

Aucun autre mode de paiement n'est autorisé.

Sur le talon du bulletin destiné à l'administration, les candidats inscriront la mention suivante :

« Commission linguistique française — Droits d'inscription — Session 2003 ».

Le droit d'inscription n'est remboursable en aucun cas. Il peut cependant être reporté à une session ultérieure pour des raisons de force majeure attestées.

3.2. Les demandes d'inscription doivent être envoyées **sous pli recommandé** à la Direction générale de l'Enseignement non obligatoire et de la Recherche scientifique, quartier Arcades, bloc F, 6^e étage, bureau 6006, boulevard Pachéco 19, bte 0, 1010 Bruxelles.

Les demandes d'inscription postées après le 28 mars 2003 ne seront pas prises en considération; la date de la poste fait foi.

3.3. Les candidats produiront les documents suivants, soigneusement épinglés dans l'ordre ci-après :

a) le récépissé du versement ou l'avis de débit du virement du droit d'inscription au verso duquel ils recopieront les indications prévues au point 3.1;

ils ajouteront leurs nom, prénoms, adresse et numéro de téléphone éventuel;

N.B. : ni le talon, ni la formule B d'un virement ne constituent la preuve du paiement du droit;

b) une demande d'inscription libellée conformément au modèle prévu en annexe;

c) une copie certifiée conforme du diplôme ou titre de base.

3.4. Les candidats seront convoqués en temps utile par le Président du jury; ils doivent se munir de leur carte d'identité et de leur convocation.

3.5. Les candidats qui omettraient d'accomplir une des formalités requises pour l'inscription ne seront pas portés sur la liste des candidats.

Un envoi recommandé posté après le 28 mars 2003 ne sera pas pris en considération même si le paiement a été effectué avant cette date.

IV. Programme :

Il y a lieu de consulter les arrêtés ministériels des 10 avril 1974 et 16 mai 1984 mentionnés au point 1.1. ci-dessus.

Annexe n° 1

Modèle de la demande d'inscription.

Le soussigné (1)
Adresse
Code postal et localité
Titulaire du (2)
d'(3)
obtenu en langue (4)
désire subir un examen linguistique pour l'obtention du certificat de connaissance approfondie du néerlandais pour enseigner en qualité de maître de néerlandais seconde langue dans les écoles primaires de langue française.

En annexe est jointe une copie du titre ou diplôme de base, certifiée conforme par l'administration communale.

Date et signature

Annexe n° 2

Instructions en vue de la rédaction de la demande d'inscription.

Les numéros repris ci-dessous correspondent à ceux repris sur le modèle prévu à l'annexe n° 1

(1) Nom et prénoms (nom de jeune fille pour les femmes mariées) en caractères d'imprimerie;

(2) diplôme;

(3) nature du titre : institutrice, instituteur primaire, ...

(4) français.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

MINISTERE
DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2003/31080]

**12 DECEMBRE 2002. — Circulaire n° 18
relative à la limitation des emplacements de parcage**

Aux collèges des bourgmestre et échevins,

Aux fonctionnaires délégués,

Au collège d'urbanisme,

Aux autorités compétentes en matière de délivrance de certificat et permis d'urbanisme ou de permis de lotir,

MINISTERIE
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[2002/31080]

**12 DECEMBER 2002. — Omzendbrief nr. 18
betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen**

Aan de colleges van burgemeester en schepenen,

Aan de gemachtigde ambtenaren,

Aan het stedenbouwkundig college,

Aan de voor de afgifte van stedenbouwkundige attesten en vergunningen of verkavelingsvergunningen bevoegde overheden,

Aux services d'urbanisme et de planification de l'administration de l'aménagement du territoire et du logement du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les avis rendus le 28 mai 2002 par la commune d'Anderlecht, le 23 mai 2002 par la commune d'Auderghem, le 6 mai 2002 par la commune de Berchem-Sainte-Agathe, le 8 mai 2002 par la ville de Bruxelles, le 15 mai 2002 par la commune d'Etterbeek, le 13 mai 2002 par la commune d'Evere, le 6 mai 2002 par la commune de Forest, le 14 mai 2002 par la commune de Ganshoren, le 21 mai 2002 par la commune d'Ixelles, le 14 mai 2002 par la commune de Jette, le 7 mai 2002 par la commune de Koekelberg, le 13 mai 2002 par la commune de Molenbeek, le 8 mai 2002 par la commune de Saint-Gilles, le 16 avril 2002 par la commune de Saint-Josse-ten-Noode, le 14 mai 2002 par la commune de Schaerbeek, le 14 mai 2002 par la commune d'Uccle, le 7 mai 2002 par la commune de Watermael-Boisfort, le 15 mai 2002 par la commune de Woluwe-Saint-Lambert, le 29 avril 2002 par la commune de Woluwe-Saint-Pierre;

Vu l'avis rendu le 13 mai 2002 par la Commission régionale de la mobilité;

Vu l'avis rendu le 16 mai 2002 par le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'avis rendu le 30 mai 2002 par la Commission régionale de développement;

Préambule

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en application de l'accord de majorité de juin 1999 a souhaité revoir la circulaire DE SAEGER « à la baisse en concertation avec les communes et en tenant compte de la desserte des lieux par les transports en commun. »

1. La circulaire DE SAEGER et ses objectifs

En 1970, lorsque le Ministre DE SAEGER a publié sa circulaire imposant l'obligation de construire un minimum d'emplacements de parcage lors de la construction de nouveaux immeubles, les préoccupations du public et des autorités étaient très différentes de celles de notre époque.

La motorisation des ménages était en croissance rapide et il existait un consensus en faveur de la construction de nouvelles infrastructures routières. Il était évident que la circulation automobile connaîtrait une forte croissance et se posait dès lors le problème du stationnement de ces voitures, tant au domicile que sur les lieux de travail.

La capacité de la voirie à absorber ce stationnement étant limitée, il était urgent d'imposer la construction d'emplacements de stationnement hors voirie. En effet, le coût de ces parkings et garages n'incitait guère les propriétaires à investir alors que le stationnement gratuit en voirie était encore suffisant. La circulaire a donc imposé de construire au moins un emplacement de stationnement par logement et au moins un emplacement de stationnement par 50 m² de surface de bureaux. A l'époque, cette obligation a été perçue comme une charge par les promoteurs des nouveaux complexes administratifs.

2. Evolution de la question du stationnement

Trente ans plus tard, la situation s'est totalement modifiée. Les autoroutes sont construites, une part importante de la population urbaine s'est établie dans les banlieues vertes, les emplois administratifs se sont considérablement développés dans les villes en général et à Bruxelles en particulier, les transports publics ont perdu une part significative des déplacements du domicile vers le lieu de travail au profit de la voiture et la circulation automobile a connu une telle croissance que la plupart des voiries de Bruxelles ou menant vers Bruxelles sont saturées.

La solution à cette situation passe par une augmentation et une amélioration de l'offre en transports publics, notamment au moyen de la construction des lignes du Réseau express régional (RER).

L'amélioration de la fluidité de la circulation passe aussi par la réduction des incitants tendant à favoriser l'usage prépondérant des véhicules automobiles individuels.

C'est pourquoi, les autorités délivrantes de permis n'ont plus imposé, depuis de nombreuses années, la construction d'emplacements de parcage suivant les préceptes prévus par la circulaire DE SAEGER.

Au contraire, la tendance de plus en plus affirmée, est de limiter les emplacements de parcage, ce qui se traduit actuellement au moyen des plans communaux de développement (P.C.D.) ou encore des plans particuliers d'affectation du sol (P.P.A.S.).

La circulaire confirme cette évolution : l'obligation de construire des emplacements de parcage lors de toute nouvelle construction est supprimée et remplacée par l'imposition d'un quota maximum d'emplacements de parcage.

Une seule exception à ces principes : l'obligation de construire des emplacements de parcage hors voirie est maintenue lors de la construction d'immeubles à logements multiples, car le nombre de

Aan de diensten stedenbouw en planning van het bestuur ruimtelijke ordening en huisvesting van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

Gelet op de op 28 mei 2002 door de gemeente Anderlecht, op 23 mei 2002 door de gemeente Oudergem, op 6 mei 2002 door de gemeente Sint-Agatha-Berchem, op 8 mei 2002 door de Stad Brussel, op 15 mei 2002 door de gemeente Etterbeek, op 13 mei 2002 door de gemeente Evere, op 6 mei 2002 door de gemeente Vorst, op 14 mei 2002 door de gemeente Ganshoren, op 21 mei 2002 door de gemeente Elsene, op 14 mei 2002 door de gemeente Jette, op 7 mei 2002 door de gemeente Koekelberg, op 13 mei 2002 door de gemeente Molenbeek, op 8 mei 2002 door de gemeente Sint-Gillis, op 16 april 2002 door de gemeente Sint-Joost-ten-Noode, op 14 mei 2002 door de gemeente Schaarbeek, op 14 mei 2002 door de gemeente Ukkel, op 7 mei 2002 door de gemeente Watermaal-Bosvoorde, op 15 mei 2002 door de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe, op 29 april 2002 door de gemeente Sint-Pieters-Woluwe gegeven adviezen;

Gelet op het door de Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit op 13 mei 2002 gegeven advies;

Gelet op het door de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 16 mei 2002 gegeven advies;

Gelet op het door de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie op 30 mei 2002 gegeven advies;

Inleiding

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft, overeenkomstig het meerderheidsakkoord van juni 1999, de omzendbrief DE SAEGER « naar beneden toe willen herzien in overleg met de gemeenten en rekening houdend met de bediening van de plaatsen door het openbaar vervoer ».

1. De omzendbrief DE SAEGER en zijn doelstellingen

In 1970, ten tijde van de publicatie van de omzendbrief DE SAEGER waarin de verplichting wordt opgelegd een minimum aantal parkeerplaatsen aan te leggen bij de constructie van nieuwe gebouwen, was de bezorgdheid van het publiek en van de overheid zeer verschillend van de hedendaagse.

De motorisatiegraad van de gezinnen kende een snelle groei en er was een consensus voor de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Het was evident dat het autoverkeer een sterke groei zou kennen, vanwaar het probleem van het parkeren van deze voertuigen, zowel thuis als op het werk.

Aangezien de capaciteit van de weg om dit parkeren te absorberen beperkt was, diende men dringend de aanleg van parkeerplaatsen buiten de weg op te leggen. Inderdaad, de kostprijs van deze parkings en garages was niet bepaald een aansporing voor de eigenaars om te investeren terwijl er nog voldoende gratis parkeergelegenheid op de weg was. De omzendbrief heeft dus de verplichting opgelegd om minstens één parkeerplaats per woning en minstens één parkeerplaats per 50 m² kantooroppervlakte te bouwen. Toentertijd werd deze verplichting door de promotoren van de nieuwe administratieve complexen als een last ervaren.

2. Evolutie van het parkeervraagstuk

Dertig jaar later is de situatie volledig veranderd. De snelwegen zijn gebouwd, een aanzienlijk deel van de stadsbevolking heeft zich in de groene randgemeenten gevestigd, de administratieve werkgelegenheid is aanzienlijk ontwikkeld in de steden in het algemeen en in Brussel in het bijzonder, het openbaar vervoer is een beduidend aandeel in het woon-werkverkeer verloren ten gunste van de auto en het autoverkeer heeft een zodanige groei gekend dat het merendeel van de wegen in Brussel of van de wegen die naar Brussel leiden, verzadigd zijn.

De oplossing voor deze toestand gaat via een stijging en een verbetering van het aanbod op gebied van openbaar vervoer met name dankzij de bouw van de lijnen van het Gewestelijk Expressnet (GEN).

Afgezien daarvan is een verbetering van de verkeersdoorstroming eveneens afhankelijk van een vermindering van het aantal stimuli die erop gericht zijn het overwegend individueel autogebruik te begunstigen.

Dit is de reden waarom de uitreikeinde overheden reeds heel wat jaren hebben afgezien van de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen volgens de voorschriften voorzien in de omzendbrief DE SAEGER.

De tendens die meer en meer tot uiting komt, bestaat er in tegendeel in het aantal parkeerplaatsen te beperken. Ze verwoordt zich thans in de gemeentelijke ontwikkelingsplannen (GemOP's) of ook nog in de bijzondere bestemmingsplannen (BBP's).

De omzendbrief bevestigt deze evolutie : de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen bij elke nieuwe constructie wordt opgeheven en vervangen door de verplichting van een maximumquotum van parkeerplaatsen.

Eén enkele uitzondering op deze principes : de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen buiten de weg blijft behouden in geval van het optrekken van gebouwen met meerdere woningen, aangezien

véhicules appartenant aux habitants de ces logements est généralement largement supérieur à la capacité de stationnement en voirie, au pied de l'immeuble. L'absence de parcage hors voirie induirait dès lors une gêne considérable aux voisins de ces nouveaux immeubles.

3. Les objectifs de la présente circulaire

Dans l'objectif de maîtriser l'évolution de la circulation et les nuisances qui en résultent, la présente circulaire poursuit le double objectif de :

- limiter le nombre d'emplacements de parcage autorisés lors de l'octroi des permis d'urbanisme;
- donner une ligne de conduite générales en cette matière aux plans communaux précités.

La fixation de règles homogènes n'est toutefois guère envisageable ni souhaitable :

- d'une part, parce qu'il y a lieu de tenir compte de la localisation de chaque projet en fonction de sa proximité plus ou moins grande d'un moyen de transport en commun;
- d'autre part, parce qu'il convient d'agir de manière spécifique en fonction des différentes affectations concernées et de certains types de zones prévues par le plan régional d'affectation du sol (P.R.A.S.).

4. Le contexte réglementaire

La présente circulaire indique à l'autorité délivrante la manière d'appliquer pour le parcage des véhicules, l'article 3 de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme (O.O.P.U.), qui précise que « *lors de la délivrance des permis d'urbanisme, les autorités administratives s'efforcent de concilier le progrès social et économique et la qualité de vie en garantissant aux habitants de la région le respect d'un aménagement harmonieux* ».

Il est en effet incontestable que la prolifération sans limite du nombre d'emplacements de parcage pour le personnel des entreprises établies dans la Région met en péril l'aménagement harmonieux de la région par la réduction de la mobilité générale et l'accroissement de la pollution due aux embarras de la circulation.

La limitation des emplacements de parcage dans les nouveaux bâtiments, telle qu'elle résulte de l'application des critères de décision qui suivent, est essentielle pour éviter une dégradation excessive de la mobilité, incompatible avec le développement durable de la Région.

Par conséquent, les collègues des bourgmestre et échevins et le fonctionnaire délégué sont invités à appliquer strictement les dispositions de la présente circulaire.

Lorsque le permis est délivré en application de l'article 116 de l'O.O.P.U. le fonctionnaire délégué est invité à appliquer systématiquement ces critères de décision dans la formulation de son avis conforme et à suspendre tout permis qui ne se conformerait pas à cet avis.

La présente circulaire ne dispense aucunement du respect de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative au permis d'environnement et plus spécialement encore des divers titres du Règlement régional d'urbanisme (R.R.U.) qui trouvent à s'appliquer aux emplacements de parkings.

Il en est ainsi notamment du titre I^{er} relatif aux dispositions relatives aux constructions hors sol et en sous-sol et à l'aménagement des zones de recul, du titre IV relatif à l'accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite ou encore du titre VII relatif à la voirie et ses abords.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que sauf dans le cas des parkings publics, qui ne sont pas concernés par la présente circulaire, les installations de parcage ne peuvent être autorisées que lorsqu'elles sont accessoires à une affectation principale conforme aux prescriptions planologiques en vigueur, en l'occurrence le P.R.A.S. (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001) et les éventuels P.P.A.S. en vigueur.

5. Application de la circulaire

La circulaire n'étant pas réglementaire, il ne suffit pas de la viser dans une décision.

En effet, pour éviter les motifs de recours, il convient de motiver la décision en considérant la congestion globale de la ville et en citant les critères qui s'appliquent au permis concerné pour éviter une dégradation excessive de la mobilité générale.

D'autre part, la diversité des situations qui se présentent en matière de nécessité d'emplacements de parcage est telle qu'il peut se présenter des cas où la stricte application de la circulaire soit en contradiction avec le bon aménagement des lieux.

het aantal voertuigen die aan de bewoners van deze woningen toebehoort over het algemeen groter is dan de parkeercapaciteit op de weg, aan de voet van het gebouw. Het ontbreken van parkeerruimte buiten de weg zou dan ook voor heel wat hinder voor de bewoners van deze nieuwe gebouwen met zich meebrengen.

3. De doelstellingen van deze omzendbrief

Met het oog op de beheersing van de evolutie van het verkeer en de hinder die eruit voortvloeit, streeft deze omzendbrief de volgende dubbele doelstelling na :

- de aanleg van het aantal toegelaten parkeerplaatsen te beperken bij de afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen;
- een algemene gedragslijn terzake geven aan bovengenoemde gemeentelijke plannen.

Het vastleggen van homogene regels is evenwel nauwelijks denkbaar noch wenselijk :

- enerzijds, omdat er rekening moet worden gehouden met de lokalisering van elk project in functie van zijn min of meer grote nabijheid van een openbaar vervoermiddel;
- anderzijds, omdat er op specifieke wijze gehandeld moet worden in functie van de verschillende betrokken bestemmingen en van bepaalde door het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) voorziene types van gebieden.

4. De verordenende context

De huidige omzendbrief toont de uitreikende overheid de manier om voor het parkeren van voertuigen artikel 3 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw (O.O.P.S.) toe te passen, dat stelt dat : « *bij de afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen, stellen de administratieve instanties alles in het werk om de sociale en economische vooruitgang met de kwaliteit van het leven te verzoenen, en de inwoners van het gewest ervan te verzekeren dat een harmonieuze ordening in acht wordt genomen* ».

Het is immers ontegensprekelijk zo dat de onbegrensde wildgroei van het aantal parkeerplaatsen voor het personeel van de ondernemingen die gevestigd zijn in het Gewest de harmonieuze ordening van het gewest in gevaar brengt door de afname van de algemene mobiliteit en de toename van de vervuiling te wijten aan de verkeershinder.

De beperking van de parkeerplaatsen in de nieuwe gebouwen zoals deze resulteert uit de toepassing van de beslissingscriteria die volgen, is essentieel om een excessieve afname van de mobiliteit te vermijden, hetgeen onvereenbaar is met de duurzame ontwikkeling van het Gewest.

Bijgevolg worden de colleges van burgemeester en schepenen en de gemachtigde ambtenaar verzocht om de bepalingen van de huidige omzendbrief strikt toe te passen.

Wanneer de stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven in toepassing van artikel 116 van de O.O.P.S. wordt de gemachtigde ambtenaar verzocht om stelselmatig deze beslissingscriteria in de formulering van zijn eensluidend advies toe te passen en elke vergunning te schorsen die niet zou stroken met dit advies.

Deze omzendbrief ontslaat geenszins van de naleving van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunning en ook nog meer in het bijzonder van de verschillende titels van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (G.S.V.) die van toepassing zijn op parkeerplaatsen.

Dit is meer bepaald het geval voor titel I betreffende de bepalingen aangaande de bovengrondse en ondergrondse bouwwerken en de inrichting van de inspringstroken, voor titel IV betreffende de bereikbaarheid van de gebouwen voor de personen met beperkte mobiliteit of ook nog voor titel VII betreffende de wegen en de naaste omgeving ervan.

Men mag overigens niet uit het oog verliezen dat, behalve in het geval van openbare parkings waarop de huidige omzendbrief geen betrekking heeft, de parkeerinrichtingen enkel kunnen worden toegelaten wanneer ze een aanvulling zijn van een hoofdbestemming overeenkomstig de geldende planologische voorschriften, in casu het GBP (besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001) en de eventuele geldende BBP's.

5. Toepassing van de omzendbrief

Aangezien deze omzendbrief geen verordenende waarde heeft, volstaat het niet om er in een beslissing naar te verwijzen.

Om redenen om in beroep te gaan te vermijden, moet de beslissing namelijk gemotiveerd worden door rekening te houden met de globale congestie van de stad en door de criteria op te sommen die van toepassing zijn op de kwestieuze vergunning om een excessieve afname van de algemene mobiliteit te vermijden.

Anderzijds is het zo dat de diversiteit van de situaties die zich voordien op vlak van parkeerbehoefte van die aard is dat er gevallen kunnen zijn waarin de strikte toepassing van de omzendbrief in strijd is met de goede plaatselijke ordening.

Lorsqu'un tel cas se présente, l'autorité délivrante peut s'écarter des critères de la circulaire à condition de motiver cette décision en fonction du bon aménagement local, tout en tenant compte de son incidence sur la mobilité générale, et pour autant que sa décision soit conforme à l'avis du fonctionnaire délégué.

CHAPITRE I^{er}. — Généralités

Section 1^{re}. — Champ d'application

Sauf mention contraire, la présente circulaire s'applique aux parkings privés à l'usage de voitures, situés hors de la voie publique, accessoires à une affectation principale d'un immeuble.

Elle ne concerne donc ni les parkings en voirie, ni les parkings publics hors voirie qui ne sont pas accessoires d'une affectation.

La présente circulaire ne s'applique pas aux demandes de permis d'urbanisme ou de lotir introduites avant sa publication au *Moniteur belge*, ni aux demandes de permis d'urbanisme ou de lotir faisant suite à un certificat d'urbanisme non périmé.

La circulaire s'applique lors de l'instruction de tous les permis d'urbanisme, qu'il s'agisse de construction neuve, de reconstruction, de transformation ou de modification de la destination d'un immeuble.

Cependant, du fait qu'un permis d'urbanisme n'est pas limité dans le temps, on ne peut imposer la suppression d'emplacements de parcage existants qui ont fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur.

En conséquence, le nombre maximum d'emplacements autorisé est le plus grand des deux nombres suivants :

- soit le nombre d'emplacements résultant de l'application des critères de la circulaire appliquée à l'ensemble de l'immeuble;
- soit le nombre d'emplacements existants couverts par un permis antérieur.

Section 2. — Définitions

Les définitions données ci-dessous complètent et précisent le glossaire du P.R.A.S. pour ce qui concerne l'application de la présente circulaire.

accessibilité en transport en commun : l'accessibilité en transport en commun d'un quartier est inversement proportionnelle à la moyenne des temps de parcours entre le domicile et le travail de toutes les personnes ayant un emploi dans ce quartier;

aire de livraison : zone réservée aux manœuvres de chargement et de déchargement des véhicules de livraison et à leurs manœuvres;

autorité délivrante : autorité chargée au sens de l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme de délivrer les certificats et permis d'urbanisme et les permis de lotir;

emplacement de parcage : surface réservée au stationnement d'un véhicule;

emploi : emploi à temps plein; le nombre d'emplois est limité au nombre de postes de travail de l'entreprise;

immeuble à logements multiples : immeuble à appartements;

immeuble de logement collectif : immeuble conçu pour le logement ou la résidence de plusieurs personnes qui partagent des locaux communs tels que dortoir, cuisine, réfectoire, salle de repos, etc;

parking : ensemble d'emplacements de parcage;

parking privé : parking dont l'accès contrôlé est réservé à certains utilisateurs;

parking public : parking accessible à tout utilisateur, gratuit ou payant;

parking visiteur : partie d'un parking privé dont l'accès est réservé à l'usage des visiteurs, en ce compris ceux des services de livraison et de maintenance sous-traitants de l'entreprise;

superficie de plancher : superficie brute des planchers hors sol, telle que définie dans le glossaire du P.R.A.S.;

véhicule fonctionnel : véhicule de livraison ou autre véhicule nécessaire aux activités techniques d'une entreprise, à l'exclusion des voitures de fonction avec chauffeur et des véhicules mis à disposition des employés.

Wanneer een dergelijk geval zich voordoet, mag de uitreikende overheid afwijken van de criteria van de omzendbrief op voorwaarde dat deze beslissing met argumenten wordt omkleed in functie van de goede plaatselijke ordening, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met de impact ervan op de algemene mobiliteit, en voor zover haar beslissing in overeenstemming zou zijn met het advies van de gemachtigde ambtenaar.

HOOFDSTUK I. — Algemeenheden

Afdeling 1. — Toepassingsgebied

Tenzij anders vermeld, is deze omzendbrief van toepassing op de privé-parkings voor wagens, gelegen buiten de openbare weg, bijhoudend bij een hoofdbestemming van een gebouw.

Hij heeft dus geen betrekking op de parkings op de weg, noch op de openbare parkings buiten de weg die geen aanvulling zijn van een bestemming.

Deze omzendbrief is evenzo niet van toepassing op de aanvragen om stedenbouwkundige vergunning of om verkavelingsvergunning voor het verschijnen ervan in het *Belgisch Staatsblad*, noch voor aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen of verkavelingsvergunningen ten gevolge van een niet vervallen stedenbouwkundig attest.

De omzendbrief is van toepassing bij het onderzoek van elke stedenbouwkundige vergunning, of het nu gaat om de nieuwbouw, de heropbouw, de verbouwing of de wijziging van bestemming van een gebouw.

Desalniettemin, aangezien een stedenbouwkundige vergunning niet beperkt is in de tijd, kan de opheffing van bestaande parkeerplaatsen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een vroegere stedenbouwkundige vergunning niet opgelegd worden.

Bijgevolg is het maximumaantal toegelaten plaatsen het grootste aantal van de twee volgende aantallen :

- ofwel het aantal parkeerplaatsen dat resulteert uit de toepassing van de criteria van de omzendbrief toegepast op het hele gebouw;
- ofwel het aantal bestaande parkeerplaatsen gedekt door een vroegere vergunning.

Afdeling 2. — Definities

De hieronder gegeven definities zijn een aanvulling en precisering van de verklarende woordenlijst van het GBP wat betreft de toepassing van deze omzendbrief.

bereikbaarheid met het openbaar vervoer : de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van een wijk is omgekeerd evenredig met het gemiddelde van de tijd die alle personen die in deze wijk een baan hebben, nodig hebben om van thuis tot op het werk te raken;

leveringszone : zone voorbehouden voor de laad- en losmanoeuvres van de bestelwagens en hun manoeuvres;

uitreikende overheid : overheid, in de zin van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, belast met de afgifte van de stedenbouwkundige attesten en vergunningen en de verkavelingsvergunningen;

parkeerplaats : oppervlakte voorbehouden voor het stationeren van een voertuig;

baan : voltijdse baan; het aantal banen wordt beperkt tot het aantal arbeidsplaatsen in de onderneming;

gebouw met meerdere woningen : appartementsgebouwen;

collectieve woongebouwen : gebouw opgevat voor de huisvesting of het verblijf van meerdere personen die gemeenschappelijke lokalen delen, zoals slaapplek, keuken, eetzaal, rustzaal, enz;

parking : geheel van parkeerplaatsen;

privé-parking : parking waarvan de gecontroleerde toegang voor bepaalde gebruikers gereserveerd is;

openbare parking : parking die voor alle gebruikers toegankelijk is, gratis of betalend;

bezoekersparking : gedeelte van een privé-parking dat voor bezoekers gereserveerd is, met inbegrip van leverings- en onderhoudsdiensten van de onderneming in onderaanneming;

vloeroppervlakte : bruto bovengrondse oppervlakte van de vloeren, zoals bepaald in de verklarende woordenlijst van het GBP;

bedrijfswagen : voertuig bestemd voor leveringen of ander voertuig nodig voor de technische activiteiten van een onderneming, met uitsluiting van dienstwagens met chauffeur en van de ter beschikking van het personeel gestelde wagens.

CHAPITRE II. — *Les immeubles à logements multiples*

1. Règle générale :

Lors de la construction de nouveaux immeubles à logements multiples, il convient de créer au moins :

- un emplacement de parage pour deux logements de moins de 50 m² de superficie de plancher;
- un emplacement de parage par logement de superficie de plancher de plus de 50 m².

Lorsque l'immeuble à logements multiples est construit par une société de logement social ou assimilée, le nombre minimal d'emplacements de parage à créer est la moitié du nombre résultant de l'application de ces critères.

Afin d'éviter la mise à disposition d'emplacements de parage pour d'autres affectations que le logement, le nombre maximum d'emplacements de parage qui peuvent être autorisés est de deux emplacements par logement.

2. Cas particuliers :

Pour de petits immeubles à logements multiples construits par une société de logement social ou assimilée, l'autorité délivrante peut réduire le nombre minimal d'emplacements de parage déterminé par la règle générale ou dispenser d'en aménager.

Pour les immeubles de logement collectifs, les meublés, les résidences pour personnes âgées ou pour étudiants, sur proposition motivée du demandeur, l'autorité délivrante détermine le nombre d'emplacements de parage à créer, en fonction des caractéristiques de stationnement en voirie dans le quartier, de l'accessibilité en transports en commun et du profil de mobilité des habitants des logements concernés.

3. Dispositions générales :

Les emplacements de parage sont généralement couverts. Des emplacements de parage non couverts ne peuvent être admis que dans la zone bâtable telle que définie dans le titre I^{er} du R.R.U., dans un P.P.A.S. ou dans un plan de lotir.

Les emplacements de parage sont créés hors voirie, sur le terrain concerné par le projet.

Le demandeur peut toutefois être dispensé de créer les nouveaux emplacements sur le terrain du projet s'il les construit dans un rayon de 400 mètres des logements, ou s'il dispose de droits réels sur des emplacements de parage préalablement construits dans ce même rayon, mais non utilisés.

CHAPITRE III. — *Les entreprises*

Section 1^{re}. — Les véhicules du personnel

Sous-section 1^{re}. — Généralités

1. Principes de calcul ayant présidé à l'établissement des critères repris sous la sous-section 2.

Dans l'objectif de limiter les déplacements domicile-travail en voiture automobile, les critères tiennent compte de l'accessibilité de l'entreprise par les transports en commun.

Le territoire régional est divisé en quatre zones d'accessibilité par les transports en commun, dans lesquelles le nombre maximal d'emplacements autorisables croît lorsque la qualité de la desserte par les transports en commun décroît.

Dans les trois premières zones d'accessibilité (zones A, B et C), le calcul du nombre maximum d'emplacements est basé sur le nombre d'emplois qu'il est prévu d'abriter dans le nouvel immeuble.

Du fait de sa faible desserte par les transports en commun et de la proximité du ring autoroutier, la voiture sera généralement utilisée dans la zone D. Aussi, dans le but de limiter la densité de voitures par hectare et préserver ainsi l'accessibilité routière de la zone, le nombre maximum d'emplacements de parage autorisables est proportionnel à la superficie du terrain sur lequel le où les immeubles sont prévus, y compris les zones plantées et voiries privées.

Dans les zones d'accessibilité A, B et C, les règles sont modulées en fonction de la dimension économique des entreprises, en distinguant les petites entreprises de 10 emplois au plus, des moyennes et grandes entreprises de plus de 10 emplois.

Lorsqu'il est possible d'établir une relation entre la superficie de plancher de l'immeuble envisagé et le nombre des emplois qui y seront occupés, cette superficie de plancher sera utilisée comme critère de calcul des emplacements de parkings.

HOOFDSTUK II. — Gebouwen met meerdere woningen

1. Algemene regel :

Bij het optrekken van nieuwe gebouwen met meerdere woningen, bedraagt het minimumaantal aan te leggen parkeerplaatsen :

- één parkeerplaats voor twee woningen met een vloeroppervlakte van minder dan 50 m²;
- één parkeerplaats per woning waarvan de vloeroppervlakte meer dan 50 m² bedraagt.

Wanneer het gebouw met meerdere woningen door een sociale of gelijkgestelde huisvestings-maatschappij is gebouwd, bedraagt het minimumaantal aan te leggen parkeerplaatsen de helft van het aantal dat uit de toepassing van deze criteria resulteert.

Om te vermijden dat er parkeerplaatsen voor andere bestemmingen ter beschikking worden gesteld dan huisvesting, kunnen er maximaal twee parkeerplaatsen per woning worden toegelaten.

2. Bijzondere gevallen :

Voor kleine, door een sociale of gelijkgestelde huisvestingsmaatschappij gebouwde woon-gebouwen, kan de uitreikende overheid het door de algemene regel vastgestelde minimumaantal parkeerplaatsen verminderen of van de aanleg ervan vrijstellen.

Voor de collectieve woongebouwen, de gemeubileerde woningen, de verblijfplaatsen voor bejaarden of studenten, bepaalt de uitreikende overheid het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op een met redenen omkleed voorstel van de aanvrager en in functie van het parkeergedrag op de weg in de wijk, van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en van het mobiliteitsprofiel van de bewoners van de betrokken woningen.

3. Algemene bepalingen :

De parkeerplaatsen zijn meestal overdekt. Niet overdekte parkeerplaatsen kunnen enkel in een bebouwbaar gebied worden toegelaten zoals bepaald in titel I van de G.S.V., in een BBP of in een verkavelingsvergunning.

De parkeerplaatsen worden buiten de weg gerealiseerd, op het terrein waarop het project betrekking heeft.

De aanvrager kan echter ontslaan worden van het aanleggen van de nieuwe parkeerplaatsen op het terrein van het project, als hij ze in een straal van 400 meter van de woningen bouwt, of indien hij over reële rechten beschikt op vooraf in dezelfde reeks gebouwde, maar ongebruikte parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK III. — De ondernemingen

Afdeling 1. — De voertuigen van het personeel

Onderafdeling 1. — Algemeenheden

1. Principes van de berekening die zijn voorafgegaan aan de vaststelling van de onder de onderafdeling 2 hernomen regels.

Met als doel het woon-werkverkeer met de wagen te beperken, houden de criteria rekening met de bereikbaarheid van de onderneming met het openbaar vervoer.

Het gewestelijk gebied is onderverdeeld in vier bereikbaarheidszones qua bereikbaarheid met het openbaar vervoer, waarin het maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen stijgt, wanneer de bereikbaarheid via het openbaar vervoer afneemt.

In de eerste drie bereikbaarheidszones (gebieden A, B en C) is de berekening van het maximumaantal parkeerplaatsen gebaseerd op het aantal banen dat voorzien is in het nieuwe gebouw.

Omwille van de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de nabijheid van de ring, zal de wagen algemeen gebruikt worden in gebied D. Met het oog op het beperken van de autodichtheid per hectare en op die manier de bereikbaarheid van het gebied via de weg te bewaren, staat het maximumaantal parkeerplaatsen in verhouding tot de oppervlakte van het terrein waarop het gebouw of de gebouwen voorzien zijn, met inbegrip van de aangeplante gebieden en de privé-wegen.

In de bereikbaarheidszones A, B en C worden de regels bepaald in functie van de economische omvang van de ondernemingen, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen kleine ondernemingen van maximum 10 banen, en middelgrote en grote ondernemingen van meer dan 10 banen.

Wanneer het mogelijk is om een verhouding te bepalen tussen de vloeroppervlakte van het vooropgestelde gebouw en het aantal banen dat erin zal worden ondergebracht, zal deze vloeroppervlakte gebruikt worden als criterium voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen.

Il s'agit des immeubles affectés aux bureaux, aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériel.

Pour les autres affectations définies dans le glossaire du P.R.A.S., il n'existe pas de relation entre la surface de plancher et les emplois occupés. Dans ce cas le critère du nombre d'emplois prévus par le demandeur est le seul critère applicable pour le calcul des emplacements de parking pour le personnel.

Il s'agit des immeubles affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, ou au commerce, commerce de gros, grand commerce spécialisé, équipement d'intérêt collectif ou de service public et aux établissements hôteliers.

2. Les zones d'accessibilité en transport en commun

Le territoire régional est divisé en quatre zones géographiques suivant l'accessibilité en transport en commun :

La zone A comprend les quartiers centraux très bien desservis par le réseau de chemin de fer et par le réseau de métro. Elle est définie par l'ensemble des voiries dont les propriétés riveraines sont situées à une distance pédestre maximale d'environ 500 mètres d'une gare de chemin de fer IC/IR ou d'environ 400 mètres d'une station du tronçon commun des lignes 1A et 1B, de la ligne 2 du métro ou de l'axe nord-sud du prémétro dans le Pentagone;

La zone B comprend les quartiers bien desservis par le métro ou des lignes de trams fréquents et rapides. Elle est définie par l'ensemble des voiries dont les propriétés riveraines sont situées à une distance pédestre maximale d'environ 400 mètres d'une station des branches externes des lignes 1A ou 1B du métro ou d'une station du prémétro de l'axe nord-sud ou d'un arrêt de tram de la section Meiser-Albert de l'axe de Grande Ceinture ou de l'axe de l'avenue Louise;

La zone B comprend également l'ensemble des voiries dont les propriétés riveraines sont situées à une distance pédestre maximale comprise entre 500 et 800 m d'une gare de chemin de fer IC/IR ou entre 400 et 700 m d'une station du tronçon commun des lignes 1A et 1B, de la ligne 2 du métro ou de l'axe nord-sud du prémétro dans le Pentagone.

La zone C comprend les quartiers desservis par les autres lignes de trams et les bus. Elle est définie par l'ensemble des voiries qui ne font pas partie des trois autres zones;

La zone D comprend les zones d'activités situées en périphérie de la Région et peu desservies par le réseau de transport en commun mais proches du ring autoroutier.

La carte jointe à la présente circulaire détermine les voiries de ces quatre zones.

Sur cette carte, seule la zone D est strictement limitée à la surface indiquée sur la carte.

Pour les autres zones, il faut tenir compte du fait que la distance aux points d'arrêts des transports en commun est similaire pour les deux rives d'une même voirie. Aussi, lorsqu'une voirie constitue la limite entre deux zones, tous les immeubles riverains de cette voirie sont considérés comme étant situés dans la zone la mieux desservie par les transports en commun.

Par exemple, un immeuble situé en zone B, riverain d'une voirie dont l'autre rive est en zone A, se verra appliquer les critères de la zone A.

Un immeuble est situé dans la zone de la voirie sur laquelle débouche l'entrée piétonne de l'immeuble. Si l'immeuble dispose de plusieurs entrées piétonnes situées dans des zones différentes, il est réputé être situé dans la zone la mieux desservie par les transports en commun.

Het gaat om gebouwen bestemd voor kantoren, hoogtechnologische activiteiten of productie-activiteiten van immateriële goederen.

Voor de andere bestemmingen bepaald in de verklarende woordenlijst van het GBP, bestaat er geen verhouding tussen de vloeroppervlakte en de banen die er uitgeoefend worden. In dit geval is het criterium van het aantal door de aanvrager voorziene banen het enige toepasbare criterium voor de berekening van de parkeerplaatsen voor het personeel.

Het gaat om gebouwen waar ambachtelijke, industriële of logistieke activiteiten, opslag-activiteiten, productieactiviteiten van materiële goederen, activiteiten van groothandel, van grote speciaalzaken, van collectief belang of openbaar nut of hotelactiviteiten uitgeoefend worden.

2. De bereikbaarheidszones met het openbaar vervoer

Het gewestelijk grondgebied is verdeeld in vier geografische zones volgens de bereikbaarheid met het openbaar vervoer :

Zone A omvat de vier centrale wijken die zeer goed worden bediend door het spoor- en metronet. Zij wordt afgebakend door het geheel van de wegen waarlangs de belendende eigendommen op een maximale wandelafstand van ongeveer 500 meter van een IC/IR-spoorwegstation gelegen zijn of van ongeveer 400 meter van een station van het gemeenschappelijk traject van de lijnen 1A en 1B, van lijn 2 van de metro of van de noord-zuidas van de premetro in de Vijfhoek;

Zone B omvat de wijken die goed worden bediend door de metro of door frequente en snelle tramlijnen. Zij wordt afgebakend door het geheel van de wegen waarlangs de belendende eigendommen op een maximale wandelafstand van ongeveer 400 meter van een station van de aftakkingen van de lijnen 1A of 1B of van een premetrostation van de noord-zuidas of van een tramhalte van het deeltraject Meiser-Albert van de as van de Grote Ring of van de as van de Louizalaan gelegen zijn;

Zone B omvat eveneens het geheel van wegen waarvan de omliggende eigendommen gelegen zijn op een maximale wandelafstand van tussen de 500 en 800 m van een IC/IR spoorwegstation of van tussen de 400 en 700 m van een station van het gemeenschappelijk deel van de lijnen 1A en 1B, lijn 2 van de metro of de noord-zuidas van de premetro in de Vijfhoek.

Zone C omvat de wijken die door de andere tramlijnen en de bussen bediend worden. Zij wordt afgebakend door het geheel van de wegen die geen deel uitmaken van de andere drie zones;

Zone D omvat de in de rand van het Gewest gelegen activiteitsgebieden die in beperkte mate door het openbaar vervoer worden bediend maar zich vlakbij de ring bevinden.

De bij deze omzendbrief bijgevoegde kaart geeft de wegen van deze vier zones aan.

Op deze kaart is enkel zone D strikt beperkt tot de oppervlakte aangeduid op de kaart.

Voor de andere zones moet er rekening worden gehouden met het feit dat de afstand van de haltes van het openbaar vervoer dezelfde is voor de twee kanten van eenzelfde weg. Wanneer een weg de grens vormt tussen twee zones, worden alle omliggende gebouwen van deze weg beschouwd als zijnde gelegen in de meest met het openbaar vervoer bereikbare zone.

Zo zal bijvoorbeeld een gebouw gelegen in zone B dat in de omgeving ligt van een weg waarvan de andere kant gelegen is in zone A, vallen onder de toepassing van de criteria van zone A.

Een gebouw is gelegen in de zone van de weg waarop de voetgangersingang van het gebouw uitgaat. Indien het gebouw meerdere voetgangersingangen heeft die in verschillende zones zijn gelegen, wordt het gebouw beschouwd gelegen te zijn in de zone die het best door het openbaar vervoer wordt bediend.

La carte tient compte des stations métro en construction.

Elle sera périodiquement adaptée en fonction des améliorations apportées aux transports en commun dans la zone Ouest du Pentagone et au fur et à mesure des mises en service des gares RER, lorsque la fréquence des trains RER atteindra au moins 4 trains par heure aux heures de pointe.

Sous-section 2. — Calcul du nombre maximum d'emplacements de parcage autorisables

A. Pour les immeubles situés en zone A, B ou C :

1. Application du critère de superficie de plancher :

Pour les immeubles affectés aux bureaux, aux activités de haute technologie ou de production de biens immatériels, le nombre maximum d'emplacements de parcage est calculé en fonction de la superficie brute de plancher, telle que définie dans le glossaire du P.R.A.S.

Superficie de plancher	Zone d'accessibilité	Nombre maximum d'emplacements de parcage autorisables
0 à 250 m ²	A	1 par tranche de 120 m ² de superficie de plancher + 1
	B	1 par tranche de 90 m ² de superficie de plancher + 1
	C	1 par tranche de 60 m ² de superficie de plancher
plus de 250 m ²	A	1 par tranche de 200 m ² de superficie de plancher + 2
	B	1 par tranche de 100 m ² de superficie de plancher + 1
	C	1 par tranche de 60 m ² de superficie de plancher

Vloeroppervlakte	Bereikbaarheidszone	Maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen
0 tot 250 m ²	A	1 per tranche van 120 m ² vloeroppervlakte + 1
	B	1 per tranche van 90 m ² vloeroppervlakte + 1
	C	1 per tranche van 60 m ² vloeroppervlakte
meer dan 250 m ²	A	1 per tranche van 200 m ² vloeroppervlakte + 2
	B	1 per tranche van 100 m ² vloeroppervlakte + 1
	C	1 per tranche van 60 m ² vloeroppervlakte

2. Application du critère du nombre d'emploi :

Pour les immeubles affectés aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage ou de production de services matériels, ou au commerce, commerce de gros, grand commerce spécialisé, équipement d'intérêt collectif ou de service public et aux établissements hôteliers, le nombre maximum d'emplacements de parcage est calculé en fonction du nombre d'emplois qui sont prévus dans l'immeuble :

Nombre d'emplois prévus dans l'immeuble	Zone d'accessibilité	Nombre maximum d'emplacements de parcage autorisables
1 à 10 emplois	A	identique au nombre d'emplois, avec un maximum de 3
	B	identique au nombre d'emplois, avec un maximum de 4
	C	identique au nombre d'emplois, avec un maximum de 5
plus de 10 emplois	A	1 par tranche de 10 emplois + 3
	B	1 par tranche de 5 emplois + 2
	C	1 par tranche de 3 emplois

Aantal banen voorzien in het gebouw	Toegankelijkheidsgebied	Maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen
1 tot 10 banen	A	gelijk aan het aantal banen, met een maximum van 3
	B	gelijk aan het aantal banen, met een maximum van 4

Deze kaart houdt rekening met de in aanbouw zijnde metrostations.

Zij zal op gezette tijden worden aangepast in functie van de verbeteringen van het openbaar vervoer in het westelijk deel van de Vijfhoek en naar gelang van de ingebruikname van de GEN-stations, wanneer de frequentie van de GEN-treinen ten minste 4 treinen per uur zal bereiken tijdens het spitsuur.

Onderafdeling 2. — Berekening van het maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen

A. Voor de gebouwen gelegen in zone A, B of C :

1. Toepassing van het vloeroppervlakcriterium :

Voor de gebouwen bestemd voor kantoren of hoogtechnologische activiteiten of voor productieactiviteiten van immateriële goederen, wordt het maximumaantal parkeerplaatsen berekend in functie van de brutovloeroppervlakte, zoals bepaald in de verklarende woordenlijst van het GBP.

2. Toepassing van het criterium van het aantal banen

Voor gebouwen bestemd voor ambachtelijke, industriële of logistieke activiteiten, opslagactiviteiten, productieactiviteiten van materiële goederen, activiteiten van groothandel, van grote speciaalzaken, van collectief belang of openbaar nut of hotelactiviteiten, wordt het maximumaantal parkeerplaatsen berekend in functie van het aantal banen dat voorzien is in het gebouw :

Aantal banen voorzien in het gebouw	Toegankelijkheidsgebied	Maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen
	C	gelijk aan het aantal banen, met een maximum van 5
meer dan 10 banen	A	1 per tranche van 10 banen + 3
	B	1 per tranche van 5 banen + 2
	C	1 per tranche van 3 banen

Pour l'application de ce critère, le demandeur fait une déclaration motivée du nombre d'emplois qu'il prévoit dans l'immeuble faisant l'objet de la demande de permis.

Le fonctionnaire délégué ou le collège des bourgmestre et échevins vérifie le fondement de cette déclaration et peuvent le cas échéant modifier d'office le nombre d'emplois prévus s'il apparaît que ce nombre est excessif par rapport à des entreprises similaires existantes.

Lorsque l'entreprise peut justifier que son personnel est soumis à des horaires décalés par rapport aux heures de pointe des transports en commun, le fonctionnaire délégué ou le collège des bourgmestre et échevins peut autoriser une augmentation allant jusqu'à 50 % des emplacements de parking calculés par application du critère du nombre d'emplois.

B. Pour les immeubles situés en zone D

En zone D, le nombre maximum d'emplacements de parking est calculé en fonction de la surface totale du terrain sur lequel est établi l'immeuble, y compris les espaces verts et les voiries privées.

Quelles que soient l'affectation de l'immeuble ou sa dimension, le nombre maximum d'emplacements de parking est calculé comme suit :

nombre maximum d'emplacements de parking autorisables : 1 par 90 m ² de surface de terrain + 6
maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen : 1 per 90 m ² terreinoppervlakte + 6

Le nombre d'emplacements déterminé par l'application des critères est arrondi à l'unité inférieure.

Lorsqu'en application de la prescription 5.2 du P.R.A.S., un P.P.A.S. prévoit le respect d'un rapport plancher/sol dans une zone d'industries urbaines, ce P.P.A.S. peut comprendre des dispositions différentes du critère ci-dessus pour le calcul du nombre maximum d'emplacements de parking.

Sous-section 3. — Stationnement pour vélos et cyclomoteurs

Le plan des déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale vise à augmenter significativement la part des déplacements en deux-roues.

A cet effet, tout nouvel immeuble dans lequel du personnel sera occupé devra comprendre à proximité des accès extérieurs, des emplacements de parking pour vélos et cyclomoteurs, couverts et sécurisés.

Le nombre d'emplacements pour vélos et cyclomoteurs correspond au minimum à 5 % des emplois prévus dans l'immeuble, soit au minimum un emplacement par 400 m² de plancher pour les immeubles de bureaux.

Section 2. — Les véhicules fonctionnels

La stricte limitation des emplacements de parking liés aux emplois conduit à admettre dans les nouveaux immeubles des emplacements de parking spécialement réservés aux véhicules fonctionnels des entreprises et des bureaux.

Voor de toepassing van dit criterium zorgt de aanvrager voor een met redenen omklede aangifte van het aantal banen dat hij in het gebouw voorziet dat het voorwerp uitmaakt van de aanvraag om een vergunning.

De gemachtigde ambtenaar of het college van burgemeester en schepenen gaan de gegrondheid van deze aangifte na en kunnen in voorkomend geval ambtshalve het aantal voorziene banen wijzigen, micht blijken dat dit aantal overdreven is in verhouding tot bestaande gelijkaardige bedrijven.

Wanneer de onderneming kan aantonen dat haar personeel werktijden heeft die buiten de spitsuren van het openbaar vervoer liggen, kan de gemachtigde ambtenaar of het college van burgemeester en schepenen een stijging toelaten die kan gaan tot 50 % van het aantal parkeerplaatsen berekend door toepassing van het criterium van het aantal arbeidsplaatsen.

B. Voor de gebouwen gelegen in zone D

In zone D wordt het maximumaantal parkeerplaatsen berekend in functie van de totale oppervlakte van het terrein waarop het gebouw gevestigd is, met inbegrip van de groene ruimten en de privé-wegen.

Wat ook de bestemming van het gebouw mag zijn of de omvang ervan, het maximumaantal parkeerplaatsen wordt als volgt berekend :

Het aantal door toepassing van de criteria bekomen plaatsen wordt naar de lagere eenheid afgerond.

Wanneer bij toepassing van het voorschrift 5.2 van het GBP, een BBP de naleving voorziet van een G/V-verhouding in een gebied voor stedelijke industrie, kan dit BBP bepalingen omvatten die verschillen van het hierboven vermeld criterium voor de berekening van het maximumaantal parkeerplaatsen.

Onderafdeling 3. — Fietsen- en bromfietsenstallingen

Het mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest streeft ernaar het aandeel van de verplaatsingen per tweewieler beduidend te verhogen.

In dat opzicht zal elk nieuw gebouw waarin personeel zal worden tewerkgesteld, in de nabijheid van de externe toegangen over overdekte en beveiligde fietsen- en bromfietsenstallingen moeten beschikken.

Het aantal fietsen- en bromfietsenstallingen komt overeen met minimum 5 % van de in het gebouw voorziene arbeidsplaatsen, wat neerkomt op minimum één stalling per 400 m² vloeroppervlakte voor de kantoorgebouwen.

Afdeling 2. — De functievoertuigen

De strikte beperking van de parkeerplaatsen verbonden aan de werkgelegenheid leidt tot het aanvaarden in nieuwe gebouwen van speciaal voor de functievoertuigen van de ondernemingen en de kantoren voorziene parkeerplaatsen.

Le nombre d'emplacements de parcage réservé à cette fin est déterminé indépendamment des emplacements destinés au personnel et aux visiteurs.

Le demandeur fait une proposition motivée du nombre d'emplacements qu'il souhaite réserver exclusivement aux véhicules fonctionnels.

Le fonctionnaire délégué ou le collège des bourgmestre et échevins vérifient le fondement de cette demande et motivent le cas échéant une réduction des emplacements demandés dans l'avis conforme du fonctionnaire délégué ou dans le permis d'urbanisme.

Section 3. — Les visiteurs

Suivant le Plan régional de Développement, la Région élabore avec les communes une politique de stationnement en voirie qui vise à dissuader le stationnement de longue durée au profit du stationnement rotatif.

Cette politique qui s'applique spécialement dans les zones A et B d'accessibilité en transport en commun libère des emplacements de parcage pour les visiteurs des bureaux et entreprises. De plus, dans ces deux zones, le visiteur peut facilement utiliser le transport en commun pour accéder aux entreprises et bureaux.

Par contre, dans les zones C et D, les visiteurs ne disposent généralement pas des mêmes facilités de stationnement en voirie, ni d'une bonne accessibilité en transport en commun fréquent.

Dans ces deux zones, la stricte limitation des emplacements de parcage liés aux emplois impose d'admettre dans les nouveaux immeubles des emplacements de parcage spécialement réservés aux visiteurs des entreprises et des bureaux.

Indépendamment des emplacements réservés au personnel et aux véhicules fonctionnels de l'entreprise, le demandeur peut proposer l'aménagement d'emplacements de parcage réservés aux visiteurs des entreprises des immeubles situés en zone C ou D.

Il motive sa demande en fonction des caractéristiques des entreprises de l'immeuble.

Le fonctionnaire délégué ou le collège des bourgmestre et échevins vérifient le fondement de cette demande et motivent le cas échéant une réduction des emplacements demandés dans l'avis conforme du fonctionnaire délégué ou dans le permis d'urbanisme.

La réduction des emplacements réservés aux visiteurs peut notamment être motivée en fonction de l'activité des entreprises, des caractéristiques du quartier dont en particulier les possibilités de stationnement en voirie et dans les parkings publics et de l'accessibilité en transports en commun.

Section 4. — Les clients ou spectateurs

Les immeubles affectés au commerce, au grand commerce spécialisé, aux équipements d'intérêt collectif ou de service public tels que salles de spectacle ou grands équipements sportifs, concentrent souvent une clientèle ou des spectateurs en grand nombre.

Il est indispensable d'aménager des parkings pour ces clients ou spectateurs, quelle que soit la zone d'accessibilité dans laquelle ils sont implantés.

En suivant la même procédure que pour les parkings pour les visiteurs, le demandeur fait une proposition motivée d'aménagement d'emplacements de parcage réservés aux clients ou spectateurs.

Het aantal in dat opzicht voorziene parkeerplaatsen wordt los van de voor het personeel en de bezoekers bestemde plaatsen bepaald.

De aanvrager dient een met redenen omkleed voorstel in van het aantal plaatsen die hij uitsluitend voor de functievoertuigen wenst te reserveren.

De gemachtigde ambtenaar of het college van burgemeester en schepenen gaan de gegrondheid van deze aanvraag na en motiveren in voorkomend geval een vermindering van het aantal gevraagde parkeerplaatsen in het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar of in de stedenbouwkundige vergunning.

Afdeling 3. — De bezoekers

Volgens het Gewestelijk Ontwikkelingsplan werkt het Gewest samen met de gemeenten een wegparkeerbeleid uit met het oog op het ontraden van langdurig parkeren ten gunste van het roterende parkeren.

Dit beleid dat in het bijzonder in de bereikbaarheidszones met het openbaar vervoer A en B van toepassing is, maakt parkeerplaatsen vrij voor bezoekers van de kantoren en ondernemingen. Bovendien kan de bezoeker in deze twee zones het openbaar vervoer gebruiken om de ondernemingen en kantoren te bereiken.

Daarentegen beschikken de bezoekers in de zones C en D over het algemeen niet over dezelfde wegparkeerfaciliteiten, noch een goede en frequente bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

In deze twee zones legt de strikte beperking van het aantal parkeerplaatsen verbonden aan de banen, het toelaten in de nieuwe gebouwen van parkeerplaatsen speciaal voorbehouden aan bezoekers van de ondernemingen en de kantoren op.

Afgezien van de voor het personeel en de functievoertuigen van de onderneming gereserveerde plaatsen, kan de aanvrager de aanleg van parkeerplaatsen voor bezoekers van de ondernemingen van de gebouwen gelegen in zone C of D voorstellen.

Hij motiveert zijn aanvraag in functie van de kenmerken van de ondernemingen in het gebouw.

De gemachtigde ambtenaar of het college van burgemeester en schepenen gaan de gegrondheid van deze aanvraag na en motiveren in voorkomend geval een vermindering van het aantal gevraagde parkeerplaatsen in het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar of in de stedenbouwkundige vergunning.

De vermindering van de voor de bezoekers gereserveerde plaatsen kan met name gemotiveerd worden in functie van de activiteit van de ondernemingen, van de kenmerken van de wijk en, in het bijzonder, van de parkeermogelijkheden op de weg en in de openbare parkings en van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Afdeling 4. — De klanten of toeschouwers

De gebouwen bestemd voor handel, voor grote specialzaken, voor voorzieningen van collectief belang of openbaar nut zoals spektakelzalen of grote sportvoorzieningen, zorgen vaak voor een grote concentratie aan klanten of toeschouwers.

Het is onontbeerlijk om parkings aan te leggen voor deze klanten of toeschouwers, wat ook de bereikbaarheidszone mag zijn waar deze gebouwen ingeplant zijn.

Volgens dezelfde procedure als degene die voor de parkings voor de bezoekers gevolgd werd, stelt de aanvrager een met redenen omkleed voorstel voor de aanleg van parkeerplaatsen bestemd voor klanten of toeschouwers op.

Le fonctionnaire délégué ou le collège des bourgmestre et échevins vérifient le fondement de cette demande et motivent le cas échéant une modification des emplacements demandés dans l'avis conforme du fonctionnaire délégué ou dans le permis d'urbanisme.

La modification des emplacements réservés aux clients ou spectateurs peut notamment être motivée en fonction de l'activité du commerce ou de l'équipement, des caractéristiques du quartier et en particulier les possibilités de stationnement en voirie et dans les parkings publics, de l'accessibilité en transports en commun et du profil de mobilité des clients ou des plans de déplacements pour les organisations d'évènements lorsqu'il s'agit de parkings pour les spectateurs.

Section 5. — Les livraisons

1. Généralités

Il est essentiel d'assurer le bon écoulement du trafic en général et des transports en commun en particulier, trop souvent perturbés par les arrêts pour livraison en double file.

Les grands immeubles de bureaux ou d'entreprises doivent donc être équipés d'aires de livraison hors voirie accessibles aux camionnettes (hauteur libre 2,60 mètres) ou aux camions (hauteur libre 4,30 mètres).

2. Immeubles de bureaux

Les immeubles de bureaux sont équipés d'une aire de livraison accessible aux camionnettes lorsque leur superficie de plancher est comprise entre 1 000 et 10 000 m².

Lorsque leur superficie de plancher est supérieure à 10 000 m², ils sont équipés d'au moins une aire de livraison accessible aux camions.

3. Immeubles affectés aux activités artisanale ou industrielle, au commerce, au commerce de gros, au grand commerce spécialisé ou à l'entrepôt.

Les immeubles affectés à ces activités sont équipés d'au moins une aire de livraison accessible aux camionnettes s'ils ont une superficie de plancher comprise entre 500 et 1 000 m².

Lorsque leur superficie de plancher est supérieure à 1 000 m², ils sont équipés d'au moins une aire de livraison accessible aux camions de plus de deux essieux.

CHAPITRE IV. — Normes de sécurité

Tout parking est conçu, construit et équipé de manière à ce que son fonctionnement ne puisse présenter des causes de danger ou des inconvénients pour la santé, la sécurité, la salubrité ou la commodité du public et du voisinage en général, et des utilisateurs du parking.

On veillera en particulier à la sécurité et au confort des circulations piétonne et cycliste aux accès au parking.

A cet égard, la rampe de sortie des parkings doit présenter une pente maximale de 4 % sur les 5 premiers mètres à partir de l'alignement.

CHAPITRE V. — Dispositions finales

1. Les communes restent libres de présenter des plans particuliers d'affectation du sol ou des règlements communaux d'urbanisme qui sont plus restrictifs en matière de parcage hors voirie que les critères de la circulaire.

2. Cette circulaire remplace les circulaires ministérielles n° 59 du 17 juin 1970, n° 59-1 du 10 mai 1972 et n° 59-2 du 13 août 1975, relatives à l'obligation de créer des places de parcage lors de travaux de constructions.

Bruxelles, le 12 décembre 2002.

Le Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et des Sites et du Transport rémunéré des personnes,

W. DRAPS

De gemachtigde ambtenaar of het college van burgemeester en schepenen gaan de gegrondheid van deze aanvraag na en motiveren in voorkomend geval een vermindering van het aantal gevraagde parkeerplaatsen in het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar of in de stedenbouwkundige vergunning.

De wijziging van het aantal voor klanten en toeschouwers gereserveerde parkeerplaatsen kan met name gemotiveerd worden in functie van de handels- of voorzieningsactiviteit, de eigenschappen van de wijk en in het bijzonder de mogelijkheden om op de weg te parkeren en op de openbare parkings, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het mobiliteitsprofiel van de klanten of de verplaatsingsplannen voor de organisatie van evenementen wanneer het parkings voor toeschouwers betreft.

Afdeling 5. — De leveringen

1. Algemeenheden

Het is essentieel de goede doorstroming van het verkeer in het algemeen en van het openbaar vervoer in het bijzonder, die vaak gehinderd worden door dubbelparkeren wegens leveringen, te verzekeren.

De grote bedrijfsgebouwen moeten dus beschikken over leveringsplaatsen buiten de weg, die toegankelijk zijn voor bestelwagens (vrije hoogte 2,60 meter) of voor vrachtwagens (vrije hoogte 4,30 meter).

2. Kantoorgebouwen

De kantoorgebouwen beschikken over een voor bestelwagens toegankelijke leveringsplaats wanneer de vloeroppervlakte gelegen is tussen de 1 000 en de 10 000 m².

Wanneer de vloeroppervlakte de 10 000 m² overschrijdt, moeten ze over minstens één voor vrachtwagens toegankelijke leveringsplaats beschikken.

3. Gebouwen voor ambachtelijke of industriële activiteiten, voor handelszaken, voor groothandels, voor grote specialzaken of voor opslag.

De voor deze activiteiten bestemde gebouwen hebben minstens één voor bestelwagens toegankelijke leveringsplaats wanneer hun vloeroppervlakte tussen de 500 en de 1 000 m² gelegen is.

Wanneer de vloeroppervlakte de 10 000 m² overschrijdt, moeten ze over minstens één voor vrachtwagens toegankelijke leveringsplaats beschikken. ze over minstens één leveringsplaats die toegankelijk is voor vrachtwagens met meer dan twee assen.

HOOFDSTUK IV. — Veiligheidsnormen

Elke parking wordt zodanig ontworpen, gebouwd en uitgerust dat hij geen enkel risico op gevaar of hinder op gebied van gezondheid, veiligheid, hygiëne of geriefelijkheid van het publiek en de buurt in het algemeen en van de parkinggebruikers kan inhouden.

Men zal heel nauwlettend toezien op de veiligheid en het comfort van het voetgangers- en fietsenverkeer rondom de ingangen van de parking.

In dit opzicht mag de helling van de uitrit van de parkings maximaal 4 % bedragen over de eerste 5 meter vertrekkende vanaf de rooilijn.

HOOFDSTUK V. — Slotbepalingen

1. De gemeenten blijven vrij om bijzondere bestemmingsplannen of gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen voor te leggen die, inzake parkeren buiten de weg, restrictiever zijn dan de criteria van de omzendbrief.

2. Deze omzendbrief vervangt de ministeriële omzendbrieven nr. 59 van 17 juni 1970, nr. 59-1 van 10 mei 1972 en nr. 59-2 van 13 augustus 1978 betreffende de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen bij bouwwerken.

Brussel, 12 december 2002.

Staatssecretaris bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen en Bezoldigd Vervoer van Personen,

W. DRAPS



