

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964

18 JUIN 1964

PROJET DE LOI

permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur.

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES
DE L'INTERIEUR
ET DES COMMUNICATIONS,
DES POSTES, TELEGRAPHES
ET TELEPHONES (1)

PAR M. DELHACHE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a consacré deux séances à l'examen de ce projet de loi.

Bien qu'ayant un caractère technique, devant les difficultés grandissantes que le stationnement des véhicules occasionne dans les grandes agglomérations et en vue d'éta-

(1) Composition de la Commission de l'Intérieur :

Président : M. Moyersoen.

A. — Membres : MM. Bijneus, Callebert, Decker, De Rijck, Devos (Robert), Kiebooms, Meyers, Moyersoen, Saint-Remy, Van den Eynde, Verroken. — MM. Bracops, Cools, De Cooman, Demets, De Pauw, Feyaerts, Gruselin, Harmegnies, Juste, Van Cleemput. — MM. Lefebvre (René), Piron.

B. — Suppléants : MM. Allard, Eneman, Hermans, Posson, Servais, Verbaanderd. — MM. Bary, Cudell, Detiège, Merlot, Van Hoorick. — M. Vanderpoorten.

Composition de la Commission des Communications :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît), Van Herreweghe. — MM. Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — MM. Boey, Van Doorne.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Moriau, Robyns, Verroken. — MM. Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — M. Lefebvre (René).

Voir :

310 (1961-1962) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
— N° 2 et 3 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964

18 JUNI 1964

WETSONTWERP

waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op mortorrijtuigen in te voeren.

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES
VOOR DE BINNENLANDSE ZAKEN
EN VOOR HET VERKEERSWEZEN,
DE POSTERIJEN, TELEGRAFIE
EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DELHACHE.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie wijdde twee vergaderingen aan de beraadslaging over dit ontwerp.

Hoewel het ontwerp een technisch karakter draagt, gaf het aanleiding tot een lange discussie, die haar oorzaak vindt in de toenemende moeilijkheden welke op het stuk van

(1) Samenstelling van de Commissie voor de Binnenlandse Zaken :

Voorzitter : de heer Moyersoen.

A. — Leden : de heren Bijneus, Callebert, Decker, De Rijck, Devos (Robert), Kiebooms, Meyers, Moyersoen, Saint-Remy, Van den Eynde, Verroken. — de heren Bracops, Cools, De Cooman, Demets, De Pauw, Feyaerts, Gruselin, Harmegnies, Juste, Van Cleemput. — de heren Lefebvre (René), Piron.

B. — Plaatsvervangers : de heren Allard, Eneman, Hermans, Posson, Servais, Verbaanderd. — de heren Bary, Cudell, Detiège, Merlot, Van Hoorick. — de heer Vanderpoorten.

Samenstelling van de Commissie voor het Verkeerswezen :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Claeys, De Gryse, Delhache, De Paepe, Devos (Robert), Jaminet, Loos, Mertens, Van Acker (Benoît), Van Herreweghe. — de heren Baccus, Brouhon, Geldof, Gillis, Hicquet, Lacroix, Plovie, Sainte, Van Hoorick, Van Winghe. — de heren Boey, Van Doorne.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Moriau, Robyns, Verroken. — de heren Cudell, De Sweemer, Grandjean, Van Cleemput, Vercauteren. — de heer Lefebvre (René).

Zie :

310 (1961-1962) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.
— N° 2 en 3 : Amendementen.

blir une base légale pour la perception de redevances, le projet a donné lieu à un large échange de vues au cours duquel les membres des commissions réunies de l'Intérieur et des Communications ont manifesté un intérêt tout particulier pour ces problèmes de circulation devenus difficiles dans toutes les villes et communes de quelque importance.

Discussion générale.

Un commissaire estime qu'une solution doit absolument être apportée au problème du parking dans les grandes agglomérations. Il ne croit pas que le projet de loi y apporte la solution adéquate.

Les amendements introduits par M. Denis démontrent que le vote du projet de loi aurait pour effet d'introduire une taxe communale sur le parage des voitures. Or, en vertu de la loi du 30 mars 1962, les communes sont autorisées à établir dix centimes additionnels à la taxe de l'Etat.

Le membre estime qu'il s'agit plutôt d'une question de police communale et que celle-ci doit intervenir d'une manière draconienne pour empêcher les excès.

Plutôt que de voir adopter le système du parkingmeter, contre lequel il s'insurge, le membre préférerait que soit instaurée la zone bleue de 9 à 19 h., dans les artères à grande circulation, avec une limitation de la durée du parking variable selon les moments de la journée.

Aucune loi n'est nécessaire pour instaurer ce système puisqu'un arrêté royal suffit.

Un commissaire fait observer que la proposition de loi introduite par M. Dekeyser était intitulée comme suit : « Proposition de loi portant réglementation de la durée de stationnement sur la voie publique » et que ce titre a été modifié par la Commission de l'Intérieur et de la Fonction Publique du Sénat. Ce membre déclare qu'il ne voyait pas d'objection au maintien du texte initial.

On peut se demander si ce projet de loi n'a pas pour but essentiel de permettre aux communes de lever un impôt sur les automobiles. Cette loi, telle qu'elle est formulée, constitue un apport appréciable aux finances des grandes villes.

Il s'agit donc, en fait, de l'instauration d'une nouvelle taxe à laquelle il s'oppose formellement.

* * *

Un autre membre fait observer au préopinant qu'à l'origine du dépôt de la proposition de loi, il y a un arrêt du Conseil d'Etat datant de 1955. Ainsi le but poursuivi par ledit projet n'est-il pas de lever un nouvel impôt mais bien de légaliser une mesure.

Il est nécessaire de régler la circulation et le parking.

Le système des disques de stationnement doit autoriser le stationnement pendant une durée plus ou moins longue selon qu'il s'agit ou non des heures de pointe.

Plusieurs pays voisins utilisent le système d'un parkingmeter depuis plusieurs années. C'est à la commune qu'incombe la lourde charge de vérifier le respect des prescriptions réglementaires.

Il convient toutefois de remarquer que l'installation d'un parkingmeter est onéreuse, ce qui n'est pas le cas pour les disques de stationnement.

het parkeren van voertuigen in de grote agglomeraties worden ondervonden, zomede in het feit dat men een wettelijke basis wil vinden voor het heffen van parkeergeld. Tijdens die gedachtenwisselingen legden de leden van de verenigde Commissies voor de Binnenlandse Zaken en het Verkeerswezen een heel bijzondere belangstelling aan de dag voor die verkeersproblemen, welke moeilijkheden opleveren in alle steden en gemeenten van enige omvang.

Algemene bespreking.

Een commissielid meent dat het parkeerprobleem in de grote steden beslist geregeld moet worden. Hij gelooft niet dat het onderhavige wetsontwerp er een doelmatige oplossing aan geeft.

De door de heer Denis voorgestelde amendementen tonen aan dat de goedkeuring van dit ontwerp de heffing van een gemeentebelasting op het parkeren ten gevolge zal hebben. Nu mogen de gemeenten krachtens de wet van 30 maart 1962 tien opcentimes op de belasting van de Staat heffen.

Het lid is de mening toegedaan dat deze kwestie eerder zaak van de gemeentelijke politie is en dat laatstgenoemde op drastische wijze dient op te treden om elke uitwas te voorkomen.

Het lid verzet zich tegen het systeem van de parkeermeters en hij verkiest de invoering van een blauwe zone van 9 tot 19 uur op de grote verkeersaders, met beperkte parkeerduur, die zou variëren al naar het tijdstip van de dag.

Voor een dergelijk systeem is geen wet nodig, aangezien men met een koninklijk besluit kan volstaan.

Een lid merkt op dat de titel van het wetsvoorstel Dekeyser luidde : « Voorstel van wet tot reglementering van de duurtijd van het stationeren op de openbare weg » en dat die titel is gewijzigd door de Commissie voor de Binnenlandse Zaken en het Openbaar Ambt van de Senaat. Dit lid verklaart dat hij geen bezwaar had tegen het behoud van het oorspronkelijk voorstel.

Men kan zich afvragen of het onderhavige ontwerp niet essentieel ten doel heeft de gemeenten in staat te stellen een belasting op de auto's te heffen. In de voorgestelde vorm kan die wet een aanzienlijke bijdrage leveren in de financiën der grote steden.

In de grond gaat het hier dus om de invoering van een nieuwe belasting en daartegen verzet hij zich nadrukkelijk.

* * *

Een ander lid maakt er de vorige spreker opmerkzaam op dat aan de indiening van het desbetreffende wetsvoorstel een arrest van 1955 van de Raad van State ten grondslag heeft gelegen. Het ontwerp wil dus niet een nieuwe belasting invoeren, maar slechts een maatregel legaliseren.

Het is noodzakelijk het verkeer en het parkeervraagstuk te regelen.

Het systeem van de parkeerschijven is bedoeld om het parkeren gedurende een minder of meer lange tijd toe te staan, naargelang het al dan niet op spitsuren gebeurt.

Verscheidene van de ons omringende landen maken sedert enkele jaren gebruik van parkeermeters. Op de gemeente rust de zware taak, na te gaan of de reglementaire voorschriften worden nageleefd.

Evenwel dient te worden opgemerkt dat het installeren van parkeermeters duur komt, wat niet het geval is voor de parkeerschijven.

Aussi, le membre propose-t-il d'instaurer le système de la zone bleue dans tout le pays.

Ce problème peut être résolu par arrêté royal.

Il faut reconnaître que les communes recherchent avant tout une solution à l'encombrement des rues.

Le disque coûte moins cher et permettrait la régularisation de la circulation.

* * *

Un autre membre se rallie à ces avis sur le fait. Il attire l'attention que la proposition de M. Dekeyzer portait interdiction aux provinces et aux communes d'établir des additionnels à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, sauf la perception d'une redevance de parking.

Cette proposition a été déposée le 15 juin 1961. Or, depuis lors, la loi du 30 mars 1962 a autorisé les communes à établir dix centimes additionnels à la taxe d'Etat.

Selon ce commissaire bien d'autres solutions sont possibles que le gouvernement doit rechercher et décréter par arrêté royal.

Aussi, ce projet lui paraît impossible à appliquer et est, de ce fait, un non-sens.

Un membre estime qu'une formule d'uniformisation de la durée de stationnement doit être trouvée.

Il se déclare partisan convaincu de l'instauration de la zone bleue et du système à disque de stationnement, étant donné qu'il est impossible d'assurer autrement le contrôle du respect et de la durée de stationnement.

Un autre membre est également adversaire de l'instauration des parking-meters; l'installation des appareils étant coûteuse ne servirait que les intérêts des fournisseurs, d'autant plus que leur entretien par les communes serait très difficile.

Par contre, ce membre est partisan de l'instauration de la zone bleue qui, cependant, présente des inconvénients. En effet, ce système ne tient pas compte des intérêts des automobilistes de passage.

Limiter à deux heures la durée du stationnement au centre de la ville, c'est taxer indirectement ceux qui doivent s'y rendre pour leurs occupations professionnelles. Le problème est donc loin d'être résolu. N'y aurait-il pas lieu de consulter à ce sujet la Commission des Finances?

* * *

Le Ministre des Communications constate que les intervenants s'accordent pour reconnaître que le problème du stationnement dans les centres urbains s'avère de plus en plus épineux. Il n'est cependant pas nouveau et des mesures auraient dû être prises, depuis longtemps déjà pour remédier à l'encombrement qui menace d'étouffer l'économie de ces centres urbains. C'est ainsi que des signaux (n^{os} 33 - 34 - 35 et 36) de plus en plus nombreux ont été installés dans beaucoup de rues de nos villes, interdisant le stationnement ou en limitant la durée, ou encore, organisant le stationnement alternatif.

Malgré ces restrictions, l'encombrement — objet de récriminations des usagers et commerçants qui en sont les victimes — subsiste, en raison notamment de l'augmentation constante du parc automobile et de l'usage qui en est fait.

Hij stelt dan ook voor dat de blauwe-zone-regeling in het hele land wordt ingevoerd.

Het probleem kan bij koninklijk besluit worden opgelost.

Iedereen zal het erover eens zijn dat de gemeenten vóór alles trachten een oplossing te vinden voor de overbezetting van de straten.

De parkeerschijf is goedkoper en zou het mogelijk maken het verkeer vlotter te regelen.

* * *

Een ander lid sluit zich bij die meningen aan. Hij maakt er attent op dat het voorstel van de heer Dekeyzer voor de provincies en gemeenten het verbod inhield om opcentimes op de verkeersbelasting te heffen, behalve als het gaat om de betaling van parkeergeld.

Dat voorstel is ingediend op 15 juni 1961, maar sindsdien zijn de gemeenten krachtens de wet van 30 maart 1962 gemachtigd tot het heffen van tien opcentimes op de door de Staat geheven belasting.

Volgens dit lid dient de Regering onder veel andere mogelijke formules naar oplossingen te zoeken en die bij koninklijk besluit af te kondigen.

Het komt hem dan ook voor dat dit ontwerp niet kan worden uitgevoerd en dus geen steek houdt.

Een lid is van mening dat men een formule dient te vinden om de parkeerduur eenvormig te maken.

Persoonlijk is hij een overtuigd voorstander van de invoering van de blauwe zone en van de parkeerschijf-regeling, daar het anders onmogelijk is de naleving van de veroorloofde stationeringsduur te controleren.

Een ander lid spreekt zich eveneens uit tegen de invoering van parkeermeters; daar de installatie van deze apparaten vrij kostbaar is, zouden alleen de belangen der leveranciers er door gediend worden, te meer daar de gemeenten veel moeilijkheden zouden ondervinden om ze te onderhouden.

Het lid is daarentegen voor het invoeren van een blauwe zone, die echter nadelen biedt. In dat systeem wordt immers geen rekening gehouden met de autobestuurder op doorreis.

Indien de parkeerduur in het stadscentrum tot twee uur wordt beperkt, worden degenen die er voor hun werkzaamheden moeten zijn, daardoor indirect aan een belasting onderworpen. De kwestie is dus op verre na niet opgelost. Zou de Commissie voor de Financiën hierover niet moeten worden geraadpleegd?

* * *

De Minister van Verkeerswezen constateert dat de sprekers het erover eens zijn dat het parkeren in de stadscentra een steeds moeilijker probleem wordt. Het is echter niet nieuw en sinds lang reeds moesten maatregelen zijn getroffen om in te gaan tegen de overbelasting waardoor de economische activiteit in de stadscentra wordt bedreigt. Zo zijn er op veel grote verkeerswegen in onze steden steeds meer verkeerstekens (n^{os} 33, 34, 35 en 36) geplaatst, waarbij parkeerverbod of beperking van de parkeerduur wordt opgelegd of waarbij het afwisselend parkeren wordt geregeld.

Ondanks deze beperkingen blijft de overbelasting — waarover geklaagd wordt door weggebruikers of handelaars, die eronder te lijden hebben — bestaan o.a. wegens de bestendige groei van het autopark en het gebruik dat ervan

Les voitures « ventouses » maintenues en stationnement de nombreuses heures par jour, en dépit des limitations imposées par suite des difficultés d'un contrôle efficace du respect de ces limitations, constituent une autre cause à cet encombrement.

Le Ministre des Communications considère que l'aménagement de zones bleues dans nos agglomérations, à l'instar de ce qui se pratique depuis longtemps déjà dans plusieurs villes étrangères, pourrait sans aucun doute contribuer à faciliter, dans une certaine mesure, la solution de ce problème. La Conférence des bourgmestres de l'agglomération bruxelloise a d'ailleurs manifesté l'intention de créer une zone bleue dans le centre de la capitale.

L'avantage du système réside non seulement dans la suppression d'un nombre imposant de panneaux de signalisation à l'intérieur de la zone, mais surtout dans la facilité du contrôle par l'utilisation du disque qui indique l'heure d'arrivée du véhicule et l'heure limite à laquelle ce véhicule doit être remis en circulation. Le Ministre des Communications a formellement déclaré que, contrairement à ce qui se pratique dans certains pays étrangers, ce disque serait uniforme pour tout le pays. Il est même envisagé de le mettre gratuitement à la disposition des automobilistes.

Il faut noter également que l'aménagement de zones bleues ne fait pas obstacle à l'instauration de limitations plus réduites à certains endroits où cela peut se justifier, par exemple à proximité de certains bureaux d'administrations, de postes, etc., où la rotation des véhicules devrait être accélérée.

La mise en application d'une mesure de l'espèce est du ressort des communes intéressées mais elle postule la mise au point préalable du règlement de la circulation routière.

Le département des Communications prépare actuellement un arrêté royal précisant les dispositions de portée générale qui régiront le système des zones bleues.

Le Gouvernement a estimé que les deux formules peuvent apporter une contribution à la solution des difficultés du stationnement qui ne feront, normalement, que s'intensifier.

Ces deux formules étant susceptibles de se combiner dans leur application, il paraît utile de les faire figurer ensemble dans un même texte législatif précisant que ces mesures seront prises par les conseils communaux dans le cadre des règlements complémentaires qu'ils sont autorisés à prendre conformément à la législation et aux règlements sur la police du roulage.

Le Ministre des Communications attire par ailleurs l'attention sur le fait que si les zones bleues ne sont pas de nature à apporter une solution définitive au problème du stationnement, leur application assez généralisée dans les villes étrangères démontre à tout le moins leur utilité.

Une autre solution, qui a été envisagée et à laquelle l'on devra certainement recourir étant donné que l'engorgement des centres urbains se fait de plus en plus intense, consiste dans la construction de vastes parkings à la périphérie des parties encombrées des agglomérations, parkings qui devraient être mis en relation avec le centre urbain par des moyens de transport en commun fréquents et rapides. On peut noter à ce sujet que le Gouvernement a approuvé le principe d'une telle solution susceptible de porter des effets favorables à longue échéance, dans la perspective du trafic et des déplacements de masses tels qu'on peut les imaginer dans un certain nombre d'années.

Le Ministre de l'Intérieur souhaite, pour sa part, voir se réaliser la possibilité de prévoir sur la voie publique des

wordt gemaakt. Een andere oorzaak van deze overbelasting zijn de « pleisterende » wagens die, ondanks de opgelegde beperkingen — waarvan de naleving immers moeilijk doeltreffend kan worden gecontroleerd — vele uren per dag blijven parkeren.

De Minister van Verkeerswezen denkt dat het aanleggen van blauwe zones in de agglomeraties — zoals die al lang in verscheidene buitenlandse steden in gebruik zijn — er misschien toe zou kunnen bijdragen dit probleem gemakkelijker op te lossen. De Conferentie der burgemeesters van de Brusselse agglomeratie heeft trouwens als zijn bedoeling laten kennen in het centrum van de hoofdstad een blauwe zone aan te leggen.

Dit stelsel biedt niet alleen het voordeel dat het de aanschaffing van een groot aantal verkeersborden binnen de zone mogelijk maakt, maar vooral dat het de controle vergemakkelijkt door het gebruik van een parkeerschijf waarop het tijdstip van plaatsing wordt aangegeven, alsmede het uur waarop het voertuig ten laatste moet weggereden zijn. De Minister heeft uitdrukkelijk verklaard dat die schijf, in tegenstelling met sommige vreemde landen, dezelfde zal zijn in het hele land. Er wordt zelfs overwogen ze gratis ter beschikking van de automobilisten te stellen.

Er moet ook worden gezegd dat het aanleggen van blauwe zones niet belet dat strengere beperkingen worden ingevoerd op sommige plaatsen waar dit verantwoord kan zijn, bij voorbeeld in de nabijheid van sommige administratiekantoren, postkantoren, enz., waar de rotatie van de voertuigen sneller moet geschieden.

De tenuitvoerlegging van een dergelijke maatregel ressorteert onder de betrokken gemeenten, maar zij veronderstelt dat vooraf een algemeen reglement van het wegverkeer tot stand komt.

Het departement van Verkeerswezen bereidt thans een koninklijk besluit voor, waarbij de algemeen toepasselijke bepalingen betreffende de blauwe zones nauwkeurig zullen worden omschreven.

De Regering is van mening dat beide formules een oplossing bieden voor de parkeermoeilijkheden, die normaal nog zullen toenemen.

Daar beide formules in de praktijk gecombineerd kunnen worden, lijkt het nuttig ze samen onder te brengen in een zelfde wet, waarin wordt bepaald dat die maatregelen door de gemeenteraden zullen worden genomen in het raam van de aanvullende reglementen welke zij krachtens de wetten en de bestuursrechtelijke voorschriften op de verkeerspolitie mogen nemen.

De Minister van Verkeerswezen vestigt overigens de aandacht op het feit dat, hoewel de blauwe zones geen definitieve regeling van het parkeerprobleem met zich brengen, het vrij algemeen gebruik dat er in de buitenlandse steden van wordt gemaakt, althans het nut ervan aantoonst.

Een andere oplossing die onder de ogen is gezien en waartoe wij zeker onze toevlucht zullen moeten nemen, omdat de verkeersstemming in de stadscentra steeds toeneemt, bestaat in het aanleggen van grote parkeergelegenheden aan de rand van de door druk verkeer belemmerde delen der agglomeraties; die parkeergelegenheden zouden met het stadscentrum in verbinding moeten worden gesteld door middel van talrijke en snelle gemeenschappelijke vervoermiddelen. In dit verband zij opgemerkt dat de Regering het in beginsel met een dergelijke oplossing eens is, aangezien zulks gunstige gevolgen op lange termijn zou hebben, in het vooruitzicht van een zodanig vervoer en een zo grote, zich verplaatsende massa, als over enkele jaren geredelijk verwacht mag worden.

De Minister van Binnenlandse Zaken wenst, voor zijn part, dat het aanleggen van parkeerstroken op de openbare

aires de stationnement où les administrations communales seraient autorisées à percevoir une redevance.

Nous nous trouvons devant un accroissement continu du rythme de la circulation. Pour la faciliter, il est temps de remédier à l'immobilisation prolongée des véhicules le long des voies publiques et d'encourager les mesures et investissements permettant leur parage en dehors des voies de circulation.

Les communes ont, à cet égard, une lourde responsabilité : elles doivent être armées pour y faire face.

La zone bleue constitue une méthode de contrôle plus facile de la limitation de la durée de stationnement.

Il importe cependant de créer à l'avenir des endroits de stationnement et de parking permettant de libérer certaines artères des villes.

Le parking-meter constitue un autre moyen de prendre des initiatives permettant de réaliser cet objectif.

Ce système peut aussi constituer une source de revenus permettant d'entrevoir la rentabilité des investissements relatifs à l'aménagement de parkings.

C'est dans cet esprit que l'Union des Villes réclame depuis longtemps l'installation de parking-meters.

Pour le surplus, il appartient à l'autorité d'apprécier les motifs d'intérêt général qui commandent l'adoption de l'une ou de l'autre des mesures : zone bleue ou parking-meter.

Après l'intervention des deux Ministres, un membre résume les points de vue et constate qu'il semble bien que le projet ne donne pas satisfaction et que d'autres solutions sont suggérées, pour lesquelles aucune loi nouvelle ne s'avère nécessaire.

L'installation des parking-meters est très onéreuse.

Il s'agit d'un droit de péage dont le Ministre des Finances ne prend pas la responsabilité.

Ne serait-il pas souhaitable d'éviter ces frais d'installation et d'établir des zones bleues ?

En outre, il faudra en arriver à l'interdiction complète de stationnement dans certaines rues considérées comme artères de pénétration.

Le membre estime qu'il ne faut pas s'engager trop vite dans cette voie nouvelle.

Un autre commissaire conteste l'opinion émise par le Ministre de l'Intérieur selon laquelle les communes seront libres d'appliquer ou non la taxe de stationnement.

Le système de la zone bleue reviendrait à soumettre certaines voies, ou parties de voies, à certains règlements qui obligerait les communes à prendre des mesures.

Il faudra notamment compléter la signalisation routière, le panneau « disque obligatoire » n'existant pas dans notre signalisation.

On peut prévoir certaines sections de rues où le stationnement est autorisé pour une courte durée.

Même dans beaucoup de petites villes, la situation est insoluble durant plusieurs heures par jour.

Un autre membre qui n'est pas convaincu par l'argumentation développée par le Ministre de l'Intérieur, déclare que même l'instauration du système des parking-meters ne permettra pas de résoudre le problème de l'encombrement d'une façon définitive.

Lorsqu'ils se sont rendus à Stockholm en septembre 1963 les membres de la Commission ont pu admirer le système appliqué par cette ville.

Il faut avant tout créer de grands parkings à la périphérie des villes, à proximité de shoppingcenters mais il faut également être attentif à l'intérêt des étrangers.

Un autre membre constate que l'encombrement résulte de l'accroissement constant du nombre des véhicules. Ce

weg waarvoor de gemeentebesturen gemachtigd zouden zijn een retributie te heffen, als regeling wordt aangenomen.

Wij staan voor een voortdurend toenemend tempo van het verkeer. Wil men het verkeer vergemakkelijken, dan is het tijd om het langdurig parkeren langs de openbare wegen tegen te gaan en om de maatregelen en investeringen aan te moedigen die het mogelijk maken de betrokken voertuigen buiten de verkeerswegen te parkeren.

In dit opzicht dragen de gemeenten een zware verantwoordelijkheid; ze dienen in de mogelijkheid te worden gesteld om hieraan het hoofd te bieden.

De blauwe zone is de gemakkelijkste methode om de perken van de parkeerduur te controleren.

Voor de toekomst dienen nochtans stationneer- en parkeerplaatsen te worden opgericht, die het mogelijk maken sommige grote verkeerswegen van de steden vrij te maken.

De parkingmeter is een ander middel dat het mogelijk moet maken initiatieven te nemen om dit doel te bereiken.

Dit systeem kan ook een inkomstenbron zijn die de rentabiliteit van de investeringen in verband met het aanleggen van parkeergelegenheden laten voorzien.

Op grond hiervan eist de Vereniging van Steden sinds lang de invoering van parkingmeters.

Voor het overige is het de zaak van de overheid, te beoordelen welke van beide oplossingen (blauwe zone of parkingmeter) om redenen van algemeen belang moet worden aangenomen.

Na de uiteenzetting van de beide Ministers vat een lid de standpunten ter zake samen en stelt vast dat het er alle schijn van heeft dat het ontwerp niemand voldoening schenkt en dat andere oplossingen worden voorgesteld, waarvoor geen nieuwe wet nodig lijkt te zijn.

De installatie van parkeermeters is vrij kostbaar.

Het geldt hier een wegenbelasting, waarvoor de Minister van Financiën de verantwoordelijkheid niet aanvaardt.

Ware het niet wenselijk deze installatiekosten te vermijden en blauwe zones in te voeren ?

Bovendien zal men er moeten toe komen het stationneerverbod af te kondigen in bepaalde straten die als grote penetratiewegen worden beschouwd.

Het lid meent dat men daar niet overhaast mag toe beslissen.

Een ander lid betwist de mening van de Minister van Binnenlandse Zaken volgens welke het de gemeenten vrij zal staan de parkeerbelasting al dan niet toe te passen.

De blauwe-zone-regeling zou erin bestaan dat sommige wegen of weggedeelten worden onderworpen aan bepaalde reglementen, zodat de gemeenten maatregelen zouden moeten treffen.

Met name dient men dan de verkeerstekens aan te vullen, aangezien het verkeersbord « verplichte schijf » in onze verkeersregeling niet bestaat.

Men kan sommige straatvakken aanduiden waar het stationneren voor korte duur is toegelaten.

Zelfs in vele kleine steden is de toestand tijdens vele uren van de dag onoplosbaar.

Een ander lid is evenmin overtuigd door het betoog van de Minister van Binnenlandse Zaken en verklaart dat zelfs het invoeren van parkeermeters geen definitieve oplossing voor het probleem van de belemmering van het verkeer betekent.

Toen de commissieleden in september 1963 in Stockholm zijn geweest, hebben zij de in deze stad toegepaste regeling kunnen bewonderen.

Vooreerst moeten aan de rand der steden grote parkeergelegenheden worden aangelegd, in de nabijheid van de winkelcentra, maar men dient eveneens aandacht te besteden aan het belang van de vreemdelingen.

Een ander lid stelt vast dat de belemmering van het verkeer het gevolg is van de voortdurende toeneming van het

n'est pas en pourchassant l'automobiliste au moyen de taxes qu'une solution sera apportée.

De toute manière, les communes ont un moyen de limitation. En effet, rien ne leur interdit d'aménager des parkings en dehors de la voie publique et d'y percevoir un droit d'entrée. C'est une solution économique et rentable.

Cependant, le problème de l'installation des grands parkings périphériques n'est pas du ressort de la commune sur le territoire de laquelle il est situé. C'est l'Etat qui doit en prendre l'initiative.

Il a été fait allusion au système employé par la ville de Paris qui, pour les besoins de la surveillance utilise des agents de police pensionnés, lesquels, pour ces prestations reçoivent un léger supplément de pension.

Evidemment, nos communes seraient-elles habilitées à les payer ?

Un membre conclut en déclarant que les difficultés ne feront que croître. Aussi, nous devons être logiques et les administrations communales doivent-elles pouvoir prendre les mesures qui s'imposent.

* * *

Au début de la deuxième séance, le Ministre de l'Intérieur, d'accord avec son collègue des Communications, a introduit un amendement dont la justification est la suivante :

La création de zones dans lesquelles un système uniforme de stationnement à durée limitée est prescrit, correspond à une absolue nécessité : celle d'assurer la rotation des voitures après un temps moyen suffisant pour effectuer normalement les achats ou accomplir des formalités dans les villes ou dans les centres.

Toutefois, les aspects téléologiques du problème posé font apparaître la création de grands parkings payants aménagés dans le centre des villes ou dans leur périphérie comme une autre nécessité évidente, si on veut libérer la voie publique de véhicules mis en stationnement pour une durée de plusieurs heures, sur certains emplacements ayant une valeur commerciale considérable.

A cet égard, la perception d'une redevance pour parking sur la voie publique est de nature à inciter les automobilistes à parquer leurs véhicules dans les parkings spéciaux et à encourager l'aménagement de ceux-ci. Le système de perception d'un droit de parking ne doit pas moins rester un moyen subsidiaire de résoudre le problème du stationnement.

Il va de soi que les règlements communaux qui instaureront l'un ou l'autre ou encore l'un et l'autre de ces systèmes resteront soumis aux règles de la tutelle administrative, ce qui permettra de maintenir dans des proportions raisonnables l'étendue des zones bleues, le taux de perception des redevances ainsi que d'assurer un mode de perception commode, notamment par l'installation de parking-meters.

Le Ministre de l'Intérieur ajoute que lors de la discussion précédente, il est apparu souhaitable d'instaurer à la fois le système de la zone bleue et celui des parking-meters.

L'instauration de la zone bleue présente un certain intérêt mais ne résout pas définitivement le difficile problème de l'encombrement des rues.

En vertu de l'amendement du Gouvernement, la disposition fondamentale consistant à instaurer des redevances de stationnement n'est pas modifiée, mais le projet de loi fait maintenant allusion à la création d'une zone bleue.

aantal voertuigen. Niet door de automobilist met taksen te achtervolgen zal men een oplossing vinden.

In ieder geval hebben de gemeenten een beperkingsmiddel. Niets verbiedt ze immers parkeerplaatsen in te richten buiten de openbare weg en er een toegangsrecht te heffen. Dat is een economisch en winstgevend oplossing.

Het probleem van de aanleg van parkeergelegenheden aan de rand van de stad valt echter buiten het ressort van de gemeenten op wier grondgebied zij gelegen zijn. Het is dus de taak van de Staat hiertoe het initiatief te nemen.

Er was sprake van gepensioneerde politieagenten te gebruiken voor het toezicht, zoals dat in Parijs, tegen een lichte pensioentoeslag, wordt gedaan.

Zouden de gemeenten eventueel worden gemachtigd om die te betalen ?

Een lid besluit met de verklaring dat de moeilijkheden voortdurend zullen toenemen. Wij moeten dan ook logisch zijn en de gemeentebesturen moeten de nodige beslissingen kunnen nemen.

* * *

Bij het begin van de tweede vergadering dient de Minister van Binnenlandse Zaken, in overeenstemming met zijn collega van Verkeerswezen een amendement in waarvan de verantwoording luidt als volgt :

Het aanleggen van zones waarbinnen een eenvormig stelsel van stationeren voor een beperkte duur geldt, beantwoordt aan een absolute noodzakelijkheid : nl. ervoor te zorgen dat de voertuigen wegrijden na een gemiddelde tijd welke volstaat voor het normaal verrichten van aankopen of het verrichten van formaliteiten in de steden of in de centra.

Maar de teleologische aspecten van het vraagstuk tonen aan dat het volstrekt noodzakelijk is grote parkeergelegenheden tegen betaling in de stadscentra of in de onmiddellijke omgeving der steden aan te leggen, wil men de openbare weg vrijmaken van rijtuigen die er gedurende verscheidene uren geparkeerd staan, vooral wanneer men bedenkt dat sommige ruimten een aanzienlijke handelswaarde hebben.

In dat opzicht zal de inning van een retributie voor het parkeren op de openbare weg de automobilisten ertoe aanzetten hun wagens in speciale parkings onder te brengen en zij zal de oprichting van dergelijke parkeergelegenheden aanmoedigen. Het stelsel met de inning van parkeergeld dient niettemin een bijkomend middel tot oplossing van het parkeervraagstuk te blijven.

Het spreekt vanzelf dat de gemeentelijke verordeningen tot invoering van het ene of het andere, dan wel van het ene en het andere stelsel, onderworpen blijven aan de regelen van de administratieve voogdij, hetgeen het mogelijk zal maken de omvang van de blauwe zones en het bedrag der parkeergelden binnen redelijke perken te houden, zomede tot een gemakkelijke inningswijze te komen, inzonderheid door het plaatsen van parkeermeters.

De Minister van Binnenlandse Zaken voegt eraan toe dat het tijdens de vorige bespreking wenselijk is gebleken zowel de blauwe zone als het gebruik van parkeermeters in te voeren.

Het invoeren van een blauwe zone is niet van belang ontbloot, doch het lost het moeilijke probleem van de belemmeringen der straten niet definitief op.

Door het regeringsamendement wordt de fundamentele beschikking om parkeergeld te heffen niet gewijzigd, doch thans zinspeelt het wetsontwerp op het instellen van een blauwe zone.

Un membre fait observer que l'indication dans le projet de loi de la latitude laissée aux communes d'indication des zones bleues est tout à fait superflue.

Dès lors, le seul but poursuivi par l'amendement du Gouvernement est de permettre la perception d'une redevance de stationnement sur les véhicules à moteur.

Dans cet amendement, il n'est nullement question de limitation de la durée de stationnement.

L'autorité communale doit pouvoir être juge des mesures à prendre. Aussi faut-il lui laisser la liberté de choisir le meilleur système.

Le Ministre de l'Intérieur est évidemment partisan de l'instauration des parking-meters. Les agglomérations en voie d'expansion seront fatalement amenées à prendre des mesures, ajoute-t-il.

Parmi celles-ci le système de création d'une zone bleue est une solution, que le Ministre n'estime pas satisfaisante.

Il se déclare disposé à prévoir plus explicitement encore dans la loi que les communes ont le droit d'instaurer la zone bleue, si elles le souhaitent.

Les communes peuvent aller beaucoup plus loin encore, puisqu'elles peuvent même interdire tout stationnement.

Par l'instauration du système des parking-meters on encourage l'aménagement des parkings privés.

Le Ministre fait observer que ce problème a attiré l'attention de ceux que la chose intéresse et que l'« Union des Villes » est favorable à l'instauration des parking-meters.

Un membre souhaite que les redevances soient les mêmes partout. Dans la même optique, si l'on instaure la zone bleue, il souhaite que le disque utilisé soit valable pour l'ensemble du territoire.

Le Ministre des Communications déclare que son département a déjà préparé les arrêtés royaux d'application en cas d'instauration de la zone bleue.

Quant à la question de l'unification de la redevance de stationnement, elle est impossible à réaliser car la fixation du montant dépend de l'administration communale et elle est fonction du coût de l'infrastructure à réaliser.

Le Ministre de l'Intérieur ajoute que la redevance constitue une source de revenus éventuels destinés à financer l'installation des parkings.

Examen et votes.

Un commissaire attire l'attention sur l'amendement déposé par M. Saintraint et déclare qu'il ne s'agit pas vraiment d'un amendement puisqu'il propose de supprimer l'article unique, c'est-à-dire de repousser le projet de loi.

L'auteur expose les raisons qui ont motivé le dépôt de son amendement : il souhaite qu'on procède par étapes successives en commençant par instaurer la zone bleue.

D'autre part, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 30 mars 1962 les communes peuvent déjà lever 10 centimes additionnels aux impôts de l'Etat, ce qui n'a donné aucun résultat.

Le Ministre de l'Intérieur déclare que la redevance de stationnement constitue le paiement d'un service particulier rendu à l'automobiliste et que celui-ci n'est pas obligé d'y souscrire puisqu'il peut stationner son véhicule dans un autre endroit.

Des expériences de zone bleue ont été faites dans les pays voisins et n'ont pas donné de résultats satisfaisants. Il n'y a donc pas lieu de faire cette expérience en Belgique.

L'amendement du Gouvernement tendant à remplacer le texte transmis par le Sénat par un article unique (nouveau) est adopté par 23 voix contre une.

M. Denis, également auteur d'amendements, justifie ceux-ci en déclarant qu'ils se rapprochent sensiblement de

Een lid wijst er op dat de bepaling in het wetsontwerp, waarbij de gemeenten de vrijheid wordt gelaten om blauwe zones in te voeren, volkomen overbodig is.

Het enige doel van het regeringsamendement is dan ook het heffen van parkeergeld op motorvoertuigen mogelijk te maken.

In dit amendement is er geenszins sprake van de parkeertijd te beperken.

De gemeentelijke overheid moet zelf kunnen oordelen welke maatregelen dienen te worden genomen. Men moet haar dan ook vrij de beste regeling laten kiezen.

De Minister van Binnenlandse Zaken is van zelfsprekend voor het invoeren van parkeermeters. De zich uitbreidende agglomeraties zullen er onvermijdelijk toe gebracht worden maatregelen te nemen.

Onder deze maatregelen vindt de Minister het invoeren van een blauwe zone geen bevredigende oplossing.

Hij verklaart zich bereid om in de wettekst nog uitdrukkelijker te bepalen dat de gemeenten desgewenst de blauwe zone kunnen invoeren.

De gemeenten kunnen nog veel verder gaan, aangezien ze het parkeren zelfs helemaal kunnen verbieden.

Door het invoeren van parkeermeters wordt het aanleggen van private parkeergelegenheden aangemoedigd.

De Minister merkt op dat dit probleem de aandacht heeft gaande gehouden van degenen die erbij betrokken zijn en dat de « Vereniging van Steden » gunstig staat tegenover het invoeren van parkeermeters.

Een lid wenst dat de parkeergelden overal dezelfde zijn. In dit verband wenst hij dat, indien de blauwe zone wordt ingevoerd, de gebruikte schijf zal gelden voor het hele grondgebied.

De Minister van Verkeerswezen verklaart dat zijn departement reeds de koninklijke uitvoeringsbesluiten heeft voorbereid, voor het geval dat de blauwe zone wordt ingevoerd.

De eenmaking van het parkeergeld kan onmogelijk worden tot stand gebracht, want de vaststelling van het bedrag is zaak van de gemeentelijke overheid en zij wordt bepaald door infrastructuurkosten.

De Minister van Binnenlandse Zaken voegt eraan toe dat het parkeergeld een bron is van eventuele inkomsten welke zullen dienen om de aanleg van parkeergelegenheden te financieren.

Bespreking en stemming.

Een commissielid vestigt de aandacht op het amendement Saintraint en verklaart dat dit eigenlijk geen amendement is, aangezien het voorstelt het enige artikel te doen vervallen, dit wil zeggen het wetsontwerp af te wijzen.

De auteur verklaart waarom hij zijn amendement heeft ingediend : hij wenst dat men in opeenvolgende fasen te werk gaat : eerst de blauwe zone invoeren.

Sedert de inwerkingtreding van de wet van 30 maart 1962 mogen de gemeenten ten andere reeds tien opcentimes op de belasting van de Staat heffen en dit heeft geen resultaat opgeleverd.

De Minister van Binnenlandse Zaken verklaart dat het parkeergeld moet worden beschouwd als betaling voor een bijzondere dienst die aan de automobilist wordt verstrekt en waarop deze geen beroep hoeft te doen, aangezien hij op een andere plaats kan parkeren.

Proefnemingen met de blauwe zone zijn in andere landen gedaan en hebben geen bevredigend resultaat gegeven. Deze proefneming dient dus in België niet te worden gedaan.

Het amendement van de Regering, dat ertoe strekt de door de Senaat overgezonden tekst te vervangen door een enig artikel (nieuw), wordt aangenomen met 23 tegen 1 stem.

De heer Denis verantwoordt de amendementen die hij eveneens heeft ingediend en verklaart dat die heel dicht

l'amendement du Gouvernement que la Commission vient d'adopter.

Cependant, il estime que son texte est meilleur.

En effet, il maintient le principe de l'autorisation communale tout en ajoutant des précisions et en introduisant la notion de contrôle.

Il accorde également au Roi le pouvoir de fixer la forme et les dimensions des signaux de stationnement.

Il estime que la valeur des zones bleues n'est réelle que pour autant que les disques utilisés soient les mêmes partout.

Quant à l'article 2 nouveau, il introduit la notion de redevance de stationnement, mais d'une manière très exceptionnelle.

Il rappelle qu'un crédit de 25 millions a été inscrit au budget du Ministère des Travaux Publics pour la création de parkings et qu'il n'en a quasi pas été fait usage jusqu'à présent.

Le système de la redevance de stationnement doit être tout à fait exceptionnel.

Pour éviter les abus, M. Denis propose d'imposer l'obligation d'approbation par le Ministre des Communications.

Le Ministre des Communications admet qu'il n'y a, en effet, pas de différences fondamentale entre l'amendement du Gouvernement et ceux de M. Denis, mais que ces derniers sont beaucoup plus limitatifs pour les communes.

M. Denis prévoit l'existence de 3 zones jouissant d'un régime différent, et le Ministre estime que ce système est très dangereux.

Sous l'empire de la législation actuelle, des règlements de police sont déjà pris par les autorités communales. Il est donc superflu de légiférer comme le souhaite M. Denis.

Au sujet de l'amendement à l'article premier, le Ministre déclare que le Roi n'a pas besoin de texte de loi pour prendre les mesures préconisées puisqu'il peut le faire par voie d'arrêté royal.

Vote : Les amendements de M. Denis sont repoussés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

L. DELHACHE.

Le Président,

Pl. DE PAEPE.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article unique.

« Lorsque les Conseils communaux arrêtent des règlements en matière de stationnement, conformément à la législation et aux règlements sur la police du roulage, ils peuvent indépendamment de l'aménagement de zones de stationnement à durée limitée dénommées « zones bleues », établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur. »

het amendement van de Regering benaderen, dat de commissie zojuist heeft aangenomen.

Hij vindt zijn tekst echter beter.

Deze behoudt immers het beginsel van de gemeentelijke autonomie, voegt er nadere bepalingen aan toe en voert het begrip controle in.

Ook verleent het de Koning de bevoegdheid om vorm en afmetingen der parkeertekens te bepalen.

Hij is van mening dat de blauwe zones slechts reële waarde hebben, voor zover de gebruikte schijven overal dezelfde zijn.

Artikel 2 (nieuw) voert, zij het op een zeer uitzonderlijke wijze, het begrip parkeergeld in.

Hij herinnert eraan dat op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken een krediet van 25 miljoen is ingeschreven met het oog op de aanleg van parkeergelegenheden en dat er om zo te zeggen vooralsnog geen gebruik van is gemaakt.

Het stelsel van de parkeergelden moet alleszins tot de uitzonderingen blijven behoren.

Om misbruiken te voorkomen, stelt de heer Denis voor om de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen verplicht te stellen.

De Minister van Verkeerswezen geeft toe dat er inderdaad geen grondig verschil is tussen het regeringsamendement en de amendementen Denis, maar hij merkt op dat laatstbedoelde veer meer beperkingen voor de gemeenten inhouden.

De amendementen Denis voorzien in drie zones met een verschillende regeling en de Minister acht zulks een gevaarlijk iets.

Krachtens de huidige wetgeving worden reeds politie-verordeningen genomen door de gemeentelijke overheden. Het is dus overbodig wettelijke maatregelen te nemen in de zin als de heer Denis wenst.

Met betrekking tot het amendement op artikel 1 verklaart de Minister dat de Koning geen wettekst nodig heeft om de voorgestelde maatregelen te nemen, aangezien hij zulks bij koninklijk besluit kan doen.

Stemming : De amendementen van de heer Denis worden eenparig verworpen.

De Verslaggever,

L. DELHACHE.

De Voorzitter,

Pl. DE PAEPE.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Enig artikel.

« Wanneer de gemeenteraden verordeningen inzake het stationeren vaststellen overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de verkeerspolitie, kunnen zij, afgezien van de inrichting van zones voor het beperkt stationeren, « blauwe zones » genaamd, parkeergeld op de motorrijtuigen heffen. »