

Chambre des Représentants

SESSION 1961-1962.

10 MAI 1962.

PROJET DE LOI

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

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. DENIS.

Article premier (nouveau).

Avant l'article unique insérer un article premier (nouveau) libellé comme suit :

« Les Conseils communaux peuvent délimiter une zone à l'intérieur du périmètre de laquelle la durée maximum du stationnement des véhicules à moteur, de 8 à 20 heures, sera uniformément limitée à 2 heures.

Pour pouvoir stationner sur les voies publiques situées à l'intérieur de cette zone, les conducteurs devront apposer visiblement sur leur véhicule un disque indiquant l'heure précise à laquelle le stationnement a débuté.

La forme et les dimensions de ce disque sont fixées par le Roi ainsi que les signaux indiquant le début et la fin de la zone. »

Article unique.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

Art. 2 (nouveau).

« Les Conseils communaux peuvent exceptionnellement, sur des parties limitées de la voie publique qu'ils désignent à cette fin à l'intérieur du périmètre mentionné à l'article 1, fixer à 30 minutes la durée maximum du stationnement des véhicules à moteur et établir, dans ce cas, une redevance.

Le Roi détermine le montant maximum de cette redevance qui est uniforme sur tout le territoire du Royaume.

La délimitation des parties de la voie publique soumises à cette redevance doit être approuvée par le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. »

Voir :

310 (1961-1962) :

— N° 1: Projet transmis par le Sénat.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1961-1962.

10 MEI 1962.

WETSONTWERP

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

AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE HEER DENIS.

Eerste artikel (nieuw).

Vóór het enig artikel een eerste artikel (nieuw) invoegen, dat luidt als volgt :

« De gemeenteraden kunnen een strook afbakenen binnen welke de maximumduur voor het parkeren van motorrijtuigen van 8 tot 20 uur eenvormig tot 2 uren wordt beperkt.

Om op openbare wegen binnen die strook te mogen parkeren, moeten de bestuurders op hun voertuig duidelijk zichtbaar een schijf plaatsen waarop het juiste uur van het begin van het parkeren is vermeld.

Vorm en afmetingen van die schijf, evenals de kentekens ter aanduiding van het begin en het einde van die strook, worden door de Koning bepaald. »

Enig artikel.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

Art. 2 (nieuw).

« De gemeenteraden kunnen bij uitzondering op beperkte gedeelten van de openbare weg binnen het in het eerste artikel vermelde strook de maximumduur voor het parkeren van motorrijtuigen op 30 minuten bepalen en, in dit geval een parkeergeld heffen.

De Koning bepaalt het maximumbedrag van dit parkeergeld, dat eenvormig is voor het gehele grondgebied van het Rijk.

De afbakening van de gedeelten van de openbare weg waar dit parkeergeld geheven mag worden, moet goedgekeurd worden door de Minister onder wiens bevoegdheden het verkeer ressorteert. »

Zie :

310 (1961-1962) :

— N° 1: Ontwerp door de Senaat overgezonden.

JUSTIFICATION.

L'article unique du projet de loi transmis par le Sénat se lit comme suit : « Les conseils communaux peuvent, sur les parties de la voie publique qu'ils désignent à cette fin, établir des redevances de stationnement, applicables aux véhicules à moteur. »

Il nous paraît accorder aux communes un pouvoir trop étendu.

En effet, en application de la loi, tout conseil communal pourrait établir des redevances de stationnement de n'importe quel montant et à n'importe quel endroit. Nonobstant le pouvoir de tutelle conféré au Roi qui doit veiller à ce que les décisions des conseils communaux ne blessent pas l'intérêt général, il est à craindre que des dispositions aussi larges soient la source d'abus. Les effets d'une législation sur le stationnement ne peuvent pas créer au profit des communes et à charge des automobilistes une nouvelle source de revenus.

La Cour de cassation a d'ailleurs jugé que la taxe générale de roulage comporte implicitement le droit de stationner gratuitement sur la voie publique. On ne peut déroger à ce principe qu'avec une extrême prudence et en prévoyant des garanties contre les abus.

Les problèmes posés par le stationnement des véhicules dans les grandes agglomérations ont fait l'objet d'études fort sérieuses de spécialistes qui ont observé que les demandes de stationnement peuvent être classées en 3 catégories :

1. *les parages à long terme* d'une demi-journée ou d'une journée entière. Il s'agit surtout d'employés de bureau et d'administration, d'ouvriers travaillant dans le centre, de commerçants ne résidant pas au lieu de leur négoce, de personnes exerçant, dans le centre, une profession libérale. Des enquêtes entreprises dans certaines grandes agglomérations de notre pays ont révélé que 50 % des emplacements des quartiers centraux sont occupés de 8 h 30 à 18 h 30 par des parqueurs à long terme. C'est une des causes fondamentales de l'encombrement des centres urbains qui risque d'ailleurs de compromettre gravement le courant commercial traditionnel de ces quartiers.

Notre amendement visant à permettre aux conseils communaux de délimiter une zone à stationnement uniformément limité a pour but de rejeter du centre ces parqueurs à long terme.

Il va de soi que l'on ne peut se désintéresser de ces parqueurs. Il faut aménager à leur intention de vastes zones de parage à la limite de la zone centrale. Les administrateurs communaux évoquent souvent, avec raison, le coût fort élevé de pareils aménagements. Le manque d'espaces libres aux abords du centre de nos villes impose le plus souvent la construction de parages en hauteur ou souterrains. Néanmoins, il est curieux de constater que le crédit de 25 millions pour la subvention à la création de parages, figurant à l'article 618 du budget des Travaux publics, n'a fait l'objet d'aucune sollicitation en 1961 et de sollicitations fort modestes en 1962.

Il faut donc en conclure que les administrations communales des grands centres devraient s'attacher à créer, avec l'aide financier de l'Etat, de nouveaux emplacements de parage à long terme.

2. *les parages à moyen terme* d'une ou deux heures.

Ces parqueurs sont ceux qui assurent la prospérité des centres commerciaux. A leur intention, notre amendement prévoit que, dans la zone centrale, la durée maximum du stationnement est uniformément limitée à 2 heures. Les experts estiment, en effet, que cette durée de temps est raisonnable pour permettre aux parqueurs de vaquer à leurs occupations temporaires. Toutefois, il paraît judicieux de limiter cette prescription à la partie de la journée qui va de 8 heures à 20 heures. Cette disposition est favorable notamment aux entreprises de spectacles, aux restaurants, cafés, etc.

3. *les parages à très court terme* d'une demi-heure ou moins. Il est utile de prévoir dans certains cas particuliers (stations de chemins de fer, banques, etc.) et à des endroits particulièrement encombrés de la zone centrale, un nombre limité d'emplacements à parage à très court terme (maximum 30 minutes). Dans ce cas, et dans ce cas seulement, une modeste redevance de stationnement se justifie, car la surveillance permanente de ces emplacements par la police entraîne des dépenses considérables. Le montant de cette redevance doit être fixé par le Roi et être uniforme dans tout le pays. Dans notre esprit, l'établissement de ces emplacements doit être exceptionnel.

Afin d'éviter tout abus du pouvoir communal, notre amendement prévoit que la création de pareils emplacements devra être approuvée par le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. Le critère doit être l'intérêt des automobilistes eux-mêmes.

VERANTWOORDING.

Het enig artikel van het door de Senaat overgezonden wetsontwerp luidt als volgt : « De gemeenteraden kunnen gedeelten van de openbare weg aanwijzen waar parkeergeld op motorrijtuigen zal worden geheven. »

Dit artikel lijkt ons aan de gemeenten een al te ver strekkende bevoegdheid te verlenen.

Krachtens de wet zou elke gemeenteraad inderdaad parkeergelden van om 't even welk bedrag en voor om 't even welke plaats kunnen bepalen. Niettegenstaande de voogdijmacht, verleend aan de Koning, die ervoor dient te waken dat de beslissingen van de gemeenteraden niet zouden indruisen tegen het algemeen belang, mag worden gevreesd dat dergelijke ruime bepalingen tot misbruiken aanleiding zouden geven. Een wetgeving betreffende het parkeergeld mag niet ten gevolge hebben ten gunste van de gemeenten en ten laste van de autobestuurders een nieuwe bron van inkomsten te scheppen.

Het Hof van Cassatie heeft trouwens geoordeeld dat de algemene verkeersbelasting impliciet het recht verleent kosteloos op de openbare weg te parkeren. Men mag van dit principe slechts met de grootste omzichtigheid afwijken, mits in waarborgen tegen misbruiken te voorzien.

Aan de vraagstukken die rijzen in verband met het parkeren van voertuigen in de grote agglomeraties werden uiterst ernstige studies gewijd door deskundigen die vastgesteld hebben dat de aanvragen om te parkeren in 3 categorieën kunnen ingedeeld worden :

1. *het parkeren voor lange duur* : een halve of een ganse dag. Het betreft vooral gewone kantoorbedienenden, ambtenaren en arbeiders die in het centrum werken, handelaars die niet wonen op de plaats waar zij handel drijven, personen die, in het centrum, een vrij beroep uitoefenen. Onderzoeken die in sommige grote agglomeraties van ons land ingesteld werden, hebben aan het licht gebracht dat 50 % van de parkeerplaatsen van in het centrum gelegen wijken van 8 u 30 tot 18 u 30 door langdurige parkeerders bezet worden. Het is een van de fundamentele oorzaken van de opstopping van de stedelijke centra, waardoor trouwens het traditioneel handelsverkeer in die wijken ernstig bedreigd zou kunnen worden.

Ons amendement, dat ertoe strekt de gemeenteraden in staat te stellen stroken af te bakenen met een eenvormige parkeertijd, heeft ten doel uit het centrum diegenen te weren die langdurig parkeren.

Het spreekt vanzelf dat wij de belangen van deze laatsten niet over het hoofd mogen zien. Te hunnen gerieve dienen uitgestrekte parkeerstroken te worden ingericht aan de grens van de centrale strook. De gemeentebesturen voeren dikwijls — en terecht — het argument aan dat dergelijke regelingen veel kosten met zich brengen. Het ontbreken van vrije ruimte in de omtrek van onze stradscentra maakt het meestal nodig parkeergelegenheden in de hoogte of onder de grond te bouwen. Eigenaardig genoeg dient te worden geconstateerd dat van het krediet van 25 miljoen, dat op artikel 618 van de begroting van Openbare Werken was uitgetrokken voor het verlenen van subsidies voor het aanleggen van parkeergelegenheden, in 1961 geen en in 1962 slechts een zeer bescheiden gebruik werd gemaakt.

Daaruit valt dus af te leiden dat de gemeentebesturen van de grote agglomeraties er zich moeten op toelagen, met de financiële hulp van de Staat, nieuwe gelegenheden voor langdurig parkeren in te richten.

2. *Parkeergelegenheden van middelmatige duur* : één of twee uur.

Het geldt hier de parkeerders die de voorspoed van de handelscentra verzekeren. Te hunnen gunste schrijft ons amendement voor dat, in de centrale strook, de maximumduur van de parkeergelegenheid eenvormig beperkt is tot 2 uur. De deskundigen menen inderdaad dat deze tijdsduur volstaat om het aan de parkeerders mogelijk te maken hun tijdelijke bezigheden waar te nemen. Het lijkt echter menselijk dit voorschrift te beperken tot het gedeelte van de dag tussen 8 en 20 uur. Dergelijke bepaling is gunstig, met name voor de schouwburgen, de spijs- en drankhuizen, enz...

3. *Parkeergelegenheden van zeer korte duur* : een half uur of minder.

In bepaalde gevallen (spoorwegstations, banken, enz...) en op bijzonder drukke plaatsen van de centrale strook is het nuttig te voorzien in een beperkt aantal parkeergelegenheden van zeer korte duur (ten hoogste een half uur). In dit geval, en dan alleen, is een gering parkeerkeld gerechtvaardigd, want het bestendig toezicht op deze parkeerplaatsen door de politie brengt aanzienlijke uitgaven met zich. Het bedrag van deze belasting dient door de Koning bepaald en moet eenvormig zijn voor het ganse Land. Naar onze opvatting, moet het inrichten van dergelijke parkeerterreinen een uitzondering blijven.

Om elk misbruik vanwege de gemeentelijke overheid te vermijden bepaalt ons amendement dat de aanleg van dergelijke parkeerterreinen moet goedgekeurd worden door de Minister, tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort. Als criterium moet het belang van de automobilisten zelf gelden.

M. DENIS.
F. LEFERE.
G. BOHY.