alle kosten van de dienst inbegrepen : brandstof, onderhoud, herstellingen, verzekeringen, en andere kosten;

3° de dienst wordt opengesteld voor alle gebruikers met inachtneming van het principe van gelijke toegang onverminderd de voorwaarden opgelegd door de operatoren betreffende het bezit en de duur van het rijbewijs.

De voorwaarden opgelegd door de operatoren betreffende het bezit van het rijbewijs van categorie B mogen de 2 jaar niet overschrijden.

4° elk gedeeld motorvoertuig beschikt over een voorbehouden parkeerplaats voor autodelen bij een vaste auto-deelstandplaats waar de gebruiker het voertuig dat hij heeft gereserveerd ophaalt en terugbrengt na ieder gebruik ;

5° ... Opgeheven.

6° de gebruikskost wordt vastgesteld aan de hand van duidelijk opgestelde en gecommuniceerde parameters;

Hij kan variëren in functie van het type van voertuig en van de periode van de dag.

Indien de gebruiker de auto ophaalt vóór 1 januari 2023 in de periode vanaf de laatste vrijdag vóór het begin van een schoolvakantie tot en met de laatste vrijdag van een schoolvakantie, bedraagt de maximale gebruiksduur 168 uur.

De operator garandeert dat de wagen na een maximale gebruiksduur van 336 uur wordt teruggebracht naar de autodeelstandplaats en ter beschikking wordt gesteld aan alle gebruikers;

7° a) het ontwikkelingsplan van het aanbod van de operator beoogt de dekking van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

b) De territoriale dekking omvat de verspreiding van de standplaatsen op het grondgebied van elk van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat uit drie zones :

- ♦ zone 2 (moyen)
- ♦ zone 3 (bon)

Le Gouvernement fixe l'extension spatiale des zones, au travers d'une carte reprise en annexe 2, basée sur les zones d'accessibilité en transport en commun du RRU.

Pour chaque station de véhicules d'autopartage, un score sera défini sur base de sa localisation :

- ♦ Une station de véhicules d'autopartage en zone 1 équivaut à un score de 0;
- ♦ Une station de véhicules d'autopartage en zone 2 équivaut à un score de 2;
- ♦ Une station de véhicules d'autopartage en zone 3 équivaut à un score de 3.

Ce score sera évalué tous les 5 ans lors du renouvellement de l'agrément de l'opérateur.

Ce score ne sera appliqué que pour les stations ouvertes après obtention de l'agrément par l'opérateur.

Le score moyen des différentes station de véhicules d'autopartage devra être inférieur ou égal à 2.

L'Agence du stationnement contrôle le respect de la couverture territoriale par les opérateurs agréés.

c) La couverture territoriale doit également se traduire par la diversité des types de véhicules à moteurs partagés en fonction de la densité démographique et de la demande;

8° ... Abrogé

9° dans les cinq années suivant l'octroi de l'agrément, l'opérateur doit avoir atteint le nombre de 30 stations et 75 véhicules à moteur partagés;

10° Afin que le service de véhicule à moteur partagé propose une solution alternative à tout déplacement usuel en voiture privée, la flotte de véhicules devra comporter différents types de véhicules : citadin, familial et utilitaire;

11° le seuil Ecoscore à la date de la mise en service du véhicule pour le service de véhicules d'autopartage est fixé à :

a) Pour les véhicules de type citadin et les véhicules de type familial, de la catégorie M1, type AA, AB, AC, AD et AE, tels que définis dans l'article 1er, § 1er, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

71 selon le cycle d'essai WLTP

75 selon le cycle d'essai NEDC.

b) Pour les véhicules de type citadin et les véhicules de type familial, de la catégorie M1 et AF, tels que définis dans l'article 1er, § 1er, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

65 selon le cycle d'essai WLTP

69 selon le cycle d'essai NEDC.

c) Pour les véhicules de type utilitaire, de la catégorie N1 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

65 selon le cycle d'essai WLTP

69 selon le cycle d'essai NEDC ;

12° l'utilisateur accède aux véhicules à moteur partagés de façon autonome;

13° toute publicité est interdite à l'extérieur des véhicules à moteur partagés ainsi qu'aux stations de véhicules d'autopartage. Seules les mentions relatives aux véhicules à moteur partagés, au nom de l'opérateur et au(x) sponsor(s) sont autorisées.

Les mentions relatives au(x) sponsor(s) devront respecter la mesure de 1500 cm² maximum par véhicule.

14° l'opérateur prévoit un système de réservation facilement accessible pour l'utilisation de voitures à moteur partagés. L'opérateur peut également mettre ces véhicules à disposition immédiate des utilisateurs, sans obligation de réservation;

15° la réservation, l'utilisation et l'assistance téléphonique sont disponibles 24h/24, 7j/7;

16° ... Abrogé.

17° le service offre un haut degré de disponibilité, satisfaisant minimum 90 % des demandes de réservation faites 24h à l'avance;

18° les clients disposent d'un manuel complet et clair, définissant des procédures de signalisation de problèmes et de plaintes. Une séance d'information sera dispensée aux usagers par l'opérateur.

§ 2. Les conditions visées au § 1er sont cumulatives. Le non respect de l'une d'entre elles entraîne le refus de l'autorisation, la suspension ou le retrait de l'agrément délivré par l'Administration ou la suspension des cartes

zone 1 (laag)
zone 2 (gemiddeld)
zone 3 (goed)

De Regering bepaalt de grootte van de zones, aan de hand van een kaart opgenomen in bijlage 2, gebaseerd op de toegankelijkheidszones met het openbaar vervoer van de GSV.

Voor elke autodeelstandplaats wordt een score vastgelegd op basis van haar ligging :

- ♦ Een autodeelstandplaats in zone 1 komt overeen met een score 0;
- ♦ Een autodeelstandplaats in zone 2 komt overeen met een score 2;
- ♦ Een autodeelstandplaats in zone 3 komt overeen met een score 3.

Deze score zal om de 5 jaar geëvalueerd worden bij de vernieuwing van de erkenning van de operator.

Deze score zal enkel worden toegepast voor de open standplaatsen nadat de operator erkend werd.

De gemiddelde scores van de verschillende autodeelstandplaatsen moet minder of gelijk zijn aan 2.

Het Parkeeragentschap houdt toezicht op de naleving van de territoriale dekking door de erkende operatoren.

c) De territoriale dekking moet eveneens weerspiegeld worden in de diversiteit van de types gedeelde motorvoertuigen in functie van de bevolkingsdichtheid en van de vraag;

8° ... Opgeheven.

9° binnen de vijf jaar die volgen op de toekenning van de erkenning, moet de operator het aantal van 30 standplaatsen en 75 gedeelde motorvoertuigen hebben bereikt;

10° Teneinde de dienst voor gedeelde motorvoertuigen een alternatieve oplossing voor elke gebruikelijke verplaatsing met een privéwagen aanbiedt, moet de vloot aan voertuigen verschillende types voertuigen bevatten : stadswagens, gezinswagens en bedrijfsvoertuigen;

11° de Ecoscore-drempel op datum van ingebruikname van het voertuig voor de autodeeldienst wordt vastgelegd op:

a) Voor de voertuigen van het type stadswagen en de voertuigen van het type gezinswagen, van de categorie M1, type AA, AB, AC, AD, AE zoals bepaald in artikel 1, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

71 volgens de WLTP-testcyclus

75 volgens de NEDC-testcyclus.

b) Voor de voertuigen van het type stadswagen en de voertuigen van het type gezinswagen, van de categorie M1 en AF zoals gedefinieerd in artikel 1, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

65 volgens de WLTP-testcyclus

69 volgens de NEDC-testcyclus.

c) Voor de voertuigen van het type bedrijfsvoertuig, van de categorie N1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

65 volgens de WLTP-testcyclus

69 volgens de NEDC-testcyclus;

12° de gebruiker heeft autonoom toegang tot de gedeelde motorvoertuigen;

13° reclame aan de buitenkant van de gedeelde motorvoertuigen en op de autodeelstandplaatsen is verboden.

Alleen vermeldingen met betrekking tot de gedeelde motorvoertuigen, de naam van de operator en de sponsor (s) zijn toegelaten.

De vermeldingen m.b.t. de naam van de sponsor(s) zullen de maximale afmeting van 1500 cm² per voertuig moeten respecteren.

14° De operator voorziet een eenvoudig toegankelijk reservatiesysteem voor het gebruik van de gedeelde motorvoertuigen. De operator kan deze voertuigen ook zonder reservatieverplichting onmiddellijk aan de gebruiker ter beschikking stellen;

15° de reservatie, het gebruik en de telefonische bijstand zijn 24u/24, 7d/7 ter beschikking;

16° ... Opgeheven

17° de dienst biedt een hoog niveau van beschikbaarheid aan, waarbij aan ten minste 90 % van de reservatieaanvragen die 24u vooraf gebeuren kan worden voldaan;

18° de klanten beschikken over een volledige en duidelijke handleiding, waarin de procedures voor het melden van problemen en klachten worden omschreven. De operator zal een informatiesessie geven aan de gebruikers.

§ 2. De in § 1 bedoelde voorwaarden zijn cumulatief. Het niet naleven van één van deze voorwaarden leidt tot

de dérogation pour les véhicules à moteur partagés de l'opérateur.

Art. 5. Les opérateurs d'un service de véhicules à moteur partagés et la STIB développent une offre combinée " autopartage + STIB ".

Les opérateurs d'autopartage, les acteurs de la mobilité bruxelloise et les autorités publiques bruxelloises promeuvent également une utilisation combinée des offres de autopartage entre elles et entre les autres offres de transports.

Art. 6.§ 1er. L'opérateur de véhicules à moteur partagés qui satisfait aux conditions du § 1er de l'article 4 remet une fois par an à l'Agence et l'Administration des données d'exploitation, globalement et par station, sur le nombre de véhicules à moteur partagés, sur le nombre de clients, le nombre de réservations, les caractéristiques du trajet effectué et le taux de couverture de la demande (différentiel entre la demande et l'offre).

L'opérateur agréé livre une fois par an un traitement statistique des données d'exploitation concernant les caractéristiques des trajets effectués (distance, durée), le type de clients (fréquentation d'utilisation, distances et durée d'utilisation), et l'utilisation des véhicules à moteur partagés (nombre d'utilisation, distance et durée d'utilisation par jour).

Pour chaque donnée, l'opérateur livre une répartition par catégorie ainsi que les moyennes.

§ 2. Un fichier standard est fourni à l'opérateur par l'Agence qui pourra spécifier d'autres données.

Art. 7.§ 1er. L'opérateur agréé collabore une fois par an à l'enquête auprès des usagers, telle que standardisée et organisée par l'Agence. L'enquête sonde l'évolution de la possession de la voiture, l'évolution de l'utilisation de la voiture et des autres modes, et le degré de satisfaction des usagers.

§ 2. Un fichier standard est fourni à l'opérateur par l'Agence qui pourra spécifier d'autres données.

§ 3. L'opérateur envoie l'enquête complétée à l'Agence et à l'Administration.

Art. 8. L'Agence transmet annuellement à l'Administration, aux communes et aux opérateurs agréés, des rapports de suivis synthétiques qui permet d'évaluer la couverture régionale ainsi que des résultats ventilés par commune, et ce sur base des données d'exploitation délivrées par les opérateurs agréés.

Art. 9. Chaque opérateur de véhicules à moteur partagés se voit accorder l'agrément pour une durée de cinq ans, renouvelable pour la même durée en cas de respect par les opérateurs des conditions prévues à l'article 4 du présent arrêté.

La résiliation de l'agrément peut être notifiée par courrier recommandé par l'opérateur à l'Administration et à la commune, au moins un an après l'octroi de l'agrément et moyennant un délai de préavis de six mois.

Suite à l'expiration, au retrait ou à la résiliation de l'agrément en tant qu'opérateur, ce dernier doit supprimer les stations de véhicules d'autopartage, ainsi que tout ce qui en fait partie, à ses frais et à ses risques et remettre le domaine public dans son état antérieur.

Sauf autorisation contraire, toutes les stations de véhicules d'autopartage doivent être supprimées dans un délai d'1 mois suivant l'expiration, le retrait ou la résiliation de l'autorisation."

Art. 10.§ 1er. En cas de non respect d'une des conditions d'agrément et de suivi décrites aux articles 4 à 7, l'Administration le notifie à l'opérateur agréé.

Ce dernier dispose de trois mois afin de régulariser sa situation.

§ 2. Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois, l'Administration peut suspendre l'agrément ainsi que les cartes de dérogation pour les véhicules à moteur partagés de l'opérateur, après l'avoir entendu au préalable.

het weigeren van de erkenning, het schorsen of intrekken van de door de Administratie verleende erkenning, of het schorsen van de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator.

Art. 5. De operatoren van een dienst voor gedeelde motorvoertuigen en de MIVB ontwikkelen een gecombineerd aanbod " autodelen + MIVB ".

De operatoren van een dienst voor gedeelde motorvoertuigen, spelers van de Brusselse mobiliteit en de Brusselse overheid promoten eveneens een gecombineerd gebruik van de verschillende aangeboden autodeeldiensten onderling en van de andere diensten van vervoer.

Art. 6.§ 1. De operator voor gedeelde motorvoertuigen die voldoet aan de voorwaarden van § 1 van artikel 4 bezorgt aan het Agentschap en de Administratie één maal per jaar gegevens over de exploitatie, in totaal en per standplaats, over het aantal gedeelde motorvoertuigen, het aantal klanten, het aantal reservaties en de kenmerken van afgelegd traject en de dekkingsgraad van de vraag (percentage tussen vraag en aanbod)

De erkende operator verstrekt eenmaal per jaar een statistische verwerking van de exploitatiegegevens over de kenmerken van afgelegde trajecten (afstand, duur), het type van klanten (gebruiksfrequentie, afstanden en gebruiksduur), en het gebruik van de gedeelde motorvoertuigen (gebruiksaantal, afstand en gebruiksduur per dag).

Voor elk gegeven verstrekt de operator een opsplitsing per categorie alsook de gemiddelden.

§ 2. Het Agentschap verstrekt de operator een bestand waarin andere gegevens kunnen worden gespecificeerd.

Art. 7.§ 1. De erkende operator werkt eenmaal per jaar mee aan de enquête bij de gebruikers, die wordt gestandaardiseerd en georganiseerd door het Agentschap. De enquête peilt naar de evolutie van het bezit van de wagen, de evolutie van het gebruik van de wagen en de andere vervoerswijzen en de tevredenheidsgraad van de gebruikers.

§ 2. Een standaarddocument wordt door het Agentschap bezorgd aan de operator die andere gegevens zal kunnen specificeren.

§ 3. De operator bezorgt de ingevulde enquête aan het Agentschap en de Administratie.

Art. 8. Het Agentschap bezorgt de Administratie, de gemeenten en de erkende operatoren jaarlijks samenvattende follow-upverslagen die toelaten de gewestelijke dekking te evalueren, alsook resultaten die per gemeente zijn opgesplitst, en dit op basis van de exploitatiegegevens die door de erkende operatoren werden verstrekt.

Art. 9. Aan elke operator voor gedeelde motorvoertuigen wordt een erkenning verleend voor een duur van vijf jaar, die hernieuwbaar is voor dezelfde periode bij naleving van de voorwaarden voorzien in artikel 4 van dit besluit door de operatoren.

De opzegging van de erkenning kan door de operator bij aangetekend schrijven worden betekend aan de Administratie en de gemeenten, ten minste een jaar na het verkrijgen van de erkenning en met een opzeggingstermijn van zes maanden.

Na het verstrijken, intrekken of opzeggen van de erkenning als operator moet de operator de autodeelstandplaatsen, alsook alle toebehoren ervan, op zijn kosten en risico verwijderen en het openbaar domein in zijn vroegere staat herstellen.

Behoudens andersluidende toestemming, moeten alle autodeelstandplaatsen binnen een termijn van 1 maand volgend op het verstrijken, intrekken of opzeggen van de vergunning verwijderd worden.

Art. 10.§ 1. Bij niet-naleving van één van de voorwaarden voor erkenning en follow-up die worden beschreven in de artikelen 4 tot 7, brengt de Administratie dit ter kennis aan de erkende operator.

Laatstgenoemde beschikt over een termijn van drie maanden om zijn situatie te regulariseren.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden werd geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning schorsen alsook de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator schorsen, nadat de

Dès que l'opérateur régularise la situation et en informe l'Administration, celle-ci lèvera la suspension de l'agrément ou la suspension des cartes de dérogation, après avoir constaté que la situation est effectivement régularisée.

Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois suivant la suspension de l'agrément ou de la suspension des cartes de dérogation, l'Administration peut retirer l'agrément, après avoir entendu l'opérateur au préalable. Le retrait de l'agrément entraîne de plein droit le retrait des cartes de dérogation pour les véhicules à moteur partagés de l'opérateur.

L'opérateur ne peut pas mettre à charge de l'utilisateur le coût des redevances forfaitaires qui sont dues pendant la suspension ou après le retrait d'une carte de dérogation, parce que le véhicule à moteur stationné ne dispose pas d'une carte de dérogation valide et non-suspendue, pour autant que l'utilisateur ait respecté les autres conditions d'utilisation de la carte de dérogation.

Art. 11.§ 1er. Dans les six mois de l'entrée en vigueur du présent arrêté, chaque commune élabore son Plan d'Action Carsharing à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du autopartage repris en annexe 1re du présent arrêté.

Après l'obtention des chiffres cités à l'annexe 1, l'augmentation se fait en fonction de la demande, selon la manière décrite à l'article 16 § 2.

§ 2. Ce Plan est rédigé en 3 phases:

- 1) état des lieux et diagnostic de la situation existante
- 2) élaboration d'un scénario respectant le principe de dispersion des stations et tenant compte de l'objectif régional de croissance du autopartage repris en annexe 1 du présent arrêté
- 3) élaboration de la carte localisant les stations suggérées

La carte indiquera la localisation des stations de véhicules d'autopartage sur les voiries régionales et sur les voiries communales, le nombre de places de stationnement réservées par station ainsi que le calendrier des mises en service souhaitée des stations de véhicules d'autopartage prévues.

Un périmètre de 250 mètres s'applique à chaque station de véhicules d'autopartage. Les places de stationnement réservées aux voitures partagées des différents opérateurs peuvent être réparties dans ce périmètre. Toutes les places de stationnement réservées aux voitures partagées d'un opérateur se trouvent au même endroit dans ce périmètre.

§ 3. Le calendrier défini dans le Plan d'Action Carsharing identifie différentes phases de développement du système de véhicules à moteur partagés au sein de chaque commune et privilégie l'ouverture de chaque nouvelle station de véhicules d'autopartage à proximité d'une station existante.

Art. 12.§ 1er. La commune élabore son Plan d'Action Carsharing en collaboration avec l'Agence et à la lumière de l'objectif de croissance du service de véhicules à moteur partagés correspondant à un taux de 2% de la population, soit 25 000 clients. Ce Plan sera ensuite soumis à la sanction de l'Agence.

Le Gouvernement peut modifier cet objectif en fonction du développement du système de autopartage.

§ 2. La commune consulte obligatoirement les opérateurs agréés afin de s'assurer que les stations suggérées projetées correspondent à la réalité opérationnelle et commerciale des opérateurs.

Le Plan approuvé est porté à la connaissance de tous les opérateurs agréés.

Art. 13.§ 1er. Les emplacements suggérées projetés sur les voiries régionales dans le Plan d'Action autopartage seront soumis à la validation de l'Administration.

§ 2. L'Administration dispose de 45 jours pour répondre, à défaut la réponse est réputée favorable.

operator vooraf werd gehoord.

Van zodra de operator de situatie regulariseert en hier de Administratie van op de hoogte brengt, zal de Administratie, na vast te stellen dat de situatie effectief is geregulariseerd, de schorsing van de erkenning of de schorsing van de vrijstellingskaarten opheffen.

Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de erkenning of de schorsing van de vrijstellingskaarten werd geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning intrekken, nadat de operator vooraf werd gehoord. De intrekking van de erkenning heeft van rechtswege de intrekking van de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator als gevolg.

De operator mag de kostprijs van de forfaitaire retributies die verschuldigd zijn tijdens de schorsing of na de intrekking van een vrijstellingskaart, omdat het geparkeerde motorvoertuig niet over een geldige en niet-geschorste vrijstellingskaart beschikt, niet op de gebruiker verhalen, voor zover de gebruiker de overige gebruiksvoorwaarden van deze vrijstellingskaart heeft nageleefd.

Art. 11.§ 1er. Binnen de zes maanden na de inwerkingtreding van dit besluit stelt elke gemeente zijn Actieplan autodelen tegen het jaar 2020 op overeenkomstig de gewestelijke doelstelling van groei van autodelen opgenomen in bijlage 1 van dit besluit.

Na het behalen van de in bijlage 1 genoemde aantallen verloopt de groei op basis van de vraag, op de in artikel 16 § 2 uiteengezette wijze.

§ 2. Dit plan wordt opgesteld in 3 fasen :

- 1) stand van zaken en diagnose van de bestaande situatie
- 2) opstelling van een scenario waarbij het principe van verspreiding van de standplaatsen wordt nageleefd en rekening wordt gehouden met de gewestelijke doelstelling van groei van autodelen opgenomen in bijlage 1 van dit besluit
- 3) opstelling van de kaart met de lokalisering van de gesuggereerde standplaatsen

De kaart zal de lokalisering aanduiden van de autodeelstations op de gewestwegen en gemeentewegen, alsook het aantal parkeerplaatsen voorbehouden per standplaats en de agenda voor de gewenste indienstelling van de voorziene autodeelstandplaatsen.

Voor iedere autodeelstandplaats geldt een perimeter van 250 meter. De voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen van de verschillende operatoren kunnen binnen deze perimeter worden verdeeld. Alle voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen van een operator bevinden zich op dezelfde locatie in de perimeter.

§ 3. Het in het Actieplan autodelen opgenomen tijdschema onderscheidt de verschillende fasen in de ontwikkeling van het systeem van autodelen binnen elke gemeente en geeft de voorkeur aan de opening van elke nieuwe autodeelstandplaats dicht bij een bestaande standplaats.

Art. 12. § 1. De gemeente stelt haar Actieplan Carsharing op in samenwerking met het Agentschap en in het licht van de groeidoelstelling van de dienst voor gedeelde motorvoertuigen die overeenstemt met 2% van de bevolking, d.i. 25 000 klanten. Dit Plan wordt vervolgens ter bekrachtiging voorgelegd aan het Agentschap.

De Regering kan dit objectief aanpassen in functie van de ontwikkelen van het systeem van autodelen.

§ 2. De gemeente moet de erkende operatoren raadplegen om zich ervan te vergewissen dat de geplande gesuggereerde standplaatsen overeenstemmen met de operationele en commerciële realiteit van de operatoren. Het goedgekeurde Plan wordt bekendgemaakt aan alle erkende operatoren.

Art. 13.§ 1. De geplande gesuggereerde standplaatsen op de gewestwegen in het Actieplan autodelen zullen ter validering worden voorgelegd aan het Agentschap.

§ 2. De Administratie beschikt over 45 dagen om te antwoorden, bij gebreke wordt het antwoord als gunstig beschouwd.

Art. 14. § 1er. Ce Plan sera soumis à la validation de l'Agence.

§ 2. L'Agence dispose de 45 jours pour répondre, à défaut la réponse est réputée favorable.

§ 3. En cas de non-validation du Plan par l'Agence, la procédure applicable est celle visée à l'article 12 du présent arrêté.

Art. 15. Dans le cadre de l'élaboration de son Plan d'Action autopartage, la commune évalue et ajuste son Plan tous les ans, en concertation avec l'Agence et en collaboration avec les opérateurs agréés.

Art. 16. § 1er. Pour chaque station de véhicules d'autopartage repris au Plan d'Action autopartage, l'opérateur agréé peut introduire une demande pour une nouvelle place de stationnement pour voitures partagées lorsque celle-ci est créée ou étendue. Le demandeur indique à la commune le nombre souhaité de places de stationnement. Le nombre de nouvelles places de stationnement disponibles pour les voitures partagées est réparti de manière égale entre les demandeurs. La commune peut déroger moyennant motivation à l'égalité entre les demandeurs au profit d'un demandeur ayant des véhicules dans l'environnement immédiat moyennant un facteur d'occupation de plus de 40 %. Chaque demandeur reçoit au minimum UNE place de stationnement réservée pour les voitures partagées.

§ 2. Une commune peut mettre à disposition des nouvelles stations de véhicules d'autopartage qui ne sont pas encore reprises dans le Plan d'Action autopartage. .

Les opérateurs peuvent proposer une nouvelle station de véhicules d'autopartage qui n'est pas encore reprise dans le Plan d'Action. La commune traite les éventuelles demandes pour des nouvelles stations de véhicules d'autopartage une fois par an. Lors de l'ouverture de nouvelles stations de véhicules d'autopartage, la commune vise une répartition des stations de véhicules d'autopartage telle que fixée à l'art. 11.

§ 3. Chaque modification ou ouverture d'une station de véhicules d'autopartage doit immédiatement être communiquée à l'Administration et à l'Agence.

§ 4. Les places de stationnement pour voitures partagées réservées attribuées servent uniquement au stationnement des véhicules à moteur partagés de l'opérateur dans le cadre de l'autorisation d'autopartage avec utilisation de places de stationnement réservées

§ 5. ... Abrogé.

Art. 17. Lorsque le gestionnaire de voirie supprime une station de véhicules d'autopartage ou une place de stationnement réservée aux voitures partagées, il est tenu de proposer à l'aux opérateur(s) une station de véhicules d'autopartage ou une place de stationnement réservée aux voitures partagées de remplacement.

Art. 18/1. § 1er. Le gestionnaire de voirie assure l'entretien des stations de véhicules d'autopartage. Il prend également en charge les coûts de la signalisation réglementaire, notamment le panneau réglementaire et le marquage au sol.

Le gestionnaire de voirie prend également en charge les frais de déplacement à long terme d'une station de véhicules d'autopartage pour autant que ce déplacement soit indépendant du fait ou de la volonté de l'opérateur et que le fait générateur du déplacement soit un événement de longue durée. Les frais liés aux installations électriques sont toujours à la charge de l'opérateur.

Si la Région demande le déplacement d'une station de véhicules d'autopartage, elle prend en charge les frais de déplacement.

§ 2. L'opérateur agréé supporte les coûts d'équipement des stations de véhicules d'autopartage, notamment l'installation, l'entretien et le remplacement des équipements le cas échéant.

En cas de dégâts occasionnés à un équipement installé par l'opérateur qui génèrent un danger pour les usagers de la voirie, l'opérateur est tenu de prendre sans délais les mesures nécessaires pour réparer les dégâts .

§ 3. Pour chaque nouvel octroi, déplacement ou suppression complète ou partielle d'une station de véhicules

Art. 14. § 1. Dit plan zal ter validering worden voorgelegd aan het Administratie.

§ 2. Het Agentschap beschikt over 45 dagen om te antwoorden, bij gebreke wordt het antwoord als gunstig beschouwd.

§ 3. In geval van niet-validering van het Plan door het Agentschap, is de toe te passen procedure die welke bedoeld wordt in artikel 12 van dit besluit.

Art. 15. In het kader van de opstelling van haar Actieplan autodelen evalueert de gemeente haar Plan om het jaar en stelt het bij, in overleg met het Agentschap en in samenwerking met de erkende operatoren.

Art. 16. § 1. De erkende operator kan per autodeelstandplaats opgenomen in het Actieplan autodelen een aanvraag voor een nieuwe voorbehouden parkeerplaats voor autodelen indienen wanneer deze wordt gecreëerd of uitgebreid. De aanvrager geeft bij de gemeente aan hoeveel parkeerplaatsen deze wenst. Het aantal beschikbare nieuwe voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen wordt gelijk verdeeld tussen de aanvragers. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van de gelijkheid tussen de aanvragers ten voordele van een aanvrager met voertuigen in de directe omgeving met een belastingsgraad van meer dan 40 %. Elke aanvrager ontvangt minimaal één voorbehouden parkeerplaats voor autodelen.

§ 2. Een gemeente kan nieuwe autodeelstandplaatsen ter beschikking stellen die nog niet zijn opgenomen in het Actieplan autodelen.

De operatoren kunnen een voorstel doen voor een nieuwe autodeelstandplaats die nog niet is opgenomen in het Actieplan. De gemeente behandelt de eventuele aanvragen voor nieuwe autodeelstandplaatsen eenmaal per jaar. Bij de opening van nieuwe autodeelstandplaatsen streeft de gemeente de spreiding van autodeelstandplaatsen na zoals omschreven in art. 11.

§ 3. Elke wijziging of opening van een autodeelstandplaats moet onverwijld worden gemeld aan de Administratie en het Agentschap.

§ 4. De toegekende voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen dienen uitsluitend voor het parkeren van de gedeelde motorvoertuigen van de operator in het kader van de vergunning voor het autodelen met gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen

§ 5. ... Opgeheven.

Art. 17. Wanneer de wegbeheerder een autodeelstandplaats of een voorbehouden parkeerplaats voor autodelen verwijdert moet de wegbeheerder de betrokken operator(s) een vervangende autodeelstandplaats of voorbehouden parkeerplaats voor autodelen aanbieden.

Art. 18/1. § 1er. De wegbeheerder staat in voor het onderhoud van de autodeelstandplaatsen. Hij staat eveneens in voor de kosten van de reglementaire signalisatie, waaronder het reglementair bord en de markering.

De wegbeheerder neemt ook de kosten van een langdurige verplaatsing van een autodeelstandplaats op zich, voor zover deze verplaatsing buiten het toedoen of de wil van de operator is en het feit dat de aanleiding tot de verplaatsing een gebeurtenis van lange duur is. Kosten die slaan op de elektrische installaties zijn steeds ten laste van de operator.

Indien het gewest de verplaatsing van een autodeelstandplaats aanvraagt, draagt zij de kosten van de verplaatsing.

§ 2. De erkende operator neemt de uitrustingskosten van de autodeelstandplaatsen ten laste, waaronder de installatie, het onderhoud en de vervanging van de uitrustingen indien nodig.

In geval van schade aan een door de operator geïnstalleerde uitrustig die een gevaar oplevert voor de gebruikers van de openbare weg, moet de operator onverwijld alle nodige maatregelen treffen die nodig zijn om de schade te herstellen.

d'autopartage ou des places de stationnement réservées aux voitures partagées, un formulaire est signé entre l'opérateur et le gestionnaire de voirie.

Les communes attribuent gratuitement aux opérateurs des places de stationnement réservées pour voitures partagées.

Le formulaire spécifie:

- ♦ la localisation ;
- ♦ le nombre d'emplacements ;
- ♦ la date prévue de mise en œuvre.

Ce formulaire comprend également :

- ♦ un plan de la situation au 1/500 reprenant au minimum la portion de voirie visée jusqu'à la prochaine rue latérale. Ce plan comportera toutes les installations existantes sur place et reprendra, en incrustation agrandie : la position et l'emprise des équipements nécessaires à l'exploitation, le positionnement des marquages et de la signalisation à installer ;
- ♦ des photos de la situation existante reprenant chaque installation pertinente sur place.

Dans les deux mois suivant la fin des travaux d'installation, l'opérateur introduira les plans as-built de la station. Les plans as-built doivent reprendre précisément la situation après travaux.

En attendant la mise en service d'une place de stationnement réservée pour voitures partagées et moyennant l'accord de la commune, l'opérateur peut stationner à titre temporaire la voiture partagée sur la voie publique dans l'environnement immédiat de la place de stationnement réservée pour voitures partagées.

Art. 18/2. Au moins une semaine avant tout évènement de longue durée empêchant l'exploitation ou l'accès d'une station de véhicules d'autopartage, le gestionnaire de voirie en avertit l'opérateur en précisant la durée de l'évènement.

Dans la mesure de ses possibilités, le gestionnaire de voirie propose un nouvel emplacement réservé aux voitures partagées afin que l'opérateur puisse prendre les mesures adéquates pour le déplacement des véhicules.

Art. 18/3. L'opérateur veillera en tout temps à ce que les stations de véhicules d'autopartage ne compromettent pas le passage des véhicules de secours et des piétons.

De même, les stations ne pourront compromettre l'accès ou la manœuvre d'une bouche d'incendie, d'une vanne du réseau de distribution d'eau ou d'un obturateur d'une canalisation de gaz, ainsi que l'accès et l'entretien des avaloirs.

En outre, les stations de véhicules d'autopartage ne pourront compromettre la sécurité publique et entraver ou diminuer la visibilité de la signalisation routière.

L'opérateur ne pourra apporter aucune modification aux stations de véhicules d'autopartage sans autorisation écrite et préalable du gestionnaire de voirie.

Art. 18/4. L'opérateur assumera les dégâts causés du fait de l'installation, de l'exploitation et/ou de l'enlèvement des stations de véhicules d'autopartage.

L'opérateur garantit le gestionnaire de voirie contre toute action par des tiers.

Art. 18/5. L'opérateur veillera à maintenir en tout temps ses installations en parfait état d'entretien, de fonctionnement et de propreté. Il veillera ainsi, notamment, à l'enlèvement dans les plus brefs délais des tags et graffitis et de manière plus générale à la remise en état de toute installation ayant subi des dégradations.

Art. 18/6. Toute publicité aux stations de véhicules d'autopartage et à l'extérieur des véhicules à moteur partagés est interdite.

Seules les mentions relatives aux véhicules à moteur partagés, au nom de l'opérateur et au(x) sponsor(s) sont autorisées.

Les dimensions des mentions de l'ensemble des sponsors doivent être inférieures à la dimension du logo de l'opérateur.

Art. 19. ... Abrogé.

§ 3. Voor elke nieuwe toekenning, verplaatsing of volledige of gedeeltelijke verwijdering van een autodeelstandplaats of voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen wordt een formulier getekend tussen de operator en de wegbeheerder.

De gemeenten kent de operatoren kosteloos voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen toe.

Het formulier specificceert:

- ♦ de ligging;
- ♦ het aantal parkeerplaatsen;
- ♦ de voorziene uitvoeringsdatum.

Dit formulier bevat ook een plan van de toestand:

- ♦ een situatieplan op 1/500 dat ten minste het beoogde deel van openbare weg tot aan de volgende zijstraat opneemt. Dit plan moet alle ter plaatse bestaande installaties bevatten en als vergrote beeld-inbeeldweergave: de positie en de ingenomen oppervlakte van de uitrustingen die noodzakelijk zijn voor de exploitatie, de plaats van de markering en van de te installeren signalisatie;
- ♦ foto's van de bestaande situatie waarop elke relevante installatie ter plaatse is opgenomen.

De operator moet binnen de twee maanden na het einde van de installatiewerkzaamheden de as-buildplannen van de autodeelstandplaats indienen. De as-buildplannen moeten de toestand na de werkzaamheden nauwkeurig weergeven.

De operator kan, in afwachting van de ingebruikname van een toegekende voorbehouden parkeerplaats voor autodelen, met instemming van de gemeente, de deelauto tijdelijk op de openbare weg parkeren in de directe omgeving van de toegekende voorbehouden parkeerplaats voor autodelen.

Art. 18/2. Ten minste een week vóór elke gebeurtenis van lange duur die de exploitatie van of de toegang naar een autodeelstandplaats verhindert, brengt de wegbeheerder de operator hiervan op de hoogte met vermelding van de duur van de gebeurtenis.

In de mate van zijn mogelijkheden stelt de wegbeheerder een nieuwe voorbehouden parkeerplaats voor autodelen voor, zodat de operator de passende maatregelen kan nemen voor de verplaatsing van de voertuigen.

Art. 18/3. De operator ziet er te allen tijde op toe dat de autodeelstandplaatsen de doorgang van de voertuigen van de hulpdiensten en de voetgangers niet belemmeren.

Ook mogen de autodeelstandplaatsen de toegang tot of de bediening van een brandkraan, een klep van het waterdistributienet, een afsluiter van een gasleiding, alsook de toegang tot en het onderhoud van de afvoerkolken niet belemmeren.

Bovendien mogen de autodeelstandplaatsen de openbare veiligheid niet in het gedrang brengen en de zichtbaarheid van de wegsignalisatie niet belemmeren of verminderen.

De operator mag geen enkele wijziging aanbrengen aan de autodeelstandplaatsen zonder de schriftelijke en voorafgaande toestemming van de wegbeheerder.

Art. 18/4. De operator is aansprakelijk voor de schade wordt veroorzaakt door de installatie, de exploitatie en/of de verwijdering van de autodeelstandplaatsen.

De operator vrijwaart de wegbeheerder voor elke vordering van derden.

Art. 18/5. De operator zorgt ervoor dat hij zijn installaties te allen tijde in een perfecte staat van onderhoud, werking en netheid houdt. Hij zorgt er onder meer voor dat tags en graffiti zo snel mogelijk worden verwijderd en, algemener gesteld, dat elke beschadigde installatie weer in goede staat hersteld wordt binnen een korte termijn.

Art. 18/6. Elke reclame op de autodeelstandplaatsen en aan de buitenkant van de gedeelde motorvoertuigen is verboden.

Alleen vermeldingen met betrekking tot de gedeelde motorvoertuigen, de naam van de operator en de sponsor (s) zijn toegelaten.

De afmetingen van de vermeldingen van alle sponsors samen moeten kleiner zijn dan de afmetingen van het logo van de operator.'

Art. 19. ... Opgeheven.

Chapitre III. Autopartage " flotte libre " avec l'usage d'une carte de dérogation pour autopartage sur places de stationnement publiques

Art. 19/1. La demande d'agrément pour l'usage des cartes de dérogation pour autopartage " flotte libre " sur places de stationnement publiques doit être introduite auprès de l'Administration

Art. 19/2. § 1er. Pour être agréé par l'Administration pour l'usage de cartes de dérogation pour autopartage " flotte libre " sur places de stationnement publiques, l'opérateur doit répondre aux conditions suivantes :

1° le tarif inclut l'ensemble des coûts du service: carburant, entretien, réparations, assurances et autres;

2° le service est ouvert à tous les usagers dans le respect du principe d'égalité d'accès sans préjudice des conditions imposées par les opérateurs relatives à la possession et la durée du permis de conduire;

Les conditions imposées par les opérateurs relatives à la possession du permis de conduire de catégorie B ne peuvent excéder 2 ans;

3° le coût de l'utilisation est fixé sur base de paramètres clairs et communiqués;

Après une durée maximale d'utilisation de 336 heures, l'opérateur garantit que la voiture est remise à la disposition de tous les utilisateurs.

4° dans l'année suivant l'octroi de l'agrément, chaque véhicule à moteur mis à disposition par un opérateur devra être muni d'un abonnement qui donne la possibilité d'un stationnement illimité dans le temps dans au moins dix parkings publics ou privés, situés sur au moins quatre communes ;

5° dans les cinq années suivant l'octroi de l'agrément, l'opérateur doit avoir atteint le nombre 75 véhicules à moteur partagés;

6° Afin que le service de véhicule à moteur partagé propose une solution alternative à tout déplacement usuel en voiture privée, la flotte de véhicules peut comporter différents types de véhicules : citadin, familial et utilitaire;

7° le seuil Ecoscore à la date de la mise en service du véhicule pour le service de véhicules d'autopartage est fixé à :

a) Pour les véhicules de type citadin et les véhicules de type familial, de la catégorie M1, type AA, AB, AC, AD et AE, tels que définis dans l'article 1er, § 1er, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

71 selon le cycle d'essai WLTP

75 selon le cycle d'essai NEDC.

b) Pour les véhicules de type citadin et les véhicules de type familial, de la catégorie M1 et AF, tels que définis dans l'article 1er, § 1er, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

65 selon le cycle d'essai WLTP

69 selon le cycle d'essai NEDC.

c) Pour les véhicules de type utilitaire, de la catégorie N1 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité :

65 selon le cycle d'essai WLTP

69 selon le cycle d'essai NEDC ;

8° l'usager accède aux véhicules à moteur partagés de façon autonome ;

9° toute publicité est interdite à l'extérieur des véhicules à moteur partagés. Seules les mentions relatives aux véhicules à moteur partagés, au nom de l'opérateur et au(x) sponsor(s) sont autorisées ;

Les mentions relatives au(x) noms des sponsor(s) devront respecter la mesure maximale de 1500 cm² par véhicule;

10° l'opérateur prévoit un système de réservation facilement accessible pour l'usage des véhicules à moteur partagés. L'opérateur peut également mettre ces véhicules à disposition immédiate des utilisateurs, sans obligation de réservation ;

11° la réservation, l'utilisation et l'assistance téléphonique sont disponibles 24h/24, 7j/7 ;

12° les clients disposent d'un manuel complet et clair, définissant des procédures de signalisation de problèmes et de plaintes. Une séance d'information sera dispensée aux usagers par l'opérateur.

Hoofdstuk III. "Vrije vloot" autodelen met gebruik van de vrijstellingskaart voor autodelen op openbare parkeerplaatsen

Art. 19/1. De aanvraag tot erkenning voor het gebruik van de vrijstellingskaarten voor "vrije vloot" autodelen op openbare parkeerplaatsen moet worden ingediend bij de Administratie.

Art. 19/2. § 1. Om door de Administratie te worden erkend voor het gebruik van vrijstellingskaarten voor "vrije vloot" autodelen op openbare parkeerplaatsen, moet de operator aan de volgende voorwaarden voldoen:

1° in het tarief zijn alle kosten van de dienst inbegrepen: brandstof, onderhoud, herstellingen, verzekeringen, en andere kosten;

2° de dienst wordt opengesteld voor alle gebruikers met inachtneming van het principe van gelijke toegang onverminderd de voorwaarden opgelegd door de operatoren betreffende het bezit en de duur van het rijbewijs;

De voorwaarden opgelegd door de operatoren betreffende het bezit van het rijbewijs van categorie B mogen de 2 jaar niet overschrijden;

3° de gebruikskost wordt vastgesteld aan de hand van duidelijk opgestelde en gecommuniceerde parameters;

De operator garandeert dat de wagen na een maximale gebruiksduur van 336 uur weer ter beschikking wordt gesteld aan alle gebruikers.

4° binnen het jaar dat volgt op de toekenning van de erkenning moet elk motorvoertuig dat wordt ter beschikking gesteld door een operator voorzien zijn van een abonnement dat de mogelijkheid geeft ongelimiteerd in de tijd te parkeren in minstens tien publiek of privaat uitgebate parkings, verspreid over minstens vier gemeenten;

5° binnen de vijf jaar die volgen op de toekenning van de erkenning, moet de operator het aantal van 75 gedeelde motorvoertuigen hebben bereikt;

6° teneinde de dienst voor gedeelde motorvoertuigen een alternatieve oplossing voor elke gebruikelijke verplaatsing met een privéwagen aanbiedt, mag de vloot aan voertuigen verschillende types voertuigen bevatten: stadswagens, gezinswagens en bedrijfswagens;

7° de Ecoscore-drempel op datum van ingebruikname van het voertuig voor de autodeeldienst wordt vastgelegd op:

a) Voor de voertuigen van het type stadswagen en de voertuigen van het type gezinswagen, van de categorie M1, type AA, AB, AC, AD, AE zoals bepaald in artikel 1, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

71 volgens de WLTP-testcyclus

75 volgens de NEDC-testcyclus.

b) voor de voertuigen van het type stadswagen en de voertuigen van het type gezinswagen, van de categorie M1 en AF zoals gedefinieerd in artikel 1, § 1, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

65 volgens de WLTP-testcyclus

69 volgens de NEDC-testcyclus.

c) Voor de voertuigen van het type bedrijfsvoertuig, van de categorie N1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

65 volgens de WLTP-testcyclus

69 volgens de NEDC-testcyclus;

8° de gebruiker heeft autonoom toegang tot de gedeelde motorvoertuigen;

9° reclame aan de buitenkant van de gedeelde motorvoertuigen is verboden. Alleen vermeldingen met betrekking tot de gedeelde motorvoertuigen, de naam van de operator en de sponsor(s) zijn toegelaten;

De vermeldingen m.b.t. de naam van de sponsor(s) zullen de maximale afmeting van 1500 cm per voertuig moeten respecteren;

10° de operator voorziet een eenvoudig toegankelijk reservatiesysteem voor het gebruik van de gedeelde motorvoertuigen. De operator kan deze voertuigen ook zonder reservatieverplichting onmiddellijk aan de gebruiker ter beschikking stellen;

11° de reservatie, het gebruik en de telefonische bijstand zijn 24u/24, 7d/7 beschikbaar;

12° de klanten beschikken over een volledige en duidelijke handleiding, waarin de procedures voor het melden van problemen en klachten worden omschreven. De operator zal een informatiesessie geven aan de gebruikers.

§ 2. Les conditions visées au § 1er sont cumulatives. Le non-respect de l'une de ces conditions entraîne le refus d'agrément ou la suspension ou le retrait de l'agrément délivré par l'Administration.

Art. 19/3. Les opérateurs d'un service de véhicules à moteur partagés et la STIB développent une offre combinée " autopartage + STIB ".

Les opérateurs d'un service de véhicules à moteur partagés, les acteurs de la mobilité bruxelloise et les autorités publiques bruxelloises promeuvent également une utilisation combinée des différentes offres d'autopartage entre elles et entre les autres offres de transports.

Art. 19/4. § 1. L'opérateur de véhicules à moteur partagés qui satisfait aux conditions de l'article 19/2, § 1er, remet une fois par an à l'Agence et à l'Administration des données relatives à l'exploitation, au nombre de véhicules à moteur partagés, au nombre de clients, au nombre de réservations et les caractéristiques du trajet effectué et le taux de couverture de la demande (différentiel entre la demande et l'offre).

L'opérateur agréé livre une fois par an un traitement statistique des données d'exploitation concernant les caractéristiques des trajets effectués (distance, durée), le type de clients (fréquentation d'utilisation, distances et durée d'utilisation), et l'utilisation des véhicules à moteur partagés (nombre d'utilisation, distance et durée d'utilisation par jour).

Pour chaque donnée, l'opérateur livre une répartition par catégorie ainsi que les moyennes.

§ 2. L'Agence fournit à l'opérateur un fichier qui pourra spécifier d'autres données.

Art. 19/5. § 1er. L'opérateur agréé collabore une fois par an à l'enquête auprès des usagers, telle que standardisée et organisée par l'Agence. L'enquête sonde l'évolution de la possession de la voiture, l'évolution de l'utilisation de la voiture et des autres modes de transport, et le degré de satisfaction des usagers.

§ 2. Un fichier standard est fourni à l'opérateur par l'Agence qui pourra spécifier d'autres données.

§ 3. L'opérateur envoie l'enquête complétée à l'Agence et à l'Administration.

Art. 19/6. L'Agence transmet annuellement à l'Administration des rapports de suivi synthétiques qui permettent d'évaluer la couverture régionale ainsi que des résultats ventilés par commune, et ce sur la base des données d'exploitation délivrées par les opérateurs agréés.

Art. 19/7. Chaque opérateur de véhicules à moteur partagés se voit accorder l'agrément pour une durée de cinq ans, renouvelable pour la même durée en cas de respect par les opérateurs des conditions visées à l'article 19/2, § 1er.

Art. 19/8. § 1er. En cas de non-respect d'une des conditions d'agrément et de suivi décrites aux articles 19/2 à 19/5, l'Administration le notifie à l'opérateur agréé. Ce dernier dispose d'un délai de trois mois afin de régulariser sa situation.

§ 2. En cas de non régularisation de la situation dans les trois mois, l'Administration peut suspendre l'agrément, après avoir préalablement entendu l'opérateur. La suspension de l'agrément entraîne de plein droit la suspension des cartes de dérogation pour les véhicules à moteur partagés de l'opérateur.

Dès que l'opérateur régularise la situation et en informe l'Administration, celle-ci lèvera la suspension de l'agrément, après avoir constaté que la situation est effectivement régularisée. De ce fait, la suspension des cartes de dérogation pour les véhicules à moteur partagé de l'opérateur sera levée de plein droit.

Si la situation n'est pas régularisée dans les trois mois suivant la suspension de l'agrément, l'Administration peut retirer l'agrément, après avoir entendu l'opérateur au préalable. Le retrait de l'agrément entraîne de plein

§ 2. De in § 1 bedoelde voorwaarden zijn cumulatief. Het niet naleven van één van deze voorwaarden leidt tot het weigeren van de erkenning of het schorsen of intrekken van de door de Administratie verleende erkenning.

Art. 19/3. De operatoren van een dienst voor gedeelde motorvoertuigen en de MIVB ontwikkelen een gecombineerd aanbod "autodelen + MIVB".

De operatoren van een dienst voor gedeelde motorvoertuigen, spelers van de Brusselse mobiliteit en de Brusselse overheid promoten eveneens een gecombineerd gebruik van de verschillende aangeboden autodelen-diensten onderling en van de andere diensten van vervoer.

Art. 19/4. § 1. De operator voor gedeelde motorvoertuigen die voldoet aan de voorwaarden van artikel 19/2, § 1, bezorgt aan het Agentschap en de Administratie één maal per jaar gegevens over de exploitatie, over het aantal gedeelde motorvoertuigen, het aantal klanten, het aantal reservaties en de kenmerken van afgelegd traject en de dekkingsgraad van de vraag (percentage tussen vraag en aanbod).

De erkende operator verstrekt eenmaal per jaar een statistische verwerking van de exploitatiegegevens over de kenmerken van afgelegde trajecten (afstand, duur), het type van klanten (gebruiksfrequentie, afstanden en gebruiksduur), en het gebruik van de gedeelde motorvoertuigen (gebruiksaantal, afstand en gebruiksduur per dag).

Voor elk gegeven verstrekt de operator een opsplitsing per categorie alsook de gemiddelden.

§ 2. Het Agentschap verstrekt de operator een bestand waarin andere gegevens kunnen worden gespecificeerd.

Art. 19/5. § 1. De erkende operator werkt eenmaal per jaar mee aan de enquête bij de gebruikers, die wordt gestandaardiseerd en georganiseerd door het Agentschap. De enquête peilt naar de evolutie van het bezit van de wagen, de evolutie van het gebruik van de wagen en de andere vervoerswijzen en de tevredenheidsgraad van de gebruikers.

§ 2. Een standaarddocument wordt door het Agentschap bezorgd aan de operator die andere gegevens zal kunnen specificeren.

§ 3. De operator bezorgt de ingevulde enquête aan het Agentschap en de Administratie.

Art. 19/6. Het Agentschap bezorgt de Administratie jaarlijks samenvattende follow-upverslagen die toelaten de gewestelijke dekking te evalueren, alsook resultaten die per gemeente zijn opgesplitst, en dit op basis van de exploitatiegegevens die door de erkende operatoren werden verstrekt.

Art. 19/7. Aan elke operator voor gedeelde motorvoertuigen wordt een erkenning verleend voor een duur van vijf jaar, die hernieuwbaar is voor dezelfde periode bij naleving van de voorwaarden voorzien in artikel 19/2, § 1, door de operatoren.

Art. 19/8. Bij niet-naleving van één van de voorwaarden voor erkenning en follow-up die worden beschreven in de artikelen 19/2 tot 19/5, brengt de Administratie dit ter kennis aan de erkende operator. Laatstgenoemde beschikt over een termijn van drie maanden om zijn situatie te regulariseren.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden werd geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning schorsen, nadat de operator vooraf werd gehoord. De schorsing van de erkenning heeft van rechtswege de schorsing van de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator als gevolg.

Van zodra de operator de situatie regulariseert en hier de Administratie van op de hoogte brengt, zal de Administratie, na vast te stellen dat de situatie effectief is geregulariseerd, de schorsing van de erkenning van de operator opheffen. Hierdoor wordt de schorsing van de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator van rechtswege opgeheven.

Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de erkenning werd geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning intrekken, nadat de operator vooraf werd gehoord. De intrekking van de erkenning

droit le retrait des cartes de dérogation pour les véhicules à moteur partagés de l'opérateur.

L'opérateur ne peut pas mettre à charge de l'utilisateur le coût des redevances forfaitaires qui sont dues pendant la suspension ou après le retrait d'une carte de dérogation parce que le véhicule à moteur stationné ne dispose pas d'une carte de dérogation valide et non-suspendue, pour autant que l'utilisateur ait respecté les autres conditions d'utilisation de la carte de dérogation.

Chapitre IV. Dispositions finales

Art. 20. Le présent arrêté ne porte pas atteinte aux places de stationnement d'autopartage accordés aux opérateurs de systèmes de véhicules à moteur partagés avant son entrée en vigueur.

Art. 21. Le présent arrêté entre en vigueur dans les dix jours de la date de sa publication au Moniteur belge, à l'exception des articles 16 et 17 qui entrent en vigueur au même moment que l'ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.

ANNEXES.

Annexe 1.

Objectif de croissance par commune

L'objectif clients

Dans IRIS 2, la région s'est fixée un objectif de 15 000 clients en 2020.

De par l'évolution prévisionnelle du service de véhicules d'autopartage ainsi que des tendances de croissance démographique, l'objectif de croissance a été revu à la hausse et vise désormais 2 % de la population en 2020 soit 25 000 clients.

L'objectif véhicules et places de stationnement réservées pour l'autopartage

Le chiffre de référence habituel pour la rentabilité d'un véhicule d'autopartage étant de 30 clients par véhicule, l'objectif 25 000 clients se traduit en un objectif de 800 véhicules (soit 800 emplacements).

La répartition par commune

Afin de répondre à la fois à l'objectif de couverture territoriale (offrir la possibilité d'une station à proximité de chaque habitant) et à la logique du potentiel de croissance du service, la ventilation de l'objectif des 800 véhicules se base sur un indicateur, à savoir la population.

Objectif carsharing 2020 par commune

ning heeft van rechtswege de intrekking van de vrijstellingskaarten voor de gedeelde motorvoertuigen van de operator als gevolg.

De operator mag de kostprijs van de forfaitaire retributies die verschuldigd zijn tijdens de schorsing of na de intrekking van een vrijstellingskaart, omdat het geparkeerde motorvoertuig niet over een geldige en niet-geschorste vrijstellingskaart beschikt, niet op de gebruiker verhalen, voor zover de gebruiker de overige gebruiksvoorwaarden van deze vrijstellingskaart heeft nageleefd. .

Hoofdstuk IV. Slotbepalingen

Art. 20. Dit besluit doet geen afbreuk aan de parkeerplaatsen voor autodelen toegekend aan de operatoren van gedeelde motorvoertuigen voor haar inwerkingtreding.

Art. 21. Dit besluit treedt in werking binnen de tien dagen volgend op de datum van bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, met uitzondering van de artikels 16 en 17 die in werking treden op hetzelfde moment als de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

BIJLAGEN.

Bijlage 1.

Groeipad per gemeente

Doelstelling klanten

In IRIS 2, heeft het gewest zich als doel gesteld tegen 2020 15.000 klanten te halen.

Door de verwachte evolutie van de autodeeldienst alsook de tendensen inde bevolkingsgroei, werd de groei-doelstelling verhoogd en streeft ze nu naar 2 % van de bevolking in 2020 hetzij 25 000 klanten.

Doelstelling voertuigen en voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen

Aangezien het gebruikelijk referentiecijfer voor de rendabiliteit van een gedeeld voertuig 30 klanten per voertuig bedraagt, wordt de vooropgestelde 25 000 klanten vertaald in een doelstelling van 800 voertuigen (hetzij 800 standplaatsen).

De verdeling per gemeente

Teneinde tegelijkertijd te beantwoorden aan de doelstelling met betrekking tot de territoriale dekking (een mogelijke standplaats bieden in de nabijheid van elke inwoner) en de logica van het groeipotentieel van de dienst, steunt de verdeling van doelstelling van 800 voertuigen op één indicator, namelijk de bevolking.

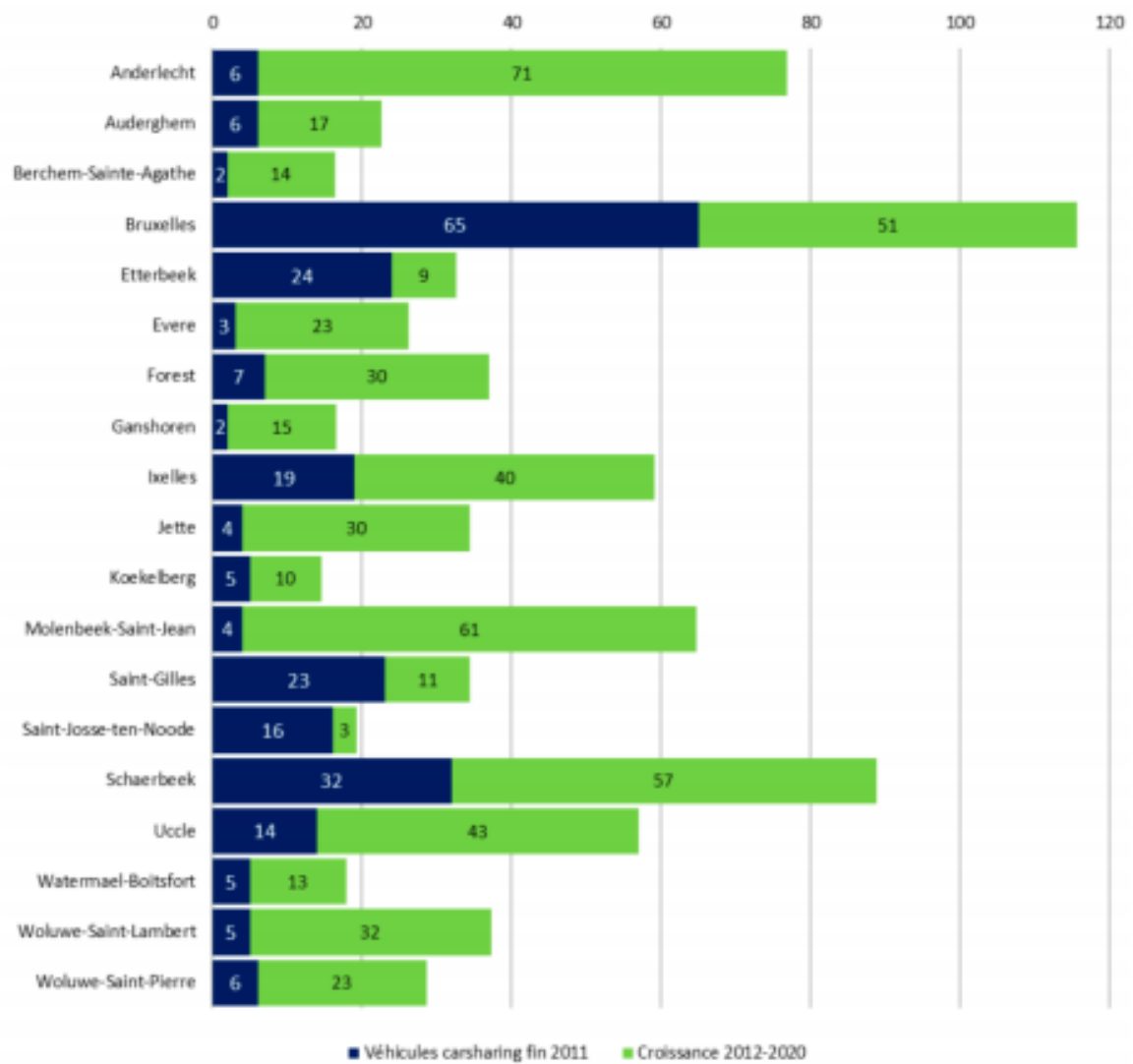
Carsharingdoelstelling 2020 per gemeente

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

Objectif 800 véhicules selon population

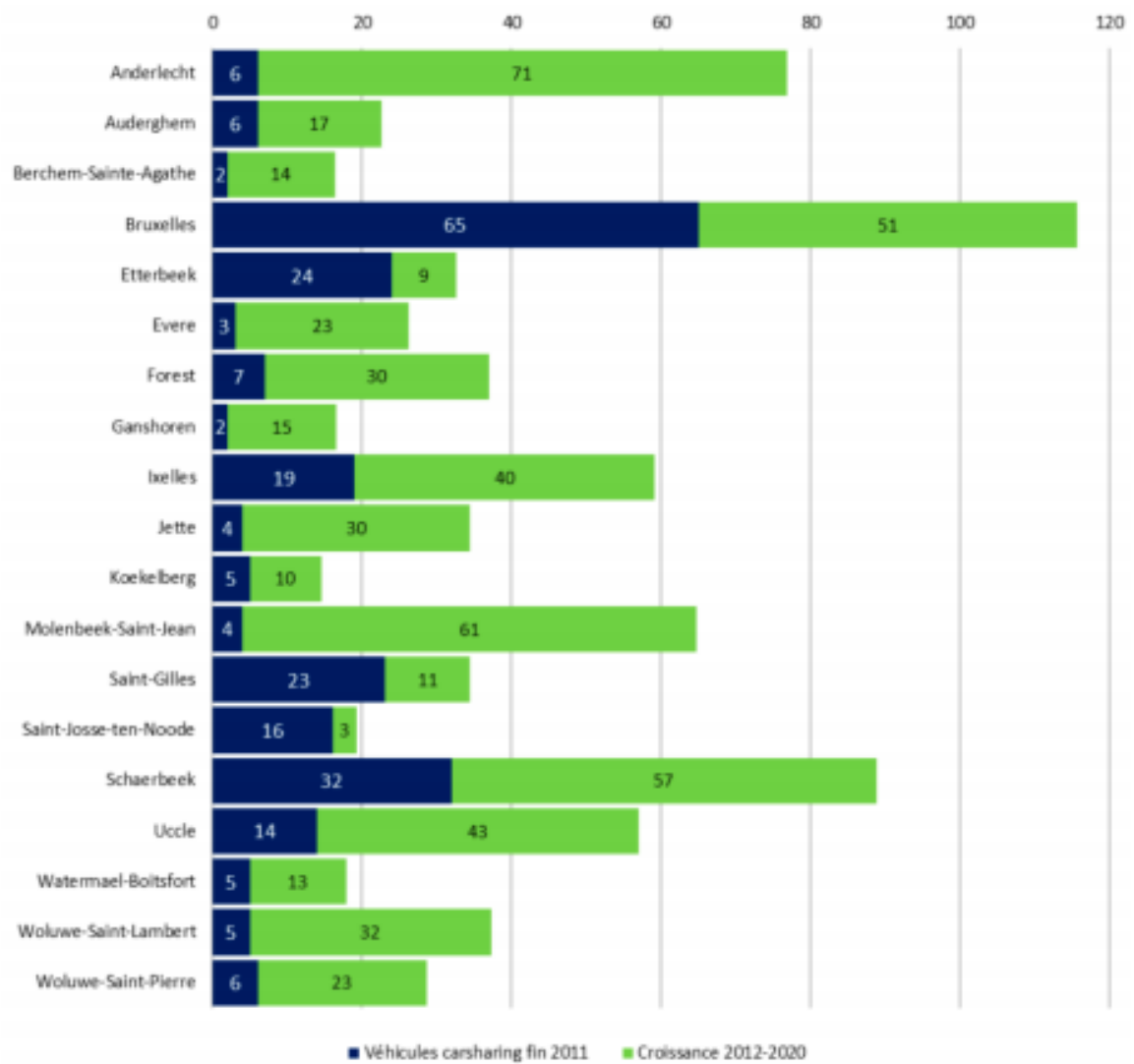
Gemeente	% bevolking (2011)	Carsharingdoelstellingen eind 2011	Doelstelling 800 volgens bevolking	Groei 2012-2020
Anderlecht	10 %	6	77	71
Oudergem	3 %	6	23	17
Sint-Agatha-Berchem	2 %	2	16	14
Brussel	14 %	65	116	51
Etterbeek	4 %	24	33	9
Evere	3 %	3	26	23
Vorst	5 %	7	37	30
Ganshoren	2 %	2	17	15
Elsene	7 %	19	59	40
Jette	4 %	4	34	30
Koekelberg	2 %	5	15	10
Sint-Jans-Molenbeek	8 %	4	65	61
Sint-Gillis	4 %	23	34	11
Sint-Joost-ten-Noode	2 %	16	19	3
Schaarbeek	11 %	32	89	57
Ukkel	7 %	14	57	43
Watermaal-Bosvoorde	2 %	5	18	13
Sint-Lambrechts-Woluwe	5 %	5	37	32
Sint-Pieters-Woluwe	4 %	6	29	23
BHG	100 %	248	800	552

Objectif 800 véhicules selon population



Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

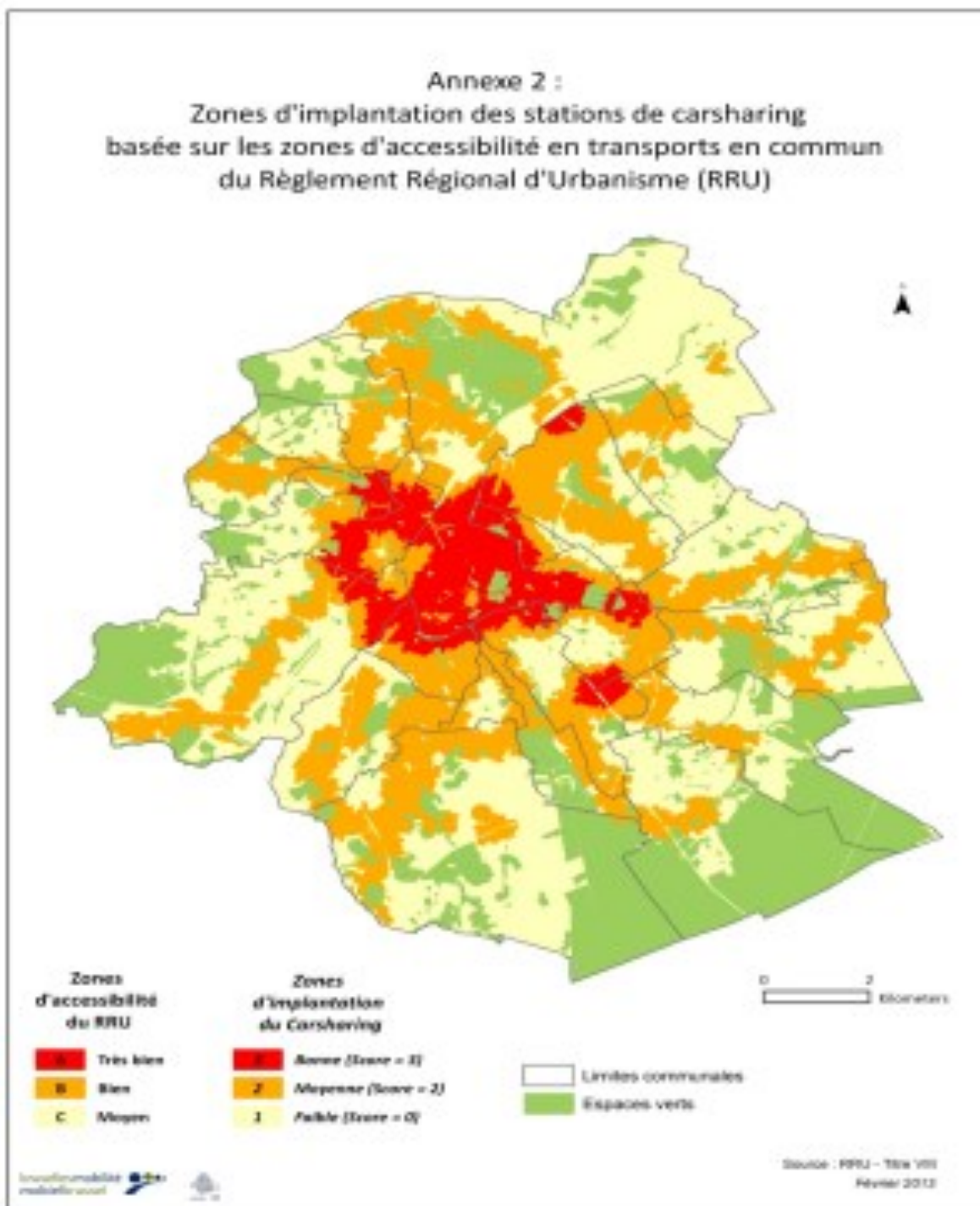
Bruxelles, le 21 mars 2013.



Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen voor operators van autodelen.

Brussel, 21 maart 2013.

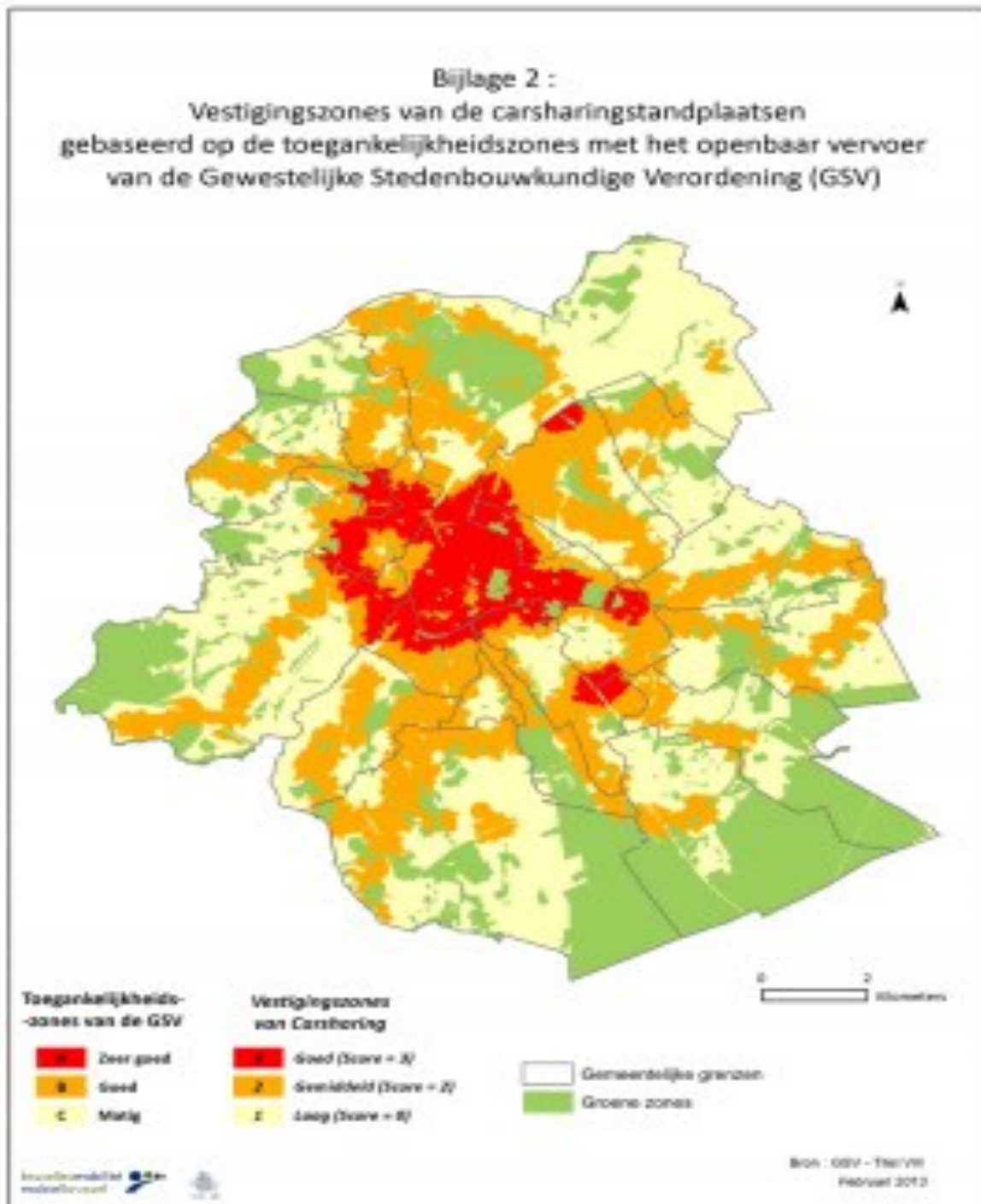
Annexe 2 à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés



Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

Bruxelles, le 21 mars 2013

Bijlage 2 bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen voor operators van autodelen



Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen voor operators van autodelen.

Brussel, 21 maart 2013.

**Arrêté
du Gouvernement
de la Région de
Bruxelles-Capitale
du 13 juillet 2017**

**portant un règlement
d'agrément des systèmes
de partage de voitures
pour les particuliers**

**Besluit
van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
van 13 juli 2017**

**houdende een regeling
voor de erkenning
van autodeelsystemen
voor particulieren**

CHAPITRE Ier. - Dispositions générales

Article 1er. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

- 1° "Administration" : Bruxelles Mobilité;
- 2° "Ordonnance" : l'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- 3° "Partage de voiture entre particuliers" : système de partage de voiture où la personne physique au nom de laquelle un véhicule à moteur est immatriculé ou qui peut en disposer de manière permanente, met le véhicule précité à la disposition de deux ou plusieurs personnes physiques, contre paiement ou non, par le biais d'un système de partage de voiture pour les particuliers;
- 4° "Système de partage de voiture pour les particuliers" : organisation destinée au partage de voiture entre particuliers qui peut délivrer des certificats de partage de voiture à ses membres;
- 5° "Agrément" : autorisation octroyée par l'Administration dans le cadre d'un système de voitures partagées pour les particuliers visant l'octroi d'un certificat de partage de voiture aux membres du système de partage de voiture pour les particuliers qui donne droit à l'obtention d'une carte de dérogation riverain;
- 6° "Groupe de partage de voiture" : membres d'un système de partage de voiture pour les particuliers qui ont conclu un accord entre eux pour procéder à un partage de voiture entre particuliers;
- 7° "Carte de dérogation riverain" : carte de stationnement comme prévu par l'article 6, alinéa 1er, 1° de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

CHAPITRE II. - Agrément des systèmes de partage de voiture pour les particuliers

Art. 2. Les systèmes de partage de voiture pour les particuliers qui sont agréés conformément aux dispositions du chapitre II, disposent du droit de fournir des certificats de partage de voiture à leurs membres, selon les conditions fixées au Chapitre III.

Chaque certificat de partage de voiture comporte le prénom et le nom de famille, ainsi que l'adresse de tous les membres du groupe de partage de voiture, ainsi que les données d'identification du véhicule à moteur pour lequel le certificat de partage de voiture est octroyé.

Art. 3. La demande d'agrément en tant que système de partage de voiture pour les particuliers est introduite auprès de l'Administration.

Art. 4. § 1er. Pour être agréé par l'Administration en tant que système de partage de voiture pour les particuliers, les conditions suivantes doivent être remplies :

- 1° l'adhésion est ouverte à toutes les personnes physiques dans le respect du principe d'égalité d'accès;
- 2° Le système de partage de voiture pour les particuliers prévoit un site internet qui permet aux différents membres de communiquer entre eux. Ce site internet comprend également des informations concernant entre autres les accords potentiels entre les membres d'un groupe de partage de voiture en matière de prix au kilomètre, de modalités de paiement, de moyens de réservation, de démarches à entreprendre en cas de dommage ou d'accident, ainsi que des informations relatives aux conditions d'assurabilité;
- 3° Le système de partage de voiture pour les particuliers prévoit des contrats-types qui sont conclus entre la personne physique au nom de laquelle un véhicule à moteur est immatriculé ou qui en dispose de manière permanente, d'une part, et les autres membres du groupe de partage de voiture, d'autre part. Ces contrats fixent notamment les accords relatifs aux éléments énumérés à l'article 4, § 1, 2° ;
- 4° dans les deux ans qui suivent l'octroi de l'agrément, au moins 10 groupes de partage de voiture doivent s'être affiliés au système de partage de voiture pour les particuliers;

§ 2. Les conditions visées au § 1 sont cumulatives. Le non-respect d'une de ces conditions entraîne le refus de l'agrément, la suspension ou le retrait de l'agrément octroyé par l'Administration.

Art. 5. § 1er. Le système de partage de voiture pour les particuliers agréé participe une fois par an à l'enquête auprès des membres, standardisée et organisée par l'Agence du Stationnement. L'enquête sonde l'évolution de

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder :

- 1° "Administratie" : Brussel Mobiliteit;
- 2° "Ordonnantie" : de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;
- 3° "Particulier autodelen" : wijze van autodelen waarbij de natuurlijke persoon op wiens naam een motorvoertuig is ingeschreven of die er op bestendige wijze over kan beschikken, door bemiddeling van een Autodeelsysteem voor particulieren voornoemd motorvoertuig, al dan niet tegen betaling, ter beschikking stelt van twee of meerdere andere natuurlijke personen;
- 4° "Autodeelsysteem voor particulieren" : organisatie voor Particulier autodelen die aan haar leden autodeelcertificaten kan uitreiken;
- 5° "Erkenning" : door de Administratie verleende toelating aan het Autodeelsysteem voor particulieren om aan de leden van het Autodeelsysteem voor particulieren een autodeelcertificaat uit te reiken dat recht geeft op het verkrijgen van een vrijstellingskaart buurtbewoner;
- 6° "Autodeelgroep" : leden van een Autodeelsysteem voor particulieren die met elkaar een overeenkomst hebben gesloten om aan Particulier Autodelen te doen;
- 7° "Vrijstellingskaart buurtbewoner" : de parkeerkaart zoals voorzien in artikel 6, 1e lid, 1° van de Ordonnantie van 22 januari 2009.

HOOFDSTUK II. - Erkenning van autodeelsystemen voor particulieren

Art. 2. De autodeelsystemen voor particulieren die overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk II erkend zijn, beschikken over het recht om aan hun leden autodeelcertificaten te verlenen, onder de in Hoofdstuk III bepaalde voorwaarden.

Elk autodeelcertificaat bevat de voornaam en familienaam, alsook het adres van alle leden van de autodeelgroep, alsook de identificatiegegevens van het motorvoertuig waarvoor het autodeelcertificaat wordt toegekend.

Art. 3. De aanvraag tot erkenning als autodeelsysteem voor particulieren wordt ingediend bij de Administratie.

Art. 4. § 1. Om door de Administratie te worden erkend als autodeelsysteem voor particulieren, moet aan de volgende voorwaarden voldaan zijn :

- 1° het lidmaatschap wordt opengesteld voor alle natuurlijke personen met inachtneming van het principe van gelijke toegang;
- 2° Het autodeelsysteem voor particulieren voorziet in een website die toelaat om de verschillende leden met elkaar in contact te brengen. Deze website bevat tevens informatie over onder andere de mogelijke afspraken tussen de leden van een autodeelgroep inzake de kilometerprijs, de betalingsmodaliteiten, de reservatiewijze, de te ondernemen stappen ingeval van schade of ongeval bevatten, alsook informatie over de verzekeringsmogelijkheden;
- 3° Het autodeelsysteem voor particulieren voorziet standaardcontracten die tussen de natuurlijke persoon op wiens naam een motorvoertuig is ingeschreven of die er op bestendige wijze over kan beschikken enerzijds en de autodelers anderzijds worden afgesloten. In deze contracten worden met name de afspraken inzake de in artikel 4, § 1, 2° opgesomde elementen vastgelegd;
- 4° binnen de twee jaar die volgen op de toekenning van de erkenning, moet bij het autodeelsysteem voor particulieren minstens 10 autodeelgroepen zijn aangesloten;

§ 2. De in § 1 bedoelde voorwaarden zijn cumulatief. Het niet naleven van één van deze voorwaarden leidt tot het weigeren van de erkenning of het schorsen of intrekken van de door de Administratie verleende erkenning.

Art. 5. § 1. Het erkende autodeelsysteem voor particulieren werkt eenmaal per jaar mee aan de enquête bij de leden, die wordt gestandaardiseerd en georganiseerd door het Parkeeragentschap. De enquête peilt naar de evo-

la possession d'une voiture, l'évolution de l'utilisation de la voiture et des autres moyens de transport ainsi que le taux de satisfaction des utilisateurs.

§ 2. Un document-type est fourni par l'Agence du Stationnement au système de partage de voiture pour les particuliers pouvant demander d'autres données plus spécifiques.

§ 3. Le système de partage de voiture pour les particuliers fournit l'enquête complétée à l'Agence du Stationnement et l'Administration.

CHAPITRE III. - Conditions d'obtention d'un certificat de partage de voiture

Art. 6. § 1er. Les systèmes de partage de voiture pour les particuliers agréés conformément au Chapitre II peuvent délivrer des certificats à leurs membres. Un tel certificat de partage de voiture remplace la preuve que le véhicule est immatriculé au nom du membre ou qu'il en dispose à titre permanent, conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

§ 2. Le certificat de partage de voiture a une durée de validité de deux mois à partir de la date de délivrance.

Art. 7. § 1er. Les systèmes de partage de voiture pour les particuliers peuvent délivrer un certificat de partage de voiture uniquement lorsque les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1° Par groupe de partage de voiture, au moins trois membres partagent le véhicule pour lequel le certificat de partage de voiture est demandé;

2° Chaque personne physique ne peut être simultanément membre que de deux groupes de partage de voiture;

3° Au moins un des membres d'un groupe de partage de voiture doit fournir la preuve que le véhicule à moteur pour lequel un certificat de partage de voiture est demandé, est immatriculé à son nom ou qu'il en dispose à titre permanent, conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement;

4° Chaque membre du groupe de partage de voiture dispose d'un permis de conduire valable pour la classe de véhicule pour lequel le certificat de partage de voiture est demandé;

5° Tous les membres du groupe de partage de voiture doivent démontrer qu'ils sont repris en tant que chauffeurs dans la police d'assurance du véhicule;

6° Au moins deux membres du groupe de partage de voiture sont domiciliés dans une ou plusieurs communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2 - L'octroi d'un certificat de partage de voiture lorsque toutes les conditions précitées ne sont pas respectées, peut mener au refus de l'agrément, ou à la suspension ou au retrait de l'agrément accordé par l'Administration.

CHAPITRE IV. - Suspension et retrait de l'agrément

Art. 8. § 1er. En cas de non-respect d'une des conditions d'agrément, telles que reprises au Chapitre II, ou si le système de partage de voiture pour les particuliers ne respecte pas les dispositions en matière d'octroi des certificats de partage de voiture, telles que reprises au Chapitre III, l'Administration porte cet élément à la connaissance du système de partage de voiture pour les particuliers agréé.

Ce dernier dispose alors de trois mois pour régulariser sa situation.

§ 2. En cas de non régularisation dans les trois mois, l'Administration peut suspendre l'agrément, après avoir préalablement entendu le système de partage de voiture pour les particuliers.

Dès que le système de partage de voiture pour les particuliers régularise la situation et qu'il en informe l'Administration, cette dernière lèvera la suspension de l'agrément, après avoir constaté que la situation est effectivement régularisée.

En cas de non régularisation de la situation dans les trois mois suivant la suspension de l'agrément ou des cartes

lutie van het bezit van de wagen, de evolutie van het gebruik van de wagen en de andere vervoerswijzen en de tevredenheidsgraad van de gebruikers.

§ 2. Een standaarddocument wordt door het Parkeeragentschap bezorgd aan het autodeelsysteem voor particulieren die andere gegevens zal kunnen specificeren.

§ 3. Het autodeelsysteem voor particulieren bezorgt de ingevulde enquête aan het Parkeeragentschap en de Administratie.

HOOFDSTUK III. - Voorwaarden voor het verkrijgen van een autodeelcertificaat

Art. 6. § 1. De overeenkomstig Hoofdstuk II erkende autodeelsystemen voor particulieren hebben het recht om aan hun leden certificaten uit te reiken. Een dergelijk autodeelcertificaat vervangt het bewijs dat het voertuig is ingeschreven op naam van het lid of dat hij er op bestendige wijze over kan beschikken, in overeenstemming met het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

§ 2. Het autodeelcertificaat heeft een geldigheidsduur van twee maanden vanaf de datum van uitreiking.

Art. 7. § 1. De autodeelsystemen voor particulieren mogen voornoemd autodeelcertificaat enkel uitreiken indien cumulatief aan volgende voorwaarden is voldaan :

1° Per autodeelgroep delen minstens drie leden het voertuig waarvoor het autodeelcertificaat aangevraagd wordt;

2° Elk natuurlijke persoon kan op hetzelfde moment slechts lid zijn van maximaal twee autodeelgroepen;

3° Minstens één van de leden van een autodeelgroep moet het bewijs leveren dat het motorvoertuig waarvoor een autodeelcertificaat wordt aangevraagd, is ingeschreven op zijn naam of dat hij er op bestendige wijze over kan beschikken, in overeenstemming met het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart;

4° Elk lid van de autodeelgroep beschikt over een geldig rijbewijs voor de klasse van het voertuig waarvoor het autodeelcertificaat aangevraagd wordt;

5° Alle leden van de autodeelgroep dienen aan te tonen dat zij als bestuurder zijn opgenomen in de verzekeringspolis van het voertuig;

6° Minstens twee leden van de autodeelgroep zijn gedomicilieerd binnen één of meerdere gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2 - Het verlenen van een autodeelcertificaat wanneer niet aan alle hierboven vernoemde voorwaarden is voldaan, kan leiden tot het weigeren van de erkenning of het schorsen of intrekken van de door de Administratie verleende erkenning.

HOOFDSTUK IV. - Schorsing en intrekking van de erkenning

Art. 8. § 1. Bij niet-naleving van één van de voorwaarden voor erkenning, zoals opgenomen in Hoofdstuk II, of indien het autodeelsysteem voor particulieren de regels voor het toekennen van autodeelcertificaten, zoals opgenomen in Hoofdstuk III, niet naleeft, brengt de Administratie dit ter kennis aan het erkende Autodeelsysteem voor particulieren.

Laatstgenoemde beschikt over een termijn van drie maanden om zijn situatie te regulariseren.

§ 2. Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden wordt geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning schorsen, nadat het autodeelsysteem voor particulieren vooraf werd gehoord.

Van zodra het autodeelsysteem voor particulieren de situatie regulariseert en hier de Administratie van op de hoogte brengt, zal de Administratie, na vast te stellen dat de situatie effectief is geregulariseerd, de schorsing van de erkenning opheffen.

Wanneer de situatie niet binnen de drie maanden na de schorsing van de erkenning of de schorsing van de vrij-

de dérogation, l'Administration peut retirer l'agrément, après avoir préalablement entendu le système de partage de voiture pour les particuliers. Le retrait de l'agrément donne lieu de plein droit à la nullité de tous les certificats de partage de voiture délivrés par le système de partage de voiture pour les particuliers et par conséquent des cartes de dérogation riverain y afférentes.

L'Administration notifie sans délai toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale de tout retrait d'agrément d'un système de partage de voiture.

Art. 9. Le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

stellingskaarten werd geregulariseerd, kan de Administratie de erkenning intrekken, nadat het autodeelsysteem voor particulieren vooraf werd gehoord. De intrekking van de erkenning heeft van rechtswege de nietigheid van alle door het autodeelsysteem voor particulieren uitgereikte autodeelcertificaten en de daarop gestoelde vrijstellingskaarten buurtbewoner tot gevolg.

De Administratie brengt elke intrekking van een erkenning van een autodeelsysteem voor particulieren onverwijld ter kennis aan alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Art. 9. De minister bevoegd voor Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

**Arrêté
du Gouvernement
de la Région de
Bruxelles-Capitale
du 17 janvier 2018**

**portant exécution de
l'ordonnance du
29 novembre 2018
relative au partage de
modes transports en flotte libre
constituant une alternative
à la voiture**

**Besluit
van de Brusselse
Hoofdstedelijke Regering
van 17 januari 2018**

**houdende uitvoering van
de ordonnantie van
29 november 2018
betreffende het delen van
vrije vloot vervoersmodi
die een alternatief zijn
voor de auto**

CHAPITRE I^{er}. - Dispositions générales

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « Ordonnance » : ordonnance du 29 novembre 2018 relative au partage de modes de transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture;

2° « Administration » : Bruxelles Mobilité;

3° « Sponsor » : personne physique ou morale qui a conclu un accord de coopération avec un opérateur en vue de faire usage des services de cyclopartage en flotte libre;

4° « Electricité verte » : électricité verte telle que définie à l'article 2, 7° de l'ordonnance du 19 juillet 2001 relative à l'organisation du marché de l'électricité dans la Région de Bruxelles-Capitale;

5° « Zones de concentration » : zones telles que visées à l'article 6, § 1, 5° de l'ordonnance.

CHAPITRE II. - Procédure pour l'obtention d'une licence

Art. 2. La licence pour le cyclopartage en flotte libre doit faire l'objet d'une demande par courrier recommandé ou via une plate-forme électronique équivalente et par courrier électronique auprès de l'administration.

Art. 3. La demande de licence devra contenir un plan d'approche dans lequel le demandeur explique au moins :

- ♦ De quelle manière il veillera à respecter les conditions d'octroi de la licence ;
- ♦ De quelle manière il interviendra préventivement afin de faire respecter les conditions d'exploitation ;
- ♦ De quelle manière il interviendra afin de régulariser des infractions aux conditions d'exploitation ;
- ♦ Quelle est la durée de vie attendue des véhicules de cyclopartage proposés et de quelle manière ils seront recyclés;
- ♦ De quelle manière les véhicules de cyclopartage seront entretenus et réparés ;
- ♦ Quel type de véhicule de cyclopartage sera proposé ;
- ♦ Sur quel territoire il proposera du cyclopartage en flotte libre ;
- ♦ De quelle manière les véhicules de cyclopartage seront distribués et redistribués sur ce territoire ;
- ♦ Combien de véhicules de cyclopartage seront proposés ;
- ♦ Quelles données il rassemblera, gèrera et commercialisera ;
- ♦ De quelle manière il respectera le Règlement général sur la protection des données et les législations européenne et belge sur la vie privée ;
- ♦ De quelle manière, l'offre et l'équipement des véhicules de cyclopartage tient compte de la dimension de genre;
- ♦ Quels prix il appliquera ;
- ♦ De quelle manière, il veillera à ce que le service soit intégré dans les apps d'itinéraires multimodaux et sur les plateformes Internet interactives permettant de planifier des déplacements.

L'Administration traite, de manière confidentielle, les données d'entreprises reprises dans le plan.

Art. 4. La décision de l'Administration concernant la demande de licence sera notifiée au demandeur dans un délai de six semaines. Le délai est calculé conformément à l'article 53bis du Code judiciaire.

Art. 5. Le demandeur peut introduire un recours par courrier recommandé auprès du Gouvernement contre la décision de l'administration ou à défaut d'une décision notifiée dans le délai indiqué à l'article 4. Sous peine d'irrecevabilité, tel recours est introduit dans un délai de 30 jours, suivant, soit la notification de la décision, soit la fin du délai de six semaines repris à l'article 4. Le délai est calculé conformément à l'article 53bis du Code judiciaire.

CHAPITRE III. - Les conditions d'octroi de la licence

HOOFDSTUK I. - Algemene bepalingen

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit, wordt verstaan onder :

1° " Ordonnantie " : ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto;

2° "Administratie": Brussel Mobiliteit;

3° "Sponsor" : fysieke of rechtspersoon die een samenwerkingsakkoord heeft afgesloten met een operator met het oog op het gebruik van de dienst van vrije vloot fietsdelen;

4° "Groene elektriciteit" : groene elektriciteit zoals gedefinieerd in artikel 2, 7° van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

5° "Concentratiezones": zones zoals bedoeld in artikel 6, § 1, 5° van de ordonnantie.

HOOFDSTUK II. - Procedure voor het verkrijgen van een vergunning

Art. 2. De vergunning voor vrije vloot fietsdelen moet per aangetekend schrijven of via een equivalent elektronisch platform en per e-mail worden aangevraagd bij de Administratie.

Art. 3. Bij de vergunningsaanvraag moet een plan van aanpak worden gevoegd waarin de aanvrager minstens toelicht:

- ◆ Op welke wijze hij ervoor zal zorgen dat de vergunningsvoorwaarden worden nageleefd;
- ◆ Op welke wijze hij preventief zal optreden teneinde de exploitatievoorwaarden te doen naleven;
- ◆ Op welke wijze hij zal optreden teneinde schendingen van de exploitatievoorwaarden te regulariseren;
- ◆ Wat de verwachte levensduur van de aangeboden fietsdeelvoertuigen is en op welke wijze deze gerecycleerd zullen worden;
- ◆ Op welke wijze de aangeboden fietsdeelvoertuigen zullen worden onderhouden en hersteld;
- ◆ Welk type fietsdeelvoertuigen hij zal aanbieden;
- ◆ Op welk grondgebied hij vrije vloot fietsdelen zal aanbieden;
- ◆ Op welke wijze de fietsdeelvoertuigen worden verdeeld en herverdeeld op dit grondgebied;
- ◆ Hoeveel fietsdeelvoertuigen hij zal aanbieden;
- ◆ Welke gegevens hij zal verzamelen, bijhouden en commercialiseren;
- ◆ Op welke wijze hij de Algemene Verordening Gegevensbescherming en de Europese en Belgische privacywetgeving zal naleven;
- ◆ Op welke wijze het aanbod en de uitrusting van de deelfietsvoertuigen rekening houdt met de genderdiversiteit;
- ◆ Welke prijszetting hij zal hanteren;
- ◆ Op welke wijze hij er voor zal zorgen dat de dienst in multimodale routeplanners en interactieve internetplatforms waarop verplaatsingen kunnen worden gepland, geïntegreerd zal worden.

De Administratie gaat vertrouwelijk om met de in het plan van aanpak opgenomen bedrijfsgegevens.

Art. 4. De beslissing van de Administratie omtrent de vergunningsaanvraag wordt ter kennis gebracht aan de aanvrager binnen een termijn van zes weken. De termijn wordt berekend overeenkomstig artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek.

Art. 5. Tegen de beslissing van de Administratie omtrent de vergunningsaanvraag of bij ontstentenis van een beslissing binnen de in artikel 4 bepaalde termijn, kan door de aanvrager per aangetekend schrijven beroep worden ingesteld bij de Regering. Op straffe van onontvankelijkheid wordt dit beroep ingesteld binnen een termijn van 30 dagen, volgend op ofwel de kennisgeving van de beslissing, ofwel het einde van de in artikel 4 bepaalde termijn van zes weken. De termijn wordt berekend overeenkomstig artikel 53bis van het Gerechtelijk Wetboek.

HOOFDSTUK III. - De vergunningsvoorwaarden

Art. 6. § 1^{er}. Afin d'obtenir une licence pour le cyclopartage en flotte libre, chaque véhicule de cyclopartage doit satisfaire aux conditions techniques suivantes :

1° Les véhicules de cyclopartage proposés dans le cadre d'un service de partage en flotte libre doivent satisfaire aux exigences techniques suivantes :

- ♦ être conformes aux prescriptions techniques figurant dans le Code de la Route ;
- ♦ être munis de garde-boues ;
- ♦ pouvoir supporter une charge de 100 kg ;
- ♦ être utilisable pour les personnes mesurant entre 1m50 et 2m10.

2° Les vélos au sens de l'article 2.15.1, alinéa premier, du Code de la Route proposés dans le cadre d'un service de partage en flotte libre doivent satisfaire aux exigences techniques suivantes :

- ♦ pouvoir supporter une charge de 120 kg ;
- ♦ disposer d'au moins trois vitesses ;
- ♦ disposer d'une selle réglable en hauteur.

§ 2. L'Administration doit disposer en temps réel des données suivantes :

- ♦ le nombre de véhicules de cyclopartage présents sur le territoire de la Région ;
- ♦ le nombre de véhicules de cyclopartage mis à la disposition des utilisateurs sur le territoire de la Région.

§ 3. Chaque trimestre, l'opérateur rapportera les données anonymisées suivantes à l'administration :

- ♦ Les itinéraires empruntés par les utilisateurs ;
- ♦ Les lieux où les véhicules en cyclopartage sont retirés et déposés ;
- ♦ Le nombre d'utilisateurs, des itinéraires parcourus et des véhicules en cyclopartage sur base horaire, journalière, hebdomadaire et mensuelle.

Les opérateurs pouvant démontrer qu'il est techniquement impossible de rassembler les données susmentionnées, peuvent obtenir une exemption de cette obligation auprès de l'administration pour les données dont ils peuvent démontrer que la collecte est techniquement impossible.

§ 4. Les opérateurs offrent leur coopération à un système d'open data permettant de localiser et cyclopartage en temps réel sur une plateforme partagée publiquement accessible.

§ 5. L'opérateur doit souscrire une assurance couvrant sa responsabilité civile.

§ 6. La publicité sur le côté extérieur des véhicules en cyclopartage est interdite. Seules les mentions relatives aux véhicules en cyclopartage, au nom de l'opérateur et au(x) sponsor(s) sont autorisées. Les mentions relatives au(x) noms du/des sponsor(s) devront respecter la mesure de 1500 cm² maximum par véhicule en cyclopartage.

§ 7. Pour le rechargement des véhicules en cyclopartage qui sont entièrement ou partiellement propulsés par un moteur électrique par les opérateurs, l'électricité verte doit être utilisée.

§ 8. Les opérateurs respecteront le Règlement général sur la protection des données et les législations européenne et belge sur la vie privée.

§ 9. Les opérateurs participent, une fois par an, à l'enquête auprès des utilisateurs, qui est standardisée et organisée par l'Administration. L'enquête sonde l'utilisation du cyclopartage en flotte libre, des autres modes de transport et du degré de satisfaction des utilisateurs. Par ailleurs, il est tenu compte de la dimension de genre.

Un document standard est fourni aux opérateurs par l'Administration qui pourra spécifier d'autres données.

Art. 6. § 1. Om een vergunning voor vrije vloot fietsdelen te verkrijgen, moet elk fietsdeelvoertuig aan volgende technische voorwaarden voldoen:

1° De in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen aangeboden fietsdeelvoertuigen moeten aan volgende technische voorwaarden voldoen:

- ♦ in overeenstemming zijn met de technische voorschriften die in de Wegcode worden gesteld;
- ♦ voorzien zijn van spatborden;
- ♦ een last van 100 kilogram kunnen dragen;
- ♦ bruikbaar zijn voor personen tussen 1,50 meter en 2,10 meter.

2° De in het kader van een dienst van vrije vloot fietsdelen aangeboden fietsen in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid van de Wegcode moeten aan volgende technische voorwaarden voldoen :

- ♦ een last van 120 kilogram kunnen dragen;
- ♦ tenminste over drie versnellingen beschikken;
- ♦ over een in de hoogte regelbaar zadel beschikken.

§ 2. De Administratie moet in real time beschikken over de volgende gegevens:

- ♦ het aantal fietsdeelvoertuigen dat aanwezig is op het grondgebied van het Gewest;
- ♦ het aantal fietsdeelvoertuigen dat ter beschikking staat van de gebruikers op het grondgebied van het Gewest.

§ 3. De operator moet per kwartaal volgende geanonimiseerde gegevens rapporteren aan de Administratie:

- ♦ De door de gebruikers afgelegde routes;
- ♦ De locaties waar de fietsdeelvoertuigen worden opgehaald en achtergelaten;
- ♦ Het aantal gebruikers, afgelegde ritten en fietsdeelvoertuigen op uur-, dag-, week- en maandbasis.

Indien operatoren bewijzen dat het technisch onmogelijk is om voormelde gegevens te verzamelen, kunnen zij door de Administratie vrijgesteld worden van deze verplichting voor de gegevens waarvan zij aantonen dat het verzamelen ervan technisch onmogelijk is.

§ 4. De operatoren verlenen hun medewerking aan een systeem van open data dat toelaat om in real time de beschikbare fietsdeelvoertuigen te lokaliseren op een voor het publiek toegankelijk gedeeld platform.

§ 5. De operator moet een verzekering afsluiten die zijn burgerlijke aansprakelijkheid dekt.

§ 6. Reclame aan de buitenkant van de fietsdeelvoertuigen is verboden. Alleen vermeldingen met betrekking tot de fietsdeelvoertuigen, de naam van de operator en de sponsor(s) zijn toegelaten. De vermeldingen m.b.t. de naam van de sponsor(s) zullen de maximale afmeting van 1500 cm² per fietsdeelvoertuig moeten respecteren.

§ 7. Voor het opladen van fietsdeelvoertuigen die geheel of gedeeltelijk aangedreven worden door een elektrische motor door de operatoren, moet groene elektriciteit worden aangewend.

§ 8. De operatoren leven de Algemene Verordening Gegevensbescherming en de Europese en Belgische privacywetgeving na.

§ 9. De operatoren werken eenmaal per jaar mee aan de enquête bij de gebruikers, die wordt gestandaardiseerd en georganiseerd door de Administratie. De enquête peilt naar het gebruik van het vrije vloot fietsdelen, de andere vervoerswijzen en de tevredenheidsgraad van de gebruikers. Daarbij wordt rekening gehouden met de genderdimensie.

Een standaarddocument wordt door de Administratie bezorgd aan de operatoren die andere gegevens zal kunnen specificeren.

Les opérateurs remettent l'enquête complétée à l'Administration. Un résumé des résultats de l'enquête sera disponible publiquement de manière anonymisée sur le site Internet de l'Administration.

§ 10. Les opérateurs disposent d'un point de contact, que l'Administration peut joindre en permanence.

§ 11. L'application permettant aux utilisateurs d'avoir accès au service de cyclopartage en flotte libre doit au moins être proposée sur deux plateformes différentes.

§ 12. Les véhicules de cyclopartage doivent être identifiables de manière individuelle pour l'Administration.

CHAPITRE IV. - Les conditions d'exploitation

Art. 7. § 1^{er}. Les zones dans lesquelles il est interdit, temporairement ou de manière permanente, d'entreposer des véhicules de cyclopartage. figurent à l'annexe I du présent arrêté.

§ 2. La durée de chaque interdiction temporaire est également reprise à l'annexe I.

§ 3. Le Ministre en charge de la Mobilité fixe les zones d'interdiction temporaires telles que visées à l'article 6, § 1^{er}, 6^o, deuxième alinéa de l'ordonnance.

Art. 8. § 1^{er}. Les zones de concentration figurent à l'annexe II du présent arrêté, ainsi que le nombre maximum de véhicules en cyclopartage par zone de concentration. Le nombre maximum de véhicules en cyclopartage peut être fixé soit par opérateur, soit pour tous les opérateurs ensemble.

§ 2. Les intervalles de temps durant lesquels les zones de concentration sont d'application et leur durée figurent dans l'annexe II.

§ 3. Le Ministre en charge de la Mobilité fixe les zones de concentration temporaires telles que visées à l'article 6, § 1^{er}, 6^o, deuxième alinéa de l'ordonnance.

Art. 9. Les véhicules en cyclopartage qui se trouvent sur la voie publique, peuvent être indisponibles pour les utilisateurs d'un service de cyclopartage en flotte libre pendant un maximum de 5 jours successifs.

CHAPITRE V. - Redevance

Art. 10. La redevance régionale pour l'enlèvement des véhicules en cyclopartage, telle que reprise à l'article 6, § 4 de l'ordonnance, est fixée à :

- ♦ 50 euros pour un vélo dans le sens de l'article 2.15.1, alinéa premier du Code la Route ;
- ♦ 50 euros pour un vélo électrique ;
- ♦ 100 euros pour un cyclomoteur ;
- ♦ 300 euros pour une moto ;
- ♦ 50 euros pour les autres véhicules en cyclopartage.
- ♦ La redevance est majorée de 15 euros si le véhicule en cyclopartage est attaché à un autre objet par une chaîne.

CHAPITRE VI. - Amendes administratives

Art. 11. § 1^{er}. Conformément à l'article 8, § 5 de l'ordonnance et à l'article 10 de l'ordonnance, des amendes administratives peuvent être infligées par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement.

§ 2. Les amendes administratives visées à l'article 10 de l'ordonnance s'élèvent à :

- ♦ 200 euros en cas de première infraction ;
- ♦ 400 euros en cas de deuxième infraction du même type ;
- ♦ 800 euros en cas de troisième infraction du même type ;
- ♦ 2000 euros à partir de la quatrième infraction du même type.

De operatoren bezorgen de ingevulde enquête aan de Administratie. Een samenvatting van de resultaten van deze enquête zal op geanonimiseerde wijze publiek beschikbaar zijn op de website van de Administratie.

§ 10. De operatoren beschikken over een contactpunt, waar de Administratie hen permanent kan bereiken.

§ 11. De applicatie waarmee gebruikers toegang krijgen tot een dienst van vrije vloot fietsdelen moet minstens op twee verschillende platformen worden aangeboden.

§ 12. De fietsdeelvoertuigen moeten individueel identificeerbaar zijn voor de Administratie.

HOOFDSTUK IV. - De exploitatievoorwaarden

Art. 7. § 1. De zones waarin het permanent of tijdelijk verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen, zijn opgenomen in bijlage I van dit besluit.

§ 2. De duurtijd van elk tijdelijk verbod wordt tevens opgenomen in bijlage I.

§ 3. De Minister bevoegd voor Mobiliteit legt de tijdelijke verbodszones zoals bedoeld in artikel 6, § 1, 6°, tweede lid van de ordonnantie vast.

Art. 8. § 1. De concentratiezones zijn opgenomen in bijlage II van dit Besluit, alsook het maximum aantal fietsdeelvoertuigen per concentratiezone. Het maximum aantal fietsdeelvoertuigen kan ofwel per operator worden vastgelegd, ofwel voor alle operatoren samen.

§ 2. De tijdstippen waarop de concentratiezones gelden en de duurtijd van de tijdelijke concentratiezone wordt tevens opgenomen in bijlage II.

§ 3. De Minister bevoegd voor Mobiliteit legt de tijdelijke concentratiezones zoals bedoeld in artikel 6, § 1, 6°, tweede lid van de ordonnantie vast.

Art. 9. Fietsdeelvoertuigen die zich op de openbare weg bevinden, mogen maximaal 5 opeenvolgende dagen niet beschikbaar zijn voor de gebruikers van een dienst voor vrije vloot fietsdelen.

HOOFDSTUK V. - Retributie

Art. 10. De gewestelijke retributie voor de verwijdering van fietsdeelvoertuigen, zoals opgenomen in artikel 6, § 4 van de ordonnantie, wordt vastgelegd op:

- ♦ 50 euro voor een fiets in de zin van artikel 2.15.1, eerste lid van de Wegcode;
- ♦ 50 euro voor een elektrische fiets;
- ♦ 100 euro voor een bromfiets;
- ♦ 300 euro voor een motorfiets;
- ♦ 50 euro voor de overige fietsdeelvoertuigen.
- ♦ De retributie wordt vermeerderd met 15 euro indien het fietsdeelvoertuig met een ketting is vastgemaakt aan een ander object.

HOOFDSTUK VI. - Administratieve boetes

Art. 11. § 1. Administratieve boeten kunnen overeenkomstig artikel 8, § 5 van de ordonnantie en artikel 10 van de ordonnantie opgelegd worden door de ambtenaren die terzake door de Regering aangewezen worden.

§ 2. De administratieve geldboetes bedoeld in artikel 10 van de ordonnantie bedragen:

- ♦ 200 euro bij een eerste overtreding;
- ♦ 400 euro bij een tweede overtreding van dezelfde bepaling;
- ♦ 800 euro bij een derde overtreding van dezelfde bepaling;
- ♦ 2000 euro vanaf een vierde overtreding van dezelfde bepaling.

Lors de l'analyse du caractère répétitif de l'infraction, il n'est pas tenu compte des infractions constatées plus de six mois avant un nouveau constat d'infraction.

Art. 12. Le procès-verbal dressé par les fonctionnaires et agents visés à l'article 11 de l'ordonnance est envoyé au contrevenant par courrier recommandé par le fonctionnaire délégué dans le délai visé dans ce même article avec une invitation à communiquer par écrit, dans les 15 jours, ses remarques ou, le cas échéant, son souhait d'être entendu.

Il prend cette décision dans les 60 jours qui suivent l'expiration du délai visé au premier alinéa, ou le cas échéant, la réaction écrite ou l'audition, et en aucun cas plus de six mois après la date de constatation de l'infraction.

La décision du comptable des recettes compétent, sur ordre de l'ordonnateur compétent, est communiquée par courrier recommandé au contrevenant, dans les 15 jours, accompagné d'une injonction à payer.

Pour le paiement de l'amende administrative, le contrevenant dispose d'un délai d'un mois à compter de la communication par courrier recommandé de la décision du fonctionnaire délégué.

CHAPITRE VII. - Dispositions finales

Art. 13. § 1^{er}. Le présent arrêté et l'ordonnance entrent en vigueur le 1^{er} février 2019.

§ 2. Les opérateurs qui, au 1^{er} février 2019, proposent déjà au moins 50 véhicules de cyclopartage sur le territoire de la Région, doivent disposer d'une licence pour le 1^{er} septembre 2019 au plus tard.

ANNEXES

Art. N1. Annexe I. - Zones dans lesquelles il est interdit d'entreposer des véhicules en cyclopartage.

Néant.

Art. N2. Annexe II - Zones de concentration

Néant.

Bij het onderzoek naar het repetitieve karakter van de overtreding wordt geen rekening gehouden met overtredingen die werden vastgesteld meer dan zes maanden vóór een nieuwe vaststelling van overtreding.

Art. 12. Het door de in artikel 11 van ordonnantie bedoelde ambtenaren en beambten opgestelde proces verbaal wordt door de afgevaardigd ambtenaar binnen de in datzelfde artikel bedoelde termijn aangetekend verzonden aan de overtreder samen met een uitnodiging om zijn opmerkingen of desgevallend de wens om gehoord te worden schriftelijk en binnen de 15 dagen over te maken.

Hij neemt deze beslissing binnen de 60 dagen na het verstrijken van de in het eerste lid bepaalde termijn of desgevallend schriftelijke reactie of gehoor en in geen geval later dan zes maanden na de datum van de vaststelling van de overtreding.

De beslissing wordt door de bevoegde rekenplichtige van de ontvangsten, op bevel van de bevoegde ordonnateur, binnen de 15 dagen samen met een betalingsbevel aan de overtreder per aangetekend schrijven medege-deeld.

Voor het betalen van de administratieve boete beschikt de overtreder over een termijn van een maand, te rekenen vanaf de mededeling per aangetekend schrijven van de beslissing van de afgevaardigd ambtenaar.

HOOFDSTUK VII. - Slotbepalingen

Art. 13. § 1. Dit besluit en de ordonnantie treden in werking op 1 februari 2019.

§ 2. De operatoren die op 1 februari 2019 reeds minstens 50 fietsdeelvoertuigen in vrije vloot fietsdelen aanbieden op het grondgebied van het Gewest, dienen uiterlijk op 1 september 2019 over een vergunning te beschikken.

BIJLAGEN

Art. N1. Bijlage I. - Zones waarin het verboden is om fietsdeelvoertuigen te stallen.

Nihil.

Art. N2. Bijlage II - Concentratiezones

Nihil.