

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 juni 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het invoeren van flexparkeren en
de bijbehorende signalisatie**

(ingediend door
de heer Stefaan Van Hecke c.s.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 juin 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'instauration du parking flexible et
de la signalisation y afférente**

(déposée par
M. Stefaan Van Hecke et consorts

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Flexparkeren is een nieuwe vorm van parkeren waarbij de autoparkeerplaats op bepaalde momenten van de dag/week/maand kan gebruikt worden als fietsparkeerplaats. Op de andere momenten kan de wagen hier parkeren. De nood tot deze mogelijkheid doet zich vooral voor in schoolomgevingen, maar kan ook in drukke winkelstraten of uitgaansbuurten nuttig zijn.

In het buitenland werd in 2012 een eerste proefproject opgestart in Kopenhagen. Een eerste evaluatie leverde positieve resultaten op en toonde geen noemenswaardige problemen. Het project is in Kopenhagen intussen uitgebreid naar andere locaties.

In het binnenland worden gemeenten met een gelijkaardige problematiek geconfronteerd: grote concentraties fietsers op specifieke locaties tussen 8 uur 's morgens en 18 uur 's avonds. Fietsen worden er meestal hinderlijk op het voetpad of her en der tegen een boom of paal gestald. In navolging van de buitenlandse succesvolle toepassingen startte de stad Gent een proefproject op in de Theresianenstraat (in de nabijheid van een lagere school). Het flexparkeerconcept bleek echter moeilijk verenigbaar met het huidige wettelijke kader. Er bestaat immers geen verkeersbord dat het concept kan ondersteunen en dat de handhaving mogelijk maakt.

Lokale besturen zouden er mee vooruitgeholpen zijn als ze dit wel in de praktijk kunnen uitvoeren.

Er werden twee verschillende pistes onderzocht om de handhaving alsnog mogelijk te maken:

1. een nieuw verkeersbord ontwikkelen dat in één oogopslag duidelijk maakt wat de bedoeling is en extra ondersteuning door markeringen op het parkeervak. Dit blijkt onmogelijk wettelijk te integreren in de huidige wegcode omdat het een verbodsbord betreft dat aan striktere regels gebonden is door de ondertekening van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 8 november 1968;

2. een verkeersbord dat bestaande signalisatie combineert in één verkeersbord, meer bepaald het E1-bord en het E9- + M1-bord, telkens met een tijdsvenster. Dit is volgens de huidige wetgeving nog niet mogelijk. Artikel 11.4.1.4 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens luidt als volgt:

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le parking flexible est une nouvelle forme de stationnement, la place de parking pour voiture pouvant à certains moments de la journée/de la semaine/du mois être utilisée comme parking pour vélo. Aux autres moments, la voiture peut y être stationnée. Si cette possibilité est principalement nécessaire aux abords des écoles, elle peut également être utile dans les rues commerçantes ou les lieux de sortie très fréquentés.

À l'étranger, un premier projet-pilote a été lancé en 2012 à Copenhague. Une première évaluation a fait état de résultats positifs sans signaler de problèmes importants. Dans l'intervalle, le projet à Copenhague a été étendu à d'autres endroits.

En Belgique, les communes font face à un problème similaire: de grandes concentrations de cyclistes à des endroits spécifiques entre 8h et 18h. Les vélos sont généralement mal garés sur le trottoir ou ça et là contre un arbre ou un poteau. S'inspirant des applications couronnées de succès à l'étranger, la ville de Gand a lancé un projet-pilote dans la Theresianenstraat (à proximité d'une école primaire). Le concept de parking flexible et le cadre juridique actuel se sont toutefois avérés difficilement conciliables. Il n'existe en effet pas de signal pouvant symboliser le concept et permettant l'application de la mesure.

Il serait pourtant très utile pour les administrations locales de pouvoir mettre la mesure en pratique.

Deux pistes différentes ont été examinées afin d'en permettre malgré tout l'application:

1. développer un nouveau signal permettant de se faire rapidement une idée de l'objectif et des marquages sur la place de parking en guise d'aide supplémentaire. Cela s'avère impossible à régler légalement dans le code de la route actuel, parce qu'il s'agit d'un panneau d'interdiction, qui est soumis à des règles plus strictes par suite de la signature de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière.

2. combiner plusieurs signalisations existantes dans un seul signal, à savoir un panneau E1 et un panneau E9 + M1, chaque fois muni de plages horaires. Mais la législation actuelle ne le permet pas. L'article 11.4.1.4 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière dispose en effet ce qui suit:

“4° Het is verboden op dezelfde plaats van elkaar verschillende verkeersborden van het type E1 tot (E9h) te plaatsen, ondermeer door ze op dezelfde steun naast elkaar of boven elkaar te plaatsen.

Uitzonderlijk en voor zover de dwingende noodzaak ervan wordt aangetoond kan het naast elkaar plaatsen van de verkeersborden E1 tot E7 evenwel toegelaten worden.”

Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen)
Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen)
Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Anne DEDRY (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

“4° Il est interdit de placer au même endroit des signaux différents du type E1 à (E9h), notamment en les juxtaposant ou en les superposant sur un même support.

Toutefois, à titre exceptionnel et pour autant que l'impérieuse nécessité en soit démontrée la juxtaposition de signaux E1 à E7 peut être autorisée.”

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de toename van de fietsparkeerdruk in de stedelijke omgevingen met name tijdens de piekuren;

B. gelet op de behoefte de parkeerdruk van fietsen en auto's op niveau van de gemeente op maat te kunnen organiseren;

C. wijst erop dat met fietsparkeervakken zonder de nodige signalisatie rond flexparkeren het voor buurtbewoners niet mogelijk is er buiten de piekuren te parkeren;

D. wijst er tevens op dat de wet "flexparkeren" niet toelaat ingevolge artikel 11.4.1.4 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;

E. merkt op dat een aanpassing van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens aanvragen op korte termijn niet mogelijk is;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

te voorzien in de wettelijke basis voor het flexparkeren, meer bepaald door aanpassing van artikel 11.4.1.4 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, waardoor het combineren van de verkeersborden E1 en E9 + M1 met tijdsvensters wordt toegelaten om het flexparkeren te kunnen organiseren en handhaven.

22 juni 2018

Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)
 Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
 Meyrem ALMACI (Ecolo-Groen)
 Jean-Marc NOLLET (Ecolo-Groen)
 Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
 Anne DEDRY (Ecolo-Groen)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'augmentation de la demande de stationnement de vélos en zone urbaine, notamment aux heures de pointe;

B. vu la nécessité de pouvoir travailler sur mesure au niveau de la commune pour organiser la demande de stationnement de vélos et de voitures;

C. signalant que si les emplacements de parking pour vélos ne sont pas munis de la signalisation requise relative au parking flexible, les riverains ne peuvent y stationner en dehors des heures de pointe;

D. indiquant que la loi n'autorise pas le "parking flexible" en raison de l'article 11.4.1.4 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière;

E. faisant observer qu'il n'est pas possible de demander une adaptation de la Convention de Vienne sur la signalisation routière à court terme;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

de prévoir la base légale pour le parking flexible, en adaptant plus particulièrement l'article 11.4.1.4 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, qui autoriserait la combinaison des signaux E1 et E9 + M1 avec des plages horaires afin de pouvoir organiser et appliquer le parking flexible.

22 juin 2018