

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

3 mars 2005

**PROPOSITION DE LOI**

**en vue d'instaurer une carte communale  
d'autorisation de stationnement**

(déposée par M. Guido De Padt,  
Mme Yolande Avontroodt et  
MM. Willy Cortois et Bart Tommelein)

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 maart 2005

**WETSVOORSTEL**

**tot invoering van een gemeentelijke  
vergunningkaart voor parkeren**

(ingediend door de heer Guido De Padt,  
mevrouw Yolande Avontroodt en  
de heren Willy Cortois en Bart Tommelein)

**RÉSUMÉ**

*En l'état actuel des choses, il est impossible de réserver légalement une zone de stationnement publique aux utilisateurs de la voiture en libre-service (car-sharing), aux professionnels de la santé ou aux usagers des transports en commun, par exemple. Cette situation ne permet pas de répondre à certaines évolutions de la société. Les auteurs estiment que les administrations communales doivent pouvoir trancher au cas par cas, en fonction de leur propre vision de la politique locale de mobilité.*

*C'est pourquoi il est proposé d'adapter la réglementation afin que les administrations communales puissent délivrer des autorisations donnant accès à des emplacements de stationnement réservés.*

**SAMENVATTING**

*Momenteel is het wettelijk onmogelijk om een openbare parkeerplaats voor te behouden voor bijvoorbeeld autodelers, gezondheidswerkers of gebruikers van het openbaar vervoer. Hierdoor kan niet worden ingespeeld op bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen. De indieners menen dat gemeentebesturen op maat moeten kunnen beslissen in functie van hun eigen visie op het plaatselijke mobiliteitsbeleid.*

*Daarom het voorstel om de regelgeving in die zin aan te passen dat gemeentebesturen vergunningen kunnen verlenen die toegang verlenen tot voorbehouden parkeerplaatsen.*

|                      |                                                                                                                              |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>cdH</i>           | : Centre démocrate Humaniste                                                                                                 |
| <i>CD&amp;V</i>      | : Christen-Democratisch en Vlaams                                                                                            |
| <i>ECOLO</i>         | : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales                                                            |
| <i>FN</i>            | : Front National                                                                                                             |
| <i>MR</i>            | : Mouvement Réformateur                                                                                                      |
| <i>N-VA</i>          | : Nieuw - Vlaamse Alliantie                                                                                                  |
| <i>PS</i>            | : Parti socialiste                                                                                                           |
| <i>sp.a - spirit</i> | : Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht. |
| <i>Vlaams Belang</i> | : Vlaams Belang                                                                                                              |
| <i>VLD</i>           | : Vlaamse Liberalen en Democraten                                                                                            |

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

*DOC 51 0000/000* : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

*QRVA* : Questions et Réponses écrites

*CRIV* : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

*CRABV* : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

*CRIV* : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)  
(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

*PLEN* : Séance plénière

*COM* : Réunion de commission

*MOT* : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

*DOC 51 0000/000* : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

*QRVA* : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

*CRIV* : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

*CRABV* : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

*CRIV* : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)  
(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

*PLEN* : Plenum

*COM* : Commissievergadering

*MOT* : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

*Commandes :*  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.laChambre.be

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

*Bestellingen :*  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.deKamer.be  
e-mail : publicaties@deKamer.be

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Dans notre pays, les communes peuvent réserver une place de stationnement aux personnes handicapées et aux résidents de zones bleues ou de zones de stationnement payant (cartes de riverain). Elles peuvent également installer des signaux indiquant que le stationnement n'est autorisé respectivement que pour les voitures, les camions, les autocars, les taxis, les véhicules automobiles de camping, les bicyclettes et les cyclomoteurs (signaux routiers E9a à E9h).

Les communes désireuses d'assouplir la politique de stationnement disposent donc d'un pouvoir d'intervention réglementaire relativement limité.

On applique actuellement certaines mesures en matière de stationnement (par exemple, des aires de stationnement réservées aux médecins à proximité d'un hôpital, aux bourgmestres et échevins près de l'hôtel de ville ou de la maison communale, aux magistrats à proximité du palais de justice, etc.), qui ne sont pas vraiment contraignantes.

En l'état actuel des choses, il est en principe impossible de réserver légalement (c'est-à-dire par des mesures policières contraignantes) un emplacement ou une zone de stationnement aux utilisateurs de la voiture en libre-service (*car-sharing*) ou aux usagers des transports en commun, par exemple. Une commune pourrait prévoir un emplacement ou une zone de stationnement fermé(e), en installant par exemple des arceaux amovibles ou des grilles, mais ce genre d'emplacement est actuellement considéré comme un terrain privé et ne relève donc pas de la compétence policière.

Une réglementation n'est efficace que si elle est dûment contraignante.

2. Les médecins généralistes subissent régulièrement des désagréments lorsqu'ils doivent exercer dans des centres urbains et qu'ils sont obligés de chercher un horodateur, de régler leur carte bleue ou de trouver un emplacement loin du domicile du patient. En outre, la perte de temps qui en résulte peut être lourde de conséquences pour le patient, pour lequel une poignée de secondes peuvent être, dans certains cas, une question de vie ou de mort.

Le stationnement à proximité d'un cabinet de médecin situé en centre-ville pose parfois problème, lui aussi; tel est le cas, par exemple, lorsque le cabinet se trouve dans une zone de stationnement payant ou dans une zone bleue.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. In ons land kunnen gemeenten een parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap en voor bewoners in blauwe zones of zones voor betalend parkeren (bewonerskaarten). Zij kunnen ook verkeersborden plaatsen waarbij het parkeren enkel toegelaten is voor personenwagens, vrachtauto's, autocars, taxi's, kampeerauto's, fietsen en bromfietsen (verkeersborden E9a tot E9h).

De bevoegdheid van de gemeenten om op het vlak van een «soepeler» parkeerbeleid reglementerend op te treden, is dus vrij beperkt.

Thans worden bepaalde parkeervoorzieningen toegepast (bijvoorbeeld voorbehouden parkeerplaatsen voor artsen bij een ziekenhuis, voor burgemeester en schepenen ter hoogte van het stad- of gemeentehuis, voor magistraten in de omgeving van een justitiegebouw, enz.), die niet echt afdwingbaar zijn.

Momenteel is het in principe ook wettelijk (t.t.z. politieeel afdwingbaar) onmogelijk om een parkeerplaats of een parkeerzone voor te behouden voor bijvoorbeeld autodelers of gebruikers van het openbaar vervoer. Een gemeente zou wel een afsluitbare parkeerplaats of -zone kunnen inrichten door bijvoorbeeld beugels of hekkens te plaatsen. Op dat moment wordt dit echter beschouwd als een privé-terrein en eindigt daar dan ook de politieke bevoegdheid.

Regelgeving is maar efficiënt wanneer deze ook correct afdwingbaar is.

2. Huisartsen worden regelmatig geconfronteerd met ongemakken wanneer zij in stedelijke centra hun diensten moeten verlenen en verplicht zijn een betaalautomaat te gaan opzoeken, de blauwe kaart in te stellen of, ver verwijderd van de woonplaats van de patiënt, een parkeerplaats te vinden. Het tijdverlies dat met een en ander gepaard gaat, kan daarenboven van cruciaal belang zijn voor de patiënt, voor wie in sommige gevallen een aantal seconden van levensbelang kunnen zijn.

Ook het parkeren in de nabijheid van een in het stadscentrum gelegen huisartsenkabinet gaat soms gepaard met verwickelingen, bijv. wanneer deze gevestigd is in een zone voor betalend parkeren of in een blauwe zone.

On constate par ailleurs, en Belgique, une propension croissante à accoucher à domicile. Les accoucheuses qui sont appelées pour accompagner une naissance doivent donc pouvoir être sur place rapidement, mais elles sont victimes des mêmes contretemps que les médecins généralistes.

Dans tous ces cas, on pourrait envisager l'idée d'une réglementation spécifique (par exemple, un emplacement réservé aux professionnels de la santé dans les zones de stationnement payant). Actuellement, ces problèmes ne peuvent pas être réglés par un règlement communal de circulation.

3. On pourrait également projeter de délivrer une carte de stationnement d'un jour pour «visite sociale», une carte pour les fournisseurs et autres personnes qui sont tributaires de leur voiture pour exercer leur activité, etc. De même, il pourrait être intéressant de prévoir des règles (temporaires) sur mesure pour les sociétés de déménagement, pour certains entrepreneurs, pour les sociétés d'autobus à proximité d'un site touristique, etc.

La législation actuelle ne permet pas encore d'élaborer de tels règlements.

Les exemples précités montrent combien il est nécessaire de trouver un moyen d'atténuer, pour certaines catégories professionnelles ou pour certaines catégories de personnes, les contraintes et les embarras liés au stationnement, avec ou sans limitation de la durée (article 27 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique), et d'élaborer à leur usage des règles «sur mesure».

Il faut également s'efforcer de faire face à l'émergence de nouveaux phénomènes de société souhaitables (par exemple, le *car-sharing*) par l'octroi de certaines facilités de stationnement.

Nous estimons toutefois qu'il n'appartient pas au législateur d'établir ou de déterminer lui-même à qui, pour quelle période, à quelles conditions, etc. ces facilités doivent être accordées; sur ce plan, les administrations communales doivent pouvoir trancher en toute autonomie et au cas par cas, en fonction de leur propre vision de la politique locale de stationnement et de mobilité. C'est également une façon de soumettre la nécessité sociale à une certaine forme de contrôle communal.

En France, les maires sont habilités, en vertu d'une circulaire du ministre de l'Intérieur du 26 janvier 1995

Er blijkt in België een stijgende trend te zijn inzake thuis bevallen. Vroedvrouwen die opgeroepen worden om een geboorte bij te staan, moeten dan ook snel ter plaatse zijn. De ongemakken die huisartsen ondergaan, zijn op vroedvrouwen dus ook van toepassing.

In al deze gevallen zou kunnen nagedacht worden om in een bepaalde specifieke regeling te voorzien (bijvoorbeeld een voor gezondheidswerkers voorbehouden parkeerplaats in zones voor betalend parkeren). Thans is dit via een gemeentelijk verkeersreglement niet te regelen.

3. Tevens kan nagedacht worden over de uitreiking van een dagparkeerkaart voor «sociaal bezoek», aan een kaart voor leveranciers of andere personen die voor hun activiteit afhankelijk zijn van de auto, enz. Ook voor verhuysfirma's, diverse aannemers, autobus-firma's in de nabijheid van een toeristische accommodatie, enz., zou een (tijdelijke) regeling op maat kunnen worden uitgewerkt.

De wetgeving laat dit thans niet toe.

Voormelde voorbeelden tonen aan dat er moet gezocht worden naar een mogelijkheid om de verplichtingen en lasten die verbonden zijn aan het parkeren, al dan niet met beperkte parkeertijd (art. 27 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg), te «verzachten» voor sommige beroepscategorieën of (groepen van) personen en er een regeling «op maat» voor uit te werken.

Tevens moet er naar gestreefd worden om via het verlenen van bepaalde parkeerfaciliteiten, tegemoet te komen aan gewenste maatschappelijke ontwikkelingen (b.v. autodelen).

Wij zijn evenwel de mening toegedaan dat de wetgever niet zelf moet gaan bepalen of aflijnen aan wie, voor welke periode, tegen welke voorwaarden, enz. dit moet gebeuren, maar dat gemeentebesturen op dat vlak autonoom en op maat moeten kunnen beslissen in functie van een eigen visie op het plaatselijk parkeer- en mobiliteitsbeleid. Ook de maatschappelijke noodzaak wordt aldus aan de gemeentelijke toetsing onderworpen.

In Frankrijk beschikken de burgemeesters in toepassing van een circulaire van 26 januari 1995 (NOR/

(NOR/Int/D/95/00030/C), à prendre des mesures réglementaires en ce qui concerne les véhicules utilisés à des fins professionnelles par les médecins et les accoucheuses. Ceux-ci peuvent bénéficier de certaines facilités de stationnement, à condition d'y apposer un signe distinctif.

Des règles analogues existent également en Suisse, où les communes ont la possibilité de délivrer des cartes de stationnement.

Aux Pays-Bas aussi, les communes bénéficient de compétences étendues pour élaborer leur propre politique de stationnement. On y applique le système des «*belanghebbendenvergunningen*», qui permet aux communes de déterminer qui a droit à ces autorisations et qui n'y a pas droit. La «*belanghebbendenvergunning*» est délivrée notamment aux médecins, aux accoucheurs/accoucheuses, aux déménageurs (à titre temporaire), aux visiteurs (à titre temporaire), ...

Ainsi qu'on l'a déjà souligné, la présente proposition ne vise donc pas à instaurer des règles distinctes pour les situations évoquées dans le préambule, mais à créer le cadre habilitant les communes à délivrer une carte communale d'autorisation de stationnement aux catégories professionnelles et aux (groupes de) personnes auxquelles elles estiment devoir, selon leurs propres critères, accorder des facilités de stationnement.

Il s'agit uniquement d'ébaucher un cadre général, dont les villes et les communes définiront elles-mêmes le contenu par le biais des règlements complémentaires de circulation routière.

Le principal avantage de ce système est incontestablement qu'il permet aux communes de réagir elles-mêmes aux problèmes spécifiques qu'elles ont à gérer. En effet, les problèmes qui se posent dans une commune donnée ne sont pas les mêmes que ceux auxquels la commune voisine doit faire face; par conséquent, une réglementation qui offrira une solution dans la première sera peut-être inopérante dans la seconde.

Int/D/95/00030/C) van de minister van Binnenlandse Zaken over de bevoegdheid regulerend op te treden aanzien van de voertuigen van geneesheren en van vroedvrouwen wanneer deze hun voertuigen gebruiken voor beroepsdoeleinden. Mits het aanbrengen van een bepaald kenteken kunnen er faciliteiten worden verleend op het vlak van het parkeren.

Ook in Zwitserland bestaat een dergelijke regeling en hebben de gemeenten de mogelijkheid om dienaangaande «*cartes de stationnement*» af te leveren.

In Nederland wordt er eveneens aan de gemeenten een verregaande bevoegdheid verleend om hun parkeerbeleid uit te werken. Er wordt gewerkt met zogenaamde «*belanghebbendenvergunningen*», waarbij de gemeenten kunnen bepalen wie recht heeft op dergelijke vergunning en wie niet. De belanghebbendenvergunning wordt er (uiteenlopend) uitgereikt aan: geneesheren, verloskundigen, verhuizers (tijdelijk), bezoekers (tijdelijk), ...

Zoals reeds gesteld, strekt huidig voorstel er dus niet toe om de in aanhef vermelde situaties apart te gaan regelen maar wil het wel het kader aanreiken om de gemeenten te machtigen om een gemeentelijke vergunningkaart voor parkeren uit te reiken aan de beroepscategorieën en (groepen van) personen waarvoor zij het aangewezen achten dat er parkeerfaciliteiten worden toegestaan.

In dit voorstel wordt bijgevolg enkel het algemene kader uitgezet. De gemeenten en steden vullen de rest zelf in via de aanvullende reglementen op het wegverkeer.

Dit heeft ongetwijfeld als grootste voordeel dat de gemeenten zelf kunnen inspelen op de specifieke problemen die zij moeten beheren. Het is immers zo dat de problemen die zich in een bepaalde gemeente voordoen, niet dezelfde zijn als die in een naburige gemeente en dat een reglementering die voor de eerste een oplossing biedt niet noodzakelijk ook een oplossing betekent voor de tweede.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

## Article 2

Cet article définit la signalisation requise pour les emplacements de stationnement réservés aux titulaires d'une autorisation, en vertu de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Le Code de la route prévoit déjà un statut juridique pour les emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées (article 27*bis*) et pour ceux réservés aux riverains (article 27*ter*).

## Art. 3

Cet article vise à définir un nouveau panneau additionnel «Autorisation» dans le Code de la route. En combinant le signal routier E9a avec un panneau additionnel «Autorisation», le gestionnaire de la voirie peut prévoir un emplacement de stationnement réservé aux titulaires d'une carte d'autorisation de stationnement.

## Art. 4

Afin que l'uniformité de la carte communale d'autorisation de stationnement puisse être garantie sur le territoire belge, le Roi est chargé d'établir un modèle de carte d'autorisation, par analogie avec la carte de riverain.

Ce modèle contient au minimum les dimensions et la couleur de la carte d'autorisation, ainsi que les mentions qui doivent y figurer.

## Art. 5

L'administration communale est habilitée à délivrer la carte d'autorisation.

L'administration communale est tenue d'indiquer au minimum, dans les règlements complémentaires de circulation routière, à qui, à quelles conditions et pour quelle durée la carte d'autorisation est délivrée.

Nous pensons ici avant tout aux professionnels de la santé, qui, dans le cadre de l'exercice de leur activité professionnelle, utilisent un emplacement de stationnement réservé auquel la carte d'autorisation leur donne droit.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

## Artikel 2

Dit artikel definieert de vereiste signalisatie voor parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een vergunning in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Nu reeds beschikken de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap (art. 27*bis*) en de parkeerplaatsen voorbehouden aan de bewoners (art. 27*ter*) over een juridisch statuut in de Wegcode.

## Art. 3

Dit artikel heeft als doel een nieuw onderbord «vergunning» te definiëren in de Wegcode. Door het verkeersbord E9a te combineren met een onderbord «vergunning» kan de wegbeheerder in een bevoorrechte parkeerplaats voorzien voor personen die in het bezit zijn van een vergunningkaart.

## Art. 4

Om de uniformiteit van de gemeentelijke vergunningkaart voor parkeren te garanderen op het Belgisch grondgebied, wordt de Koning, naar analogie van de bewonerskaart, ermee belast om een model van vergunningkaart vast te leggen.

Dit model omvat minimaal de afmetingen, kleur en opschriften van de vergunningkaart.

## Art. 5

Het gemeentebestuur wordt bevoegd voor de uitreiking van de vergunningkaart.

Het gemeentebestuur is in de aanvullende reglementen op het wegverkeer verplicht om minimaal te omschrijven aan wie de vergunningkaart wordt uitgereikt, onder welke voorwaarden en voor welke duurtijd.

Hierbij kan in eerste instantie gedacht worden aan gezondheidswerkers die in het kader van de uitoefening van hun beroepsactiviteiten gebruik maken van een bevoorrechte parkeerplaats die de vergunningkaart verleent.

Les sociétés de déménagement et les fournisseurs pourraient eux aussi utiliser la carte d'autorisation pendant l'exécution de leur mission.

Cette carte peut également constituer un précieux atout pour les administrations communales qui choisissent de promouvoir le *car-sharing* dans leur ville ou dans leur commune, selon leurs besoins en matière de mobilité locale. Dans la formule du *car-sharing*, l'utilisation de la voiture est, par définition, dissociée de la possession individuelle d'un véhicule. L'administration communale peut délivrer des cartes d'autorisation au nom de la société de *car-sharing* pour plusieurs véhicules de son parc automobile.

#### Art. 6, 7 et 8

La carte d'autorisation n'est pas une «carte blanche» pour les personnes auxquelles elle est délivrée.

Non seulement le demandeur doit fournir la preuve qu'il dispose du véhicule de façon permanente (le véhicule étant, par exemple, immatriculé à son nom), mais en outre, il doit pouvoir prouver à tout moment qu'il satisfait aux conditions d'utilisation de celui-ci.

Le numéro d'immatriculation et le numéro de plaque devant obligatoirement figurer sur la carte d'autorisation, celle-ci ne peut être utilisée que pour un seul véhicule.

Les communes peuvent préciser sur la carte d'autorisation à quels emplacements et dans quelles zones la carte donne droit à une emplacement de stationnement réservé.

Ook verhuysfirma's en leveranciers zouden gebruik kunnen maken van een vergunningkaart tijdens de uitvoering van hun opdracht.

De vergunningkaart kan ook een belangrijke troef zijn voor gemeentebesturen die in functie van hun lokale mobiliteitsbehoeften ervoor opteren om het auto-delen in hun stad of gemeente te stimuleren. Bij auto-delen is het gebruik van de auto per definitie losgekoppeld van het individuele bezit ervan. Het gemeentebestuur kan vergunningkaarten uitreiken op naam van de autodeelfirma voor meerdere voertuigen uit haar wagenpark.

#### Art. 6, 7 en 8

De vergunningkaart is géén «carte blanche» voor de personen aan wie deze kaart uitgereikt is.

De aanvrager moet niet enkel het bewijs voorleggen dat hij bestendig over het voertuig beschikt (bijvoorbeeld doordat het op zijn naam is ingeschreven), hij moet ook te allen tijde kunnen bewijzen dat hij voldoet aan de voorwaarden voor het gebruik ervan.

De verplichte vermelding van het inschrijvingsnummer en nummerplaat zorgt ervoor dat de vergunningkaart mag ook slechts voor één voertuig kan gebruikt worden.

De gemeenten kunnen op de vergunningkaart aanduiden op welke plaatsen en zones de kaart recht geeft op een bevoorrechte parkeerplaats.

Guido DE PADT (VLD)  
Yolande AVONTROODT (VLD)  
Willy CORTOIS (VLD)  
Bart TOMMELEIN (VLD)

## PROPOSITION DE LOI

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

## Art. 2

Dans l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, il est inséré un article 27<sup>quater</sup>, rédigé comme suit:

«Art. 27<sup>quater</sup>. — Emplacements de stationnement réservés aux titulaires d'une autorisation

Les emplacements de stationnement signalés conformément à l'article 70.2.1., 3°, h) ainsi que, dans les zones résidentielles, ceux sur lesquels sont reproduits la lettre «P» et le mot «Autorisation», sont réservés aux véhicules utilisés par les personnes qui sont en possession d'une carte d'autorisation de stationnement.

En cas de stationnement sur un emplacement réservé, la carte d'autorisation de stationnement doit être apposée sur la face interne du pare-brise ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule.».

## Art. 3

L'article 70.2.1. 3° du même arrêté royal est complété par un littera h, libellé comme suit:

«h. Un panneau additionnel comportant la mention «Autorisation» indique que le stationnement est réservé aux véhicules utilisés par les personnes qui sont en possession de la carte d'autorisation de stationnement.

La mention «Autorisation» peut être complétée par l'indication de la période pendant laquelle le stationnement est réservé.».

## Art. 4

La carte d'autorisation visée à l'article 2 doit être conforme au modèle fixé par le Roi.

## WETSVOORSTEL

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

## Art. 2

In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt een artikel 27<sup>quater</sup> ingevoegd, luidende:

«Art. 27<sup>quater</sup>. — Parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een vergunning

De parkeerplaatsen gesignaleerd overeenkomstig artikel 70.2.1., 3°, h) alsmede, in een woonerf, deze waar de letter «P» en het woord «vergunning» zijn aangebracht, zijn voorbehouden voor voertuigen die gebruikt worden voor de personen die in het bezit zijn van een vergunningkaart.

Wanneer geparkeerd wordt op een voorbehouden plaats moet de vergunningkaart op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig aangebracht worden.».

## Art. 3

Artikel 70.2.1., 3°, van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld als volgt:

«h) Een onderbord met de vermelding «vergunning» duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor voertuigen die gebruikt worden door de personen die in het bezit zijn van de vergunningkaart.

De vermelding «vergunning» kan aangevuld worden met de aanduiding van de periode tijdens dewelke het parkeren voorbehouden is.».

## Art. 4

De vergunningkaart als bedoeld in artikel 2 moet overeenstemmen met het model dat door de Koning is vastgesteld.

## Art. 5

La carte d'autorisation est délivrée par l'administration communale, sur demande.

L'administration communale détermine, dans les règlements complémentaires de circulaire routière:

1. les personnes physiques ou personnes morales auxquelles la carte d'autorisation peut être délivrée;
2. les conditions de délivrance de la carte;
3. la durée de validité de la carte.

## Art. 6

Le demandeur d'une carte d'autorisation doit fournir la preuve qu'il dispose du véhicule de façon permanente et qu'il satisfait aux conditions prévues à l'article 5.

## Art. 7

La carte d'autorisation ne peut être utilisée que pour le véhicule dont elle mentionne le numéro d'immatriculation et/ou la plaque d'immatriculation et pour la place ou la zone indiquée sur la carte.

## Art. 8

§ 1<sup>er</sup>. La carte d'autorisation de stationnement doit être renvoyée à l'administration communale qui l'a délivrée:

1. à l'expiration de la période de validité indiquée sur la carte par l'administration communale;
2. en cas de changement d'adresse du titulaire;
3. lorsque la plaque d'immatriculation indiquée sur la carte d'autorisation de stationnement doit être renvoyée à la Direction de l'Immatriculation des Véhicules;
4. en cas de décès du titulaire;
5. lorsque le titulaire de la carte d'autorisation de stationnement ne satisfait plus aux conditions prévues à l'article 6.

La carte d'autorisation de stationnement doit être renvoyée dans les huit jours qui suivent le fait justifiant le renvoi.

§ 2. Lorsque l'autorité communale décide d'invalidiser la carte d'autorisation de stationnement, le titulaire de ladite carte la renvoie dans les huit jours de la notification de cette décision.

## Art. 5

De vergunningkaart wordt op aanvraag door het gemeentebestuur uitgereikt.

Het gemeentebestuur bepaalt in de aanvullende reglementen op het wegverkeer:

1. de natuurlijke personen of rechtspersonen aan wie de vergunningkaart kan uitgereikt worden;
2. de voorwaarden van uitreiking;
3. de geldigheidstermijn.

## Art. 6

De aanvrager van een vergunningkaart moet het bewijs voorleggen dat hij bestendig over het voertuig beschikt en dat hij voldoet aan de voorwaarden als bedoeld in artikel 5.

## Art. 7

De vergunningkaart mag slechts gebruikt worden voor het voertuig waarvan het inschrijvingsnummer of de nummerplaat erop aangeduid is en voor die plaats of zone die op de kaart is aangeduid.

## Art. 8

§ 1. De vergunningkaart wordt teruggezonden aan het gemeentebestuur die ze heeft uitgereikt:

1. bij het verstrijken van de geldigheidstermijn op de kaart aangeduid door het gemeentebestuur;
2. bij een adreswijziging van de houder;
3. wanneer de nummerplaat aangeduid op de vergunningkaart teruggezonden moet worden aan de Dienst Inschrijving Voertuigen;
4. bij overlijden van de houder;
5. wanneer de houder van de vergunningkaart niet meer voldoet aan de voorwaarden als bedoeld in artikel 6.

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

§ 2. Wanneer de gemeentelijke overheid beslist dat de vergunningkaart ongeldig wordt, zendt de houder van de vergunningkaart deze terug binnen acht dagen na de kennisgeving van de beslissing.

## Art. 9

Le titulaire de la carte d'autorisation de stationnement peut en obtenir un duplicata en cas de perte, de destruction ou de détérioration de la carte originale, ou si celle-ci est illisible.

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

## Art. 10

À l'exception des articles 1<sup>er</sup> et 10, la présente loi entre en vigueur à une date à déterminer par le Roi.

21 janvier 2005

## Art. 9

De houder van de vergunningkaart kan er een duplicaat van bekomen wanneer de kaart verloren, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is.

De beschadigde of onleesbare kaart wordt teruggegeven bij het uitreiken van het duplicaat.

## Art. 10

Met uitzondering van de artikelen 1 en 10 treedt deze wet in werking op een door de Koning te bepalen datum.

21 januari 2005

Guido DE PADT (VLD)  
Yolande AVONTROODT (VLD)  
Willy CORTOIS (VLD)  
Bart TOMMELEIN (VLD)