



Katern van de Mobiliteitsgids



Nr 2004/01

oktober 2004



Bewonersparkeren

Door **ERIK CAELEN**,

Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Redactiecomité :

P.-J. BERTRAND (BUV) - A. BROES (BUV) -
B. DECUPERE (VSGB) - F. MEUNIER (FOD Mobiliteit)-
M. POPULER (BIVV) - J.-M. RENIERS (VSGB) -
M. THOULEN (VSGB)

Vertaling :

L. VANKELECOM (VSGB)

Deze publicatie is de vrucht van een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Inhoudstafel

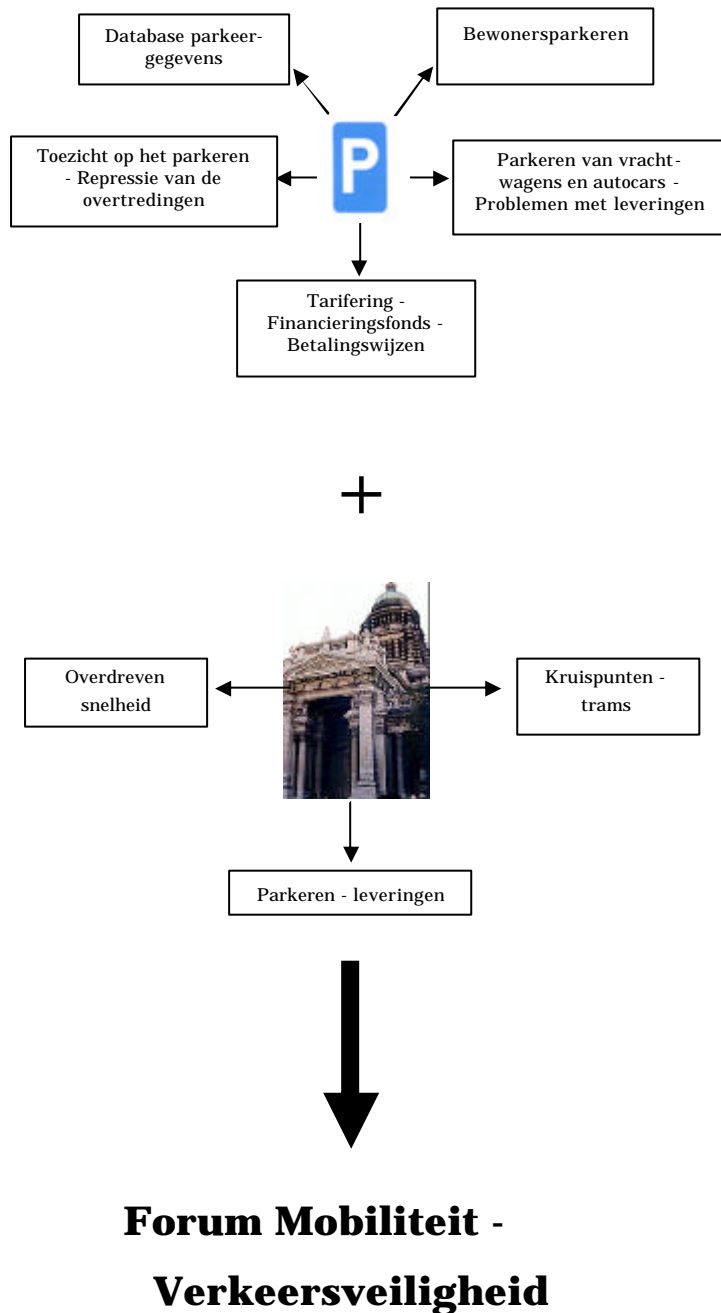
Voorwoord	3	5. Nieuwe trend : de kaart van de « belanghebbenden »	26
1. Inleiding	4	5.1. Voordelen van dit vernieuwend principe	26
2. Bewonersparkeren in de praktijk		6. Bijlagen	
2.1. Methodologie	4	6.1. Ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen 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	27
2.2. Algemeen	5	6.2. Ministerieel rondschrjven van 18 december 1991 betreffende het residentieel parkeren	30
2.2.1. Hervreiding van de parkeerruimte	6	6.3. Model belastingsreglement bewonersparkeren	34
2.2.2. Beinvloeding van de modal split	6	6.4. Model retributiereglement bewonersparkeren	36
2.2.3. Langparkeren	6	6.5. Model belastingsreglement betalend parkeren	38
2.3. Identificatie van de gebruikers en hun behoeften	7	6.6. Model retributiereglement betalend parkeren	41
2.4. Mogelijke oplossingen	8	6.7. Model belastingsreglement blauwe zone	43
2.4.1. Reservatie van parkeerplaatsen langs de weg	8	6.8. Model retributiereglement blauwe zone	45
2.4.2. Reservatie van parkeerplaatsen buiten de weg	9		
2.5. Evaluatie van het systeem	10		
2.6. Conclusies	10		
3. Vier menu's « à la carte »			
3.1. Bewonerskaart	12		
3.1.1. Wie kan een bewonerskaart krijgen ?	12		
3.1.2. Waar kan men de bewonerskaart invoeren ?	12		
3.1.3. Afbakening van de zones	13		
3.1.4. Prijs van de kaart	14		
3.1.5. Dienst aan de bevolking	14		
3.1.6. Problemen i.v.m. de reglementering	15		
3.2. Parkeerkaart	16		
3.2.1. Wat is een parkeerkaart ?	16		
3.2.2. Voordelen	16		
3.3. Speciale kaart voor gehandicapten	18		
3.3.1. Voordelen	18		
3.3.2. Waar kan men plaatsen voor gehandicapten reserveren ?	18		
3.3.3. Hoe kan men parkeerplaatsen voor gehandi- capten aanduiden ?	19		
3.4. Parkeerplaatsen voorbehouden aan een bepaalde categorie van weggebruikers	20		
4. Controle en repressie			
4.1. Controle	24		
4.2. Repressie	25		



Bron :

<http://perso.club-internet.fr/vadeker/articles/humour/parking.jpg>

Voorwoord



Na het beëindigen van de werkzaamheden van het programma "**Dialoog Parkeren**", dat in 1996-1997 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest tot stand werd gebracht¹, bleek dat de denkpistes die uit het IRIS-plan waren ontsproten, in de praktijk omgezet moesten worden.

Daarom zijn er vijf werkgroepen opgericht, die elk voorgezeten worden door een Burgemeester van het Brussels Gewest en bestaan uit leden van verschillende gemeentelijke diensten (stedenbouw, openbare werken en politie) alsook van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de loop van de vergaderingen bleek echter dat er een belangrijke gesprekspartner ontbrak: het Parket. Het aspect repressie kwam tot dan toe immers slechts gedeeltelijk aan bod. Daarom werd een nieuw programma, « **Dialoog Parket** », in het leven geroepen, ditmaal met de samenwerking van het Politieparket van Brussel. Drie werkgroepen hebben zich gebogen over de problematiek van de overdreven snelheid, verzadigde kruispunten en prioriteitsconflicten tussen voetganger en tram, alsook het parkeerbeleid in het algemeen en de leveringen in het bijzonder.

Tot slot, als laatste evolutie, toonden de conclusies van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest die op 25 november 2003 plaatsvonden, dat het nuttig was die groepen samen te brengen onder de noemer « **Forum Mobiliteit - Verkeersveiligheid**² » teneinde beter de transversaliteit van de problematiek van de mobiliteit weer te geven.

Tijdens de vergaderingen van de verschillende werkgroepen werd de idee geopperd om een informatieblad te publiceren tussen de verschillende actoren inzake mobiliteit en verkeersveiligheid in het Brussels Gewest. Het eerste nummer van die « Mobiliteitsgids » verscheen in juni 2003 en zal vanaf nu geregeld aangevuld worden met brochures over welbepaalde thema's, die samen de collectie « Katerns van de Mobiliteitsgids » zullen vormen waarvan u thans het eerste nummer voor zich heeft.

¹Zie in dit verband het rapport « Dialoog Parkeren » 1996-1997, gepubliceerd door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten.

²Dit platform bestaat uit de gemeenten, mobiliteitsadviseurs, het gewest, de politiezones, het Parket, het openbaar vervoer, ... en is gewijd aan de verwerving van technieken voor het beheer van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, via presentaties en besprekingen van werkzaamheden en ervaringen.

1. Inleiding

Een sturend mobiliteitsbeleid kan niet gevoerd worden zonder een effectief parkeerbeleid, dat geïntegreerd moet worden in een stedenbouwkundig beleid, met oog voor het milieu en de leefbaarheid van onze steden en gemeenten.

Het gevolg van dit beleid is meestal dat het aantal parkeerplaatsen in centrumgebieden wordt verminderd en dat voor de overblijvende het betalend parkeren wordt ingevoerd. Door zulke maatregelen te nemen wordt echter voorbijgegaan aan de noden en wensen van bepaalde omwonenden. Gezinnen die een auto bezitten, beschikken immers niet altijd over een private standplaats, zeker niet in oude wijken die vóór de opkomst van de auto volgebouwd werden. Het aanleggen van parkings buiten de openbare weg kan hier een oplossing bieden, maar het hoge prijskaartje is een drempel voor de meeste gezinnen en voor de gemeentebesturen. Blijft dus enkel de mogelijkheid om voor de omwonenden een parkeerplaats op de openbare weg te reserveren.



2. Bewonersparkeren in de praktijk

2.1. Methodologie

Veel gemeenten ondervinden moeilijkheden om het bewonersparkeren in te voeren, voornamelijk omdat de Federale Openbare Dienst Mobiliteit en Transport terecht eist om voorafgaandelijk een verkeer- en/of parkeerstudie uit te voeren³. Deze studie is nochtans belangrijk, want zij zal aantonen of de klachten die door de bewoners zijn geuit wel degelijk gefundeerd zijn en zo ja, of er geen andere en betere alternatieven zijn dan de bewonerskaart.

Om deze studie naar behoren uit te voeren moet eerst worden **nagedacht over het te voeren parkeerbeleid in zijn geheel**. Nadien worden de **parkeerbehoeftes** en de **gebruikers van de openbare weg** bekeken. Vervolgens worden met kennis van zaken de krijtlijnen uitgetekend door de **mogelijke oplossingen** op een rijtje te zetten (parkeren langs de weg of buiten de weg). Ten slotte worden de **zones afgebakend** en de **prijs van de kaart vastgelegd** (voor parkeren langs de weg).

Zodra het systeem in gebruik genomen is, dient de beheerder te waken over de naleving van het nieuwe parkeerplan via **doeltreffende controles**

Tot slot mag hij niet uit het oog verliezen dat een reeks sociaal-economische parameters (economische functie, woonfunctie, culturele functie, ...) in de tijd kunnen evolueren. Het parkeerbeleid mag dus niet onveranderlijk zijn, maar **de doelmatigheid ervan moet regelmatig getoetst worden**.

Te verschijnen...

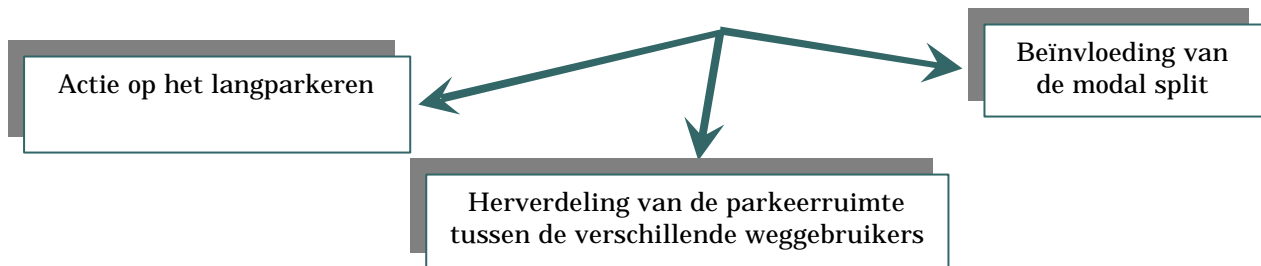
De problematiek van de leveringen en van het parkeren van vrachtwagens zal behandeld worden in een nog te verschijnen editie van de katern van de Mobiliteitsgids dat dit specifieke thema zal aansnijden.

³ Ministeriële omzendbrief van 18 december 1991, B.S. 1.1.1992, (cf. bijlage 6.2)

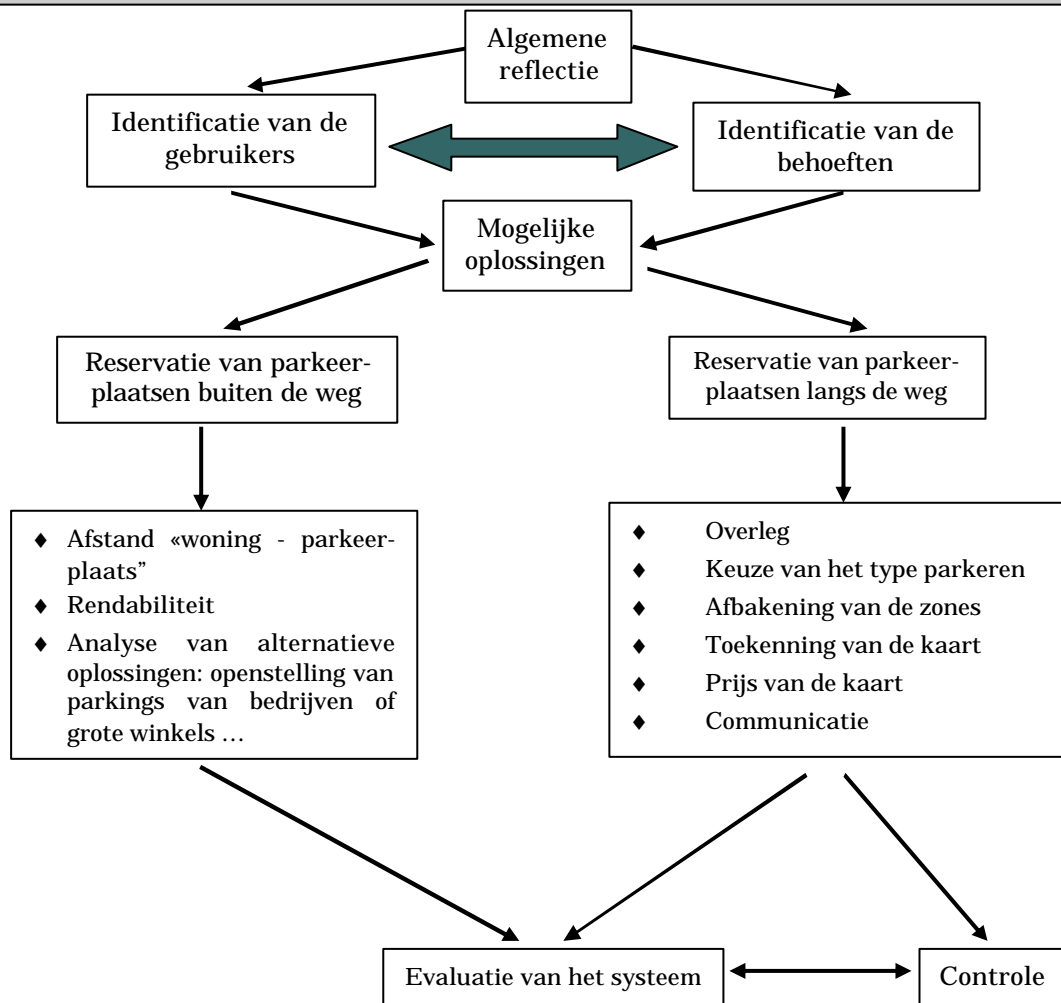
2.2. Algemeen

Het is evident dat het instellen van maatregelen zoals het bewonersparkeren moet kaderen in een globaal mobiliteitsbeleid, waar het parkeerbeleid een afzonderlijke plaats inneemt. Het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) omvat verschillende elementen, ondermeer met als doel het gebruik van de wagen te ontmoedigen en andere vervoerswijzen te promoten: vaker te voet gaan, met fiets en het openbaar vervoer. Het GMP moet immers onder andere een kwantitatieve en kwalitatieve analyse uitvoeren van het parkeeraanbod, o.a. door middel van een overzicht van het betalend parkeren, het parkeren beperkt in tijd en het bewonersparkeren. Het GMP dient tevens een actieplan te bevatten met een deel dat gewijd is aan het parkeerbeheer, met inbegrip van de beheerstructuur.

Parkeermaatregelen zijn voor de gemeentebesturen immers het meest aangewezen middel om actief in te werken op de mobiliteit. Op die manier **kan de gemeente doelstellingen nastreven op drie niveaus**:

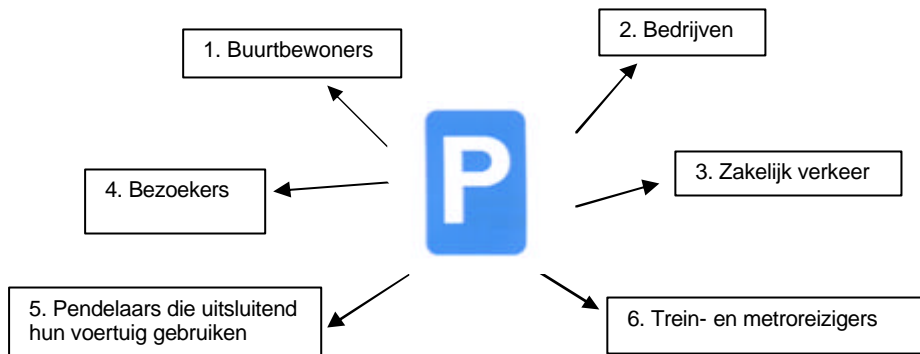


METHODOLOGIE



2.2.1. Herverdeling van de parkeerruimte tussen de verschillende types weggebruikers

We kunnen een onderscheid maken tussen de verschillende soorten parkeerders:



Een traditioneel parkeerbeleid probeert het gebruik van parkeerplaatsen zo te regelen dat categorie 1 tot 4 gemakkelijk een parkeerplaats vindt op korte afstand van de bestemming. Langparkeerders (5 en 6) worden echter teruggedrongen uit het centrumgebied.

2.2.2. Beïnvloeding van de modal split

Met behulp van parkeermaatregelen kan een ernstige verschuiving in de keuze van de vervoerswijze teweeggebracht worden.

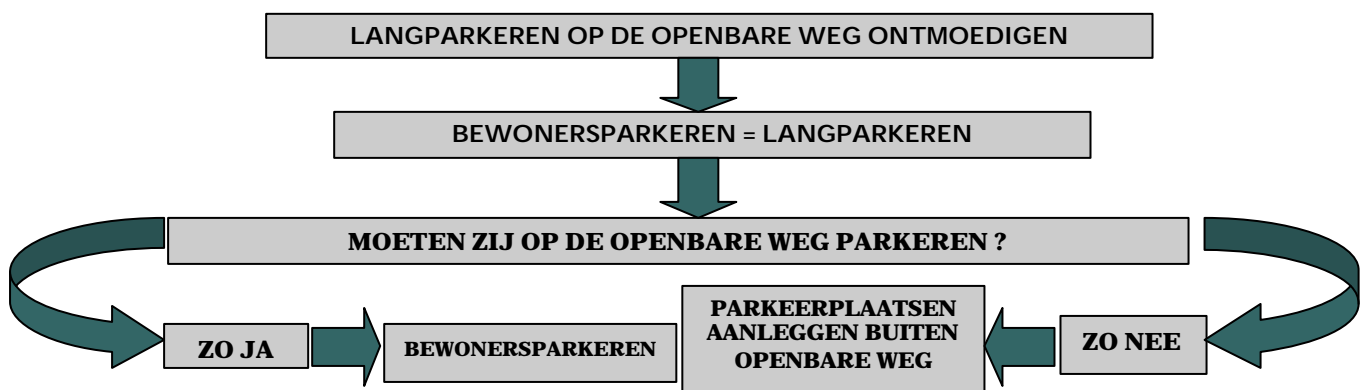
In Tilburg en Leeuwarden (Nederland) heeft de invoering van een aantal parkeermaatregelen tot ophefmakende resultaten geleid. Vrijwel alle vrije parkeerplaatsen werden omgevormd tot betaalparkeers en parkeerplaatsen voor bewoners. Hierdoor is enerzijds het aantal parkeerhandelingen in het kader van wonen/werken sterk verminderd. Anderzijds is er een wijziging opgetreden in de modal split ten gunste van de fiets.

Eenzelfde fenomeen deed zich voor in Den Haag (Nederland).

2.2.3. Langparkeren

De doelstellingen van het IRIS-plan⁵ van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ondermeer de vrijwaring van het bewonersparkeren. Daartoe stelt het Plan ondermeer voor om het langdurig parkeren te ontmoedigen, om het kortparkeren aan te moedigen en om de globale impact van het langparkeren langs de weg te verlichten. Dat laatste voorstel kan echter tegenstrijdig zijn met de vrijwaring van het bewonersparkeren.

Het debat betreffende het bewonersparkeren in het kader van het programma « Dialogo Parkeren » heeft het volgende algemene principe duidelijk gemaakt:



⁵ IRIS-plan, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Mei 1999

2.3. Identificatie van de gebruikers en hun behoeften

Alvorens parkeermaatregelen uit te vaardigen, dient eerst het **parkeeraanbod** in het probleemgebied te worden nagegaan. Zo kunnen de knelpunten worden geïdentificeerd en kan met zekerheid worden gesteld dat het niet om comfortproblemen gaat (loopafstanden, ...):

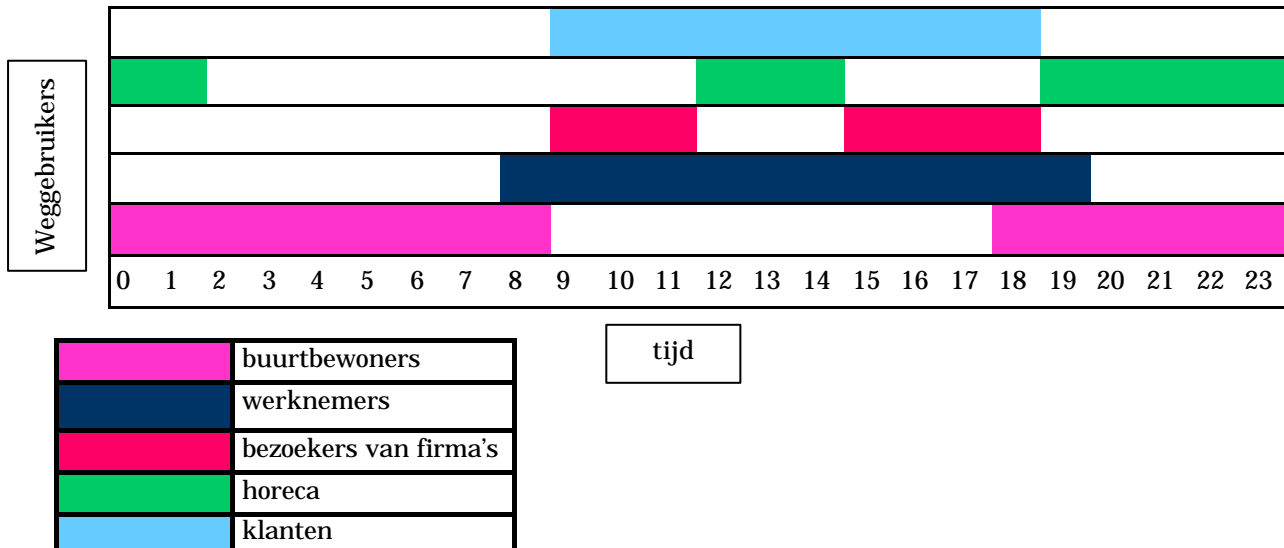
- ◆ *aantal parkeerplaatsen op de openbare weg*
- ◆ *de parkeermogelijkheden buiten de openbare weg (privé of openbare parkings)*
- ◆ *bezettingsgraad (zowel op de openbare weg als erbuiten) en parkeerduur*
- ◆ *aantal niet wettelijk geparkeerde voertuigen.*

Als de resultaten van dit onderzoek gekend zijn, is het eveneens van belang om de **verschillende types van parkeerders in functie van het tijdstip van de dag te definiëren**.

Schematisch, en bij wijze van voorbeeld, kan dit aldus worden samengevat :

	Dag	Avond / nacht
Kort parkeren	klanten	--
Middellang parkeren	bezoekers bedrijven klanten	horeca
Lang parkeren	pendelaars werknemers zelfstandigen	bewoners

Een verdere analyse kan aantonen op welke tijdstippen de verschillende gebruikers van de openbare weg met elkaar in concurrentie zijn, m.a.w. het is eveneens noodzakelijk om te weten of de hierboven vermelde categorieën van parkeerders gelijktijdig van dezelfde infrastructuur gebruik maken. Ter illustratie is hier een tabel weer-gegeven :



Wanneer de tijdsduur en de verschillende gebruikers van de openbare weg elkaar overlappen, dan is er effectief een conflictsituatie en kan het bewonersparkeren voor de omwonenden een oplossing bieden. Er moet echter steeds rekening gehouden worden met de vooropgestelde doelstellingen van het globale mobiliteitsbeleid.

2.4. Mogelijke oplossingen

2.4.1. Reservatie van parkeerplaatsen langs de weg

Om het hoofd te bieden aan de parkeermoeilijkheden in een wijk of straat moeten er prioriteiten worden gesteld die, zoals reeds aangehaald, moeten **kaderen in het globale mobiliteitsbeleid** (GMP). Die prioriteiten moeten natuurlijk overeenstemmen met de voorstellen opgenomen in het Gew.O.P. (hiërarchisering van het wegennet) en het G.B.P. (bodembestemming) voor wat het Brussels Gewest betreft, het Ruimtelijk Structuurplan en de Provinciale Structuurplannen voor het Vlaams Gewest en de Code Wallon de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme et du Patrimoine (C.W.A.T.U.P.) voor het Waals Gewest.

Hieronder worden *de verschillende types wegen en hun functie*, samen met de stedelijke context weergegeven:

Wegennet	Verkeersfunctie	Stedelijke functie
Wijknet		
Lokale straten Verzamelwegen	Bestemming Ontsluiting wijk	Uitsluitend wonen Wonen
Interwijkenet		
Interwijkenwegen	Verbinding wijken	Wonen > activiteiten
Gewestnet		
Hoofdwegen Grootstedelijke wegen Autosnelwegen	Verbinding tussen gemeenten Drukke verbinding Snelle verbinding	Wonen = activiteiten Activiteiten Onbestaande

Volgens de tabel **zal de reservatie van parkeerplaatsen enkel voor buurtbewoners liefst nooit op de grootstedelijke wegen ingevoerd worden en om evidente redenen evenmin op de stedelijke autosnelwegen. Wanneer de grootstedelijke wegen echter voorzien zijn van een ventweg, kan van dat principe afgeweken worden. De reservatie van parkeerplaatsen is evenwel uitermate geschikt op de wegen van het wijknet en in mindere mate op deze van het interwijkenet.**

Het Gew.O.P. heeft immers, althans voor het Brusselse Gewest, duidelijk in haar krachtlijnen vermeld dat de *huisvestingsfunctie* (wat hierboven in de tabel beschreven is als wonen) *verband houdt met de bestemming van de privé-ruimte die grenst aan de openbare ruimte en dat zij talrijke en zeer verscheidene aspecten omvat zoals:*

- de rust van de wegen;
- gemakkelijke parkeergelegenheid.

Daarenboven omvat de verkeersfunctie *alle aspecten die verband houden met het autoverkeer, het openbaar vervoer, het verkeer van tweewielers en voetgangers.* Zij hebben betrekking op:

- het verkeersvolume;
- de verkeershinder;
- ieder ander begrip dat verband houdt met het verkeer.

Het Gew.O.P. verduidelijkt nog dat het parkeerbeleid moet bijdragen tot:

- de bevordering van de parkeermogelijkheden van de inwoners;
- de bevordering van de toegankelijkheid van de handelszaken en ondernemingen;
- het vermijden van langdurig parkeren in het stadscentrum.

Bijzonder geval : winkelcentra

Speciale aandacht moet worden geschonken aan de winkelcentra. Het langparkeren van de bewoners is hier strijdig met het principe van de rotatie van de voertuigen. In ieder geval mag nooit uit het oog worden verloren dat bij het bewonersparkeren steeds een voldoende groot aantal parkeerplaatsen voor de bezoekers (niet-residenten) moet worden gereserveerd).

Omdat de belangen van het handelsapparaat in de binnenstad van Hasselt primeren (Hasselt is de 5de grootste winkelstad van België) is het betalend parkeren er van toepassing. De bewoners mogen enkel vrij parkeren tussen 16 uur 's avonds en 10 uur 's morgens.

Hoeveel bewonerskaarten ?

Voor elke zone in Leiden (Nederland) is een maximum aantal te verstrekken kaarten vastgesteld. Aanvragen van bewonerskaarten die boven het maximum aantal uit komen, worden in volgorde van binnenkomst op een wachtlijst geplaatst. Op aanvragen van mensen die ouder dan 65 jaar zijn, wordt steeds ingegaan met een vergunning.

Het is ook vermeldenswaardig dat de deelnemers aan het programma "Dialoog Parkeren" erop wijzen dat het systeem van het bewonersparkeren staat of valt met het aantal kaarten dat in omloop is. Indien er te veel kaarten zijn in verhouding met de beschikbare plaatsen, is dat moordend voor het systeem.

OPGELET !

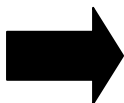
Het voorbehouden van parkeerplaatsen op de openbare weg voor de bewoners zou als gevolg kunnen hebben dat de parkeerproblemen verschoven worden naar de omliggende wijken. Het invoeren van zulke maatregelen moet dus steeds kaderen in een globaal parkeerbeleid.

2.4.2. Reservatie van parkeerplaatsen buiten de weg

Uit het parkeeronderzoek kan blijken dat het niet aangewezen is om parkeerplaatsen te reserveren in de straten, bijvoorbeeld wanneer er een te grote discrepantie bestaat tussen de belangen van de handelaars enerzijds en de bewoners anderzijds (zie ook punt 2.3.). Ook om de model split te bevorderen is het soms nuttig om de parkeerplaatsen op de openbare weg te beperken. De meest aangewezen oplossing is dan natuurlijk om het bewonersparkeren buiten de openbare weg te organiseren.

Het vinden van geschikte parkeergarages of terreinen in een dichtbebouwde woonwijk of stad is niet evident. **De braakliggende gronden zijn meestal te schaars en bovendien te duur.** Hierbij moet worden benadrukt dat de parkeerplaatsen buiten de openbare weg goedkoper zouden moeten zijn, maar dit is vandaag nog zeker niet het geval.

Bij de aanleg van een ondergrondse parking onder het Kolonel Dussartplein heeft het stadsbestuur van Hasselt beslist om voor de bewoners van de binnenstad en de straten in de onmiddellijke nabijheid van de Groene Boulevard, tussen te komen in de kosten van het parkeergeld. Een normaal maandabonnement voor deze parking kost 68 €. De stad betaald 37 € terug aan de bewoners die van deze parking gebruik maken .



Andere mogelijkheden kunnen echter soelaas bieden:

- ◆ De private parkings van bedrijven openstellen voor de bewoners;
- ◆ De residenten toelaten om de parkeerplaatsen van grote en middelgrote winkels te benutten;
- ◆ Bij verbouwingen of nieuwbouw nagaan of een gedeelte van de parking ten dienste van de buurtbewoners kan worden gesteld.
- ◆ Het bewonersparkeren integreren in de infrastructuurprojecten wanneer straten en pleinen worden (her)aangelegd.

Afstand tussen parking en woning

De loopafstand tussen de woning en de parkeerplaats is een determinante factor. Is de afstand te groot, dan zal geen gebruik worden gemaakt van de parking. De aanvaardbare loopafstand wordt onder andere bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van de alternatieven. Kortparkerende bezoekers van woningen dienen een plaats dicht bij hun bestemming te kunnen vinden. Voor de bewoners zelf en voor langparkerende bezoekers is een wat grotere loopafstand aanvaardbaar. Als de loopafstanden tot de parkeerplaatsen in dezelfde orde van grootte komen te liggen als de loopafstand tot de halten van het openbaar vervoer, dan bevordert dit het gebruik van tram of bus als alternatief vervoermiddel⁶.

⁶ Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW, 2004, Ede (Nederland)

2.5. Evaluatie van het systeem

Om het parkeerbeleid, en inzonderheid het beleid betreffende het bewonersparkeren, goed te laten functioneren, is een **permanente evaluatie** nodig. Die evaluatie moet, samen met inspraakrondes met de bewoners, de gebreken en tekortkomingen van het systeem aan het licht brengen. De evaluatie zal ook de eventuele verschuiving of toename van de parkeerdruk in kaart brengen. De gemeentebesturen beschikken hierdoor over goede hulpmiddelen om **indien nodig het beleid bij te sturen**.



Duidelijk een voorbeeld van een parkeerbeleid zonder afdoende evaluatie

2.6. Besluit

De toepassing van het bewonersparkeren blijkt dus niet zo eenvoudig als het op het eerste gezicht kan lijken. Er is diepgaand overleg nodig over de doelstellingen op korte en lange termijn. Het parkeerbeleid moet bovendien kaderen in een ruimere visie op de mobiliteit (in het bijzonder de modal split) en in het beste geval steunen op een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP).

Hoewel parkeren langs de openbare weg na het beslissingsproces de beste oplossing blijkt voor de vrijwaring van het bewonersparkeren, kan de wegbeheerder één van de drie mogelijke pistes inzake bewonersparkeren die hierna omschreven worden, toepassen. Die verschillende mogelijkheden komen aan bod in het volgende hoofdstuk.

Bovendien moet de goede beheerder rekening houden met zo veel mogelijk standpunten van alle betrokken partijen door middel van een open en multidisciplinaire communicatie. Een goed project is een project dat de steun geniet van de meeste partijen die betrokken zijn bij de toepassing ervan.

3. Vier menu's « à la carte »



4 pistes voor het bewonersparkeren langs de weg

Om parkeerplaatsen langs de weg voor de buurtbewoners te reserveren, beschikt de beheerder over verschillende mogelijkheden:

- ◆ de bewonerskaart,
 - ♥ de parkeerkaart,
 - ♣ de speciale kaart voor handicaptten,
 - ♠ parkeerplaatsen voorbehouden aan een bepaalde categorie van weggebruikers
- ... en een piste voor de toekomst, de kaart van de « belanghebbenden » ⁷ (nog niet van toepassing)

Onderstaande tabel geeft de verschillende gebruikte parkeerborden weer met hun nummering. Sommige borden kunnen aangevuld worden met een onderbord indien er bijzondere parkeeromstandigheden zijn (« betalend », « uitgezonderd bewoners » ...). De nummering van de borden in onze tekst verwijst dus naar deze tabel en deze borden.



E 5



E 7



E 9a



E 9b



E 9c



E 9d



E 9e



E 9f



E 9g



E 9h

Wij herinneren eraan dat iedere parkeer- of verkeersmaatregel die een permanente verplichting, een verbod of een beperking teweegbrengt, het voorwerp dient uit te maken van een aanvullend reglement, gestemd door de gemeenteraad.

⁷ In punt 5 komen we terug op dit nieuwe concept dat ondermeer in Nederland toegepast wordt.



3.1. De bewonerskaart

3.1.1. Wie kan een bewonerskaart krijgen ?

De bewonerskaart wordt enkel afgeleverd onder de volgende **voorwaarden** ⁸ :

- ◆ aan natuurlijke personen,
- ◆ de aanvrager moet het bewijs leveren dat hij er zijn hoofdverblijfplaats heeft,
- ◆ de betrokkene moet het voertuig op zijn naam hebben ingeschreven of hij moet het bewijs leveren dat hij er vaak gebruik van maakt (firmawagen, huurwagen),

We vestigen de aandacht op het feit dat het MB van 3 mei 2004 (B.S. van 21 mei 2004) de eis geschrapt heeft dat noch de aanvrager, noch de persoon die in dezelfde wooneenheid verblijft, over een garage beschikt binnen een straal van 400 meter van zijn woning. Bovendien heeft datzelfde MB ook het artikel opgeheven dat bepaalde dat er slechts één kaart per wooneenheid kan worden verkregen (huis, appartement, flat of studio).

3.1.2. Waar kan men de bewonerskaart invoeren ?

De bewonerskaart kan **in de volgende zones** ingevoerd worden:

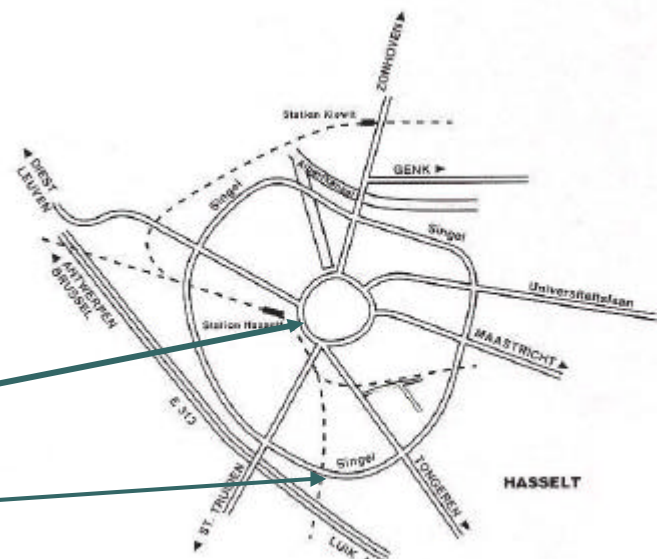
A) In de blauwe zone of een straat met een blauwe-zoneregeling⁹ op voorwaarde dat bij de verkeersborden die deze regeling aanduiden een onderbord «uitgezonderd bewoners» is aangebracht.



In de stad Hasselt werd een blauwe zone reglementering ingevoerd tussen de "kleine" ring, t.t.z. de Groene Boulevard, en de Grote Ring. De bewoners kunnen echter parkeren zonder tijdsbeperking door hun bewonerskaart zichtbaar achter de voorruit te plaatsen.

Groene Boulevard

Grote Ring



⁸Het ministerieel besluit van 18 december 1991 wijst de personen aan die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om de kaart uit te reiken. Het besluit bepaalt het model ervan en de nadere regels voor uitreiking en gebruik (B.S. van 31.12.1991). De volledige tekst is ongenomen in de bijlagen



B) Op de plaatsen die aangeduid worden door een bord "parkeren toegelaten" met de vermelding "betalend" en met een onderbord "uitgezonderd bewoners", of door een signalisatie met zonale geldigheid dat hetzelfde bord afbeeldt. Er dient te worden opgemerkt dat de modaliteiten vermeld op de parkeermeters en de parkeerautomaat kunnen bepalen dat de houders van een bewonerskaart langer mogen parkeren dan de maximum toegelaten parkeerduur, hetzij tegen het gebruikelijk of een preferentieel tarief, hetzij onbeperkt en zonder te betalen;



C) Op de aan de bewoners voorbehouden parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden aangeduid door middel van een bord E9a aangevuld met een onderbord met de vermelding « Bewoners » eventueel bijkomend aangevuld met de periode dewelke het parkeren aan de bewoners voorbehouden is, bijvoorbeeld van 8 uur tot 17 uur, hetzij met een vermelding met zonale geldigheid met hetzelfde signaal.

OPGELET!

Alle parkeerplaatsen van eenzelfde straat mogen niet voor de bewoners worden voorbehouden. Er moet immers nog een percentage parkeerplaatsen toegankelijk blijven voor bezoekers.

3.1.3. Afbakening van de zones

Sinds het van kracht worden van de reglementering, in 1992, is het toegelaten om zones af te bakenen waarbinnen de houder van een bewonerskaart van het residentieel parkeren kan genieten. **De afbakening mag echter niet te ruim worden opgevat.** De studie met het oog op de identificatie van de gebruikers (zie 2.3) zal doorslaggevend zijn om te bepalen wat de juiste verhouding is tussen het aantal voorbehouden plaatsen en de parkeerbehoeften.

De filosofie dat de verplaatsingen die vermijdbaar zijn, moeten worden voorkomen, mag niet uit het oog worden verloren om zo de alternatieve vervoerswijzen te stimuleren (te voet, fiets, openbaar vervoer, ...). Rekening houdend met het feit dat de aanvaardbare loopafstand maximaal 500 meter¹⁰ bedraagt, mag de doormeter van een zone zeker deze afstand niet overschrijden.

*In **Leuven** is de binnenstad opgedeeld in 22 sectoren waarbinnen het residentieel parkeren van toepassing is. 12 bijkomende sectoren zijn nu reeds voorzien om in de toekomst het bewoners-parkeren eveneens te kunnen invoeren als de parkeerdruk zich naar deze wijken verplaatst. Het betreft relatief kleine sectoren, waardoor de bewoners redelijk kort bij hun woning kunnen parkeren. In principe is de kaarthouder van de ene sector bezoeker in de andere. Nochtans kunnen aan de grens van elke sector de twee zones op de kaart worden vermeld, waardoor de bewoner over meer parkeerfaciliteiten kan beschikken.*

*In **Hasselt** daarentegen kan een bewoner met zijn bewonerskaart in alle zones parkeren waar de reglementering dit voorziet.*

*In **Leiden** (Nederland) werd vanaf 1 juli 2000 de stad verdeeld in vier parkeerzones: drie binnen de singels en één erbuiten. Naast het bevorderen van het fiets- en openbaar vervoergebruik, alsmede het voetgangersverkeer, ligt hier het accent vooral op het zo eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen (in de historische binnenstad wordt een drastisch parkeerrestrictiebeleid gevoerd).*

⁹ Een blauwe zone is een zone die afgebakend wordt door borden met zonale geldigheid. Zij kan uit één of meerdere straten bestaan. Een straat met een blauwe zone regeling wordt ingesteld door de traditionele parkeerborden en de reglementering is bijgevolg enkel geldig tot aan het volgende kruispunt of tot aan een identiek bord aangevuld door een onderbord dat het einde van de reglementering aanduidt.

3.1.4. Prijs van de kaart

Voor de prijszetting van de bewonerskaart kan van verschillende theorieën worden uitgegaan. Zo kan men de **vraag stellen of de afgifte ervan een dienst of een recht is.**

Indien er vanuit wordt gegaan dat het om een dienst gaat moet men rekening houden met de reële kosten (beheer van het systeem, signalisatie, controle), in het andere geval moet de kaart gratis of tegen een kleine vergoeding worden aangeboden. De beste strategie is echter om de prijs van de kaart te hanteren als instrument ten dienste van het mobiliteits- en/of parkeerbeleid. Enerzijds moet de afweging worden gemaakt in welke mate de bewoners bereid zijn om een bepaald budget te spenderen voor de aanschaf van een kaart ten opzichte van de op dat ogenblik geldende huurprijzen van garages/parkeerruimtes. Het gevaar is niet denkbeeldig dat huurders of eigenaars hun garages van de hand doen als zij toch voor hun woning kunnen parkeren met de bewonerskaart. Anderzijds moet men rekening houden met het feit dat het autobezit niet meer zoals voorheen verbonden is aan het gemiddelde inkomen van een gezin, zeker voor wat de eerste wagen betreft. Een sociale correctie moet dus mogelijk kunnen zijn, bijvoorbeeld in functie van de wijk waar de aanvrager woont of zijn inkomen.

Steeds meer steden en gemeenten nemen het bewonersparkeren op in hun parkeerbeleid. Toch is de problematiek niet dezelfde tussen de verschillende gemeenten en steden onderling en bijgevolg zijn de genomen maatregelen verschillend, vooral wat de tarifiering betreft. De prijzen gebonden aan het gebruik van de kaart variëren van gratis zoals in Hasselt, tot 149€ in Kortrijk.

Opmerkelijk is evenwel het standpunt van enkele Zwitserse gemeenten: de overheid verplicht iedere autobezitter om over een garage te beschikken buiten de openbare weg. Indien aan deze eis niet wordt voldaan, moet de autobezitter een bepaalde som betalen voor het ingebruikname van een plaats op de openbare weg.

3.1.5. De bewonerskaart als dienst aan de bevolking

Vermits het vinden van een parkeerplaats een belangrijke sleutel vormt in de verplaatsingsketen, **moet het parkeerbeleid gericht zijn tot het inperken van de parkeermogelijkheden op de openbare weg in probleemgebieden.** Het invoeren van zulke maatregelen is echter niet populair.

Om een dergelijk beleid daadwerkelijk te kunnen doorvoeren, moet dus eerst een **overlegplatform** worden gecreëerd met de **omwonenden, handelaars, de gemeente** en de betrokken **politiediensten**. Voorts moeten de nodige acties worden ondernomen om de houding van de mensen te wijzigen.

Communicatie is hier één van de voornaamste technieken. **Sensibilisatiecampagnes** zijn natuurlijk onontbeerlijk, maar dienen aangevuld te worden met een permanente dienstverlening¹¹.

In deze context kan de afgifte van de bewonerskaart een rol spelen, zeker uit het oogpunt van **dienstverlening en contact tussen publiek en overheid**:

- ◆ De mogelijkheid om toch over voorbehouden parkeerplaatsen te kunnen beschikken, kan de restrictieve maatregelen die een gemeente op het vlak van de parkeercapaciteit neemt, verteerbaar maken voor haar inwoners;
- ◆ Ook een beleid dat geschoeid is op de heraanleg van wegen en pleinen, waardoor de (al dan niet subjectieve) veiligheid wordt verhoogd en de leefbaarheid toeneemt, kan een positief beeld scheppen, zeker wanneer er een aantal parkeerplaatsen verloren gaan.
- ◆ Voor de public-relations kunnen al de nieuwe inwoners van het gebied waar de reglementering van toepassing is, bij hun aankomst in de gemeente aangeschreven worden om hen over de parkeermogelijkheden te informeren (bewonerskaart, aanwezigheid van parkeergarages, ...).

De stad Leuven gebruikt de gegevensbank van de uitgereikte bewonerskaarten om de kaarthouders op de hoogte te stellen van eventuele werken in hun wijk.

¹⁰ Leven tussen huizen, Jan Gehl, de walburg pers, Zutphen

¹¹ In die zin, zie artikel "Het gemeentelijk parkeerbedrijf", door J.-P. Vandewinckele, verschenen in De Verkeersspecialist n° 66 van maart 2000

Goede communicatie

Daarnaast mag niet uit het oog worden verloren dat er aan de bewoners bepaalde voordelen moeten worden geboden om de stad opnieuw aantrekkelijk te maken en de stadsvlucht in te perken. Er moet dus ook een **communicatiestrategie** worden ontwikkeld waarbij de voordelen of de diensten die de kaart kan leveren in de verf worden gezet. Het accent moet hierbij worden gelegd op volgende items:

- ◆ de bewonerskaart laat de bezitter ervan toe om te parkeren daar waar dat voor anderen verboden is;
- ◆ het bezit van de bewonerskaart geeft ook recht op een vermindering van het parkeergeld, of kan zelfs de mogelijkheid bieden om gratis te parkeren daar waar dit betalend is;
- ◆ in straten waar het parkeren beperkt is in de tijd (bijvoorbeeld in een blauwe zone), kan met een bewonerskaart onbeperkt worden geparkeerd.

3.1.6. Problemen i.v.m. de reglementering

De meeste deelnemers aan het programma "Dialoog Parkeren" vinden dat de reglementering veel te restrictief is en dat er een grotere autonomie aan de gemeentebesturen moet worden gelaten. Hier volgt een niet limitatieve opsomming van de knelpunten.

A) De definitie van hoofdverblijfplaats

Ondanks arrest nr. 26.007 van de Raad van State¹² blijkt in de praktijk dat er veel verwarring bestaat omtrent het begrip "hoofdverblijfplaats" en dat dit moeilijk te controleren valt. Bovendien is het soms niet wenselijk dat iemand die niet ingeschreven is in de gemeente maar wel er zijn hoofdverblijfplaats heeft, over een bewonerskaart zou beschikken (bijvoorbeeld studenten).

B) Het aantal kaarten per wooneenheid

Het autobezit, en bijgevolg ook het gebruik ervan, neemt steeds meer toe¹³. Bovendien is er, door de evolutie van onze maatschappij, een trend merkbaar dat kinderen hoe langer hoe meer bij hun ouders blijven inwonen¹⁴. Ook de samenstelling van de gezinnen is in de loop der jaren veranderd, van minder maar grote gezinnen, naar meer maar kleine (bijvoorbeeld één ouder met kind of twee ouders met één kind). Tot slot creëert het stedelijk weefsel, waarbij de belangen van de bewoners niet altijd overeenstemmen met de economische activiteiten, specifieke problemen voor het parkeren.

C) Aaneengrenzende zones behorend tot verschillende gemeenten

De bewonerskaarten worden afgeleverd door de gemeentebesturen, voor zones die op hun grondgebied gelegen zijn. Dat is logisch, rekening houdend met het principe van de gemeentelijke soevereiniteit. Toch rijzen er problemen in een verstedelijkt gebied zoals de Antwerpse agglomeratie en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de gemeentegrenzen niet altijd overeenstemmen met de demografische, morfologische en stedenbouwkundige realiteit. Een parkeerprobleem kan zich aldus in één en dezelfde wijk en tegelijkertijd op twee of meerdere gemeenten voordoen. Extreem genomen kan een bewoner met een bewonerskaart, uitgereikt door zijn gemeente, zich niet parkeren aan de overkant van zijn woning, waar eveneens het residentieel parkeren geldt, maar dat zich op een ander grondgebied bevindt.

¹² Zie de ministeriële omzendbrief betreffende het residentieel parkeren van 18 december 1991 (B.S. 01.01.1992), als bijlage.

¹³ Volgens het Iris-plan (het Gewestelijk verplaatsingsplan, syntheserapport, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) zal in het jaar 2005 één - Brusselaar op twee over een auto beschikken!



3.2. De parkeerkaart

Oorspronkelijk bedoeld als aanvulling of als vervanging van de parkeerautomaten en de parkeermeters, kan de parkeerkaart worden aangewend om ondermeer de nadelen van de bewonerskaart te omzeilen.

3.2.1. Wat is nu juist een parkeerkaart ?

De parkeerkaart of voucher is onder andere in gebruik in Engeland, Nederland, Griekenland (Athene) en Oostenrijk. **Het is een parkeerbewijs, met een vooraf bepaalde waarde, dat de gebruiker op voorhand bij de lokale handelaar en/of het gemeentebestuur kan aanschaffen.**

Eerst moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de betaalkaarten, voorzien in artikel 27.3.2 van het verkeersreglement, en de andere kaarten die door het gemeentebestuur kunnen worden uitgereikt, zoals bepaald in artikel 27.3.3.

Volgens artikel 27.3.2 moet de betaalparkeerkaart worden gebruikt op de wijze en onder de voorwaarden die op deze kaart zijn vermeld, op plaatsen gesignaleerd door de verkeersborden E5, E7 of E9a tot E9h (zie illustraties aan het begin van dit hoofdstuk), aangevuld met een onderbord met de vermelding "betalend". Op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten mag het gebruik van de parkeermeter of de parkeerautomaat vervangen worden door het gebruik van de parkeerkaart.

Artikel 27.3.3 van het Verkeersreglement stelt daarentegen dat op plaatsen gesignaleerd door het verkeersbord E5, E7 of E9a tot E9h (zie illustraties aan het begin van dit hoofdstuk), aangevuld met een onderbord met de vermelding "betalend" evenals op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten, het parkeren kan geschieden op andere wijzen en onder andere voorwaarden die ter plaatse ter kennis van de betrokkenen worden gebracht.

3.2.2. Voordelen van de parkeerkaart

Deze reglementering geeft de gemeenten en steden een grote *autonomie betreffende de tarifiering en het gebruik van de gemeentelijke openbare ruimte*. Aldus kan een gemeentelijk parkeerbeleid worden gevoerd dat aangepast is aan de noodwendigheden en doelstellingen van het verkeersbeleid op lokaal niveau¹⁵. De "plaatselijke modaliteiten" kunnen zeer uiteenlopend zijn:

- ⇒ de aan het betalend parkeren onderworpen voertuigen kunnen worden bepaald (bijv. motorfietsen);
- ⇒ er kan in een uitgestelde betalingswijze worden voorzien (bi-tarief);
- ⇒ er kan aan de bewoners bepaalde voordelen worden geboden:
 - gratis of aan verminderd tarief parkeren;
 - er kunnen meerdere kaarten per gezin verkregen worden (bijv. één per voertuig);

¹⁴ Recensement Général de la Population et des Logements au 1 mars 1991, Monographie n° 4, P-M Boulanger, A. Lambert, P. Deboosere, R. Lesthaeghe & J. Surkyn, INS, Bruxelles, 1997.

¹⁵ Zie ook Gemeentelijk parkeerbeleid, nieuwe wettelijke instrumenten, BIVV v.z.w., Brussel 1991.

⇒ andere gebruikers, die bij het bewonersparkeren uit de boot vallen, kunnen eveneens in aanmerking komen voor het bekomen van een parkeerkaart:

- zorgverstrekkers (geneesheren, verpleegkundigen, ...);
- bezoekers;
- sommige handelaars;

Vermeldenswaard is het initiatief van de gemeente Etterbeek, die in de zones met betalend parkeren de bewonerskaart heeft afgeschaft en deze vervangen heeft door een soort bankkaart. Die kaart wordt op aanvraag en gratis door het gemeentebestuur aan de bewoners aangeboden en wordt net zoals een protonkaart in de parkeerautomaat gestoken. Het apparaat levert dan een ticket af dat de gebruiker het recht geeft om een week lang gratis te parkeren in de betreffende zones (behalve in de "rode" zones).

Eenzelfde systeem bestaat ook in Orléans (Frankrijk), met dit verschil dat de bewoners niet vrijgesteld zijn van het parkeergeld maar wel een voorkeurtarief genieten.

Parkeerplan van de gemeente Etterbeek

Zones vertes - de groene zones

Equipées d'horodateurs, seuls les non-Etterbeekois doivent y retirer un ticket payant. Les Etterbeekois qui disposent d'une carte d'habitant peuvent y stationner gratuitement.

Uitgerust met parkeerklokken, maar alleen wie geen Etterbekenaar is moet er een betalend ticket gaan halen. Etterbekenaren die over een inwonerskaart beschikken kunnen er gratis parkeren.

Zones rouges - de rode zones

Le cœur de la zone commerçante, équipé d'horodateurs est une zone payante pour tous.

Het hart van de handelszone, wordt uitgerust met parkeerklokken en is voor iedereen een betalende zone.





3.3. Speciale kaart voor gehandicapten

Naast de bewonerskaart en de parkeerkaart is de speciale kaart voor mindervaliden een derde vorm van parkeren die ter beschikking kan worden gesteld aan de bewoners of althans aan bepaalde groepen.

3.3.1. Voordelen

Artikel 27.4 en 27bis van het verkeersreglement voorzien enkele parkeerfaciliteiten voor mindervaliden. Alleen *wanneer de gehandicapte het voertuig bestuurt of erin vervoerd wordt*, mag de speciale parkeerkaart voor gehandicapten gebruikt worden om ¹⁶:

- te parkeren op de parkeerplaatsen voorbehouden aan de gehandicapten, aangeduid met het bord E9 (parkeren toegelaten) aangevuld met het pictogram "mindervalide";



- voor onbeperkte duur te parkeren op plaatsen waar de voorschriften van de blauwe zone van toepassing zijn; de speciale parkeerkaart vervangt in dit geval de parkeerschijf;
- voor onbeperkte duur te parkeren op plaatsen met betalend parkeren: bij parkeermeters of parkeerautomaten of waar de betaalkaart moet worden gebruikt; de meeste gemeenten en steden hebben ook bepaald dat dit parkeren voor de houders van een parkeerkaart voor gehandicapten gratis is;
- gratis te parkeren op parkeerplaatsen van de NMBS.

3.3.2. Waar kan men parkeerplaatsen voor gehandicapten voorbehouden?

De ministeriële omzendbrief van 3 april 2001 (B.S. 5 mei 2001) die bijgewerkt werd door de omzendbrief van 25 april 2003 (diezelfde dag bekendgemaakt in het Staatsblad) geeft enkele aanbevelingen voor het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap:

a) Algemene reservering:

- ⇒ Op parkeerterreinen waar veel parkeerplaatsen beschikbaar zijn, wordt de norm "3 gereserveerde parkeerplaats op 50" aanbevolen;
- ⇒ Aan gebouwen die toegankelijk zijn voor het publiek, wanneer mensen met een handicap zich dagelijks of zeer geregeld naar dergelijke plaatsen begeven (bijvoorbeeld consultatiebureaus, verzorgingsinstellingen voor gehandicapten, gehandicaptenverenigingen, ...) en voor zover die gebouwen niet over een privé-parkeerterrein beschikken.

¹⁶ Zie ook Richtlijnen betreffende de inrichtingen op het vlak van het parkeren voor mindervaliden, Peter Raats, Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

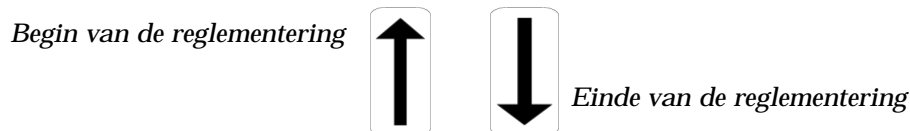
b) Reservering van parkeerplaatsen in de nabijheid van de woning of van de werkplaats:

- de werk- of woonplaats beschikt niet over een garage of privé-parking die een vlotte toegankelijkheid waarborgt;
- de aanvrager bezit een voertuig of wordt vervoerd door iemand die bij hem inwoont.

3.3.3. Hoe kan men parkeerplaatsen voor gehandicapten aanduiden?

Vorbehouden plaatsen worden gesignaleerd door middel van het verkeersbord E9a met het blauwe pictogram dat een persoon met een handicap in een rolstoel voorstelt of aangevuld met het onderbord waarop dit pictogram is afgebeeld of het opschrift "gehandicapten" staat.

Als deze borden langs een rijweg geplaatst worden, moet ieder bord aangevuld worden met een wit bord met een zwarte pijl.



In principe wordt dat bord onder het overeenkomstige bord gehangen en in voorkomend geval onder het aanvullend bord met blauwe achtergrond dat het bord vervolledigt. Het kan echter geplaatst worden naast de overhangende borden.

Wanneer het gaat om een reservatie van minder dan 30 m, dan is het gebruik van onderstaand bord verplicht.



Wanneer de reservatie een parking betreft, moeten de borden E9a tot E9d niet aangevuld worden met een wit bord met zwarte pijl; ze worden geplaatst om de meest aangewezen plaatsen en in voorkomend geval rug tegen rug.

Bovendien is het wenselijk de exacte begrenzing van de voorbehouden plaats(en) op de grond aan te duiden (door middel van een witte kader), behalve als dat tot verwarring kan leiden. Wanneer de voorbehouden plaats op een parking ligt of op de weg, haaks of schuins ten opzichte van de aslijn van de rijbaan, dan moet de breedte ruimer gemeten worden dan naar gewoonte, om de toegang tot en het verlaten van het voertuig door de gehandicapte te vergemakkelijken (bijv. 3,50 m in plaats van 2,20 m).

Naast de wettelijke voorschriften is het aanbevolen het internationaal teken van de gehandicapten dat op de verticale signalisatie staat, op de grond in het wit te herhalen. Voor de parkeerplaatsen die op een algemene wijze zijn ingesteld, en afhankelijk van de mogelijkheden, wordt aanbevolen om bovenop de aanwezigheid van het symbool op de grond:

- ⇒ ofwel de wegbedekking in de voorbehouden plaats(en) een andere kleur geven. Met het oog op eenvoudigheid is het best dit in het blauw te doen. Er dient echter wel over gewaakt te worden dat het toegepaste procédé geen gladheid veroorzaakt;
- ⇒ ofwel, indien dat nodig is om gladheid te vermijden, evenwijdig met de afbakening in wit van de parkeerplaats, enkel een aangrenzend kader in blauw aanbrengen, met een breedte van 10 tot 15 cm.



3.4. Parkeerplaatsen voorbehouden aan een bepaalde categorie van weggebruikers

Het verkeersreglement laat niet toe om parkeerplaatsen te reserveren ten bate van particuliere belangen. **Indien een parkeerplaats in het algemeen belang voorbehouden moet worden, dan mag dit enkel gebeuren voor categorieën van voertuigen.** De afbeelding van een nummerplaat of algemene vermeldingen zoals "toegelaten voertuigen" of "voorbehouden aan" zijn bijgevolg niet toegelaten.

De volgende categorieën van voertuigen worden op dit ogenblik door het Ministerie van Verkeerswezen aanvaard

Taxi's



Hoewel de gemeenten bevoegd zijn voor het nemen van aanvullende reglementen betreffende de politie op het wegverkeer, en het gewest op de wegen die zij beheert, is het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de praktijk de dienst A4 "Taxi's" van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Bestuur van de Uitrusting en het Vervoersbeleid, die de standplaatsen van de taxivoertuigen beheert. Deze dienst, die nauw in contact staat met de exploitanten, stelt de behoeften vast, plaatst de nodige signalisatie (borden en markeringen) en onderhoudt die.

Politievoertuigen



Op vraag van de politiediensten kan een zone (meestal ongeveer 20 meter) ter hoogte van het commissariaat voorbehouden worden voor de dienstvoertuigen van de politie. Deze maatregel wordt genomen om de politiediensten toe te laten sneller op te treden bij een dringende oproep.

Schoolbussen



Het permanent voorbehouden van parkeerplaatsen voor schoolbussen moet vermeden worden. Het parkeren van deze categorie van voertuigen wordt best beperkt in de tijd, waardoor na de schoolactiviteiten deze plaatsen door de bewoners kunnen worden benut.

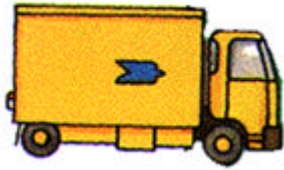
Voertuigen van het Diplomatiek Corps



Het advies van de Dienst Protocol van het Ministerie van Buitenlandse zaken moet worden ingewonnen alvorens dit type van reservering wordt ingesteld. Minimaal twee plaatsen (12 meter) wordt voorzien in geval van goedkeuring door deze dienst. Indien de woning of het kantoor over privé-parkeerplaatsen beschikt, volstaat één voorbehouden plaats.

Voor de voertuigen met nummerplaat "A" en "E" mogen slechts plaatsen voorbehouden worden in de nabijheid van ministeriële kabinetten, en voor zover er geen parkeerplaatsen buiten de rijbaan beschikbaar zijn. Het instellen van een gereserveerde plaats voor auto's met de kentekenplaat "P" mag enkel gebeuren bij het parlement.

Postvoertuigen



Het reserveren van plaatsen voor postvoertuigen moet beperkt worden tot het hoofdkantoor van de gemeente, voor zover er geen andere privé-parkings zijn. Ook in dit geval moeten deze parkeerplaatsen na het sluiten van het kantoor ten dienste van de bewoners

Geneesheren

In principe mogen geen plaatsen worden voorbehouden ter hoogte van de woning van de geneesheren. Ze mogen wel overwogen worden in de nabijheid van ziekenhuizen, indien er geen privé-parkings aanwezig zijn en indien de geneesheren opgeroepen kunnen worden om met spoed een tussenkoveren uit te voeren. Er mag geen reservering plaatsvinden voor medische kabinetten waar enkel aan consultaties worden gedaan.



Tweewielers (fietsen en bromfietsen)

Bij de keuze van (brom)fiets parkeervoorzieningen is de plaats of de locatie van doorslaggevend belang.

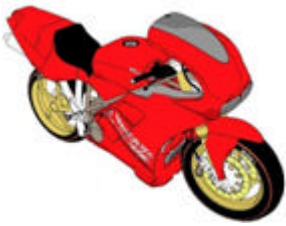
Zonder al te veel in detail te gaan zijn hieronder de gewenste parkeervoorzieningen voor de verschillende bestemmingen opgenomen¹⁷.

Bestemming	Gewenste voorziening
Woonwijken	<ul style="list-style-type: none"> • in woningen en berguimtes • Buurtstalling / fietsstommel + fietsrekken / standaards met aanbindmogelijkheid
Scholen	<ul style="list-style-type: none"> • overdekte stalling • collectieve berguimte met sleutel voor de vaste gebruiker of met toezicht • Fietsrekken / standaards met aanbindmogelijkheid
Centrum stad en dorp, openbare gebouwen, centra voor sport en recreatie en evenementen	<ul style="list-style-type: none"> ♦ combinatie van verschillende faciliteiten van fietsrekken / standaards met aanbindmogelijkheid tot bewaakte stallingen van fietskluisen
Stations en haltes van het openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • overdekte stalling met fietsenrekken / standaards met aanbindmogelijkheid + fietskluisen en/of bewaking • bij grote kans op diefstal of vandalisme: voldoende fietskluisen + bewaakte stalling
Markten en winkelcentra	<ul style="list-style-type: none"> • bewaakte stalling + fietsrekken / standaards met aanbindmogelijkheid



¹⁷ Meer informatie hierover in Fietsparkeervoorzieningen, aanbevelingen voor veilig stallen, provinciebestuur Antwerpen, 1995 en Plaatsmaken voor de fiets, leidraad voor parkeren en stallen, CROW, publicatie 98, Ede (NL), 1996.

Motorfietsen



Ook hier moet de locatie van de voorbehouden parkeerplaatsen oordeelkundig gebeuren. Een klein onderzoek of een bevraging bij een motorveronging kan al zeer snel opheldering geven. Er kan overwogen worden om parkeerplaatsen in te stellen in de nabijheid van een winkelcentrum, in het centrum van de stad of gemeente, openbare instellingen, culturele centra, ... Afhankelijk van de locatie volstaat 1 à 2 afgebakende parkeerplaatsen (tussen 6 en 12 meter).

Ziekenwagens



Er mogen slechts plaatsen voorzien worden voor ziekenwagens ter hoogte van ziekenhuizen of instellingen die voor de dienst 100 rijden.

Dienstvoertuigen van de maatschappijen voor openbaar vervoer



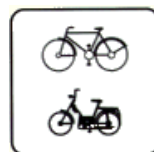
Om de interventies van de veiligheids-, onderhouds- en controlediensten van de MIVB, de Lijn en TEC te vergemakkelijken kan, in overleg met de betrokken vervoersmaatschappij, een parkeerplaats voorzien worden in de nabijheid van een openbaar-vervoersknooppunt of belangrijke halte (bijvoorbeeld metrostation).

Carsharing (Autodelen)



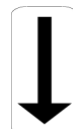
Parkeerplaatsen kunnen voorbehouden worden voor voertuigen waar aan de binnenkant van de voorruit of op de voorkant van het voertuig een kaart of een vignet hangt die erop wijst dat het voertuig eigendom is van een organisme dat gedeelde wagens beheert.

De reservatie van plaatsen voor een bepaalde categorie voertuigen gebeurt door middel van verkeersborden van het type E9, aangevuld met een blauw bord dat de categorie voertuigen preciseert (in witte letters). Voorbehouden plaatsen voor fietsen en/of bromfietsen worden aangeduid met een aanvullend wit bord, zoals deze:



Als deze borden langs een rijweg geplaatst worden, moet ieder bord aangevuld worden met een wit bord met een zwarte pijl.

Begin van de reglementering



Einde van de reglementering

In principe wordt dat bord onder het overeenkomstige bord gehangen en in voorkomend geval onder het aanvullend bord met blauwe achtergrond dat het bord vervolledigt. Het kan echter geplaatst worden naast de overhangende borden.

Wanneer het gaat om een reservatie van minder dan 30 m, dan is het gebruik van onderstaand bord verplicht.

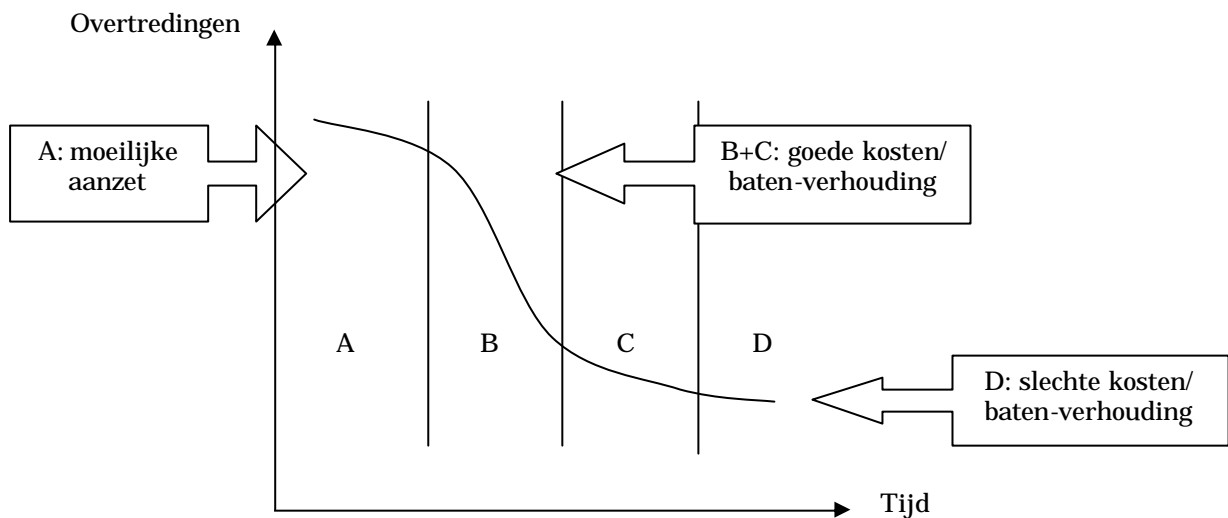


Wanneer de reservatie een parking betreft, moeten de borden E9a tot E9d niet aangevuld worden met een wit bord met zwarte pijl; ze worden geplaatst om de meest aangewezen plaatsen en in voorkomend geval rug tegen rug.

4. Controle en repressie

4.1. Controle

Een doeltreffend parkeerbeleid kan niet gevoerd worden zonder **regelmatige controle**. Bij wijze van boutade wordt wel eens gesteld dat indien er geen controle is, de reglementering een maat voor niets is. Om een optimaal effect te bekomen, dat bovendien in verhouding staat tot een aanvaardbare en realistische inzet van mankracht en middelen, moet er gezocht worden naar een **evenwicht tussen de objectieve en de subjectieve pakkans**. Daarvoor is enerzijds voldoende controle nodig om de objectieve pakkans voldoende hoog te houden en anderzijds moet er effectieve publiciteit zijn rond de uitgevoerde controles om de subjectieve pakkans te verhogen¹⁸.



Bovenstaande grafiek¹⁹ illustreert zeer goed het streven naar evenwicht tussen overtreedingen, controles en menselijke en financiële middelen. In zone A is er weinig controle en het aantal overtreedingen is er bijgevolg vrij hoog. Door de versterking van de controles (mobilisering van meer personeel en hogere financiële middelen) daalt het aantal overtreedingen aanzienlijk, om te komen tot de zones B en C. Op die plaats van de curve maakt de kosten/baten-verhouding het mogelijk de gebruikte middelen te optimaliseren. In D is het niveau van de overtreedingen daarentegen tot een zo laag niveau gekomen dat de verhouding niet meer optimaal is. Men moet derhalve de bestemming van de gebruikte middelen opnieuw bekijken.

Over het aantal in te zetten personen en het aantal uitgevoerde controles die nodig zijn om dit te realiseren zijn de verschillende geraadpleegde auteurs het niet met elkaar eens. Volgens Nederlandse normen volstaat één parkeercontroleur voor 400 voertuigen, daar waar de Belgische ervaringen wijzen op één parkeerwachter per 200 voertuigen²⁰. De Stad Lier voert minimum één controle in de voormiddag uit en minstens één in de namiddag, waarbij heel bevredigende resultaten worden bereikt.

¹⁸ Efficiënte verkeershandhaving, M. Vansnick, BIVV, 1999.

¹⁹ Modeling the Terrent effects of punishment, 1986, M.C. Stafford, geciteerd door V. Michaux in zijn thesis "Handboek Parkeren, gedifferentieerd parkeerbeleid", HSV, Diepenbeek, 1997/1998.

²⁰ Volgens V. Michaux, in zijn thesis "Handboek Parkeerbeleid", hanteert de politie van Kortrijk, evenals de firma Schlumberger (gespecialiseerd in het betalend parkeren) de maatstaf 1 op 200.

4.2. Repressie

De nieuwe wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, die o.a. de wet wijzigt op de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, brengt ingrijpende wijzigingen met zich mee voor het parkeren. Deze wet depenaliseert immers vanaf 1 maart 2004 het betalend parkeren, het parkeren in een blauwe zone en het bewonersparkeren. Die overtredingen worden bijgevolg niet meer strafrechtelijk vervolgd en voortaan dienen de gemeenten ze dus te « bestraffen » en niet langer de politie. De wil van de wetgever is immers dat deze taken niet meer door de politiediensten zouden worden toevertrouwd²¹. Daartoe kunnen de gemeenten een belasting- of een retributiereglement aannemen.

We herinneren kort wat een retributie precies is en waarin het verschil met een belasting zit²².

We spreken van een retributie wanneer de som die door de overheid gevorderd wordt, een persoonlijk voordeel vertegenwoordigt dat de belastingplichtige haalt uit een openbare dienst waartoe hij vrijwillig zijn toevlucht heeft genomen.

Een belasting daarentegen is een heffing die door de Staat, de Provincies of de Gemeenten wordt verricht op de bestaansmiddelen van publiek- of privaatrechtelijke personen, teneinde besteed te worden aan de diensten van openbaar nut.

Artikel 170 van de Grondwet stelt het principe van de wettelijkheid van de belasting: als een van de vermelde politieke overheden een belasting wenst in te voeren, moet haar representatieve assemblee (het federaal parlement voor de Staat, de gewestraad voor het gewest, de gemeenteraad voor de gemeente, ...) daartoe de beslissing nemen en de modaliteiten, het bedrag, ... vaststellen.

De wettelijke basis van de overheid om retributies te vestigen ligt vast in artikel 173 van de Grondwet, waar we kunnen besluiten dat de Staat, de gemeenschap, het gewest, de agglomeratie, de federatie van gemeenten of de gemeente in andere heffingen ten laste van de burgers kunnen voorzien maar onder een dubbele voorwaarde: deze heffingen mogen geen belasting zijn (we spreken dus van retributies) en de gevallen moeten bij wet voorzien zijn. De wet van 22 februari 1965, gewijzigd bij de wet van 7 februari 2003, biedt de gemeenten dus de mogelijkheid retributies te vestigen op gemotoriseerde voertuigen.

Retributies zijn onderworpen aan dezelfde regels als gewone schuldvorderingen. In geval van niet-betaling kunnen zij enkel geïnd worden op basis van een vonnis van een burgerlijke rechtbank. De '*privilège du préalable*' bij de inning van de belasting maakt het de gemeente mogelijk de betaling te verkrijgen, in voorkomend geval via gedwongen uitvoering, vóór iedere betwisting ("betaal eerst, betwist daarna").

De bestempeling als belasting biedt de gemeenten dus de mogelijkheid de invordering te vergemakkelijken in geval van niet-betaling door de gebruiker. Aangezien de vestiging van een belasting een toekenningsbevoegdheid is, kan de overheid die ze in handen heeft, er de inhoud echter niet van delegeren. Dat komt erop neer dat de gemeenten die de controle op het parkeren willen privatiseren, verplicht zijn gebruik te maken van een retributiereglement.

Een model van belastingreglement en een model van retributiereglement zijn als bijlage opgenomen.

²¹ Zie Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, DOC 50 1915/001 van 9 juli 2002

²² Zie « Is een heffing voor het parkeren op de openbare weg een belasting of een retributie? » door V. Ramelot in Nieuwsbrief nr. 2001/01 van 31.01.2001.

5. Nieuwe trend: belanghebbendenparkeren

Tijdens de debatten van het programma “Dialogo Parkeren” en de werkzaamheden die hieruit zijn voortgesproten²³, is een nieuwe zienswijze ontstaan die een deel van de hierboven besproken problemen kan oplossen. Dit concept, geschied op de ervaringen in het buitenland (Nederland), verlaat het principe van het bewonersparkeren, om uiteindelijk tot een nieuw begrip te komen, namelijk “**belanghebbendenparkeren**”.

Wij vestigen niettemin de aandacht op het feit dat deze zienswijze nog geen wettelijk kader heeft en dat bijgevolg het invoeren ervan op dit ogenblik niet mogelijk is. De voordelen van dit concept (zie hieronder) zijn talrijk en zouden moeten dienen als voedingsbodem voor gesprekken met de bevoegde overheden met de bedoeling om de « belanghebbendekaart » in de Belgische wetgeving op te nemen.

5.1. Voordelen van het innoverend concept

Daar waar de bewonerskaart enkel expliciet bedoeld is voor de bewoners, zijn de mogelijkheden van de “belanghebbendekaart” schier onuitputtelijk. *Het verkeersreglement schets enkel het algemeen kader, en de gemeenten en steden vullen de rest zelf in via de aanvullende reglementen op het wegverkeer. Dit heeft ongetwijfeld als grootste voordeel dat **de gemeenten zelf zouden kunnen inspelen op de specifieke problemen die zij moeten beheren***. Het is tijdens het programma “Dialogo Parkeren” immers veelvuldig gebleken dat de problemen die zich in een bepaalde gemeente voordoen, niet dezelfde zijn als die in de naburige gemeente en dat een reglementering die voor de eerste een oplossing aanreikt, bijgevolg niet noodzakelijkerwijs ook een oplossing biedt aan de tweede.

Een conditio sine qua non voor het goed functioneren van dit nieuw systeem is echter dat er koppeling zou moeten zijn tussen het afleveren van “vergunningen” door de gemeentebesturen en het opstellen van een parkeer- en/of circulatieplan, of zelfs een heus mobiliteitsplan .

Voordelen van de kaart

Naast de traditionele bewonerskaart kunnen andere kaarten worden uitgereikt:

- De uitgifte van een dagparkeerkaart richt zich voor namelijk tot “sociaal bezoek”;
- Zorgverstrekkers die een praktijk uitbaten maar er niet wonen, en die een voertuig nodig hebben om zich te verplaatsen, kunnen ook aan hun trekken komen;
- Om het autodelen te bevorderen behoort het verstrekken van vergunningen aan deze categorie van personen tot de mogelijkheden;
- Er kan ook overwogen worden om een kaart te geven aan leveranciers die voor hun activiteit afhankelijk zijn van de auto.

²³ O.a. een studie in opdracht van het Ministerie van Verkeer en infrastructuur betreffende de reglementering over het stilstaan en parkeren, uitgevoerd in 2001 door het studiebureau IRIS Consulting, waarbij de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deel uitmaakte van het begeleidingscomité.

6. Bijlagen

6.1 Ministerieel besluit van 18 december 1991

Ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart of het bewonersvignet uit te reiken, worden aangegeven en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald

Artikel 1. De bewonerskaart 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 tot dit besluit.

Artikel 2. De bewonerskaart wordt op aanvraag door het gemeentebestuur uitgereikt.

Zij kan slechts worden uitgereikt aan natuurlijke personen die wonen aan de openbare weg of in een zone :

- waar voorzien is in een bijzondere parkeerregeling voor de bewoners binnen de blauwe zone reglementering overeenkomstig de artikelen 27.1. en 27.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- waar voorzien is in bijzondere gebruiksvoorwaarden van de parkeermeters of van de betaalparkeerkaart overeenkomstig artikel 27.3.4. van hetzelfde reglement;
- waar parkeerplaatsen voorbehouden zijn overeenkomstig artikel 27ter van hetzelfde reglement. Het gemeentebestuur bepaalt het aantal bewonerskaarten of bewonersvignetten dat er per wooneenheid kan worden afgeleverd .

Artikel 3. De aanvrager van een bewonerskaart moet het bewijs voorleggen dat hij zijn hoofdverblijfplaats heeft aan de openbare weg of in de zone bedoeld in artikel 2 en dat het voertuig op zijn naam is ingeschreven of dat hij er bestendig over beschikt. (... opgeheven).

Artikel 4. De bewonerskaart mag slechts gebruikt worden op de openbare weg of in de zone die erop vermeld is en voor het voertuig waarvan het inschrijvingsnummer erop aangeduid is.

Artikel 5.

§ 1. De bewonerskaart moet teruggezonden worden aan het gemeentebestuur die ze heeft uitgereikt :

- a. bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op de kaart aangeduid door het gemeentebestuur;
- b. bij adreswijziging van de houder;
- c. wanneer de kentekenplaat aangeduid op de kaart teruggezonden moet worden aan de Dienst Inschrijvingen voertuigen;
- d. bij overlijden van de houder;
- e. (... opgeheven).

De kaart moet teruggezonden worden binnen de 8 dagen nadat het feit dat de terugzending rechtvaardigt, zich voordeed.

§ 2. Wanneer de gemeentelijke overheid een maatregel vaststelt die tot gevolg heeft dat de bewonerskaart ongeldig wordt, verzoekt ze de houders van die kaart deze binnen de acht dagen terug te zenden.

Artikel 6. De houder van de bewonerskaart kan er een duplicaat van bekomen wanneer zij verloren, gestolen, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is. De beschadigde of onleesbare kaart moet teruggegeven worden bij het uitreiken van het duplicaat.

Artikel 7. (... opgeheven).

Artikel 8. (... opgeheven).

Artikel 9. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 1992.

Bijlage 1 bij het ministerieel besluit 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.

Model van de kaart

RECTO (geel)

Stad	nr.
Gemeente	
BEWONERSKAART	
De houder van deze kaart kan genieten van de bijzondere parkeerregeling voor de bewoners bepaald in artikel 27.1.4., 27.3.4. en 27ter van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op de hieronder vermelde openbare weg of zone en met het vermelde voertuig:	
Deze kaart moet achter de voorruit geplaatst worden.	
Voertuig : Kentekenplaat	
Geldigheid :	
Plaats : Naam van de openbare weg, gedeelte ervan, of aanduiding van de zone.	
Zegel van de gemeente.	Datum en handtekening.

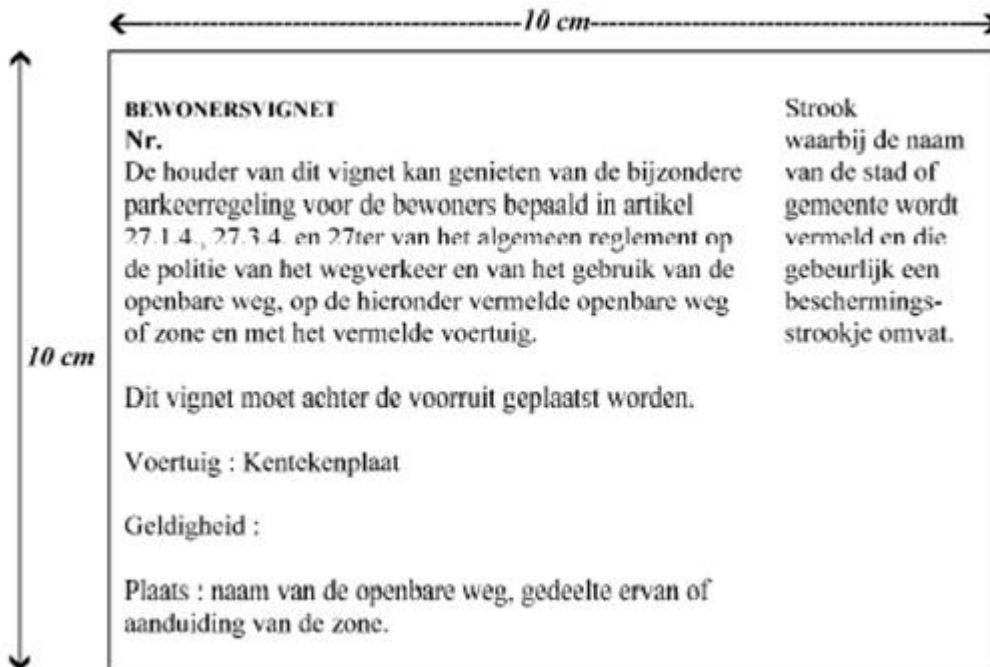
VERSO (geel)

Deze kaart moet teruggezonden worden aan het gemeentebestuur dat ze heeft uitgereikt :
bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op de kaart aangeduid door het gemeentebestuur;
bij adreswijziging van de houder ;
wanneer de kentekenplaat aangeduid op de kaart teruggezonden moet worden aan de Dienst Inschrijvingen ;
bij overlijden van de houder ;
De kaart moet teruggezonden worden binnen acht dagen nadat het feit dat de terugzending rechtvaardigt, zich voorgedaan heeft.
De houder van de bewonerskaart 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.

Bijlage 2 bij het ministerieel besluit 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

Model van het vignet

RECTO (geel)



VERSO (geel)

Dit vignet moet teruggezonden worden aan het gemeentebestuur dat het heeft uitgereikt :

- a) bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op het vignet aangeduid door het gemeentebestuur;
- b) bij adreswijziging van de houder ;
- c) wanneer de kentekenplaat aangeduid op het vignet, teruggezonden moet worden aan de Dienst Inschrijvingen ;
- d) bij overlijden van de houder.

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

De houder van dit vignet kan er een duplicaat van verkrijgen wanneer het verloren, gestolen, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is.

Het beschadigd of onleesbaar vignet moet teruggezonden worden bij afgifte van het duplicaat.

De vermeldingen die op de keerzijde (verso) van het vignet voorkomen, mogen hernomen worden op een document dat erbij gevoegd is of dat het vignet bevat.

6.2. Ministeriële omzendbrief van 18 december 1991 betreffende het residentieel parkeren

18 DECEMBER 1991. - Ministerieel rondschrijven betreffende het residentieel parkeren

Bij koninklijk besluit van 1 juni 1984 werd in het algemeen verkeersreglement de mogelijkheid ingebouwd om aan de bewoners bepaalde parkeerfaciliteiten toe te staan nl. enerzijds de mogelijkheid om langs openbare wegen waar het parkeren geregeld is door middel van parkeermeters of parkeerautomaten een langere parkeertijd te voorzien voor de bewoners houder van een kaart van bewoner A en anderzijds de mogelijkheid om parkeerplaatsen te reserveren voor de houders van een kaart van bewoner B.

Een ministerieel besluit van dezelfde datum regelde de afgifte van de kaarten van bewoner. Deze reglementering heeft in de praktijk relatief weinig succes gekend, gedeeltelijk omwille van een aantal lacunes waaraan de nieuwe reglementering poogt te verhelpen.

Hierna wordt een overzicht gegeven van de reglementering zoals ze gewijzigd werd door het koninklijk besluit van 18 september 1991 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid artikel 27 (Belgisch Staatsblad van 23 oktober 1991) en het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald (verschenen in het Belgisch Staatsblad van heden).

I. Voorschriften van het KB van 1 december 1975

Het onderscheid tussen de kaart van bewoner A en de kaart van bewoner B wordt opgeheven. Voortaan wordt nog slechts één kaart uitgereikt "de bewonerskaart", die zal gebruikt worden voor de diverse vormen van residentieel parkeren, nl. :

A. Residentieel parkeren in zones met beperkte parkeertijd (blauwe zone) of langs openbare wegen met blauwe zone reglementering.

Deze parkeerreglementering wordt gesignaleerd :

- wanneer het gaat om een straat met blauwe zone reglementering, door
 - a. hetzij het verkeersbord E9a (P) met het symbool van de schijf in het bord en een onderbord, blauwe achtergrond, met wit opschrift, "uitgezonderd bewoners";



- b. hetzij door het symbool van de schijf op het onderbord aan te vullen door dezelfde vermelding. De voorkeur gaat naar de eerste signalisatiewijze.



Wanneer tegelijkertijd beurtelings parkeren, gesignaleerd door de verkeersborden E5 en E7, van toepassing is, dan wordt het onderbord waarop de parkeerschijf is afgebeeld, aangevuld met de vermelding "uitgezonderd bewoners".



Wanneer het gaat om een "zone" met beperkte parkeertijd dan wordt het zonebord gebruikt.

Luidens artikel 65.5.9. van het algemeen verkeersreglement moeten, wanneer de betekenis van een signalisatie met zonale geldigheid wordt aangevuld, nader bepaald of beperkt, zwarte opschriften of symbolen gebruikt worden. In het zonebord wordt de vermelding "uitgezonderd bewoners" aangebracht.



De rechthebbenden moeten hun bewonerskaart achter de voorruit leggen i.p.v. de parkeerschijf.

B. Residentieel parkeren ter hoogte van parkeermeters of -automaten.

Aan de bewoners kan toegestaan worden hetzij langer te parkeren tegen het gebruikelijk tarief of te parkeren tegen een preferentieel tarief, hetzij onbeperkt en zonder betalen te parkeren.

De modaliteiten moeten op de parkeermeters en automaten vermeld worden. De rechthebbenden moeten de bewonerskaart achter de voorruit leggen.

C. Residentieel parkeren waar de parkeertijd beperkt wordt volgens de modaliteiten van een betaalparkeerkaart.

Het onderbord "betalend" wordt aangevuld met de vermelding "uitgezonderd bewoners".



De rechthebbenden moeten hun bewonerskaart achter de voorruit leggen i.p.v. de betaalparkeerkaart.

D. Residentieel parkeren op voorbehouden plaatsen.

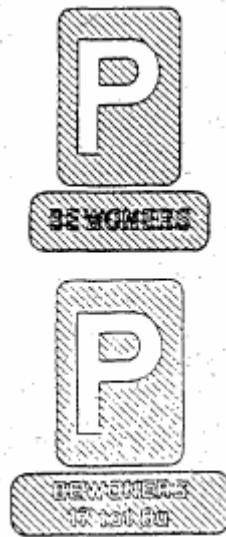
Het uitgangspunt blijft gehandhaafd dat een voldoende gedeelte van de openbare weg beschikbaar moet blijven voor het algemeen parkeren. Bijgevolg kunnen niet alle plaatsen van de openbare ruimte voor de bewoners voorbehouden worden.

Reservering ten nominatieve titel blijft uiteraard uitgesloten.

Het aandeel van de openbare ruimte dat voor het bewonersparkeren in aanmerking komt, moet bepaald worden aan de hand van een verkeer- en parkeerstudie, waarin op basis van de gestelde parkeerdoelstellingen de feitelijke parkeerbehoeften worden ontleed. Aldus zal dit aandeel van de ene tot de andere plaats kunnen verschillen.

Het aantal voorbehouden plaatsen zal wellicht in vele gevallen lager liggen dan het aantal bewoners die over dergelijke plaats willen beschikken. In elk geval moet vermeden worden dat voorbehouden parkeerplaatsen onbezet zouden blijven of dat het bewonersparkeren andere plaatselijke parkeerbehoeften zou onmogelijk maken, wat een inefficiënte aanwending zou betekenen van een bij hypothese onvoldoende openbare ruimte.

Zoals voorheen kan de reservatie beperkt blijven tot een bepaalde periode.



De rechthebbenden moeten de bewonerskaart achter de voorruit leggen.

II. Voorschriften voortvloeiend uit het ministerieel besluit van 18 december 1991

A. Gebiedsafbakening.

In tegenstelling met de vroegere reglementering die het residentieel parkeren beperkte tot de openbare weg waarlangs de betrokkenen woonden, kan men nu zones afbakenen waarbinnen de houder van een bewonerskaart van het residentieel parkeren kan genieten.

De bewonerskaart staat toe om, binnen de zone, zowel te genieten van de parkeerfaciliteiten bij parkeermeters, in de blauwe zone, bij het parkeren met betaalkaart, als van de gereserveerde plaatsen.

De bewoner van een straat waar parkeerverbod bestaat kan dan bv. parkeren op een nabijgelegen plein, in een aanpalende straat ... voor zover ze deel uitmaakt van dezelfde zone.

De afbakening van de zones moet oordeelkundig gebeuren en mag niet te ruim opgevat worden. Het residentieel parkeren heeft inderdaad tot doel de bewoners in de gelegenheid te stellen te parkeren, zonder tijdsbeperking en eventueel zonder te betalen, in de buurt van de woning en niet bv. bij het winkelen.

B. Rechthebbenden.

1. Met betrekking tot de personen.

De bewonerskaart wordt verder enkel uitgereikt aan natuurlijke personen en de uitreiking blijft beperkt tot één kaart per "wooneenheid".

Onder wooneenheid wordt verstaan huis, appartement, flat, studio ... Dit begrip werd ingevoerd omdat personen kunnen samenwonen zonder dat er een familiale band bestaat.

Tevens neemt het autobezit altijd maar toe en is meer dan één auto per gezin lang geen uitzondering meer. Daarom wordt er geopteerd om slechts een kaart uit te reiken per wooneenheid.

2. Met betrekking tot het wonen.

De notie hoofdverblijfplaats werd in de reglementering opgenomen. Zij wordt omschreven in het arrest nr. 26.007 van de Raad van State als "... de plaats waar de betrokken persoon effectief de beschikking heeft over een woning, die hij echt blijkt te bewonen, en die hij betreft met de bedoeling er zijn hoofdkwartier te vestigen, dit wil zeggen er de verblijfplaats van maken van waaruit hij deelneemt aan het maatschappelijk verkeer, waar hij zich terugtrekt voor zijn privéleven, waar het centrum ligt van zijn gezinsleven, en waar hij, zo hij een bedrijvigheid buitenhuis uitoefent, na de dagtaak regelmatig terugkomt en er onafgebroken verblijft ...".

Normalerwijze zal dit de plaats zijn die op het identiteitsbewijs is vermeld. In sommige gevallen kan het om een andere plaats gaan. Het is de taak van de uitreikende overheid om na te gaan of de aanvrager effectief "woont" in de zone waar hij van de parkeerfaciliteiten wenst gebruikt te maken.

3. Met betrekking tot het voertuig.

De kaart kan nu ook aangevraagd worden voor het voertuig waarvan men gewoonlijk gebruik maakt.

Het gebeurt dat personen een voertuig gebruiken dat niet op hun naam is ingeschreven bv. degene die met een firmawagen of met een gehuurd voertuig rijdt.

De parkeermoeilijkheden die deze personen ondervinden zijn uiteraard gelijk aan die voor wie met een eigen voertuig rijdt. Het bewijs van het "bestendig" gebruik kan gegeven worden door een copie van het huurcontract, een verklaring van de firma ...

4. Met betrekking tot eigen parkeergelegenheid.

Deze bepaling wordt strenger gemaakt om een einde te stellen aan een aantal "misbruiken" zoals een eigen parkeergelegenheid om de hoek (maar andere openbare weg) of aan de achterkant van de woning ... en toch aanspraak maken op het residentieel parkeren.

De loopafstand woning-eigen parkeergelegenheid lijkt een logischer en rechtvaardiger criterium.

Wat het financieel aspect betreft moet de aandacht erop gevestigd worden dat dit louter een gemeentelijke aangelegenheid betreft. De gemeente beslist autonoom of zij de kaart gratis uitreikt aan de aanvragers, en of zij de kaart integendeel verkoopt en tegen welke vergoeding.

Een kaart mag niet worden geweigerd aan een persoon die aan de reglementaire vereisten voldoet, of, omgekeerd, mag ze niet afgeleverd worden aan personen die niet voldoen aan alle voorschriften.

Zoals voor de andere maatregelen die bestemd zijn tot het regelen van een permanente of een periodieke toestand op het gebied van het wegverkeer, moet het invoeren van een systeem van residentieel parkeren op provincie- en gemeentewegen, het voorwerp zijn van een aanvullend reglement dat vastgesteld wordt door de gemeenteraad en ter goedkeuring aan de Minister van Verkeerswezen voorgelegd moet worden.

Het dossier dat met het oog hierop wordt voorgelegd, moet alle gegevens bevatten die toelaten de overeenkomstigheid van de maatregel met de reglementering en het algemeen belang te beoordelen.

Behalve de gegevens die normaal in ieder aanvullend reglement voorkomen (straatnamen, draagwijdte van de maatregel, de gebruikte tekens), moeten er nadere gegevens verstrekt worden betreffende de modaliteiten die van toepassing zijn op de parkeermeters, het aandeel van de parkeerplaatsen dat ter reservering aan de bewoners wordt voorbehouden (verkeer- en parkeerstudie, enz ...).

Voor zover als nodig, wordt eraan herinnerd dat deze aanvullende reglementen geen bepalingen van fiscale aard mogen bevatten, deze bepalingen moeten het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk reglement.

Het ministerieel rondschriften betreffende het residentieel parkeren van 1 juni 1984 wordt opgeheven.

6.3. Model van belastingreglement op het bewonersparkeren

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 170 § 4 van de Grondwet;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeente-belastingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald; Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Gelet op de financiële toestand van de gemeente;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Voor de dienstjaren ... tot en met ... wordt er een gemeentebelasting gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is en waar het parkeren voorbehouden is voor bewoners.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De belasting wordt als volgt vastgesteld :

voor het parkeren door de bewoners:

... euro per maand;

... euro per jaar.

Het statuut van bewoner wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen van de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart, overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 achter de voorruit van het voertuig;

Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van "persoon met een handicap" wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbren- gen op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het minis- terieel besluit van 29 juli 1991.

Voor alle andere gebruikers van een motorvoertuig:

..... euro per dag.

Artikel 3:

De belasting is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de belasting verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De belasting is verschuldigd zodra het voertuig geparkeerd is zonder de geldige bewonerskaart te hebben geplaatst of een bewonerskaart te hebben geplaatst die geldig was voor een andere zone en is betaalbaar door overschrijving op de rekening van de gemeente;

De aangestelde van de gemeente brengt op de voorruit van het voertuig een uitnodiging aan om de belasting bin- nen de vijf dagen te betalen

Artikel 4:

De gebruiker van een motorvoertuig die de bewonerskaart niet zichtbaar achter de voorruit van zijn voertuig plaatst, wordt steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2. C) bedoelde forfaitaire tarief.

Artikel 5:

In geval van niet-betaling van de belasting binnen de vijf dagen wordt de belasting ingekohierd en is ze onmiddel- lijk eisbaar.

Artikel 6:

De belasting wordt door de gemeenteontvanger ingevorderd overeenkomstig de bepalingen van de wet van 24 de- cember 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen.

Artikel 7:

De belastingplichtige kan een bezwaarschrift indienen bij het College van Burgemeester en Schepenen, dat als ad- ministratieve overheid optreedt.

Dit bezwaarschrift moet op straffe van verval ingediend worden binnen een termijn van drie maanden vanaf de datum van de heffing van de belasting.

Deze moet op straffe van nietigheid schriftelijk ingediend worden of bij bezoek ter plaatse mits ontvangstbewijs. Ze moet met reden omkleed zijn, gedateerd en ondertekend door de klager of zijn vertegenwoordiger en vermeldt:

- de naam, hoedanigheid, adres of zetel van de belastingplichtige ten laste van wie de belasting geves- tigd wordt;
- het voorwerp van het bezwaarschrift en een uiteenzetting van de feiten en middelen.

De klager moet de betaling van de belasting niet aantonen. De indiening van het bezwaarschrift stelt niet vrij van de verplichting om deze binnen de toegestane termijn te betalen.

Door de Raad

De Secretaris, De Voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,

6.4. Model van retributiereglement op het bewonersparkeren

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 173 van de Grondwet;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Vanaf (dag/maand/jaar) wordt er een retributie gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is en waar het parkeren voorbehouden is voor bewoners.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De retributie wordt als volgt vastgesteld :

- a. voor het parkeren door de bewoners:

... euro per maand/jaar.

Het statuut van bewoner wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen van de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart, overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 achter de voorruit van het voertuig;

b. Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van "persoon met een handicap" wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbrenge op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 juli 1991.

c. Voor alle andere gebruikers van een motorvoertuig:

..... euro per dag.

Artikel 3:

De retributie is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de retributie verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De retributie is verschuldigd zodra het voertuig geparkeerd is zonder de geldige bewonerskaart te hebben geplaatst of een bewonerskaart te hebben geplaatst die geldig was voor een andere zone en is betaalbaar door overschrijving op de rekening van de gemeente;

De aangestelde van de gemeente brengt op de voorruit van het voertuig een uitnodiging aan om de retributie binnen de vijf dagen te betalen

Artikel 4:

De gebruiker van een motorvoertuig die de bewonerskaart niet zichtbaar achter de voorruit van zijn voertuig plaatst, wordt steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2. C) bedoelde forfaitaire tarief.

Artikel 5:

In geval van betwisting zijn de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement van Brussel bevoegd.

Door de Raad

De Secretaris, De Voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,

6.5. Model van belastingreglement op het betalend parkeren

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 170 § 4 van de Grondwet;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeente-belastingen;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Gelet op de financiële toestand van de gemeente;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Voor de dienstjaren ... tot en met ... wordt er een gemeentebelasting gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is en waar het regelmatig gebruik van de parkeerautomaten of een ander systeem van betalend parkeren verplicht is.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De belasting wordt als volgt vastgesteld :

(Bij voorbeeld)

Voor het parkeren van alle gebruikers van een motorvoertuig:

1 euro voor een kwartier ;

2 euro voor een half uur ;

3 euro voor een uur ;

4 euro voor twee uur ;

5 etc. (Aan te vullen naar gelang van de modaliteiten)

De tarieven zijn van toepassing van ... uur tot ... uur (met uitzondering van zondagen en wettelijke feestdagen – facultatief).

De gebruiker heeft steeds de mogelijkheid om voor het volgende forfaitair stelsel te kiezen:

1 euro voor de voormiddag, zijnde van ... uur tot ... uur ;

2 euro voor de namiddag, zijnde van ... uur tot ... uur .

De door de gebruiker gewenste parkeerduur wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig van hetzij het ticket dat de parkeerautomaat afprint na de betaling van bovenvermelde belasting, hetzij elk ander bewijs dat aan de belasting werd voldaan.

Deze reglementering is niet van toepassing op de bewoners die de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig.

Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van "persoon met een handicap" wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbrengen op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 juli 1991.

Artikel 3:

De belasting is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de belasting verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De belasting is verschuldigd zodra het voertuig geparkeerd is, en is betaalbaar hetzij door het insteken in het apparaat van muntstukken of bepaalde magneetkaarten hetzij door elke andere vorm van betaling die voor de betrokken zone van toepassing is, hetzij door overschrijving op de rekening van de gemeente; deze laatste mogelijkheid wordt enkel aangeboden als de gebruiker opteert voor de toepassing van het forfaitair tarief .

Artikel 4:

De gebruiker van een motorvoertuig die het ticket van de parkeerautomaat of elk ander bewijs van betaling, bekomen na betaling van de in artikel 2 bedoelde belasting niet zichtbaar achter de voorruit van zijn voertuig plaatst, wordt steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2 bedoelde forfaitaire tarief.

Bij toepassing van het hierboven vermelde forfait, brengt de aangestelde van de gemeente een uitnodiging om de belasting binnen de vijf dagen te betalen aan op de voorruit van het voertuig.

In geval van niet-betaling van de belasting binnen de vijf dagen wordt de belasting ingekohierd en is ze onmiddellijk eisbaar.

Artikel 5:

De belasting wordt door de gemeenteontvanger ingevorderd overeenkomstig de bepalingen van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen.

Artikel 6:

De belastingplichtige kan een bezwaarschrift indienen bij het College van Burgemeester en Schepenen, dat als administratieve overheid optreedt.

Dit bezwaarschrift moet op straffe van verval ingediend worden binnen een termijn van drie maanden vanaf de datum van de heffing van de belasting.

Deze moet op straffe van nietigheid schriftelijk ingediend worden of bij bezoek ter plaatse mits ontvangstbewijs. Ze moet met reden omkleed zijn, gedateerd en ondertekend door de klager of zijn vertegenwoordiger en vermeldt:

- de naam, hoedanigheid, adres of zetel van de belastingplichtige ten laste van wie de belasting gevestigd wordt;
- het voorwerp van het bezwaarschrift en een uiteenzetting van de feiten en middelen.

De klager moet de betaling van de belasting niet aantonen. De indiening van het bezwaarschrift stelt niet vrij van de verplichting om deze binnen de toegestane termijn te betalen.

Door de Raad

De Secretaris, De voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,

6.6. Model van retributiereglement op het betalend parkeren

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 173 van de Grondwet ;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorvoertuigen in te voeren;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Vanaf (dag/maand/jaar) wordt er een retributie gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is en waar het regelmatig gebruik van de parkeerautomaten of een ander systeem van betalend parkeren verplicht is.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De retributie wordt als volgt vastgesteld :

(Bij voorbeeld)

Voor het parkeren van alle gebruikers van een motorvoertuig:

1 euro voor een kwartier ;

2 euro voor een half uur ;

3 euro voor een uur ;

4 euro voor twee uur ;

5 etc. (Aan te vullen naar gelang van de modaliteiten)

De tarieven zijn van toepassing van ... uur tot ... uur (met uitzondering van zondagen en wettelijke feestdagen – facultatief).

De gebruiker heeft steeds de mogelijkheid om voor het volgende forfaitair stelsel te kiezen:

1 euro voor de voormiddag, zijnde van ... uur tot ... uur ;

2 euro voor de namiddag, zijnde van ... uur tot ... uur .

De door de gebruiker gewenste parkeerduur wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig van hetzij het ticket dat de parkeerautomaat afprint na de betaling van bovenvermelde retributie, hetzij elk ander bewijs dat aan de retributie werd voldaan.

Deze reglementering is niet van toepassing op de bewoners die de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig,;

Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van “persoon met een handicap” wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbrengen op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 juli 1991.

Artikel 3:

De retributie is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de retributie verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De retributie is verschuldigd zodra het voertuig geparkeerd is, en is betaalbaar hetzij door het insteken in het apparaat van muntstukken of bepaalde magneetkaarten hetzij door elke andere vorm van betaling die voor de betrokken zone van toepassing is, hetzij door overschrijving op de rekening van de gemeente; deze laatste mogelijkheid wordt enkel aangeboden als de gebruiker opteert voor de toepassing van het forfaitair tarief .

Artikel 4:

De gebruiker van een motorvoertuig die het ticket van de parkeerautomaat of elk ander bewijs van betaling, bekomen na betaling van de in artikel 2 bedoelde retributie niet zichtbaar achter de voorruit van zijn voertuig plaatst, wordt steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2 bedoelde forfaitaire tarief.

Bij toepassing van het hierboven vermelde forfait, brengt de aangestelde van de gemeente een uitnodiging om de retributie binnen de vijf dagen te betalen aan op de voorruit van het voertuig.

Artikel 5:

In geval van betwisting zijn de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement van Brussel bevoegd.

Door de Raad

De Secretaris, De Voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,

6.7. Belastingreglement op het parkeren in blauwe zone

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 170 § 4 van de Grondwet ;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeente-belastingen ;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Gelet op de financiële toestand van de gemeente;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Voor de dienstjaren ... tot en met ... wordt er een gemeentebelasting gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is én waar een blauwe-zone-reglementering van toepassing is.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De belasting wordt als volgt vastgesteld :

- Gratis voor de maximale duur die toegelaten is door de verkeersborden ;
- Een forfaitair bedrag van euro per dag voor elke periode die langer is dan deze die gratis is.

De door de gebruiker gewenste parkeerduur wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig van de parkeerschijf, overeenkomstig artikel 27.1.1 van het Koninklijk Besluit van 1.12.1975.

Deze reglementering is niet van toepassing op de bewoners die de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart, overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig.

Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van "persoon met een handicap" wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbrengen op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 juli 1991

Artikel 3 :

De belasting is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de belasting verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De belasting is verschuldigd zodra het voertuig langer geparkeerd is dan de tijd die toegelaten is door de verkeersborden, en is betaalbaar door overschrijving op de rekening van de gemeente; deze laatste mogelijkheid wordt enkel aangeboden als de gebruiker opteert voor de toepassing van het forfaitair tarief ;

Artikel 4 :

Als de parkeerschijf niet zichtbaar achter de voorruit is plaatst, of in geval de gebruiker de pijl niet op het streepje plaatst dat volgt op het tijdstip van aankomst of indien de gebruiker de aanwijzingen wijzigt zonder dat het voertuig de parkeerplaats heeft verlaten, wordt de gebruiker steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2 bedoelde forfaitaire tarief.

Bij toepassing van het hierboven vermelde forfait, brengt de aangestelde van de gemeente een uitnodiging om de belasting binnen de vijf dagen te betalen aan op de voorruit van het voertuig

In geval van niet-betaling van de belasting binnen de vijf dagen wordt de belasting ingekohierd en is ze onmiddellijk eisbaar.

Artikel 5 :

De belasting wordt door de gemeenteontvanger ingevorderd overeenkomstig de bepalingen van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen.

Artikel 6 :

De belastingplichtige kan een bezwaarschrift indienen bij het College van Burgemeester en Schepenen, dat als administratieve overheid optreedt.

Dit bezwaarschrift moet op straffe van verval ingediend worden binnen een termijn van drie maanden vanaf de datum van de heffing van de belasting.

Deze moet op straffe van nietigheid schriftelijk ingediend worden of bij bezoek ter plaatse mits ontvangsbewijs. Ze moet met reden omkleed zijn, gedateerd en ondertekend door de klager of zijn vertegenwoordiger en vermeldt:

- de naam, hoedanigheid, adres of zetel van de belastingplichtige ten laste van wie de belasting gevestigd wordt;
- het voorwerp van het bezwaarschrift en een uiteenzetting van de feiten en middelen.

De klager moet de betaling van de belasting niet aantonen. De indiening van het bezwaarschrift stelt niet vrij van de verplichting om deze binnen de toegestane termijn te betalen.

Door de Raad

De Secretaris, De Voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,

6.8. Retributiereglement op het parkeren in blauwe zone

De gemeenteraad,

Gelet op artikel 173 van de Grondwet ;

Gelet op artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet;

Gelet op de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 december 1991 waarbij de personen die de bewonerskaart kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart uit te reiken, worden aangewezen en waarbij het model ervan alsmede de nadere regels voor uitreiking en voor gebruik worden bepaald;

Gelet op het ministerieel besluit van 29 juli 1991 waarbij de personen worden aangewezen die de speciale parkeerkaart voor gehandicapten kunnen bekomen alsook de ministeries die bevoegd zijn om deze kaart uit te reiken en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, intrekking en gebruik worden bepaald;

Overwegende dat de verhoging van de parkeermogelijkheden ook nieuwe mogelijkheden vereist voor de controle op de beperking van de parkeerduur op de voorgeschreven plaatsen;

Overwegende dat het aanleggen en verbeteren van de parkeer-mogelijkheden voor de gemeente aanzienlijke lasten met zich meebrengen;

Op voorstel van het College van Burgemeester en Schepenen,

Met ... stemmen voor, stemmen tegen en onthoudingen,

BESLUIT

Artikel 1:

Vanaf (dag/maand/jaar) wordt er een retributie gevestigd voor het parkeren van motorvoertuigen op de openbare weg of op de plaatsen gelijkgesteld aan de openbare weg.

Dit reglement beoogt het parkeren van een motorvoertuig op plaatsen waar dat parkeren toegelaten is én waar een blauwe zone-reglementering van toepassing is.

Onder openbare weg verstaat men de wegen en hun trottoirs of nabijgelegen bermen die eigendom zijn van de gemeentelijke, provinciale of gewestelijke overheden.

Onder met een openbare weg gelijkgestelde plaatsen verstaat men de parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg, zoals vermeld in artikel 4, § 2, van de wet van 25 juni 1993 betreffende de uitoefening van ambulante activiteiten en de organisatie van openbare markten.

Artikel 2:

De retributie wordt als volgt vastgesteld :

- Gratis voor de maximale duur die toegelaten is door de verkeersborden ;
- Een forfaitair bedrag van euro per dag voor elke periode die langer is dan deze die gratis is.

De door de gebruiker gewenste parkeerduur wordt vastgesteld door het zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig van de parkeerschijf, overeenkomstig artikel 27.1.1 van het Koninklijk Besluit van 1.12.1975.

Deze reglementering is niet van toepassing op de bewoners die de door de gemeente uitgereikte officiële bewonerskaart, overeenkomstig het ministerieel besluit van 18 december 1991 zichtbaar aanbrengen achter de voorruit van het voertuig.

Het parkeren van voertuigen gebruikt door personen met een handicap is gratis.

Het statuut van "persoon met een handicap" wordt beoordeeld op het ogenblik van het parkeren door het aanbrengen op een zichtbare plaats achter de voorruit van het voertuig van de kaart uitgereikt overeenkomstig het ministerieel besluit van 29 juli 1991

Artikel 3 :

De retributie is verschuldigd door de gebruiker van het voertuig. Indien de gebruiker niet gekend is, is de retributie verschuldigd door de titularis van de nummerplaat van het voertuig.

De retributie is verschuldigd zodra het voertuig langer geparkeerd is dan de tijd die toegelaten is door de verkeersborden, en is betaalbaar door overschrijving op de rekening van de gemeente; deze laatste mogelijkheid wordt enkel aangeboden als de gebruiker opteert voor de toepassing van het forfaitair tarief ;

Artikel 4 :

Als de parkeerschijf niet zichtbaar achter de voorruit is plaatst, of in geval de gebruiker de pijl niet op het streepje plaatst dat volgt op het tijdstip van aankomst of indien de gebruiker de aanwijzingen wijzigt zonder dat het voertuig de parkeerplaats heeft verlaten, wordt de gebruiker steeds geacht te kiezen voor de betaling van het in artikel 2 bedoelde forfaitaire tarief.

Bij toepassing van het hierboven vermelde forfait, brengt de aangestelde van de gemeente een uitnodiging om de retributie binnen de vijf dagen te betalen aan op de voorruit van het voertuig.

Artikel 5 :

In geval van betwisting zijn de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement van Brussel bevoegd.

Door de Raad

De Secretaris, De Voorzitter,

Voor eensluidend afschrift

De Secretaris, De Burgemeester,