

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2013/31743]

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

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 10 de l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'avis 53.340/4 du Conseil d'Etat, rendu le 5 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Vu le Plan régional de politique du stationnement, approuvé par le Gouvernement le 18 juillet 2013, selon les modalités prévues à l'Ordonnance du 22 janvier 2009;

Vu l'enquête publique y relative, tenue du 21 janvier au 21 mars 2013;

Vu l'avis des conseils communaux récoltés au cours de cette enquête publique;

Vu l'avis de Bruxelles Mobilité du 13 mars 2013;

Vu l'avis de la STIB du 25 février 2013;

Vu l'avis de Bruxelles Environnement du 21 mars 2013;

Considérant que la politique régionale de stationnement vise à harmoniser les réglementations communales pour apporter cohérence et lisibilité à l'organisation du stationnement au niveau régional;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1^{er}. — Objectifs et définitions de la politique du stationnement

Article 1^{er}. Les buts de la politique régionale du stationnement sont :

— rééquilibrer l'utilisation de la voirie publique en renforçant les fonctions autres que le stationnement;

— simplifier la situation du stationnement en Région bruxelloise par l'harmonisation et par une meilleure gestion des infractions, des problèmes de livraison ou du stationnement pour les alternatives au transport motorisé individuel;

— la simplification de la réglementation, en faveur d'une bonne compréhension par les usagers. Cela se traduit par une réglementation uniforme sur toute la Région.

CHAPITRE 2. — Stationnement en voirie

Section 1^{re}. — Buts de la politique régionale du stationnement en voirie

Art. 2. Les buts poursuivis par la politique régionale du stationnement sont :

— le respect des orientations politiques du plan IRIS II relatives au nombre de places de stationnement qui vise à, en concertation avec les communes, réduire de 16 % les places non réglementées en voirie d'ici l'horizon 2018 pour l'ensemble de la Région. La situation de référence 2004-2005 fixe le nombre maximal d'emplacements de stationnement non-réglémentés et réglémentés par commune et pour l'ensemble de la Région. Une commune ne peut pas dépasser cette valeur, sauf lors de la création de nouvelles voiries.

— le nombre global de places en voirie doit graduellement et de manière non réversible, diminuer selon les modalités reprises dans cet arrêté et le nombre de places hors voirie devra augmenter pour compenser significativement cette diminution.

La contribution de chaque commune à la réduction des places de stationnement en voirie, sera évaluée à l'aide des paramètres suivants :

— le degré de stationnement réglémenté sur son territoire;

— le recours à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2013/31743]

18 JULI 2013. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 10 van de ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap;

Gelet op het advies 53.340/4 van de Raad van State van 5 juni 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, goedgekeurd door de Regering op 18 juli 2013 volgens de modaliteiten voorzien in de Ordonnantie van 22 januari 2009 is;

Gelet op het openbaar onderzoek dat werd gehouden van 21 januari tot 23 maart 2013;

Gelet de adviezen van de gemeenteraden die tijdens dit openbaar onderzoek werden ontvangen;

Gelet op het advies van Brussel Mobiliteit van 13 maart 2013;

Gelet op het advies van de MIBV van 25 februari 2013;

Gelet op het advies van Leefmilieu Brussel van 21 maart 2013;

Overwegende dat het gewestelijk parkeerbeleid de harmonisering van de gemeentelijke reglementen beoogt teneinde samenhang en duidelijkheid te brengen in het parkeerbeleid op gewestelijk niveau;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK 1. — Doelstellingen en definities van het gewestelijk parkeerbeleid

Artikel 1. De doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid zijn :

— het gebruik van de openbare weg in een beter evenwicht brengen door andere functies dan het parkeren te versterken;

— de parkeersituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereenvoudigen door een harmonisering en een beter beheer van de inbreuken, de leveringsproblemen of de parkeerproblemen voor de alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer;

— de vereenvoudiging van de reglementering zodat de gebruikers die goed kunnen begrijpen. Dit vertaalt zich in een identieke reglementering voor het hele Gewest.

HOOFDSTUK 2. — Parkeren op de openbare weg

Afdeling 1. — Doelstellingen van het gewestelijk parkeerbeleid op de openbare weg

Art. 2. Het gewestelijk parkeerbeleid streeft de volgende doelstellingen na :

— de naleving van de beleidslijnen van het IRIS II-plan met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen met het oogmerk op, en in samenwerking met de gemeenten, voor 2018 voor het hele Gewest een vermindering te realiseren van 16 % van het aantal niet gereguleerde plaatsen op de openbare weg. De referentiesituatie 2004-2005 legt het maximale aantal gereguleerde en niet-gereguleerde parkeerplaatsen vast per gemeente en voor het hele Gewest. Een gemeente kan deze waarde niet overschrijden, behalve in het geval van de aanleg van nieuwe wegen.

— het globale aantal plaatsen op de openbare weg moet geleidelijk aan en onomkeerbaar dalen volgens de modaliteiten voorzien in dit besluit en het aantal plaatsen buiten de openbare weg zal moeten stijgen om deze vermindering aanzienlijk te compenseren.

De bijdrage van elke gemeente in het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg zal geëvalueerd worden aan de hand van de volgende parameters :

— de graad van gereguleerd parkeren op haar grondgebied;

— het gebruik van progressieve tarieven om de rotatie in de hand te werken;

— la maîtrise du nombre de places de stationnement pour voiture sur voirie, du nombre maximal d'emplacements admissibles par commune, du nombre d'emplacements réglementés par zone (rouge, verte, bleue) ainsi que du nombre minimal d'emplacements réservés à des utilisateurs spécifiques (personnes à mobilité réduite, zone de livraison...);

— la sécurisation des carrefours (et notamment la création « d'oreilles de trottoir ») et des traversées piétonnes;

— la création d'itinéraires cyclables;

— la création de sites propres pour les transports en commun;

— l'installation de stations de vélos en libre service;

— l'installation de stations de voitures partagées;

— la réservation de places pour les autocars;

— l'implantation de nouveaux équipements sur voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...);

— la réfection ou requalification de voirie, avec une diminution du nombre de places de stationnement automobile;

— les plans d'action communaux de stationnement détaillés quant à l'objectif régional de réduction des places de stationnement sur voirie et la manière de laquelle l'offre hors voirie sera en même temps augmentée en compensation de cette réduction;

— les réaffectations soit à d'autres usages (dont la réservation à d'autres modes de transport tels que transports en commun, station de voitures partagées, vélos...) avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation;

— le nombre de places en zone rouge atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;

— le nombre de places en zone orange atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);

— le nombre de places en zone grise atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);

— le nombre de places en zone verte atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou grise, ou autre affectation);

— le nombre de places en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois ne peut pas diminuer, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou verte, ou autre affectation);

— apporter des adaptations lors des premiers mois de la mise en place de nouvelles réglementations (ajustement du type de réglementation et du nombre de places concernées);

— expérimenter les nouvelles réglementations permettant une évaluation des résultats, à travers un observatoire du stationnement, avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Ces modalités permettront de rationaliser l'offre et de diminuer graduellement le nombre de places de stationnement en voirie, pour favoriser la circulation des transports en commun, des piétons et des cyclistes, de même qu'augmenter la convivialité de l'espace public. A la fin de la durée de validité du Plan régional de politique du stationnement plan, les places de stationnement devront être gérées en tant que places de stationnement réglementées sur la majeure partie du territoire régional.

Art. 3. La politique régionale du stationnement précise les modalités de la réduction souhaitée du nombre de places de stationnement en voirie.

— de beheersing van het aantal autoparkeerplaatsen op de openbare weg, het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen per gemeente, het aantal gereglementeerde plaatsen per zone (rode, groene, blauwe) alsook het minimale aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor specifieke gebruikers (personen met een verminderde mobiliteit, leveringszone...);

— de beveiliging van kruispunten (en dan vooral de aanleg van "trottoiruitstulpingen") en van de oversteekplaatsen voor voetgangers;

— de aanleg van fietspaden;

— de aanleg van voorbehouden banen voor openbaar vervoer;

— de aanleg van fietsstations met zelfbediening;

— de inrichting van stations voor autodelen;

— de aanleg van voorbehouden plaatsen voor autocars;

— de aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, parkeerplaatsen voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...);

— de herinrichting of herbestemming van de openbare weg, met vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen;

— de gedetailleerde gemeentelijke parkeeractieplannen wat betreft het gewestelijk doel ter vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en de wijze waarom het parkeeraanbod buiten de openbare weg tegelijkertijd uitgebreid zal worden ter compensatie van deze vermindering;

— de herbestemming ofwel naar andere gebruiksdoeleinden (waaronder de reservering voor andere vervoersmodi zoals openbaar vervoer, stations voor autodelen, fietsen, ...) met of zonder compensatie door plaatsen buiten de openbare weg ofwel door middel van reglementering;

— het aantal plaatsen in een rode zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschafte worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;

— het aantal plaatsen in een oranje zone bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschafte worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een grijze zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschafte worden door stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een groene zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschafte worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode, oranje of grijze zone of andere affectatie);

— het aantal plaatsen in een blauwe zone, bereikt gedurende meer dan 18 maand, mag niet afnemen, tenzij ze fysiek afgeschafte worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een zone met een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje, grijze of groene zone, of andere affectatie);

— aanpassingen aanbrengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd (aanpassing van het type van reglementering en van het aantal betrokken parkeerplaatsen);

— de nieuwe reglementeringen uittesten, wat toelaat de resultaten hiervan te evalueren via een parkeerobservatorium vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Deze modaliteiten maken het mogelijk om het aanbod aan parkeerplaatsen te rationaliseren en het aantal parkeerplaatsen geleidelijk aan te verminderen, en zo de circulatie van openbaar vervoer, voetgangers en fietsers te bevorderen alsook de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren. Na afloop van de looptijd van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan moeten de parkeerplaatsen op het grootste deel van het gewestelijk grondgebied op gereglementeerde wijze beheerd worden.

Art. 3. Het gewestelijk parkeerbeleid preciseert de modaliteiten van de gewenste vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg.

Art. 4. La politique régionale du stationnement tend également à intégrer l'ensemble des places de stationnement dans des zones règlementées sur la majeure partie du territoire régional à l'échéance du premier plan communal de stationnement.

Art. 5. Pour atteindre ces objectifs, la politique régionale du stationnement :

- Instaure une cohérence dans la détermination des tarifs;
- Recourt à des tarifs progressifs pour encourager la rotation;
- Fait la distinction entre l'usage normal et l'usage toléré d'une place de stationnement;
- Tend à maîtriser le nombre de places de stationnement pour voiture, sur voirie;
- Fixe les horaires durant lesquels s'applique la réglementation sur voirie;
- Fixe les tarifs pratiqués pour le stationnement payant;
- Détermine des zones règlementées en fonction de critères tels que la densité d'un quartier, la présence de commerces ou d'artères commerçantes, l'animation du quartier, son attractivité locale ou régionale et sa fréquentation, la présence de parkings, notamment de transit, le caractère urbain, résidentiel ou peuplé d'un quartier, la pression de stationnement du quartier.

Art. 6. Ces objectifs constituent des lignes directrices qui doivent orienter les actions des différents pouvoirs concernés.

Section 2. — Définitions, notions et procédures

Sous-section 1^{re}. — Définitions et notions

Art. 7. Aux termes du présent arrêté, on entend par :

1° Ordonnance : l'Ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale.

2° Places de stationnement réservées : les emplacements de stationnement tels que définis à l'article 2, 2° de l'Ordonnance.

3° Voitures partagées : le système d'utilisation d'un véhicule tel que défini à l'article 2.50 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

4° Secteur de stationnement : la zone géographique centrée sur le lieu de résidence ou le siège social ou d'exploitation qui délimite les voies sur lesquelles les cartes de dérogation sont valables.

5° Agence du Stationnement : l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale, telle que définie au Chapitre VI de l'Ordonnance.

6° Ministre compétent : Le Ministre qui a les Transports dans ses attributions.

Sous-section 2. — Procédures

Art. 8. Dans les cas où l'avis de l'Agence du Stationnement doit être sollicité, celle-ci rend son avis dans les 60 jours à dater de la réception, par courrier recommandé, de la décision motivée du conseil communal. A défaut d'avis rendu dans le délai précité, l'avis de l'Agence du stationnement est réputé favorable.

Section 3. — Nombre de places de stationnement

Art. 9. Le tableau repris en Annexe A détermine :

a) Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune et pour l'ensemble de la Région.

b) Le nombre de places de stationnement règlementées pour les zones rouge, verte et bleue.

Art. 4. Het gewestelijk parkeerbeleid beoogt ook de integratie van het geheel van het aantal plaatsen binnen gereguleerde zones op het grootste gedeelte van het gewestelijk grondgebied tegen de vervaldatum van het eerste gemeentelijk parkeeractieplan.

Art. 5. Om deze doelstellingen te bereiken :

- Zorgt het gewestelijk parkeerbeleid voor coherentie bij het vaststellen van de tarieven;
- Gebruikt het gewestelijk parkeerbeleid progressieve tarieven om de rotatie te stimuleren;
- Maakt het gewestelijk parkeerbeleid een onderscheid tussen het normale gebruik en het toegestane gebruik van een parkeerplaats;
- Streeft het gewestelijk parkeerbeleid naar een beheersing van het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen op de openbare weg;
- Stelt het gewestelijk parkeerbeleid de uurregeling vast gedurende dewelke de regelgeving met betrekking tot de openbare weg van toepassing is;
- Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de tarieven voor het betalend parkeren;
- Bepaalt het gewestelijk parkeerbeleid de gereguleerde zones in functie van criteria zoals de bevolkingsdichtheid van een wijk, de aanwezigheid van handelszaken of winkelstraten, de animatie in de wijk, zijn lokale of regionale aantrekkingskracht en het aantal bezoekers van de wijk, de aanwezigheid van parkings, in het bijzonder transit-parkings, het stedelijk, residentieel of dichtbevolkte karakter van de wijk, de parkeerdruk in de wijk.

Art. 6. Deze doelstellingen vormen richtlijnen die dienen als leidraad voor de maatregelen van de verschillende betrokken besturen.

Afdeling 2. — Definities, bepalingen en procedures

Onderafdeling 1. — Definities en bepalingen

Art. 7. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° Ordonnantie : de Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.

2° Voorbehouden parkeerplaatsen : de parkeerplaatsen zoals bepaald in artikel 2.2° van de Ordonnantie.

3° Autodelen : het systeem van gebruik van een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 2.50 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

4° Parkeersektor : de geografische zone gericht op de verblijfplaats of de maatschappelijke- of exploitatiezetel, die de grenzen afbakent waarbinnen de vrijstellingskaarten geldig zijn.

5° Parkeeragentschap : het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap, zoals bepaald in hoofdstuk VI van de Ordonnantie.

6° De bevoegde Minister : de Minister bevoegd voor Vervoer.

Onderafdeling 2. — Procedure

Art. 8. In de gevallen waarin het advies van het Parkeeragentschap moet worden gevraagd, geeft zij haar advies binnen 60 dagen na ontvangst van de gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad, ontvangen per aangetekend schrijven. Indien geen advies wordt verleend binnen voormelde termijn, wordt het advies van het Parkeeragentschap geacht gunstig te zijn.

Afdeling 3. — Aantal parkeerplaatsen

Art. 9. De tabel als Bijlage A bepaalt :

a) Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente en voor het volledige Gewest.

b) Het aantal gereguleerde parkeerplaatsen voor de rode, groene en blauwe zones.

c) Le nombre minimal de places de stationnement réservées.

Communes	Non réglementées	Bleue zone	Verte zone	Rouge zone	Non classées	Réserve	Totaux
Andenne	26772	0	0	0	29869	953	29872
Ardenne	5272	3714	452	0	3430	325	9793
Audenaert	5475	513	0	0	1888	114	8180
Beaumont	0	11238	0	0	42877	2736	55351
Bertrix	6552	0	4346	274	11115	301	19477
Bierset	7387	1183	58	122	8818	497	9175
Bièvre	12778	0	223	288	13179	675	13963
Boischaux	5033	142	0	0	15315	462	21012
Brabant	18434	0	2178	216	18797	807	19634
Braine	8684	0	379	0	19123	478	19994
Brassat	3144	0	467	0	4252	21	4324
Brussels (S-J)	29221	0	0	0	29243	1139	27142
Brussels (N)	8184	0	466	133	18123	417	19223
Brussels (T-M)	2151	0	1436	347	3934	302	4230
Brussels (W)	8743	18115	786	978	28118	892	27138
Busse	27270	0	181	130	22007	634	23222
Châteauneuf	8587	39	0	0	16445	321	25492
Châteauneuf (S)	8983	2871	1162	268	13884	468	19676
Châteauneuf (N)	14189	748	1364	92	14098	423	16674
Genève	226868	25888	18725	3648	289519	12538	293851

Annexe A

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles sur la voirie publique par commune (colonne « Totaux »), ne peut pas augmenter, sauf en cas de création de nouvelles voiries.

Ce nombre maximal de places ne peut que diminuer conformément à l'objectif du Plan Iris 2.

Le nombre maximal de places de stationnement admissibles pour l'ensemble de la Région est de 293 057 places, dont 12 538 réservées. Ce nombre représente le total des places non-réglémentées, des places en zones réglementées (bleue, verte et rouge) et des emplacements réservés.

Art. 10. L'implantation de nouveaux équipements sur la voirie (box vélos, emplacements motos, stations de voitures partagées, stations de vélos partagés, emplacements taxis...) est réalisée en remplacement de places de stationnement automobiles, sauf impossibilité justifiée par les conseils communaux auprès de l'Agence du stationnement.

Lors d'un nouvel aménagement, de réfection ou de requalification de la voirie, le nombre de places de stationnement en voirie ne peut pas augmenter par rapport à la situation telle qu'elle existait avant ces travaux. La création de nouvelles places de stationnement est autorisée uniquement en cas de création de nouvelle voirie. La création de nouvelles places en voirie ne peut s'accompagner que de places de stationnement réglementées, et à la condition qu'un nombre équivalent de places, de préférence non réglementées, soient physiquement réaffectées à d'autres usages.

Les places de stationnement ainsi réaffectées le sont par défaut sur la même commune. Elles peuvent l'être à titre dérogatoire dans une commune limitrophe, dans un quartier adjacent à ces nouvelles voiries, si les deux conseils communaux concernés et l'Agence du stationnement concluent un accord tripartite à cette fin.

Art. 11. Dans leur premier plan d'action communal de stationnement, par rapport au nombre de places repris dans le tableau et sauf dérogation accordée par le Gouvernement sur la base d'une justification appropriée, se situant dans les objectifs globaux repris au présent arrêté, les conseils communaux :

— Diminuent, graduellement et de manière non réversible le nombre global de places de stationnement en voirie, selon les modalités reprises dans le présent arrêté et augmentent le nombre de places hors voirie. La contribution de chaque commune à l'objectif chiffré sera évaluée à l'aide de :

— la capacité totale en stationnement de cette commune,

— les données que les conseils communaux apportent dans leur propre plan d'action communal de stationnement,

— la spécificité des zones résidentielles et de certains quartiers. Les conseils communaux doivent justifier la spécificité de ces zones et quartiers dans leur plan d'action communal de stationnement. Il sera tenu compte des solutions alternatives.

c) Het minimale aantal voorbehouden parkeerplaatsen.

Openbaar gebied	Het gereguleerde	Bleue zone	Verte zone	Rouge zone	Subtotaal	Gereguleerd	Totaal
Andenne	26772	0	0	0	26860	912	26872
Ardenne	5272	3714	452	0	9438	325	9763
Audenaert	5475	513	0	0	6988	114	7102
Beaumont	0	11238	0	0	42877	2736	45613
Bertrix	6552	0	4346	274	11115	301	11417
Bierset	7387	1183	58	122	8818	497	9315
Bièvre	12778	0	223	288	13179	675	13854
Boischaux	5033	142	0	0	15315	462	15777
Brabant	18434	0	2178	216	18797	807	19604
Braine	8684	0	379	0	19123	478	19601
Brassat	3144	0	467	0	4252	21	4273
Brussels (S-J)	29221	0	0	0	29243	1139	27104
Brussels (N)	8184	0	466	133	18123	417	18540
Brussels (T-M)	2151	0	1436	347	3934	302	4236
Brussels (W)	8743	18115	786	978	28118	892	29010
Busse	27270	0	181	130	22007	634	22634
Châteauneuf	8587	39	0	0	16445	321	16766
Châteauneuf (S)	8983	2871	1162	268	13884	468	14352
Châteauneuf (N)	14189	748	1364	92	16094	423	16517
Genève	226868	25888	18725	3648	289519	12538	292057

Bijlage A

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen op de openbare weg per gemeente (kolom "Totaal"), mag niet stijgen, behoudens in het geval van de aanleg van nieuwe openbare wegen.

Dit maximale aantal parkeerplaatsen kan enkel verminderen overeenkomstig het doel van het Plan Iris 2.

Het maximale aantal toegelaten parkeerplaatsen voor het gehele Gewest bedraagt 293 057 plaatsen, waarvan er 12 538 zijn voorbehouden. Dit aantal staat voor het totale aantal niet-gereguleerde plaatsen, plaatsen in de gereguleerde zones (blauwe, groene en rode) en voorbehouden plaatsen.

Art. 10. De aanleg van nieuwe voorzieningen op de openbare weg (boxen voor fietsen, parkeerplaatsen voor motorfietsen, stations voor autodelen, parkeerplaatsen voor gedeelde fietsen, parkeerplaatsen voor taxi's...) gebeurt door autoparkeerplaatsen te vervangen, tenzij de onmogelijkheid daarvan gerechtvaardigd wordt door de gemeenteraden bij het Parkeeragentschap.

Bij een nieuwe aanleg, herinrichting of herbesteding van de openbare weg, mag het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet toenemen in vergelijking met de situatie zoals die bestond vóór de werken. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen is alleen toegestaan indien er nieuwe wegen worden aangelegd. De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op de openbare weg kan enkel gepaard gaan met de aanleg van gereguleerde parkeerplaatsen, en op voorwaarde dat een evenredig aantal nabijgelegen, bij voorkeur niet-gereguleerde, parkeerplaatsen fysiek herbestedd wordt voor andere gebruiksdoel-einden.

De parkeerplaatsen die op die manier worden herbestedd bevinden zich normalerwijze in dezelfde gemeente. Bij wijze van uitzondering kunnen de parkeerplaatsen zich ook bevinden in een aangrenzende gemeente, in een wijk die grenst aan de nieuw aangelegde wegen, indien de twee betrokken gemeenten en het Parkeeragentschap daarover een driezijdig akkoord hebben gesloten.

Art. 11. In hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, en in vergelijking met het aantal plaatsen opgenomen in de tabel en behoudens een door de Regering verkregen afwijking, en met een gepaste motivering, kaderend in de globale doelstellingen opgenomen in dit besluit :

— Verminderen de gemeenteraden geleidelijk aan en onomkeerbaar het globale aantal parkeerplaatsen op de openbare weg, volgens de in dit besluit voorziene modaliteiten, en breiden het aantal plaatsen buiten de openbare weg uit. De bijdrage van elke gemeente in het bereiken van het streefcijfer zal beoordeeld worden aan de hand van :

— de totale parkeercapaciteit van die gemeente,

— de gegevens die de gemeenteraden aanbrenge(n) in hun eigen gemeentelijk parkeeractieplan,

— de specificiteit van residentiële zones en van bepaalde wijken. De gemeenteraden staven de eigenheid van deze zones en wijken zoals die wordt gestaafd in het gemeentelijke parkeeractieplan. Er zal rekening worden gehouden met alternatieve oplossingen.

Par rapport au comptage de 2004-2005, le nombre de places non réglementées et non réservées est réduit sur l'ensemble de la Région d'au moins 16 %. Cette réduction prend la forme soit de réaffectations à d'autres usages avec ou sans compensation hors voirie, soit d'une réglementation. Les emplacements de stationnement en voirie supprimés physiquement, seront compensés par des emplacements hors voirie. L'Agence du stationnement analysera les plans d'action communaux de stationnement simultanément afin de garantir la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 16 % du nombre de places non-réglementées au niveau de la Région;

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone rouge, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation y interdisant le stationnement;

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone orange, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit ou zone rouge ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone grise, atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone verte atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise ou autre affectation);

— Ne peuvent diminuer le nombre de places de stationnement en zone bleue atteint pendant plus de 18 mois, sauf suppression physique de ces places par des aménagements urbains ou une réglementation plus contraignante (interdit, zone rouge, orange, grise, verte ou autre affectation).

Art. 12. Le délai de 18 mois dont question à l'article 11 est instauré avant que ne soit entériné définitivement le nombre de places de stationnement réglementées. Ce délai permet aux conseils communaux de procéder :

— à des adaptations lors des premiers mois de la mise en place des nouvelles réglementations;

— à des expérimentations des nouvelles réglementations, permettant une évaluation des résultats en observant le stationnement avant d'arrêter définitivement la nouvelle organisation.

Art. 13. Les gestionnaires de voirie ne peuvent pas prévoir des places ni les maintenir aux endroits où l'article 24 du Code de la route interdit l'arrêt ou le stationnement.

Section 4. — Places de stationnement réservées

Art. 14. Pour les personnes handicapées, les conseils communaux :

— veillent à desservir au mieux possible tous les lieux recevant du public (commerces, services, administrations, centres culturels et de loisirs, parcs,...). Les bâtiments présentant une bonne accessibilité aux personnes en situation de handicap sont privilégiés;

— offrent, dans leurs politiques d'organisation du stationnement en et hors voirie, de manière structurée et systématisée, une réponse aux demandes justifiées de réservation de places de parking à proximité de l'habitation ou du lieu de travail quand, notamment :

— l'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;

— le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.

Art. 15. La pertinence des réservations instaurées est vérifiée périodiquement et les emplacements sont libérés quand la réservation n'est plus justifiée.

Art. 16. Les conseils communaux déterminent les réservations à vocation de service public et les réservations temporaires, conformément aux conditions générales arrêtées par le Gouvernement, en fonction des besoins ponctuels et des réglementations en vigueur.

Ten opzichte van de tellingen van 2004-2005, wordt het aantal niet-gereguleerde en niet-voorbehouden parkeerplaatsen vermindert op het hele grondgebied van het Gewest met ten minste 16 %. Deze vermindering neemt de vorm aan van ofwel de herbestemming voor andere gebruiksdoelinden met of zonder compensatie buiten de openbare weg ofwel door een reglementering. De parkeerplaatsen op de openbare weg die fysiek werden geschrapt zullen gecompenseerd worden door parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Het Parkeeragentschap zal de gemeentelijke parkeer-actieplannen gelijktijdig analyseren teneinde de realisatie van de doelstelling van vermindering met minstens 16 % van het aantal niet-gereguleerde parkeerplaatsen op niveau van het Gewest te garanderen;

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een rode zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of vervangen worden door een reglementering die het parkeren hier verbiedt;

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een oranje zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod of rode zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een grijze zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod, rode zone, oranje zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een groene zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone of andere affectatie);

— de gemeenteraden mogen het aantal plaatsen in een blauwe zone, gerealiseerd gedurende meer dan 18 maanden, niet verminderen, tenzij ze fysiek afgeschaft worden door de aanleg van stedelijke inrichtingen of door een striktere reglementering (parkeerverbod rode zone, oranje zone, grijze zone, groene zone of andere affectatie).

Art. 12. De termijn van 18 maanden, zoals vermeld in artikel 11, gaat in vooraleer het aantal gereguleerde parkeerplaatsen definitief wordt bekrachtigd. Deze termijn stelt de gemeenteraden in staat om :

— aanpassingen aan te brengen tijdens de eerste maanden waarin de nieuwe reglementeringen worden ingevoerd;

— de nieuwe reglementeringen uit te testen en een evaluatie van de resultaten toe te staan via observatie van het parkeren vooraleer de nieuwe organisatie definitief vast te leggen.

Art. 13. De wegbeheerders kunnen geen plaatsen voorzien of handhaven op locaties waar artikel 24 van het Verkeersreglement verbiedt om stil te staan of te parkeren.

Afdeling 4. — Voorbehouden parkeerplaatsen

Art. 14. Voor personen met een handicap moeten de gemeenteraden :

— er over waken dat alle plaatsen die bezoekers ontvangen (handelszaken, diensten, administraties, culturele centra, recreatiegebieden, parken,...) zo goed mogelijk worden bediend. De gebouwen die goed toegankelijk zijn voor personen met een handicap krijgen hierbij voorrang;

— in hun beleid met betrekking tot het parkeren op en buiten de openbare weg gestructureerd en gesystemiseerd een antwoord bieden op elke gerechtvaardigde aanvraag voor voorbehouden parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de woon- en werkplaats, onder andere indien :

— de woning of de plaats van tewerkstelling niet beschikt over een garage of privéparking die een goede toegankelijkheid garandeert;

— de aanvrager een voertuig heeft of vervoerd wordt door iemand die bij hem inwoont.

Art. 15. De relevantie van bestaande voorbehouden plaatsen wordt periodiek gecontroleerd en de voorbehouden plaatsen worden vrijgegeven indien het niet langer gerechtvaardigd is om die voor te behouden.

Art. 16. De gemeenteraden bepalen de voorbehouden plaatsen voor openbare diensten en de tijdelijk voorbehouden plaatsen conform algemene voorwaarden die worden vastgesteld door de Regering al naargelang de concrete behoeften en de van kracht zijnde reglementen.

CHAPITRE 3. — *Stationnement sur voirie des substituts individuels à la voiture personnelle*

Section 1^{re}. — Le stationnement des vélos

Sous-section 1^{re}. — Objectif

Art. 17. Les communes favorisent, selon les modalités définies ci-après, l'usage du vélo comme substitut aux modes de déplacement urbain motorisés grâce à des facilités de stationnement pour les vélos.

Sous-section 2. — Stationnement de courte durée

Art. 18. Le stationnement de vélos de courte durée désigne le stationnement aux dispositifs en U inversés ou aux dispositifs d'abris couverts, en libre accès et gratuits aux usagers.

Art. 19. Les conseils communaux programment, sur la durée de leur premier plan d'action communal de stationnement, les compléments d'équipement sur voirie. Ceux-ci ne peuvent être créés que sur les trottoirs lorsqu'un passage libre de 2 m de large est garanti pour les piétons lorsque les vélos sont attachés, de manière à obtenir à l'échéance de celui-ci les valeurs suivantes :

- au moins 2 places vélos pour 20 places de voiture;
- un maximum de 150 m de trottoir sans arceau ou un équivalent fonctionnel en zone urbaine continue.

Les conseils communaux prévoient également un stationnement de courte durée à proximité immédiate des générateurs de déplacements en tant qu'endroits de destination.

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

Sous-section 3. — Stationnement de longue durée

Art. 20. Le stationnement de vélos de longue durée désigne le stationnement aux dispositifs de type « box fermé » ou dans un garage. L'accès y est payant.

Art. 21. Les conseils communaux implantent sur voirie des dispositifs de stationnement clos, couverts et sécurisés, d'après les conditions suivantes :

— ces dispositifs sur voirie ont vocation à faciliter l'usage du vélo par les riverains et les usagers du quartier en leur offrant des possibilités de stationnement sûres et ergonomiques.

— Ils ne visent que les voiries où la nature de l'urbanisme ne permet pas de réaliser un stationnement hors voirie satisfaisant à ces deux critères. Le stationnement privé ou public de longue durée de vélos est préférentiellement disposé hors voirie publique. Les aménagements hors voirie, privés ou en parc public, doivent en effet être systématiquement privilégiés pour les stationnements de longue durée.

— ces dispositifs n'ont pas vocation à se substituer aux autres moyens d'entreposage hors voirie des vélos inutilisés. Les conseils communaux instaurent des règles de gestion pour en empêcher l'occupation par des vélos abandonnés.

— ces dispositifs ne sont accessibles que sur abonnement, avec identification de l'usager et contrôle d'accès.

— le tarif par vélo est égal au prix de la première carte de dérogation « riverain ».

— un nettoyage et un entretien réguliers de ces dispositifs les maintiennent :

- aptes à leur fonction;
- en bon état.

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

Art. 22. Les dispositifs sécurisés de stationnement de vélos de longue durée sur voie publique sont des box ou des constructions dont la taille est fonction des besoins et de la nature du tissu urbain. Les plus grandes structures sont privilégiées chaque fois que possible en fonction des normes d'octroi du permis d'urbanisme.

HOOFDSTUK 3. — *Het parkeren op de openbare weg van individuele alternatieven voor de personenwagens*

Afdeling 1. — Het parkeren van fietsen

Onderafdeling 1. — Doelstelling

Art. 17. De gemeenten moedigen het gebruik van de fiets aan als alternatief voor de stedelijke gemotoriseerde verplaatsingswijzen door middel van parkeerfaciliteiten voor fietsen, volgens de hierna omschreven bepalingen.

Onderafdeling 2. — Kortparkeren

Art. 18. Het kortparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in U-vormige fietsenrekken of in overdekte stallingen die vrij toegankelijk en gratis voor de gebruiker zijn.

Art. 19. Tijdens hun eerste gemeentelijk parkeeractieplan, voorzien de gemeenteraden in bijkomende inrichtingen op de openbare weg. Deze mogen enkel op de voetpaden worden ingericht indien voor de voetgangers een vrije doorgang van 2 meter wordt gewaarborgd wanneer de fietsen zijn vastgemaakt, zodat bij het verstrijken van dit eerste plan aan de volgende minimumvereisten voldaan is :

- minstens 2 fietsparkeerplaatsen per 20 autoparkeerplaatsen;
- maximaal 150 m voetpad zonder fietsboog of een evenwaardige inrichting in een doorlopende stedelijke zone.

De gemeenteraden voorzien eveneens in kortparkeren nabij verplaatsingsgeneratoren die worden aanzien als bestemmingsplaatsen.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenteraden die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadsweefsel.

Afdeling 3. — Langparkeren

Art. 20. Het langparkeren van fietsen heeft betrekking op het parkeren in voorzieningen van het type "afgesloten box" of in een garage. De toegang tot die voorzieningen is betalend.

Art. 21. De gemeenteraden voorzien op de openbare weg afgesloten, overdekte en beveiligde parkeerinrichtingen die voldoen aan de volgende voorwaarden :

— deze inrichtingen op de openbare weg beogen het fietsgebruik voor de bewoners en de gebruikers van de wijk te vergemakkelijken door hen veilige en ergonomische parkeermogelijkheden aan te bieden.

— Ze worden enkel ingericht op openbare wegen waar de stedenbouwkundige situatie het niet toelaat om parkeerplaatsen buiten de openbare weg aan te leggen die aan deze twee criteria voldoen. De private of openbare fietsstallingen voor langparkeren worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De voorzieningen buiten de openbare weg, privé of op een publieke plaats, krijgen systematisch de voorkeur voor het langparkeren.

— deze inrichtingen beogen niet om andere opslagmogelijkheden buiten de openbare weg voor ongebruikte fietsen te vervangen. De gemeenteraden voeren beleidsregels in om de bezetting door achtergelaten fietsen te voorkomen.

— deze inrichtingen zijn enkel toegankelijk via een abonnement, met identificatie van de gebruiker en een toegangscntrole.

— het tarief per fiets is gelijk aan de prijs voor de eerste vrijstelling-skaart "buurtbewoner"

— Een regelmatige schoonmaak en onderhoud van deze inrichtingen houdt ze :

- geschikt voor hun functie;
- in een goede staat.

De analyse van dezelfde voorwaarden laat toe om verouderde infrastructuur te identificeren en te verwijderen.

Art. 22. De beveiligde inrichtingen voor het langparkeren van fietsen op de openbare weg gedurende zijn boxen of constructies waarvan de grootte in verhouding is met de behoeften en de aard van het stedelijke weefsel. De grootste structuren krijgen de voorkeur telkens wanneer dat mogelijk is in functie van de normen voor het verlenen van een stedenbouwkundige vergunning.

Art. 23. Les conseils communaux exposent leurs actions en cette matière dans leur plan d'action communal de stationnement. Ils y intègrent les endroits susceptibles d'accueillir ce type de dispositif et désignent au moins un endroit où ce dispositif sera déployé.

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

Sous-section 4. — Caractéristiques et implantation des équipements

Art. 24. Les dispositions de la présente sous-section visent tant le stationnement des vélos de courte que de longue durée.

Le mobilier est au choix :

— un U renversé répondant aux spécifications normalisées par le Ministre;

— un équivalent fonctionnel ayant une forme plus sophistiquée, sous réserve d'obtenir l'agrément préalable de l'Agence du stationnement quant à ces caractéristiques fonctionnelles.

Art. 25. Les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement aux places de stationnement pour véhicules automobiles.

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

Pour les stationnements de courte durée, les communes privilégient les implantations en coin de rue afin de maintenir une cohérence avec les passages pour piétons et en faciliter le repérage.

Art. 26. Les emplacements de stationnement pour vélos sont signalés par la signalisation adéquate en vigueur.

Section 2. — Le stationnement des véhicules deux-roues motorisés

Art. 27. Le stationnement des cyclomoteurs à deux roues doit être organisé sur des emplacements spécifiques autorisés aux motocyclettes afin de ne pas encombrer les trottoirs ou les emplacements pour vélos.

Art. 28. Au sein de chaque secteur de stationnement, le nombre de places réservées aux véhicules deux-roues motorisés est, dans la mesure du possible, proportionnel au nombre de places réservées aux voitures. Il est aménagé entre 1 à 3 places pour les véhicules deux-roues motorisés pour 200 places aménagées pour le stationnement des voitures.

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

Les conseils communaux peuvent adopter des dérogations locales à ces valeurs, sous réserve d'une justification par une étude de mobilité validée par l'Agence du stationnement.

Art. 29. Les nouveaux équipements de stationnement pour les véhicules deux-roues motorisés sont implantés préférentiellement à la place de stationnements automobiles, sauf dérogation accordée par le Gouvernement, après avis de l'Agence du stationnement.

Art. 30. Les emplacements de stationnement sont disposés au contact d'une voie de circulation accessible aux véhicules deux-roues motorisés, en dehors du trottoir.

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

Section 3. — Les voitures partagées

Art. 31. Ne peuvent bénéficier des avantages de stationnement accordés par le présent arrêté, l'Ordonnance, les arrêtés pris en exécution de celle-ci et les plans d'action communaux de stationnement, que les voitures des seules associations ou firmes agréées à cette fin par l'Agence du stationnement.

Art. 23. De gemeenteraden zetten hun acties ter zake uiteen in hun gemeentelijk parkeeractieplan. Ze nemen hierin de mogelijke plaatsen op waar dit type van inrichting opgenomen kan worden en wijzen ten minste één plaats aan waar deze inrichting gerealiseerd zal worden.

Het Parkeeragentschap begeleidt indien nodig de installatie van dit type inrichting en houdt zich in voorkomend geval zelf bezig met de installatie ervan.

Onderafdeling 4. — Eigenschappen en inplanting van de infrastructuur

Art. 24. De bepalingen van deze onderafdeling betreffen zowel het kortparkeren als het langparkeren van fietsen.

Het meubilair is naar keuze :

— een omgekeerde U die voldoet aan de normen die door de Minister zijn uitgevaardigd;

— een evenwaardig functioneel alternatief met een meer gesofisticeerde vormgeving, onder voorbehoud van het verkrijgen van de voorafgaande goedkeuring van het Parkeeragentschap voor wat betreft zijn functionele eigenschappen.

Art. 25. De nieuwe fietsstallingen worden bij voorkeur ingeplant op autoparkeerplaatsen.

In alle gevallen worden deze stallingen geplaatst naast een verkeersweg die toegankelijk is voor fietsen zodanig dat de fietser geen voetpad of een voetgangersruimte moet oversteken om zijn fiets te parkeren.

Voor het kortparkeren van fietsen verkiezen de gemeenten de inrichting op de hoek van een straat zodat dat een coherentie behouden blijft met de oversteekplaats voor voetgangers en zodat de herkenning vergemakkelijkt wordt.

Art. 26. De fietsparkeerplaatsen worden aangegeven door de geldende adequate signalisatie.

Afdeling 2. — Het parkeren van gemotoriseerde tweewielers

Art. 27. Het parkeren van tweewielige motorvoertuigen dient te worden georganiseerd op specifieke plaatsen waar bromfietsen toegelaten zijn, zodanig dat de voetpaden en de fietsstallingen niet versperd worden.

Art. 28. Binnen iedere parkeersector is het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor gemotoriseerde tweewielers, voor zoveel als mogelijk, evenredig met het aantal plaatsen dat is voorbehouden voor auto's. Er worden 1 tot 3 plaatsen ingericht voor gemotoriseerde tweewielers per 200 plaatsen die zijn ingericht voor het parkeren van auto's.

Het Parkeeragentschap kan bijzondere vrijstellingen verlenen aan de gemeenten, die daartoe een bijzondere aanvraag indienen en hun aanvraag in hoofdzaak motiveren aan de hand van de aard en de bestemming van het betrokken stadswefsel.

De gemeenteraden kunnen plaatselijk afwijken van deze aantallen, onder voorbehoud van een rechtvaardiging op basis van een door het Parkeeragentschap goedgekeurde mobiliteitsstudie.

Art. 29. De nieuwe parkeerinrichtingen voor gemotoriseerde tweewielers worden bij voorkeur ingericht op autoparkeerplaatsen, behoudens een door de Regering toegestane afwijking, nadat die het advies heeft ingewonnen van het Parkeeragentschap.

Art. 30. De parkeerplaatsen worden ingericht naast een verkeersweg die toegankelijk is voor gemotoriseerde tweewielers, zonder die op het voetpad te plaatsen.

De reglementering van de gereguleerde parkeerzone geldt voor motorfietsen.

Afdeling 3. — Autodelen

Art. 31. Enkel wagens van verenigingen of bedrijven die hiervoor door het Parkeeragentschap erkend zijn kunnen genieten van de parkeervoorzelen die door dit besluit, de Ordonnantie, de zijn uitvoeringsbesluiten en de gemeentelijke parkeeractieplannen worden toegelaten.

Art. 32. Les conseils communaux adoptent dans leur plan d'action « Car sharing » des mesures préférentielles pour le stationnement des voitures partagées visant à :

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

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

Art. 33. Le stationnement des voitures partagées est de deux types :

— En station : ce type de stationnement vise les places de stationnement réservées aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés. Les conseils communaux réservent des emplacements de ce type sur voirie pour permettre aux clients de prendre un véhicule partagé et de le restituer.

— En cours d'utilisation : les exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés et agréés par l'Agence du stationnement, peuvent obtenir une carte de dérogation « voiture partagée » qui est mise à disposition des clients lorsqu'ils utilisent le véhicule.

Art. 34. Les conseils communaux élaborent un plan d'action communal « Car sharing » à l'horizon 2020 conformément à l'objectif régional de croissance du Car sharing repris en annexe de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.

Section 4. — Taxis

Art. 35. La Direction des Taxis peut proposer aux communes des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis, sur la base de l'inventaire dynamique des stations de taxis et d'une proposition du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La Direction des Taxis donne son avis sur tous les projets de réaménagement de la voirie régionale comprenant une station de taxis, notamment en ce qui concerne la qualité et la visibilité des emplacements de ces stations.

Art. 36. Dans le cadre de leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux peuvent proposer des places supplémentaires de stationnement réservées aux taxis en indiquant les critères qu'ils ont pris en compte.

Art. 37. L'avis préalable de l'Agence du stationnement est requis pour toute création, déplacement ou suppression de l'implantation des stations de taxis et des éventuelles aires de stationnement réservées aux taxis.

CHAPITRE 4. — Livraisons, poids-lourds et autocars sur voirie

Section 1^{re}. — Livraisons

Art. 38. Les conseils communaux reprennent dans leur plan d'action communal de stationnement l'entière des zones de livraison indispensables à la vie économique de la commune en y intégrant les dispositifs prévus ou créés par les gestionnaires de voirie.

Les plans d'action communaux de stationnement détaillent les mesures particulières de contrôle et les modalités concrètes pour assurer le respect de ces zones.

Art. 39. Les conseils communaux tiennent compte des objectifs suivants :

- Déterminer, sur base d'un diagnostic de la demande, le nombre et la répartition des aires de livraison. Ce diagnostic distingue a priori :
 - les quartiers ou les rues dans lesquels se situent beaucoup de commerces : aires de livraison de secteur;
 - les générateurs isolés ou importants : aires de livraison spécifiques.

Art. 32. De gemeenteraden nemen in hun actieplan « Autodelen » preferentiële maatregelen op voor het parkeren van voertuigen voor autodelen, met het oog op :

- het aanmoedigen van alternatieven voor het gebruik van de eigen wagen;
- het bevorderen van de ontwikkeling van de diensten voor autodelen;
- het bevorderen van de zichtbaarheid van deze diensten.

De stations voor autodelen worden bij voorkeur geplaatst op de openbare weg, met een verspreiding binnen de wijken van kleine stations dichtbij de gebruikers. De grote stations moeten in principe buiten de openbare weg worden geplaatst.

Art. 33. Er zijn twee parkeermogelijkheden voor voertuigen voor autodelen :

— In het station : deze parkeermogelijkheid richt zich op de parkeerplaatsen voorbehouden voor motorvoertuigen die gebruikt worden voor het systeem van autodelen. De gemeenteraden reserveren dit soort parkeerplaatsen op de openbare weg om de klanten toe te staan om een gedeeld voertuig op te halen en terug te brengen.

— Tijdens het gebruik : de exploitanten van motorvoertuigen toegewezen aan het systeem voor autodelen en aanvaard door het Parkeeragentschap, kunnen een vrijgesteldenkaart « autodelen » verkrijgen die aan de klanten ter beschikking wordt gesteld wanneer die het voertuig gebruiken.

Art. 34. De gemeenteraden werken tegen 2020 een gemeentelijk beleidsplan « Autodelen » uit conform de gewestelijke groei-doelstelling van autodelen zoals opgenomen in de bijlage bij het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 maart 2013 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden voor het gebruik van operatoren van autodelen voorbehouden parkeerplaatsen gelegen op de openbare weg.

Afdeling 4. — Taxi's

Art. 35. De Directie Taxi's kan aan de gemeenten bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, op basis van de dynamische inventaris van de taxistandplaatsen en een voorstel van het Regionaal Adviesorgaan voor de taxi's en de verhuurde voertuigen met chauffeur voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Directie Taxi's geeft zijn advies over alle heraanlegprojecten van de gewestelijke openbare weg waarbij een taxistandplaats is voorzien, met name wat betreft de kwaliteit en de zichtbaarheid van de ligging van deze standplaatsen.

Art. 36. In het kader van hun gemeentelijk parkeeractieplan kunnen de gemeenteraden bijkomende parkeerplaatsen voorstellen die zijn voorbehouden voor taxi's, met opgave van de criteria waarmee zij rekening hebben gehouden.

Art. 37. Het voorgaand advies van het Parkeeragentschap is vereist voor elke oprichting, verplaatsing of verwijdering van de vestiging van taxistandplaatsen en eventuele parkeerruimtes die zijn voorbehouden aan taxi's.

HOOFDSTUK 4. — Leveringen, vrachtwagens en autocars op de openbare weg

Afdeling 1. — Leveringen

Art. 38. De gemeenteraden hernemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan alle leveringszones die onontbeerlijk zijn voor het economische leven van de gemeenten, met inbegrip van de inrichtingen voorzien of aangelegd door de wegbeheerders.

De gemeentelijke parkeeractieplannen specificeren de bijzondere controlemaatregelen en de concrete modaliteiten om de naleving van deze zones te verzekeren.

Art. 39. De gemeenteraden houden rekening met de volgende doelstellingen :

- Het vaststellen van het aantal en de verdeling van de leveringsplaatsen, op basis van een diagnose van de vraag. Deze diagnose onderscheidt a priori :
 - de buurten of straten waar veel handelszaken gelegen zijn : sectorale leveringsplaatsen;
 - geïsoleerde of belangrijke generatoren : specifieke leveringsplaatsen.

— Déterminer les zones de desserte des aires de livraison de secteur en fonction du type de tissu urbain concerné. Pour quantifier les besoins en aires de livraison, l'implantation de ces zones doit être objectivée notamment par un recensement des activités, y compris en étages, en distinguant celles dont la superficie est supérieure à 400 m² et sans retenir celles qui disposent d'un espace privé pour leurs livraisons.

— Créer ou maintenir des aires de livraison spécifiques pour les besoins d'un établissement particulier, en tenant compte :

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

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

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

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

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

— du type de marchandises;

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

Section 2. — Stationnement des poids-lourds

Art. 40. Les réglementations prises par les conseils communaux en matière de stationnement des poids-lourds sont en cohérence avec le Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale et le Plan régional de Développement.

Art. 41. Les communes participent équitablement au sein de la Région à la nécessité de permettre du stationnement pour les poids-lourds en leur réservant des emplacements en fonction de leurs possibilités.

Art. 42. Les communes accueillent les poids-lourds au prorata du linéaire de voiries accessibles à tous les camions sur son territoire : elles réservent aux poids-lourds l'équivalent d'au moins 18 % du linéaire de voirie accessible à tous camions qui la traversent.

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

Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux poids-lourds en fonction du calcul réalisé par rapport à son linéaire de voirie accessible à tous camions.

A cette fin, ils peuvent conclure un accord avec d'autres communes limitrophes en vue de reporter et/ou de répartir sur le territoire d'une de ces communes le nombre d'emplacements à réserver aux poids-lourds.

Art. 43. Pour déterminer les emplacements réservés aux stationnements des poids-lourds, les communes tiennent compte des critères suivants :

— La localisation en zone d'industrie urbaine ou de bureaux;

— L'espace disponible : une largeur de voirie de plus de 7 mètres ou un espace en berme centrale;

— Les faibles flux de circulations piétonne et cycliste;

— Le peu de riverains;

— L'accessibilité aux chauffeurs de poids-lourds : offre de transports publics, possibilités de stationnement de moyenne et longue durée.

— Het vaststellen van de verzorgingsgebieden van leveringsplaatsen in functie van het type het betrokken stedelijk weefsel. Om de behoeften in leveringsplaatsen te kwantificeren, moeten de inplantingen geobjectiveerd worden, met name door een inventarisering van de activiteiten, ook op de verdiepingen, en waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen deze waarvan de oppervlakte groter is dan 400 m² en zonder rekening te houden met de activiteiten die over een privéruimte voor hun leveringen beschikken.

— Het inrichten of behouden van specifieke leveringsplaatsen voor de behoeften van een bijzondere vestiging, rekening houdend met :

— de frequentie van de leveringen, in combinatie met het tijdstip van de dag en de gemiddelde duur teneinde de bezetting van de openbare weg in te kunnen schatten;

— de gewone rondomliggende parkeerdruk, en dus de kans dat er voldoende gewone parkeerplaats beschikbaar zal zijn bij de aankomst van een leveringsvoertuig;

— de eventuele regelmaat van leveringen, bijvoorbeeld vaste dagen en uren, die kan zorgen voor het tijdelijk delen van een parkeerplaats met andere gebruiksdoeleinden, bijvoorbeeld minuuthaltes, betalend parkeren...;

— de gemiddelde duurtijd van een levering : in geval van een korte levering, kan de levering plaatsvinden in een ruimte waar parkeren verboden is maar waar het stoppen toegestaan is zonder dat het verkeer gehinderd wordt;

— het type voertuig dat gewoonlijk ter plaatse levert; dit beïnvloedt de afmetingen van de leveringsplaats en de kenmerken van de vestiging ervan (toegangsmogelijkheden);

— het type goederen;

— de algemene organisatie van de openbare weg : aanwezigheid van oversteekplaatsen voor voetgangers, fietspaden, tram- of buslijnen,...

Afdeling 2. — Het parkeren van vrachtwagens

Art. 40. De reglementeringen betreffende het parkeren van vrachtwagens opgesteld door de gemeenteraden dienen in overeenstemming te zijn met het Strategisch Plan voor het goederenvervoer in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

Art. 41. De gemeenten dragen evenredig bij aan de behoefte binnen het Gewest om het parkeren door vrachtwagens toe te staan door in functie van hun mogelijkheden plaatsen te reserveren.

Art. 42. De gemeenten ontvangen op hun grondgebied vrachtwagens naar ratio van het aantal strekkende kilometer aan wegen dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens : ze reserveren voor vrachtwagens het equivalent van minstens 18 % van het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens die er doorrijden.

Een eventuele plaatselijke verlaging van dit percentage moet gerechtvaardigd worden door een parkeerstudie over vrachtwagens die wordt goedgekeurd door het Parkeeragentschap.

De gemeenteraden nemen hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden moeten worden aan vrachtwagens in functie van de berekening uitgevoerd in verhouding tot het aantal strekkende kilometer weggennet dat toegankelijk is voor alle vrachtwagens.

Met dit doel mogen ze een akkoord afsluiten met andere aangrenzende gemeenten in het licht van een verschuiving en/of een herverdeling van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens op het grondgebied van een van deze gemeenten.

Art. 43. Om het aantal parkeerplaatsen voorbehouden aan vrachtwagens vast te stellen, houden de gemeenten rekening met de volgende criteria :

— De lokalisatie in een stedelijke industriezone of in een kantoorzone;

— De beschikbare ruimte : wegbreedte van meer dan 7 meter of een ruimte op de middenberm;

— Weinig voetgangers- en fietsverkeer;

— Weinig bewoners;

— Toegankelijkheid voor vrachtwagenchauffeurs : het aanbod van openbaar vervoer, mogelijkheden tot middellang- en langparkeren.

Section 3. — Bus scolaires et autocars

Art. 44. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux bus scolaires aux abords des écoles situées sur leur territoire quel que soit le type et le réseau d'enseignement.

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

Art. 45. Les réservations de stationnement pour les autocars sont réparties en fonction de 3 périodes :

- dépose-reprise : le stationnement est limité à 1/2 h;
- stationnement de moyenne durée : stationnement limité à 5 heures qui permet à l'autocariste de se garer en dehors des lieux touristiques entre la dépose et la reprise de ses passagers;
- stationnement longue durée : stationnement classique, de jour ou de nuit, quand le véhicule est vide.

Art. 46. Dans leur plan d'action communal de stationnement, les conseils communaux reprennent les divers emplacements à réserver aux autocars touristiques en spécifiant le type de durée pour chaque emplacement.

Le plan d'action communal de stationnement offre également, en fonction des spécificités du territoire communal, des emplacements spécifiques pour les autocars desservant les pôles culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les grands hôtels et les lieux de congrès.

CHAPITRE 5. — Stationnement hors voirie

Section 1^{re}. — Objectifs généraux

Art. 47. Le développement du stationnement hors voirie vise à :

- favoriser le report du stationnement depuis la voirie vers les parkings hors voirie et notamment le stationnement de longue durée;
- favoriser le stationnement résidentiel hors voirie;
- compenser la perte de places physiques de stationnement en voirie par des équipements sur l'espace public (création de sites propres pour la STIB, création de pistes cyclables, création d'oreilles de trottoirs ou élargissement de ceux-ci,...);
- encourager l'utilisation du vélo en offrant des possibilités de parking sécurisé;
- maximiser la distance parcourue en transports en commun par rapport à la voiture personnelle, dans le cas des parkings de transit hors voirie. Ceux-ci facilitent l'intermodalité des résidents pour lesquels l'offre en transports en commun à proximité de leur domicile n'est pas suffisante.

Art. 48. La Région et les communes appliquent pour les parkings publics qu'elles gèrent le principe de tarifs préférentiels hors voirie pour les riverains, au plus tard dans les 2 ans suivant l'entrée en vigueur des plans d'action communaux de stationnement.

Les tarifs de ces parkings publics augmentent progressivement en fonction de leur proximité au centre.

Art. 49. Les parkings publics comprennent au moins 1 place vélo pour 10 places voitures, sans que ces emplacements pour vélo ne puissent être créés au détriment des places prévues pour les voitures.

Art. 50. Les installations destinées à la recharge des véhicules électriques sont réalisées de manière privilégiée hors voirie. Les parkings publics prévoient, dans la mesure du possible, un tel dispositif.

Art. 51. Les gestionnaires de parkings publics doivent prévoir une réduction graduelle pour les conducteurs qui stationnent leur véhicule pour une durée de plus de 48 h. Ceci doit stimuler les conducteurs à laisser leur véhicule en stationnement hors voirie pour une plus longue durée.

Afdeling 3. — Schoolbussen en autocars

Art. 44. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die voorbehouden dienen te worden aan schoolbussen in de buurt van scholen die zich op hun grondgebied bevinden, ongeacht het type onderwijs of het onderwijs-net.

De parkeerplaatsen voor schoolbussen worden voor een zo beperkt mogelijke tijd voorbehouden, zodat de buurtbewoners deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken buiten de schoolactiviteiten.

Art. 45. De voorbehouden parkeerplaatsen voor autocars zijn onderverdeeld in functie van 3 periodes :

- op- en afstappen : het parkeren is beperkt tot 1/2 u.;
- middellang parkeren : het parkeren is beperkt tot 5 uur, wat de buschauffeur in staat stelt om zijn autocar buiten de toeristische trekpleisters te parkeren tussen het moment dat hij zijn passagiers afzet en het oppikt;
- langparkeren : parkeren in de traditionele betekenis van het woord, overdag of 's nachts, wanneer het voertuig leeg is.

Art. 46. De gemeenteraden nemen in hun gemeentelijk parkeeractieplan de verschillende plaatsen op die worden voorbehouden aan toeristische autocars, door voor elke plaats het type van de duurtijd te specificeren.

Het gemeentelijk parkeeractieplan biedt eveneens, in functie van de eigenheid van het gemeentelijk grondgebied, specifieke plaatsen aan voor autocars die de culturele, recreatieve en sportieve trekpleisters aandoen, alsook de grote hotels en de congreslocaties.

HOOFDSTUK 5. — Parkeren buiten de openbare weg

Afdeling 1. — Algemene doelstellingen

Art. 47. De ontwikkeling van het parkeren buiten de openbare weg beoogt :

- de verplaatsing van het parkeren op de openbare weg naar het parkeren buiten de openbare weg in de hand werken en in het bijzonder het langparkeren;
- het residentieel parkeren buiten de openbare weg bevorderen;
- het verlies van fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg compenseren door voorzieningen op openbaar domein (inrichten van eigen plaatsen voor de MIVB, aanleg van fietspaden, aanleg of verbreding van trottoiruitstulpingen,...);
- het fietsgebruik aanmoedigen door beveiligde parkeermogelijkheden aan te bieden;
- in het geval van transitparkings buiten de openbare weg, de afstand met het openbaar vervoer wordt afgelegd maximaliseren in vergelijking met de afstand die met de personenwagen wordt afgelegd. Transitparkings vergemakkelijken de intermodaliteit van de buurtbewoners voor wie het aanbod van openbaar vervoer in de omgeving van hun woning ontoereikend is.

Art. 48. Het Gewest en de gemeenten passen in de publieke parkings die ze beheren het principe van de voorkeurtarieven voor parkeren buiten de openbare weg toe voor de bewoners, ten laatste 2 jaar na de inwerkingtreding van de gemeentelijke parkeeractieplannen.

De tarieven van deze publieke parkings verhogen progressief in functie van hun nabijheid tot het centrum.

Art. 49. De publieke parkings bevatten minstens 1 fietsparkeerplaats per 10 autoparkeerplaatsen, zonder dat deze fietsparkeerplaatsen gecreëerd worden ten nadele van de parkeerplaatsen voorzien voor voertuigen.

Art. 50. De installaties waar elektrische wagens kunnen opladen worden bij voorkeur buiten de openbare weg ingericht. De publieke parkings voorzien, in de mate van het mogelijke, in een dergelijke voorziening.

Art. 51. De beheerders van publieke parkings moeten voorzien in een graduele vermindering van de vergoeding voor alle bestuurders die hun voertuig meer dan 48 u. parkeren. Dit moet de bestuurders stimuleren om hun voertuig voor een langere periode buiten de openbare weg te parkeren.

Section 2. — Parkings riverains

Art. 52. Les riverains bénéficient d'un abonnement à tarif préférentiel dans les parkings publics qui :

- sont gérés par la Région ou une commune, ou agréés en tant que parking public;
- ne sont pas des parkings de transit sous réserve d'une éventuelle dérogation pour une proportion réservée;
- acceptent une clientèle abonnée.

Est considéré comme riverain au sens de la présente section, la personne domiciliée dans la Région Bruxelles-Capitale dans le secteur de stationnement où se situe une entrée piétonne du parking, ou dans un de ses secteurs limitrophes, pour autant que l'on reste dans la limite des 150 ha.

Art. 53. Dans les parkings visés à l'article 52, les riverains bénéficient d'une réduction d'au moins 30 % sur les abonnements « voiture » permanents.

Art. 54. Le gestionnaire du parking public ne pourra pas refuser d'abonnements « voiture » pour riverain tant que le nombre de ces abonnements n'atteindra pas au moins un tiers de l'ensemble des abonnements « voiture » délivrés.

Le maintien de l'équilibre économique du parking pourra être obtenu par une augmentation proportionnelle des tarifs des autres clientèles.

Art. 55. Les règles de la présente section s'appliquent aussi aux véhicules deux-roues motorisés.

Art. 56. Les conseils communaux identifient, dans leur plan d'action communal de stationnement, les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévues en voirie. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre de places concernées en voirie.

Art. 57. Les gestionnaires de voiries, dont les communes, ou tout intervenant dans l'espace public (ex : STIB, De Lijn, TEC, SNCB, etc.) doivent, préalablement à tous travaux, soumis ou non à permis d'urbanisme, notifier obligatoirement toute suppression d'emplacement de stationnement en voirie à l'Agence du stationnement et au fonctionnaire délégué. En guise de sanction en cas de non-notification préalable aux suppressions, le chantier sera frappé d'illégalité et le demandeur tenu de revenir au pristin état sans délais. Sur base de ces notifications, l'Agence du stationnement pourra calculer de manière claire le besoin réel de compensation hors voirie. A cette fin, l'Agence du stationnement est tenue d'établir un mode de calcul des compensations hors voirie dont les modalités seront soumises au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour approbation.

Dans leurs plans d'action communaux de stationnement, les conseils communaux sont tenus de respecter le principe de compensation significative hors voirie des emplacements de stationnement supprimés en voirie. L'Agence du stationnement vérifiera que ces modalités y figurent bien. Les plans d'action communaux de stationnement identifient les options compensatrices pour les réductions des emplacements de stationnement prévus en voirie. Les communes ne peuvent supprimer aucun emplacement de stationnement en voirie si cela n'est pas prévu dans leurs plans d'action communaux de stationnement, ou dans le cadre de la révision de ceux-ci.

Lorsqu'elle est nécessaire, une dérogation peut être accordée par l'Agence de stationnement, et ce dans un cadre de dérogations fixé par le gouvernement.

En cas de non-respect de ce principe, l'Agence du stationnement met la commune en demeure de s'exécuter et de prendre les mesures nécessaires pour remise en pristin état des lieux. A défaut de s'exécuter après cette mise en demeure, l'Agence du stationnement ou la Région pourra se substituer à la commune. Le nombre de places créées hors voirie ne pourra pas dépasser le nombre des places concernées en voirie.

Art. 58. Le Gouvernement de la Région et les conseils communaux peuvent créer des parkings publics uniquement réservés aux riverains, en vue de compenser significativement la suppression physique d'emplacements de stationnement sur voirie ou l'accroissement local du nombre d'emplacements sur voirie réglementée en zone rouge ou orange. La nécessité de ce type de parking doit être justifiée par une étude de stationnement validée par l'Agence du stationnement.

Afdeling 2. — Bewonersparkings

Art. 52. De bewoners genieten van een abonnement aan voorkeurtarief in publieke parkings die :

- beheerd worden door het Gewest of een gemeente, of erkend worden als publieke parking;
- geen transitparkings zijn, behoudens een eventuele afwijking voor een voorbehouden gedeelte;
- een geabonneerd cliënteel aanvaarden.

Wordt in de zin van deze afdeling als bewoner beschouwd, de persoon die gedomicilieerd is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de parkeersector waar zich een voetgangersingang tot een parking bevindt, of in één van de aangrenzende parkeersectoren, in zoverre dit gebied binnen de limiet van 150 ha blijft.

Art. 53. In de parkings bedoeld in artikel 52 genieten de bewoners een korting van minstens 30 % op de permanente autoabonnements.

Art. 54. De beheerder van de publieke parking mag geen autoabonnements voor bewoners weigeren zolang het aantal van deze abonnements minder dan een derde van alle afgeleverde autoabonnements uitmaakt.

Het behoud van het economisch evenwicht van de parking kan worden bereikt door een verhoudingsgewijze verhoging van de andere klanttarieven.

Art. 55. De regels van deze afdeling gelden eveneens voor gemotoriseerde tweewielers.

Art. 56. De gemeenteraden identificeren in hun gemeentelijk parkeeractieplan de compenserende opties voor de voorziene vermindering van de parkeerplaatsen op de openbare weg. Het aantal gecreëerde plaatsen buiten de openbare weg mag het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 57. De beheerders van de openbare weg, waaronder de gemeenten, of alle betrokkenen bij de openbare ruimte (bv. MIVB, De Lijn, TEC, NMBS, enz.) zijn verplicht om, voorafgaandelijk aan alle werken, ongeacht of die onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunningsplicht, elke verwijdering van parkeerplaatsen te melden aan het Parkeeragentschap en aan de gemachtigde ambtenaar. Bij gebrek aan voorafgaande melding van een verwijdering, is de bouwplaats illegaal en is de aanvrager gehouden om de verwijderde parkeerplaats(en) onverwijld in de oorspronkelijke staat herstellen. Op basis van deze meldingen, kan het Parkeeragentschap de werkelijke behoefte aan reële compensatie buiten de openbare weg duidelijk berekenen. Hiertoe dient het Parkeeragentschap een berekeningsmethode uit te werken voor de compensaties van parkeerplaatsen buiten de openbare weg, waarvan de modaliteiten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De gemeenteraden zijn verplicht om in hun gemeentelijke parkeeractieplannen het principe te huldigen van de aanzienlijke compensatie van parkeerplaatsen buiten de openbare weg ingeval er parkeerplaatsen op de openbare weg worden verwijderd. Het Parkeeragentschap gaat na of deze modaliteiten daarin goed werden opgenomen in de plannen. De gemeentelijke parkeeractieplannen identificeren de compenserende opties voor de voorziene vermindering van parkeerplaatsen op de openbare weg. De gemeenten mogen geen parkeerplaatsen op de openbare weg verwijderen indien dat niet is voorzien in hun gemeentelijke parkeeractieplannen, of in het kader van de herziening van die plannen.

Een afwijking kan door het Parkeeragentschap worden toegestaan wanneer dit noodzakelijk is, en dit binnen een kader van afwijkingen vastgelegd door de regering.

Wanneer dit principe niet wordt nageleefd, stelt het Parkeeragentschap de desbetreffende gemeente in gebreke, en verzoekt het de gemeente om de nodige maatregelen te nemen om de plaatsen in de oorspronkelijke staat te herstellen. Indien geen gevolg wordt gegeven aan deze ingebrekestelling, kan het Parkeeragentschap of het Gewest zich in de plaats stellen van de gemeente. Het aantal parkeerplaatsen dat buiten de openbare weg wordt ingericht kan het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg niet overschrijden.

Art. 58. De Gewestregering en de gemeenteraden kunnen publieke parkings creëren die enkel zijn voorbehouden aan bewoners, teneinde de verwijdering van de fysieke parkeerplaatsen op de openbare weg of de plaatselijke toename van het aantal plaatsen op de openbare weg beheerd in de rode of oranje zone op aanzienlijke wijze te compenseren. De noodzaak van dit type parking moet worden gerechtvaardigd door een parkeerstudie die door het Parkeeragentschap werd goedgekeurd.

Section 3. — Tarifs préférentiels pour les deux-roues

Art. 59. Il est instauré, dans les parkings hors voirie gérés par la Région ou les communes, ou agréés en tant que parking public, des tarifs préférentiels :

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

— pour les emplacements de stationnement aménagés pour les vélos, en principe à un niveau de 10 % du tarif d'une voiture particulière.

Section 4. — Modalités des emplacements de stationnement pour vélos

Art. 60. Les emplacements de stationnement pour vélos hors voirie sont pourvus d'un mobilier adapté, à savoir un support permettant :

— de maintenir le vélo par le cadre;

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

Art. 61. Les emplacements de stationnement pour les vélos sont autant que possible de plain-pied ou, à défaut, accessibles par une pente douce et sans avoir à aucun moment besoin de porter le vélo.

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

Section 5. — Parkings de transit

Art. 62. Les parkings de transit gérés par l'Agence du stationnement et situés sur le territoire de la Région servent de relais dans les trajets intermodaux des navetteurs et des visiteurs.

Leur usage implique l'usage combiné avec les transports publics ou le vélo. Les parkings de transit ne servent, en principe, pas la desserte locale.

Art. 63. Afin de faciliter l'intermodalité avec le vélo, les parkings de transit comprennent un espace de stationnement sécurisé et facile d'accès pour les vélos. Ils offrent, dans la mesure du possible, différents services de mise à disposition de vélos sur place, par exemple les vélos en libre service ou la location de vélos en courte ou longue durée.

Art. 64. Les stationnements aux abords des parkings de transit sont protégés par des aménagements et/ou une réglementation évitant la diffusion du stationnement des navetteurs aux abords de ces parkings.

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

Les parkings de transit sont sécurisés et suffisamment éclairés.

Art. 65. L'usage du parking de transit est payant.

Section 6. — Téléalonnement des parkings

Art. 66. Un téléalonnement des parkings est organisé à deux niveaux :

— un téléalonnement large vers les parkings de transit aux abords de la frontière régionale;

— un guidage de proximité au niveau de la première couronne vers les parkings publics centraux.

CHAPITRE 6. — Plans d'action communaux de stationnement

Art. 67. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend notamment :

— Les points repris à l'article 14, § 3 de l'Ordonnance;

— Les points repris aux articles 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 et 57 du présent arrêté;

— Les points repris dans les sections qui suivent.

Afdeling 3. — Voorkeurstarieven voor tweewielers

Art. 59. In parkings buiten de openbare weg die door het Gewest of de gemeenten beheerd worden of die als publieke parking worden erkend, gelden voorkeurstarieven :

— voor bromfietsen en motorfietsen vergeleken met wagens, in verhouding tot hun plaatsinname en in combinatie met de exploitatie- en beheerskost van de parking;

— voor de fietsparkeerplaatsen, in principe op een niveau van 10 % van het tarief van een personenwagen.

Afdeling 4. — Modaliteiten van de fietsparkeerplaatsen

Art. 60. De fietsparkeerplaatsen buiten de openbare weg zijn voorzien van aangepast meubilair, namelijk een steun die toelaat om :

— de fiets staande te houden met zijn kader;

— de fiets met minstens één wiel en zijn kader vast te maken aan een vaste steun door middel van een U-slot.

Art. 61. De fietsparkeerplaatsen worden zoveel als mogelijk gelijkvloers ingericht, of wanneer dat niet mogelijk is, toegankelijk gemaakt via een zacht hellende inrit en zonder dat de fietser op enig moment zijn fiets moet dragen.

De uitbater van de parking dient onrechtmatig gebruik van de voorziene fietsparkeerplaatsen tegen te gaan en heeft bijzondere aandacht voor achtergelaten fietsen.

Afdeling 5. — Transitparkings

Art. 62. De transitparkings die beheerd worden door het Parkeeragentschap en die gelegen zijn op het grondgebied van het Gewest doen dienst als tussenhalte voor de intermodale trajecten van pendelaars en bezoekers.

Hun gebruik impliceert het gecombineerd gebruik met het openbaar vervoer of de fiets. De transitparkings zijn, in principe, niet bestemd voor plaatselijke bediening.

Art. 63. Teneinde de intermodaliteit met de fiets te bevorderen, omvatten de transitparkings een beveiligde en gemakkelijk toegankelijke parkeerplaats voor fietsen. Zij bieden, in zoverre als mogelijk, verschillende diensten aan die fietsen ter plaatse ter beschikking stellen, bijvoorbeeld fietsen in zelfbediening of fietsverhuur voor korte of lange termijn.

Art. 64. De parkeerplaatsen in de buurt van de transitparkings worden beschermd door inrichtingen en/of een regelgeving die de verspreiding van het parkeren door pendelaars in de buurt van deze parkings voorkomt.

Een door het Parkeeragentschap goedgekeurde parkeerstudie zal de vaststelling van deze beschermde zone begeleiden.

De transitparkings zijn beveiligd en voldoende verlicht.

Art. 65. Het gebruik van de transitparking is betalend.

Section 6. — Dynamische bewegwijzering naar parkings

Art. 66. Een dynamische bewegwijzering naar parkings bestaat uit twee niveaus :

— Een brede bewegwijzering die leidt naar de transitparkings in de onmiddellijke omgeving van de gewestgrens;

— een nabijheidsbewegwijzering ter hoogte van de eerste kroon, die naar de centraal gelegen publieke parkings leidt.

HOOFDSTUK 6. — Gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 67. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat onder andere :

— De punten opgenomen in artikel 14, § 3 van de Ordonnantie;

— De punten opgenomen in de artikels 11, 23, 38, 42, 44, 46, 56 en 57 van dit besluit;

— De punten opgenomen in de afdelingen die volgen.

Section 1^{re}. — Etat des lieux

Art. 68. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un état des lieux détaillé reprenant :

— le bilan global de la situation du stationnement sur le territoire de la commune;

— le bilan de l'offre publique, en voirie et hors voirie, détaillé par nature et par réglementation.

— Ce bilan s'appuie notamment sur des comptages de terrain exhaustifs datant de moins de trois ans, réalisés (exécution, interprétation des situations, exploitation) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement;

— le cadre politique dans lequel s'inscrit le plan d'action communal de stationnement et notamment les mesures connexes et/ou d'accompagnement prises ou prévues par le conseil communal.

Section 2. — Détail des actions

Art. 69. Chaque action du plan est motivée et justifiée.

Art. 70. Le conseil communal détaille particulièrement les raisons qui président à la détermination :

— des limites des zones réglementées sur voirie;

— du choix des réglementations appliquées ou prévues sur voirie;

— des éventuelles extensions des périodes réglementées;

— du nombre et du positionnement des places de stationnement réservées sur l'espace public.

Art. 71. Les plans d'action communaux de stationnement détaillent comment ils contribuent à la réalisation des objectifs régionaux qui concernent la diminution du nombre de places de stationnement sur la voie publique et la gestion des places de stationnement dans les zones de stationnement réglementées.

Art. 72. Le conseil communal détaille sa politique pour chaque type de cartes de dérogation, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il détaille ses prévisions du nombre de cartes de dérogation par type de carte et par secteur de stationnement. Il justifie le recours ou non à l'instauration de quotas sur les secteurs de stationnement de son territoire.

Art. 73. Le conseil communal détaille sa politique en matière de stationnement des véhicules et usages particuliers comme les véhicules deux-roues motorisés, les voitures partagées, les taxis, les véhicules de livraison, les poids-lourds et les autocars.

Art. 74. Le conseil communal veille à ce que des mesures particulières soient prises afin de favoriser graduellement le stationnement hors voirie, en vue de réduire la pression de stationnement.

Il y détaille les actions concrètes et chiffrées prévues à cette fin, y compris un ou des projets de réaménagement de voirie où la réduction de l'offre de stationnement sur la voirie.

Les travaux de réaménagement sur la voirie doivent faciliter le recours aux alternatives au déplacement motorisé individuel et en particulier l'aménagement de sites protégés pour des bus ou des trams et des pistes cyclables, et augmenter la convivialité et la qualité de l'espace public, en réduisant notamment le nombre de places réservées au stationnement des voitures sur la voirie.

Art. 75. Le conseil communal identifie en particulier les options aux places de stationnement pour lesquelles il prévoit une réduction avec pour objectif d'avoir un meilleur aménagement, y compris une compensation de ces places par la création d'une offre hors voirie, qui n'excède pas le nombre de places concernées en voirie. Le conseil communal détaille dans son plan d'action communal de stationnement les alternatives par type d'usager (riverain, visiteur, livraisons...) et reprend au moins deux projets combinant un tel réaménagement à une compensation.

Section 3. — Contrôle et sanctions

Art. 76. Le conseil communal détaille aussi sa politique en matière de contrôle et de sanctions. Cette politique doit être efficace et le contrôle régulier et suffisant.

Afdeling 1. — Stand van zaken

Art. 68. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een gedetailleerde stand van zaken die het volgende bevat :

— de globale balans van de parkeersituatie in de gemeente;

— de balans van het openbaar aanbod, op en buiten de openbare weg, in detail uitgewerkt per aard en per reglementering.

— Deze balans is meer bepaald gebaseerd op exhaustieve tellingen die op het terrein werden uitgevoerd en die dateren van minder dan drie jaar geleden, uitgevoerd (uitvoering, interpretatie van de situatie, exploitatie) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven;

— het beleidskader waarin het gemeentelijk parkeeractieplan past, meer bepaald de samenhangende en/of begeleidende maatregelen die door de gemeenteraad genomen of voorzien zijn.

Afdeling 2. — Een gedetailleerde beschrijving van de acties

Art. 69. Elke actie van het plan wordt gemotiveerd en gerechtvaardigd.

Art. 70. De gemeenteraad specificeert in het bijzonder de redenen die ten grondslag liggen aan de vaststelling van :

— de grenzen van de gereguleerde zones op de openbare weg;

— de keuze van reglementeringen die op de openbare weg worden toegepast of voorzien;

— de eventuele uitbreidingen van de gereguleerde periodes;

— het aantal en de lokalisatie van de voorbehouden parkeerplaatsen binnen de openbare ruimte.

Art. 71. De gemeentelijke parkeeractieplannen geven gedetailleerd aan hoe ze bijdragen tot de verwezenlijking van de gewestelijke doelstellingen met betrekking tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en het beheer van de parkeerplaatsen in de gereguleerde parkeerbzones.

Art. 72. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot ieder type vrijstellingskaart, alsook de middelen die zij inzet om de vastgestelde doelstellingen te bereiken. Ze specificeert haar raming van het aantal vrijstellingskaart en dit per type kaart en per parkeersektor. Ze rechtvaardigt het al dan niet invoeren van quota's met betrekking tot de parkeersektoren op haar grondgebied.

Art. 73. De gemeenteraad geeft gedetailleerd het beleid weer dat ze voert met betrekking tot het parkeren van voertuigen en specifieke toepassingen zoals gemotoriseerde tweewielers, autodelen, taxi's, voertuigen voor leveringen, vrachtwagens en autocars.

Art. 74. De gemeenteraad ziet er bovendien op toe dat er bijzondere maatregelen worden genomen om het parkeren buiten de openbare weg geleidelijk aan te bevorderen, ten einde de parkeerdruk te verminderen.

Zij specificeert de concrete en becijferde acties die hiervoor voorzien worden, met inbegrip van één of meerdere projecten voor de heraanleg van de openbare weg waar de vermindering van het parkeeraanbod op de openbare weg.

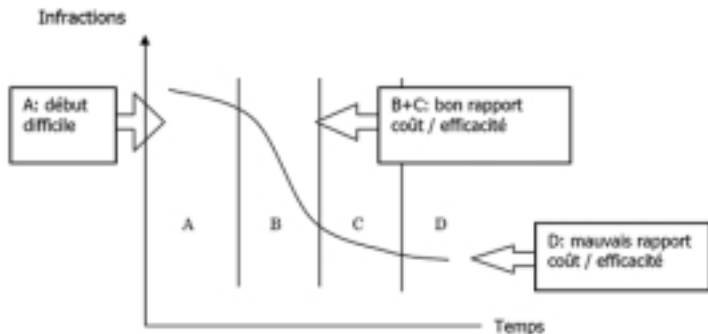
Aanpassingswerken op de openbare weg moeten het gebruik van alternatieven voor het individueel gemotoriseerd vervoer bevorderen, en in het bijzonder de aanleg van vrije bus- en trambanen en fietspaden, en de gebruiksvriendelijkheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verhogen, in het bijzonder door het aantal voor personenwagens voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg te verminderen.

Art. 75. De gemeenteraad identificeert in het bijzonder de opties voor parkeerplaatsen waarvoor zij een vermindering voorziet, met als doel een betere aanleg, met inbegrip van een compensatie van deze plaatsen door de creatie van een aanbod buiten de openbare weg dat het aantal betrokken plaatsen op de openbare weg niet overstijgt. De gemeenteraad precificeert in het gemeentelijk parkeeractieplan de alternatieven per type van gebruiker (bewoner, bezoeker, leveranciers...) en herneemt minimaal twee projecten die een dergelijke heraanleg combineren met een compensatie.

Afdeling 3. — Controle en sancties

Art. 76. De gemeenteraad geeft ook gedetailleerd haar beleid weer op het vlak van controle en sanctionering. Dat beleid moet efficiënt zijn en de controle regelmatig en voldoende.

Art. 77. Le conseil communal établit un graphique comme le modèle repris en Annexe B afin d'évaluer objectivement les moyens utilisés et de les modifier s'ils ne correspondent pas à l'objectif optimal B+C. Un minimum d'intervention est prévu, accompagné de mesures d'intervention rapides pour enlever les véhicules encombrant le passage des transports en commun, des vélos, des piétons et du trafic dans son ensemble, le cas échéant à l'aide des services mis à disposition par ou avec l'Agence du stationnement.



Annexe B

Section 4. — Synthèses

Art. 78. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend un planning prévisionnel des actions, dont notamment le programme :

- des réaffectations à d'autres usages des places de stationnement à destination;
- du développement des emplacements de stationnements pour vélos.

Art. 79. Chaque plan d'action communal de stationnement reprend également des synthèses exprimant la cohérence des différentes actions au sein de chaque secteur de stationnement.

Art. 80. Chaque plan d'action communal de stationnement comprend un récapitulatif général exprimant la cohérence d'ensemble des actions :

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

Section 5. — Approbation des plans d'action communaux de stationnement

Art. 81. Sur base de l'avis de l'Agence du stationnement, le Gouvernement déclare les dossiers communaux complets après avoir réceptionné tous les dossiers communaux.

Les 19 plans d'action communaux seront dès lors approuvés endéans les trois mois, à compter de cette déclaration.

CHAPITRE 7. — Contenu des rapports d'évaluation

Section 1^{re}. — Modalités de réalisationSous-section 1^{re}. — Rapport d'évaluation

Art. 82. Chaque conseil communal adopte, tous les deux ans, un rapport d'évaluation détaillant les mesures d'exécution des plans d'action communaux de stationnement mises en œuvre, ainsi que leurs effets concrets sur le stationnement sur les voiries considérées.

Ces rapports d'évaluation contiennent les données suivantes.

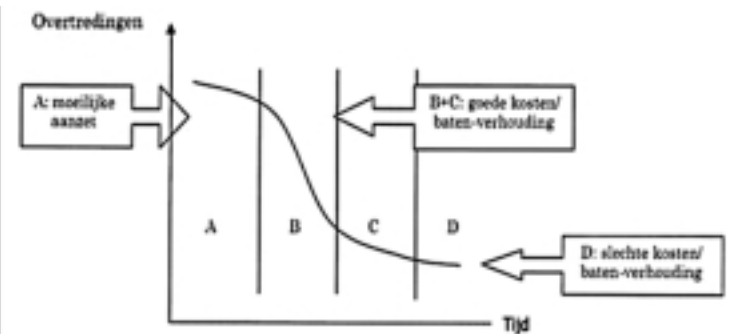
Sous-section 2. — Données d'exploitation

Art. 83. Les données d'exploitation sont distinguées sur le territoire communal, par secteur de stationnement et par réglementation. Toute exception locale appliquée à une zone est ici assimilée à une nouvelle réglementation.

Ces données reprennent :

- le nombre de places : au total et hors places réservées;
- les horaires et nombres de jours réglementés;
- le nombre de cartes de dérogation délivrées par la commune, par type de carte :
 - en vigueur;
 - délivrées sur la période.

Art. 77. De gemeenteraad stelt een grafiek volgens het model dat als Bijlage B is opgenomen om de gebruikte middelen objectief te evalueren en deze aan te passen, indien ze niet beantwoorden aan de optimale doelstelling B+C. Er wordt voorzien in een minimaal aantal interventies, samen met snelle interventie maatregelen om voertuigen te verwijderen die de passage van openbaar vervoer, fietsen, voetgangers en van het verkeer in zijn geheel belemmeren, in voorkomend geval met de hulp van de diensten die door of via het Parkeeragentschap ter beschikking worden gesteld.



Bijlage B

Sectie 4. — Samenvattingen

Art. 78. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een planning van de voorziene acties, met inbegrip van het programma voor :

- de herbestemming van parkeerplaatsen op de plaats van bestemming;
- voor de ontwikkeling van fietsparkeerplaatsen.

Art. 79. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat tevens samenvattingen die de samenhang aantonen van de verschillende acties binnen elke parkeersector.

Art. 80. Elk gemeentelijk parkeeractieplan bevat een algemeen samenvatting waaruit de samenhang van het geheel van acties blijkt :

- op het grondgebied van de gemeente;
- en met de aangrenzende gemeentelijke grondgebieden.

Afdeling 5. — Goedkeuring van gemeentelijke parkeeractieplannen

Art. 81. Op basis van het advies van het Parkeeragentschap, verklaart de Regering de gemeentelijke dossiers volledig nadat zij alle gemeentelijke dossiers heeft ontvangen.

De 19 gemeentelijke actieplannen worden goedgekeurd binnen de drie maanden te rekenen vanaf deze verklaring.

HOOFDSTUK 7. — Inhoud van de evaluatieverslagen

Afdeling 1. — Realisatievoorwaarden

Onderafdeling 1. — Evaluatieverslag

Art. 82. Elke gemeenteraad keurt om de twee jaar een evaluatieverslag goed dat de uitgevoerde uitvoeringsmaatregelen van de actieplannen specificiert, alsook de concrete gevolgen ervan voor het parkeren op de betrokken wegen.

Deze evaluatieverslagen bevatten de volgende gegevens.

Onderafdeling 2. — Exploitatiegegevens

Art. 83. De exploitatiegegevens van het gemeentelijk grondgebied zijn opgesplitst per parkeerzone en per reglementering. Iedere lokale uitzondering die op een zone wordt toegepast wordt hier gelijkgesteld met een nieuwe reglementering.

Deze gegevens hernemen :

- Het aantal parkeerplaatsen : in totaal, zonder de voorbehouden plaatsen;
- De periodes en het aantal dagen waarop het parkeren gereguleerd is;
- Het aantal vrijstellingskaarten afgeleverd door de gemeente, per type kaart :
 - dat in omloop is;
 - dat tijdens de periode werd afgeleverd.

- le montant des recettes horaires;
- le montant des recettes des cartes de dérogation, par type de carte;
- le montant total des redevances forfaitaires.

Art. 84. Si le collège des bourgmestre et échevins délivre des cartes de dérogation « riverain » dont la validité inclut des secteurs de stationnement qui ne sont pas sur son territoire, il fournit par secteur de stationnement extérieur à la commune :

- le nombre de cartes de dérogation « riverain » délivrées par la commune :
- en vigueur,
- délivrées sur la période;
- le chiffre des recettes de ces cartes de dérogation.

Sous-section 3. — Enquêtes

Art. 85. Les enquêtes sont réalisées (exécution, exploitation et calcul des ratios standards) conformément à la méthodologie prescrite par l'Agence du stationnement.

Les enquêtes à réaliser sont les suivantes :

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

Section 2. — Périodicité

Art. 86. Les données d'exploitation sont collectées et enregistrées mensuellement pour faire apparaître les variations saisonnières et pour permettre de déceler des évolutions tendanciennes. Cette échelle de temps permet d'anticiper les risques et d'adopter au plus vite les actions complémentaires ou correctrices.

Art. 87. Les enquêtes sont réalisées au moins une fois tous les 2 ans.

Art. 88. Les conseils communaux peuvent faire des bilans intermédiaires, annuels ou semestriels, pour optimiser leur gestion du stationnement. Ces bilans intermédiaires peuvent être transmis à l'Agence du stationnement si le conseil communal le juge utile pour l'édification de l'Agence du stationnement sur un sujet particulier.

Section 3. — Modalités de transmission

Art. 89. Les rapports d'évaluation sont remis, par porteur ou envoi recommandé, à l'Agence du stationnement avant le 30 avril, tous les 2 ans et pour la première fois la 2^{ème} année qui suit celle de la publication du présent arrêté.

Art. 90. L'Agence du stationnement établit un modèle de rapport et des formulaires numériques à compléter qui sont transmis aux communes au moins 1 an avant la date limite de remise du premier rapport d'évaluation.

CHAPITRE 8. — Entrée en vigueur

Art. 91. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Le Ministre qui a les Travaux publics et les Transports dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 18 juillet 2013.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement,

R. VERVOORT

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, de l'Informatique et du Port de Bruxelles,

Mme B. GROUWELS

- Het bedrag van de inkomsten afkomstig uit de uurtarieven;
- Het bedrag van de inkomsten afkomstig van de vrijstellingskaarten, per type kaart;
- Het totale bedrag van de forfaitaire retributies.

Art. 84. Indien het college van burgemeester en schepenen vrijstellingskaarten « bewoner » heeft uitgereikt waarvan de geldigheid parkeersectoren omvat die niet gelegen zijn op haar grondgebied, vermeldt ze per parkeerzone gelegen buiten de gemeente :

- Het aantal vrijgesteldenkaarten « bewoner » afgeleverd door de gemeente die :
- in omloop zijn;
- tijdens de periode werden afgeleverd.
- Het bedrag van de inkomsten afkomstig van deze vrijgesteldenkaarten.

Onderafdeling 3. — Enquêtes

Art. 85. De enquêtes worden gerealiseerd (uitvoering, exploitatie en berekening van de standaardratio's) conform de methodologie die door het Parkeeragentschap wordt voorgeschreven.

De volgende enquêtes moeten worden uitgevoerd :

- enquête over bezetting - naleving : over alle gereguleerde parkeerplaatsen;
- enquête over de tijd die nodig is om een toegelaten parkeerplaats te vinden op de openbare weg : over minstens de helft van alle parkeersectoren waarvan minstens de helft van de openbare weg gereguleerd is, a rato van één punt per parkeersector;
- de enquête over de rotatie : over minstens één vierde van de plaatsen van elk type gereguleerde zone.

Afdeling 2. — Periodiciteit

Art. 86. De exploitatiegegevens worden maandelijks verzameld en geregistreerd ten einde de seizoensgebonden verschillen aan het licht te brengen en trendmatige evoluties te ontdekken. Deze tijdsschaal laat toe om te anticiperen op de risico's en zo vroeg mogelijk bijkomende of corrigerende maatregelen te nemen.

Art. 87. De enquêtes worden minstens één keer om de twee jaar gehouden.

Art. 88. De gemeenteraden kunnen jaarlijks of halfjaarlijks een tussentijdse balans opmaken teneinde hun parkeerbeleid te optimaliseren. Deze tussentijdse balansen kunnen aan het Parkeeragentschap worden overgemaakt, indien de gemeenteraad het nuttig acht voor de uitbouw van het Parkeeragentschap met betrekking tot een bepaald onderwerp.

Afdeling 3. — Modaliteiten van overdracht

Art. 89. De evaluatieverslagen worden elke twee jaar voor 30 april per koerier of een ter post aangetekende brief aan het Parkeeragentschap overgemaakt, en dit voor de eerste keer vanaf het tweede jaar dat volgt op de publicatie van dit besluit.

Art. 90. Het Parkeeragentschap stelt een modelverslag en de aan te vullen digitale formulieren op en maakt die minstens één jaar voor de uiterste inleveringsdatum van het eerste evaluatieverslag over aan de gemeenten.

HOOFDSTUK 8. — Inwerkingtreding

Art. 91. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2014.

De Minister die belast is met Openbare Werken en Vervoer is belast met de uitvoering van het huidige besluit.

Brussel, 18 juli 2013.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De Minister-Président van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Openbare Nethheid en Ontwikkelingssamenwerking,

R. VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Openbare Werken en Vervoer, Informatica en de Haven van Brussel,

Mevr. B. GROUWELS