

TITRE VIII : LES NORMES DE STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA VOIE PUBLIQUE

CHAPITRE IER. – GÉNÉRALITÉS

Hiérarchie des normes – relation avec d'autres instruments – dérogations:

Plusieurs réclamants (dont une commune) sont favorables à l'intégration dans le RRU de la circulaire n° 18 relative à la limitation des emplacements de parcage. Ils remarquent notamment que les normes relatives au stationnement hors voirie, anciennement repris sous forme de circulaire, acquièrent une forme réglementaire. Ce qui inscrit cette problématique dans la hiérarchie des normes et permet de préciser les règles définies via règlement communal d'urbanisme ou PPAS.

Ils apprécient également la simplification du texte par rapport à la circulaire 18, notamment en ce qui concerne les méthodes de calcul par rapport aux différentes zones.

D'autres réclamants estiment par contre que le RRU apporte peu ou pas d'amélioration (sauf arrondi à l'unité supérieure) par rapport à la circulaire 18. Un réclamant demande d'intégrer complètement la Circulaire 18.

La CRD remarque que cette dernière proposition ne peut être retenue, étant donné l'objectif de simplification du texte de la circulaire 18, afin de faciliter son application.

Un réclamant demande d'appliquer le titre dans le cas de vieux PPA qui prévoyaient des normes plus laxistes. Un réclamant (commune) demande de clarifier la relation RRU - PPAS – permis de lotir suite à l'entrée en vigueur du titre VIII.

La CRD remarque qu'il s'agit d'une question de hiérarchie des normes : le COBAT précise la relation

TITEL VIII : DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG

HOOFDSTUK I - ALGEMEEN

Hiërarchie van de normen – verhouding tot de andere instrumenten – afwijkingen:

Verscheidene reclamanten (waaronder een gemeente) zijn voorstander van de integratie in de GSV van de omzendbrief nr. 18 betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen. Ze merken onder meer op dat de normen met betrekking tot het parkeren buiten de openbare weg, die vroeger waren opgenomen in een omzendbrief, een verordenende vorm krijgen. Daardoor wordt deze problematiek opgenomen in de hiërarchie van de normen en wordt het mogelijk om de regels te preciseren die worden bepaald via een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening of een BBP.

Ze zijn tevens blij met de vereenvoudiging van de tekst in vergelijking met de omzendbrief 18, met name aangaande de berekeningsmethodes met betrekking tot de verschillende gebieden.

Andere reclamanten vinden daarentegen dat de GSV weinig of geen verbetering brengt (behâlve inzake de afronding naar boven toe) in vergelijking met de omzendbrief 18. Een reclamant vraagt de volledige integratie van omzendbrief 18.

De GOC merkt op dat dat laatste voorstel onuitvoerbaar is, gelet op het doel van vereenvoudiging van de tekst van omzendbrief 18, om de toepassing ervan te vergemakkelijken.

Een reclamant vraagt om de titel toe te passen in het geval van oude BPA's die voorzagen in minder strenge normen. Een reclamant (gemeente) vraagt om de verhouding GSV - BBP – verkavelingsvergunningen toe te lichten na de invoeging van titel VIII.

De GOC merkt op dat dit een kwestie is die kadert in de hiërarchie van de normen : het BWRO

entre les différents instruments urbanistiques, y compris les possibilités et procédures de modification des PPAS.

Un réclamant demande d'imposer au demandeur une proposition motivée et un plan de déplacement de son personnel s'il dépasse 200 personnes.

Un réclamant demande de se référer à un plan de déplacement, n'affectant pas structurellement l'immeuble et tenant compte du profil de mobilité de l'entreprise, de son accessibilité, etc. (car il est malaisé de prévoir précisément, dès la construction de l'immeuble, ses besoins en parking).

La CRD précise que l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, publiée au Moniteur belge du 24 juin 1999, vise l'imposition d'un Plan de Déplacements d'Entreprise pour toutes les sociétés de plus de 200 personnes.

Imposer au demandeur de permis d'urbanisme un plan de déplacement, nécessiterait de connaître l'utilisateur, ce qui n'est pas toujours le cas. L'instrument du plan de déplacement est en conséquence en relation avec le permis d'environnement et pas avec le permis d'urbanisme. Le PRD précise que l'élaboration d'un plan de déplacements d'entreprise sera un des éléments requis pour la modulation des normes de stationnement appliquées par le permis d'environnement.

Un réclamant demande de préciser ce qu'il adviendra de la circulaire 18 une fois le RRU entré en vigueur. Restera-t-elle applicable aux hypothèses non visées par le titre VIII (les autres affectations, les parkings pour spectateurs, etc.)?

La CRD précise que la circulaire 18 sera abrogée et remplacée par le RRU lors de l'entrée en vigueur définitive de ce dernier.

Pour ce qui concerne la deuxième question, la CRD fait référence à son avis concernant l'article 14.

preciseert de verhouding tussen de verschillende stedenbouwkundige instrumenten, met inbegrip van de mogelijkheden en procedures voor het wijzigen van de BBP's.

Een reclamant vraagt om van de aanvrager een met redenen omkleed voorstel en een vervoersplan van zijn personeel te eisen van zodra dat personeel meer dan 200 personen omvat.

Een reclamant vraagt om zich te beroepen op een vervoersplan dat geen structurele impact heeft op het gebouw en rekening houdt met het mobiliteitsprofiel van de onderneming, haar toegankelijkheid enz. (want het is juist moeilijk om reeds in de bouwfase van een gebouw de behoefte aan parkeerplaatsen te voorzien).

De GOC preciseert dat de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 24 juni 1999, beoogt om een Bedrijfsvervoersplan op te leggen aan alle ondernemingen die meer dan 200 personen in dienst hebben.

Om de aanvrager van een stedenbouwkundige vergunning een vervoersplan op te leggen, dient men de gebruiker te kennen, wat niet altijd het geval is. Het instrument van het vervoersplan is bijgevolg verbonden met de milieuvergunning en niet met de stedenbouwkundige vergunning. Het GewOP preciseert dat de uitwerking van een bedrijfsvervoersplan één van de vereiste elementen zal zijn voor de aanpassing van de parkeernormen die in de milieuvergunningen zijn opgenomen.

Een reclamant vraagt om te preciseren wat er van de omzendbrief 18 zal worden wanneer de GSV eenmaal van kracht is. Zal die omzendbrief van toepassing blijven in de gevallen waarin niet is voorzien door Titel VIII (de andere bestemmingen, de parkeerplaatsen voor toeschouwers enz.)?

De GOC preciseert dat de omzendbrief 18 zal worden opgeheven door de GSV bij de definitieve invoergetreding van die laatste.

Wat de tweede vraag betreft, verwijst de GOC naar haar advies met betrekking tot artikel 14.

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Titel VIII– De parkeernormen buiten de openbare weg

Des communes demandent de déterminer clairement les possibilités et les modalités de dérogation à ce titre. Une commune demande de préciser qu'il est possible de déroger au titre moyennant motivation et organisation de mesures particulières de publicité.

La CRD renvoie au COBAT qui précise les modalités en la matière.

Des réclamants demandent d'indiquer l'objectif de réduction de la pression automobile de 20% (nulle part on indique qu'il faut diminuer le stationnement automobile pour atteindre une diminution de 20% de la pression automobile prescrite par le PRD). Cf. la politique à Amsterdam ou à Gand, où l'on freine ou gèle le nombre d'emplacements de parking.

La CRD estime qu'il n'est pas opportun d'indiquer des objectifs stratégiques, qui sont d'ailleurs repris dans un autre document (le PRD), dans un règlement.

Opposé au titre VIII du RRU :

Des réclamants demandent de ne pas déterminer la capacité de parcage par un règlement.

La CRD émet un avis partagé sur cette question :

7 membres demandent que ce titre soit retiré du projet de RRU :

- 1. son champ d'application dépasse largement les objectifs du RRU et relève de la politique de la mobilité;*
- 2. il est largement étranger aux règlements d'urbanisme, dont le champ d'application porte essentiellement, suivant le Cobat, sur les caractéristiques extérieures, l'esthétique et la structure des bâtiments, ainsi que la sécurité des voiries et de leurs abords ;*
- 3. les situations prévalant en matière de mobilité sont essentiellement variables à court et moyen terme;*
- 4. les dispositions de ce chapitre, en ce qu'elles définissent pour les bureaux, des normes de limitation d'emplacements de parkings sur base de critères*

Gemeenten vragen om duidelijk de mogelijkheden en modaliteiten te bepalen voor de afwijkingen van deze titel.

Een gemeente vraagt om te preciseren dat van de titel kan worden afgeweken middels motivering en de organisatie van speciale regelen van openbaarmaking.

De GOC verwijst naar het BWRO, dat de modaliteiten terzake bepaalt.

Reclamanten vragen om melding te maken van het streefdoel om de druk van de auto's te verminderen met 20% (er wordt nergens gezegd dat het parkeren van auto's moet worden teruggedrongen om de druk van de auto's te verminderen met 20%, zoals voorgeschreven door het GewOP). Cf. het beleid in Amsterdam of in Gent, waar het aantal parkeerplaatsen wordt afgeremd of bevroren.

De GOC is van oordeel dat het niet aangewezen is om in een verordening strategische doelstellingen te formuleren, die overigens in een ander document staan (het GewOP).

Tegen titel VIII van de GSV :

Reclamanten vragen om het aantal parkeerplaatsen niet te bepalen in een verordening.

Het advies van de GOC betreffende dit verzoek is verdeeld :

7 leden vragen dat deze titel zou worden verwijderd uit het ontwerp van GSV :

- 1. het toepassingsgebied van de titel overschrijdt ruimschoots de doelstellingen van de GSV en heeft betrekking op het mobiliteitsbeleid;*
- 2. het past helemaal niet bij de stedenbouwkundige verordeningen, waarvan het toepassingsgebied, volgens het BWRO, in hoofdzaak betrekking heeft op de externe kenmerken, het esthetisch karakter en de structuur van de gebouwen, alsook de veiligheid van de wegen en hun naaste omgeving;*
- 3. de prioritaire situaties op het vlak van mobiliteit zijn voornamelijk variabel op korte en middellange termijn;*
- 4. de bepalingen van dit hoofdstuk, die voor de kantoren normen bepalen voor het beperken van*

linéaires et étrangers à l'entreprise, à la spécificité de ses activités, de son personnel ou de ses clients et fournisseurs, méconnaissent les besoins des entreprises et risquent de compromettre leur fonctionnement normal;

5. il assimile aux immeubles de bureau, les surfaces affectées aux activités de haute technologie et à la production de biens immatériels activités que le contrat pour l'économie et l'emploi à retenues comme créatrices d'emplois porteuses de développement;

6. il est contraire à l'esprit du Contrat pour l'Economie et l'emploi et au manifeste pour un commerce bruxellois dynamique, dont les objectifs sont de promouvoir les activités économiques et de renforcer l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises et leurs travailleurs ;

7. l'intégration des dispositions relatives aux parkings dans le RRU rend toute adaptation de celui-ci tributaire d'une procédure de modification lourde et complexe;

8. les matières prévues dans ce titre VIII relèvent d'une politique de mobilité et non d'une politique d'urbanisme ; le contenu du nouveau titre VIII trouverait sans doute pas une meilleure assise juridique dans le cadre de l'exécution d'un texte réglementaire portant sur la Mobilité.

20 membres font référence à l'avis de la CRD sur la circulaire n° 18 où elle développe une argumentation concernant les aspects juridiques et réglementaires (manque/doute sur l'assise réglementaire de la circulaire), notamment en citant l'avis de la CRM, qui estime que la réglementation relative au stationnement devrait être reprise dans un règlement plus durable qu'une circulaire.

La proposition de retirer le titre VIII du RRU pour que son contenu fasse l'objet d'un simple arrêté du gouvernement, reviendrait à ce que la procédure de consultation (enquête publique, avis des instances et communes) ne puisse avoir lieu, ce qui est regrettable en soi. Le gouvernement a voulu organiser une consultation publique sur la matière, étant donné qu'il

het aantal parkeerplaatsen op basis van lineaire criteria die geen rekening houden met de onderneming zelf, met het specifieke karakter van haar activiteiten, haar personeel of haar klanten en leveranciers, miskennen de behoeften van de ondernemingen en dreigen hun normale werking in het gedrang te brengen;

5. de titel stelt de ruimten voor hoogtechnologische activiteiten en voor de vervaardiging van immateriële goederen, die door het Contract voor Economie en Tewerkstelling werden aangeduid als bronnen van nieuwe tewerkstelling en ontwikkeling, gelijk met kantoorgebouwen.

6. de titel is in strijd met de geest van het Contract voor Economie en Tewerkstelling en met het Witboek voor een dynamische Brusselse handel, dat tot doel heeft de economische activiteiten te promoten en de aantrekkelijkheid van Brussel voor ondernemingen en hun werknemers te vergroten;

7. de integratie van de bepalingen met betrekking tot de parkeerplaatsen in de GSV maakt elke aanpassing ervan afhankelijk van een logge en complexe wijzigingsprocedure;

8. de materies die worden behandeld in deze Titel VIII maken deel uit van het mobiliteitsbeleid en horen niet thuis in een stedenbouwkundig beleid; de inhoud van de nieuwe titel VIII zou ongetwijfeld een betere juridische basis krijgen in het kader van de uitvoering van de verordenende tekst met betrekking tot de mobiliteit.

20 leden verwijzen naar het advies van de GOC betreffende omzendbrief nr. 18, waarin ze een argumentatie uiteenzet rond de juridische en verordenende aspecten (gebrek/twijfel aan de verordenende basis van de omzendbrief), en waarin ze met name het advies van de GMC aanhaalt, die van mening is dat de reglementering betreffende het parkeren zou moeten worden opgenomen in een duurzamere verordening dan een omzendbrief.

Het voorstel om Titel VIII uit de GSV te halen en de inhoud ervan te verwerken in een eenvoudig regeringsbesluit, zou erop neerkomen dat de consultatieprocedure (openbaar onderzoek, advies van instanties en gemeenten) niet kan plaatsgrijpen, wat op zich betreurenswaardig is. De Regering heeft een openbare consultatie willen organiseren

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titel VIII– De parkeernormen buiten de openbare weg

a décidé d'intégrer au RRU les normes de stationnement en dehors de la voie publique, qui sont actuellement reprises dans la circulaire 18, et ce donc, donnant suite à l'avis de la CRD et la CRM.

Ces membres de la CRD rappellent également que le COBAT autorise des dérogations motivées au RRU.

Concernant ce point, l'évaluation de l'application de la circulaire n°18 (enquête auprès des communes et de la Région) a montré que, pour les bureaux, les dossiers de permis d'urbanisme traités étaient généralement conformes aux normes de la circulaire (pas de nécessité de demander une dérogation). Pour les autres affectations, des problèmes d'application ou d'interprétation ont été relevés lorsque les critères sont basés sur le nombre estimé d'emplois. C'est la raison pour laquelle le texte du projet de RRU ne comporte plus de référence au nombre d'emplois. La CRD soutient cette approche.

Quant à l'argument que la matière traitée par le titre VIII relève plutôt de la politique de la mobilité (et qu'une ordonnance mobilité pourrait éventuellement intégrer les normes de parkings), ces membres de la CRD estiment que les objectifs globaux de développement et leur transcription au sol doivent faire l'objet de la réglementation en matière d'urbanisme.

D'une part, des réclamants demandent de revoir le titre VIII dans un sens plus souple /plus d'emplacements de parking:

- Un réclamant demande de concevoir les futures normes de construction en vue d'assurer l'offre de parking dont les gens estiment avoir besoin et ne pas introduire despotiquement un élément réglementaire négatif.
- Un réclamant demande de ne pas s'engager dans un règlement qui soit négatif et agressif à l'égard des automobilistes et respecter le choix démocratique des citoyens qui optent pour la voiture.
- Un réclamant demande d'être plus flexible et appréhender les situations particulières de manière

terzake, aangezien ze besloot om de parkeernormen buiten de openbare weg, die momenteel zijn opgenomen in de omzendbrief 18, te integreren in de GSV, aldus gevolg gevend aan het advies van de GOC en de GMC.

Deze leden van de GOC herinneren er tevens aan dat het BWRO met redenen omklede afwijkingen van de GSV toelaat.

Aangaande dit punt heeft de evaluatie van de toepassing van omzendbrief nr. 18 (enquête bij gemeenten en bij het Gewest) aangetoond dat, voor de kantoren, de behandelde dossiers van stedenbouwkundige vergunningen over het algemeen beantwoorden aan de normen van de omzendbrief (geen behoefte om een afwijking aan te vragen). Voor de andere bestemmingen kwamen toepassings- of interpretatieproblemen naar voor wanneer de criteria zijn gebaseerd op het geschatte aantal banen. Daarom bevat de tekst van de GSV geen verwijzing meer naar het aantal banen. De GOC ondersteunt die benadering.

Wat betreft het argument dat de door titel VIII behandelde materie eerder zou thuishoren in het mobiliteitsbeleid (en dat een mobiliteitsordonnantie eventueel de parkeernormen zou kunnen integreren), menen deze leden van de GOC dat de globale ontwikkelingsdoelstellingen en hun ruimtelijke vertaling het voorwerp moeten uitmaken van de reglementering inzake stedenbouw.

Eenzijds vragen reclamanten om titel VIII te herzien in de zin van een versoepeling/meer parkeerplaatsen:

- Een reclamant vraagt om de toekomstige bouwnormen zodanig op te stellen dat zou worden voorzien in het parkeeraanbod dat de mensen denken nodig te zullen hebben, en niet autoritair een negatief verordenend element in te voeren.
- Een reclamant vraagt om geen verordening uit te vaardigen die negatief en agressief is ten aanzien van de automobilisten en de democratische keuze te respecteren van de burgers die opteren voor de wagen.
- Een reclamant vraagt om flexibeler te zijn en de bijzondere situaties specifiek te benaderen.

spécifique.

- Des réclamants demandent d'éviter l'uniformisation des critères et réserver la possibilité, exceptionnelle et bien cadrée, de modulation des critères si les circonstances le justifient.

D'autre part, des réclamants sont favorables au titre VIII, en demandent le maintien, ou sont plutôt neutres:

- Des réclamants (et commune) sont favorables au titre VIII et en apprécient notamment la simplification.

- Des réclamants (dont des communes) demandent de ne pas revenir à la référence au nombre d'emplois. Pour de nombreux projets, l'utilisateur des bâtiments n'est pas connu (difficulté d'application).

- Un réclamant (commune) demande de maintenir la disposition qui ne fait plus référence au nombre de m² (favorable à ce que le nombre d'emplacements pour les activités artisanales, etc. ne soit pas régi sur base du critère du nombre de m²).

- Des réclamants ne sont pas opposés au principe d'un règlement pour autant qu'il fixe des normes et critères bien adaptés aux opérateurs privés immobiliers.

- Un réclamant demande que, pour concrétiser ce titre, les notes de motivation des entreprises doivent être examinées.

- Les organisations syndicales estiment que la congestion automobile de la ville s'aggrave et occasionne un coût économique et environnemental de plus en plus important. Elles se réfèrent à la position des organisations syndicales mentionnée dans l'avis de 2002 sur la circulaire 18.

Des réclamants demandent de revoir le titre VIII dans un sens plus strict/moins d'emplacements de parking:

- Un réclamant (commune) demande de réserver à l'autorité délivrante la possibilité de refuser toute création de parking lorsque celle-ci porte atteinte au patrimoine architectural de l'immeuble, aux qualités de

- Reclamanten vragen om de uniformisering van de criteria te vermijden en de - uitzonderlijke en goed omkaderde - mogelijkheid te behouden om criteria aan te passen indien de omstandigheden dat verantwoorden.

Andere reclamanten staan gunstig tegenover titel VIII en vragen het behoud ervan, of zijn eerder neutraal :

- Reclamanten (en een gemeente) staan gunstig tegenover titel VIII en waarderen in het bijzonder de vereenvoudiging ervan.

- Reclamanten (waaronder gemeenten) vragen om niet terug te keren naar de verwijzing naar het aantal banen. Voor heel wat projecten is de gebruiker van de gebouwen niet gekend (moeilijk toe te passen).

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de bepaling te behouden die niet meer verwijst naar het aantal m² (voorstander van het feit dat het aantal parkeerplaatsen voor ambachtelijke activiteiten enz. niet zou worden bepaald op basis van het aantal m²).

- Reclamanten zijn niet gekant tegen het principe van een verordening voor zover deze normen en criteria bepaalt die zijn aangepast aan de private vastgoedoperatoren.

- Een reclamant vraagt dat, om deze titel te concretiseren, de motiveringsnota's van de ondernemingen zouden worden onderzocht.

- De vakbondsorganisaties zijn van mening dat de opstoppingen van het autoverkeer steeds erger worden en steeds hogere economische en milieugebonden kosten met zich meebrengen. Ze verwijzen naar het standpunt van de vakbondsorganisaties, uiteengezet in het advies van 2002 over de omzendbrief 18.

Reclamanten vragen om titel VIII te herzien in strengere zin/minder parkeerplaatsen:

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de uitreikende overheid de mogelijkheid te laten om elke aanleg van parkeerruimte te verbieden wanneer die een aantasting vormt van het

l'intérieur de l'îlot, aux qualités urbanistiques de la zone.

- Des réclamants demandent d'indiquer dans le règlement la possibilité de construire sans stationnement. Ailleurs en Europe on le fait: Freiburg, etc.

La CRD renvoie ces demandes aux réponses et propositions qu'elle formule ailleurs dans son avis, notamment par rapport à des demandes plus spécifiques ou précises.

Demandes d'extensions du champ d'application :

- Des réclamants (dont des communes) demandent d'aborder la problématique du stationnement (tant pour les travailleurs que pour les visiteurs) de déterminer un nombre d'emplacements pour les commerces, les moyennes et grandes surfaces, les (grands) commerces spécialisés, les équipements, les multiplexes, les hôtels et flat-hôtels (à partir d'une certaine importance ou non ; émettre des normes différentes en fonction de la taille). Ces activités génèrent des flux de circulation et des besoins en stationnement et donc nécessitent aussi des normes de stationnement.

- Des réclamants demandent de prévoir des dispositions pour les parkings vélo dans le cadre des équipements (établissements scolaires en fonction du niveau, crèches où on devrait prévoir la possibilité d'attacher un vélo avec remorque, etc.).

La CRD renvoie ces demandes à son avis concernant l'article 14 du présent titre.

Article 1

Un réclamant demande d'appliquer les normes en cas de rénovation.

Un réclamant demande de faire en sorte que le nouveau texte ne s'applique pas aux bâtiments existants, quelle que soit leur affectation.

Des réclamants (communes) demandent de ne pas

architecturaal erfgoed van het gebouw, de kwaliteiten van het binnenterrein, de stedenbouwkundige kenmerken van het gebied.

- Reclamanten vragen om in de verordening de mogelijkheid te voorzien om te bouwen zonder parkeerruimte. Elders in Europa gebeurt dat: Freiburg, enz.

De GOC verwijst voor deze verzoeken naar de antwoorden en voorstellen die ze elders in haar advies formuleert, met name met betrekking tot de meer specifieke en precieze bezwaren.

Verzoeken tot uitbreiding van het toepassingsgebied :

- Reclamanten (waaronder gemeenten) vragen om de problematiek van het parkeren (zowel voor werknemers als voor bezoekers) te bespreken een aantal parkeerplaatsen te bepalen voor de handelszaken, de middelgrote en grote warenhuizen, de (grote) speciaalzaken, de voorzieningen, multiplexen, de hotels en flat-hotels (al dan niet vanaf een zekere omvang; verschillende normen uitvaardigen op grond van de omvang). Deze activiteiten genereren verkeersstromen en parkeerbehoeften en vereisen dus ook parkeernormen.

- Reclamanten vragen om te voorzien in bepalingen voor de fietsenstallingen in het kader van de voorzieningen (onderwijsinstellingen naargelang het niveau, kribben waar de mogelijkheid zou moeten bestaan om een fiets met aanhangwagentje vast te maken, enz.).

De GOC verwijst voor deze verzoeken naar haar advies met betrekking tot artikel 14 van deze titel.

Artikel 1

Een reclamant vraagt om de normen toe te passen bij renovatie.

Een reclamant vraagt om te stipuleren dat de nieuwe tekst niet van toepassing is op de bestaande gebouwen, ongeacht hun bestemming.

Reclamanten (gemeenten) vragen om de

limiter le parking aux voitures mais de prendre également en compte les motos, car il y a de plus en plus de motos. Un réclamant demande que le parcage des motos dans le parking soit organisé comme c'est le cas pour les vélos.

La CRD se prononce en faveur du maintien du texte actuel. L'article 1 indique le champ d'application général du titre VIII du RRU. Les champs d'application spécifiques sont précisés au début de chaque chapitre. Les motos sont implicitement reprises dans les dispositions pour les voitures.

Article 2 : Définitions

Un réclamant (commune) demande de définir la notion de "véhicule fonctionnel".

Bien que cette notion ne se trouve dans le projet de RRU qu'à l'article 15 dans une liste ouverte, la CRD propose d'ajouter une définition de ce terme en reprenant la notion de « véhicule fonctionnel » de la Circulaire 18 : « 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 ». Les voitures « de société » sont en effet un phénomène de plus en plus important.

Des réclamants (dont une commune) demande de préciser la notion de "couvert" (en soussol, dans un immeuble, sous un auvent, sous un car-port, box, etc.).

La CRD est d'avis que le terme est suffisamment courant (le sens commun suffit) et que dès lors, une définition n'est pas nécessaire.

Des réclamants (dont une commune) demandent de définir la notion de superficie de plancher en référence à celle reprise au PRAS.

parkeerplaatsen niet te beperken tot de auto's, maar ook rekening te houden met motoren, omdat er steeds meer motoren rijden. Een reclamant vraagt dat het parkeren van motoren in de parkeerruimte zou worden georganiseerd, zoals dat ook voor fietsen gebeurt.

De GOC pleit voor het behoud van de huidige tekst. Artikel 1 bepaalt het algemene toepassingsgebied van titel VIII van de GSV. De specifieke toepassingsgebieden worden gepreciseerd aan het begin van elk hoofdstuk. De motoren vallen impliciet onder de bepalingen voor wagens.

Artikel 2 : Definities

Een reclamant (gemeente) vraagt om het begrip "dienstvoertuigen" te definiëren.

Hoewel dit begrip in het ontwerp van GSV slechts voorkomt in artikel 15 in een open lijst, stelt de GOC voor om de definitie van deze term toe te voegen, zoals die wordt gegeven in de omzendbrief 18 : "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". Bedrijfswagens zijn namelijk een steeds belangrijker fenomeen.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om het begrip "overdekt" te preciseren (ondergronds, in een gebouw, onder een luifel, onder een carport, garagebox, enz.).

De GOC is van mening dat de term voldoende voor zich spreekt en derhalve geen definitie vereist.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om het begrip "vloeroppervlakte" te definiëren, verwijzend naar de definitie van het GBP.

La CRD renvoie à l'article 2 §2 : la notion « superficie de plancher » y est reprise dans la liste des termes qui sont renvoyés aux définitions contenues dans le Plan régional d'affectation du sol.

La CRD approuve l'approche de renvoyer un maximum de définitions aux textes réglementaires existants. En effet, il y a lieu d'avoir une uniformité des définitions à travers les différents instruments en matière d'urbanisme. D'autre part :

Un réclamant demande de donner une définition de superficie de plancher excluant, de manière générale, les locaux affectés au parcage. La définition de superficie de plancher du PRAS risque de poser problème pour l'application de l'art. 11 dans le cas de parkings situés au rez-de-chaussée ou aux étages d'un bâtiment. La superficie de ceux-ci rentrera en ligne de compte dans le calcul de la superficie de plancher visé à l'art. 11. On fait donc entrer la superficie des emplacements eux-mêmes dans le calcul du nombre d'emplacements autorisés.

La CRD est d'accord avec la remarque : la définition du PRAS prend en compte tous les locaux (d'une hauteur libre d'au moins 2,20 m) à l'exclusion des locaux situés sous le niveau du sol qui sont affectés au parcage, aux caves, aux équipements techniques et aux dépôts. Il faut donc exclure également les surfaces hors sol réservées au parcage. Pour la lisibilité du texte, il y a lieu de reprendre à l'article 2 du titre VIII, la définition de « superficie de plancher » du PRAS en la complétant d'une disposition qui exclut, de manière générale, les locaux affectés au parcage.

Un réclamant (commune) demande de préciser la notion de "droits réels" (voir notamment la circulaire du 20 janvier 2005 sur l'application de l'Ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués).

De GOC verwijst naar artikel 2 §2: het begrip "vloeroppervlakte" wordt er vermeld in de lijst van termen waarvoor wordt verwezen naar de definities vervat in het Gewestelijk Bestemmingsplan.

De GOC keurt de keuze goed om voor zoveel mogelijk definities te verwijzen naar de bestaande verordenende teksten. Er moet immers gestreefd worden naar gelijkvormigheid van de definities in de verschillende stedenbouwkundige instrumenten. Anderzijds :

Een reclamant vraagt om een definitie te geven voor "vloeroppervlakte" die in het algemeen de parkeerruimten uitsluit. De definitie van vloeroppervlakte volgens het GBP dreigt voor problemen te zorgen voor de toepassing van art. 11 in het geval van parkeerplaatsen op het gelijkvloers of op de bovenverdiepingen van een gebouw. De oppervlakte daarvan zal in aanmerking worden genomen in de berekening van de vloeroppervlakte, bedoeld in art. 11. Men neemt dus de oppervlakte van de parkeerplaatsen zelf in aanmerking bij de berekening van het toegestane aantal parkeerplaatsen.

De GOC is het eens met deze opmerking: de definitie van het GBP neemt alle lokalen in aanmerking (met een hoogte van minstens 2,20 m), met uitsluiting van de lokalen gelegen onder het terreinniveau die bestemd zijn voor parkeerplaatsen, kelders, technische voorzieningen en opslagplaatsen. Men moet dus ook de bovengrondse oppervlakten voor het parkeren uitsluiten. Voor de leesbaarheid van de tekst dient in artikel 2 van Titel VIII de definitie van "vloeroppervlakte" van het GBP te worden overgenomen, aangevuld met een bepaling die algemeen de als parkeerruimte bestemde lokalen uitsluit.

Een reclamant (gemeente) vraagt om het begrip "zakelijke rechten" te preciseren (zie met name de omzendbrief van 20 januari 2005 betreffende de toepassing van de Ordonnantie van 13 mei 2004 betreffende het beheer van verontreinigde bodems).

La CRD estime que la réclamation est sans objet (sens commun). Cependant, elle demande de remplacer, dans le texte en Néerlandais, le terme « reële rechten » par le terme « zakelijke rechten ».

Des réclamants et les membres de la CRD appartenant à la CRM demandent de définir plus clairement les notions de parking privé (peut-il être payant?), par rapport au cas des parkings mixtes (privé le jour et public le soir) ou faire une circulaire interprétative pour éviter les détournements, ainsi que l'expression "à tout utilisateur", en vue d'éviter tout malentendu ainsi que toute scission de dossier (un pour un parking public en sous-sol et un pour un immeuble de bureaux au-dessus, les emplacements du parking étant rapidement utilisés pour le bureau par système d'abonnement (exemple: le dossier de l'ancienne brasserie Wielemans-Ceupens).

La CRD se rallie à la demande. Elle estime que la définition du terme « parking privé » devrait être revue afin de la rendre plus précise.

Des réclamants (communes) demandent d'harmoniser les termes employés, notamment «immeuble de logements collectifs», à travers tout le RRU. Un autre réclamant (commune) demande d'utiliser le même vocabulaire que dans le titre II : immeuble d'hébergement collectif

La CRD demande d'uniformiser les termes employés à travers tout le RRU, sauf là où la différence est voulue, ce qui est le cas pour les titres II et VIII. Cependant, elle remarque que dans le texte en Néerlandais, les mêmes termes sont utilisés.

Au lieu de « immeuble de logement collectif », la CRD propose « immeuble de logement à usage collectif ».

En ce qui concerne la définition de ce terme, il y a lieu de supprimer la référence aux ménages et la remplacer

De GOC oordeelt dat dit bezwaarschrift zonder voorwerp is (de term spreekt voor zich). Ze vraagt evenwel om de term "reële rechten" overal te vervangen door het juistere begrip "zakelijke rechten".

Reclamanten en de leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC, vragen een duidelijkere definitie van het begrip "privéparking" (mag die betalend zijn?) t.o.v. het geval van de gemengde parkings (privé overdag, openbaar 's avonds) of om een omzendbrief over de interpretatie op te stellen om verdraaiingen te voorkomen; ze vragen tevens een toelichting van de uitdrukking "voor iedere gebruiker", om elk misverstand te voorkomen alsook de opsplitsing van dossiers (één voor een openbare ondergrondse parking en één voor een kantoorgebouw erboven, omdat de parkeerplaatsen in zo'n geval snel in gebruik zullen worden genomen door het kantoor via een abonnementensysteem (voorbeeld: het dossier van de vroegere brouwerij Wielemans-Ceupens).

De GOC schaart zich achter dit verzoek. Ze is van mening dat de definitie van de term "privéparking" herzien zou moeten worden om ze te preciseren.

Reclamanten (gemeenten) vragen om de gebruikte termen, zoals (in het Frans) "immeuble de logements collectifs", te harmoniseren doorheen de hele GSV. Een andere reclamant (gemeente) vraagt om dezelfde terminologie te gebruiken als in Titel II : "immeuble d'hébergement collectif".

De GOC vraagt om de gebruikte terminologie te harmoniseren doorheen de hele GSV, behalve waar het verschil bewust wordt gemaakt, wat het geval is voor de titels II en VIII (waarbij ze evenwel wijst op het feit dat in de Nederlandse tekst dat onderscheid niet werd gemaakt).

In plaats van "immeuble de logement collectif" (collectief woongebouw) stelt de GOC voor : "immeuble de logement à usage collectif" (woongebouw voor collectief gebruik).

Wat de definitie van de term betreft, dient de verwijzing naar de gezinnen te worden geschrapt

par le terme « personnes ».

CHAPITRE II. - DISPOSITIONS COMMUNES

Article 3

Un réclamant demande de maintenir la disposition. Il s'agit d'une disposition qui répond à la demande de sécurité (nombreux accidents au débouché des rampes fortes offrant peu de visibilité).

Des réclamants demandent de prévoir une pente pas trop dure dans les parkings souterrains qui permette de remonter aisément à vélo et qui évite aux cyclistes de se faire tamponner par une voiture qui suit.

La CRD estime que ce n'est pas possible pour tous les cas de figure et dès lors, il ne faudrait pas l'imposer dans un règlement général. En conséquence, elle propose de maintenir le texte tel quel.

Des réclamants demandent de revoir la disposition sur la pente maximale de 4% sur les 5 premiers mètres afin de la rendre moins sévère et plus applicable.

La CRD propose de maintenir le texte pour des raisons de sécurité. Au cas où les circonstances locales le justifient, une dérogation à cette disposition peut éventuellement être sollicitée par le demandeur de permis d'urbanisme.

Article 4 : Caractéristiques des emplacements

Un réclamant (commune) demande de ne pas prévoir la possibilité d'autoriser des emplacements non couverts, que cette possibilité ne soit possible que via dérogation. Si la possibilité est maintenue, préciser que c'est "pour autant que l'éventuel PPAS ou le permis de lotir le prévoient" et que le permis soit temporaire.

Un réclamant (commune) demande également de

en remplacer par "personen".

HOOFDSTUK II. - GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 3

Een reclamant vraagt het behoud van de bepaling. Het gaat om een bepaling die tegemoetkomt aan de behoefte aan veiligheid (veel ongevallen aan de uitrit van steile parkinghellingen die weinig zicht bieden).

Reclamanten vragen om te voorzien in een niet te steile helling in de ondergrondse parkings, zodat men er makkelijk op kan met de fiets en fietsers niet worden aangereden door een wagen die volgt.

De GOC oordeelt dat dit niet mogelijk is in alle gevallen, en dat men dit derhalve niet kan opleggen in een algemene verordening. Bijgevolg stelt ze voor om de tekst ongewijzigd te laten.

Reclamanten vragen om de bepaling van de maximale helling van 4% over de eerste 5 meter te herzien om ze minder streng te maken, zodat ze makkelijker toegepast zou kunnen worden.

De GOC stelt voor om de tekst te behouden omwille van de veiligheid. Indien de plaatselijke omstandigheden zulks verantwoorden, kan eventueel een afwijking van deze bepaling worden aangevraagd door de aanvrager van de stedenbouwkundige vergunning.

Artikel 4 : Kenmerken van de plaatsen

Een reclamant (gemeente) vraagt om niet te voorzien in de mogelijkheid om niet-overdekte plaatsen toe te staan, en dit alleen mogelijk te maken via een afwijking. Indien deze mogelijkheid wordt behouden moet worden gepreciseerd "voor zover het eventuele BBP of de verkavelingsvergunningen daarin voorziet" alsook dat de vergunning tijdelijk is.

Een reclamant (gemeente) vraagt eveneens om de

supprimer la possibilité de faire des emplacements non couverts (fermeture des fronts bâtis), ou sinon, de préciser que ces emplacements non couverts doivent garantir la perméabilité du sol (cf. principes énoncés dans le PRD,...).

Un réclamant (commune) demande de préciser que le parking non couvert accessoire aux bureaux n'est pas autorisable dans une zone de bâtisse consacrée aux logements et des réclamants (communes) demandent d'interdire les emplacements non couverts dans les intérieurs d'îlot fermés situés dans les zones d'habitation du PRAS (les exclure du §2) pour des raisons de nuisances, bruit, etc..

Un réclamant demande de prévoir plutôt que l'autorité compétente puisse imposer des emplacements couverts dans la mesure où les circonstances locales (techniques et esthétiques) le justifient. Il est déraisonnable d'imposer de couvrir les emplacements. De nombreuses raisons, d'ordre technique ou esthétique peuvent rendre cette solution inappropriée. Quid la protection des intérieurs d'îlot?

Des réclamants (communes) demandent de distinguer le cas particulier des véhicules "économiques" de ceux des véhicules "privés" quant à la possibilité de faire des emplacements non couverts.

Des réclamants demandent d'être plus nuancé en autorisant, à tout le moins, un certain nombre d'emplacements visiteurs non couverts à l'avant des bâtiments.

Des réclamants (communes) demandent d'accompagner les dues motivations par des mesures d'aménagement permettant d'intégrer les parkings dans l'environnement (verdurisation, matériaux drainant, bassin d'orage si P>300m²...). Le revêtement des parkings ne peut être perméable (contamination des sols: fuites d'huiles, essence,...). Le bassin d'orage doit être complété d'un filtre à hydrocarbure.

Un réclamant (commune) demande de prévoir un

mogelijkheid te schrappen om niet-overdekte plaatsen toe te laten (sluiting van de bouwfronten), of zoniet om te preciseren dat die niet-overdekte parkeerplaatsen borg moeten staan voor de doorlaatbaarheid van de bodem (zie principes van het GewOP,...).

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren dat de niet-overdekte parkings horende bij kantoren niet toegestaan kunnen worden in een bouwzone voor woningen, en reclamanten (gemeenten) vragen om de niet-overdekte parkeerplaatsen te verbieden in de gesloten binnenterreinen in de woongebieden van het GBP (uitsluiten van §2) omwille van de overlast, lawaai enz.

Een reclamant vraagt om eerder te voorzien dat de bevoegde overheid overdekte parkeerplaatsen zou kunnen opleggen voor zover de plaatselijke omstandigheden (op technisch en esthetisch vlak) dat verantwoorden. Het is niet redelijk om te eisen dat parkeerplaatsen overdekt zouden zijn. Die oplossing kan om diverse redenen van technische of esthetische aard niet aangewezen zijn. Hoe zit het met de bescherming van de binnenterreinen van huizenblokken?

Reclamanten (gemeenten) vragen om een onderscheid te maken tussen het specifieke geval van de "economische" voertuigen en dat van de "privévoertuigen" met betrekking tot de mogelijkheid om niet-overdekte parkeerplaatsen toe te staan.

Reclamanten vragen om genuanceerder te zijn en op zijn minst een bepaald aantal niet-overdekte parkeerplaatsen voor bezoekers toe te staan aande voorkant van de gebouwen.

Reclamanten (gemeenten) vragen om naast de vereiste motivering aanlegmaatregelen te voorzien die het mogelijk maken de parkeerplaatsen te integreren in de naaste omgeving (ingroening, drainerende materialen, stormbekken indien P>300m²...). De bedekking van de parkeerplaatsen mag niet doorlaatbaar zijn (verontreiniging van de bodems: olie lekken, benzine,...). Het stormbekken moet worden aangevuld met een koolwaterstoffilter.

minimum de zones imperméables (40%) sur les nouveaux éventuels parkings à ciel ouvert ainsi que leur verdurisation.

Un réclamant demande de clarifier la notion de parking privé afin de déterminer si les parkings du type de celui de l'hôpital Ste-Elisabeth (à l'air libre) en fait partie et doit donc être visé par l'article 4 (en fonction de la définition donnée à « parking privé », ce parking ne répond pas aux dispositions de cet article).

La CRD estime que le libellé d'une part, permet suffisamment de latitude pour rencontrer un maximum de situations locales et donc d'éviter trop de demandes de dérogations. D'autre part, le texte comporte toutes les conditions nécessaires pour garantir un aménagement local adéquat. L'aménagement d'emplacements de parcage non couverts – qui par nature sont en quelque sorte moins définitifs et offrent une plus grande capacité d'adaptation à de nouvelles situations et besoins, et qui sont parfois plus esthétiques que certains types de parkings couverts (par exemple des boxes) – est possible sans dérogation en respectant les conditions mentionnées ci-dessus. En outre, l'autorité délivrante doit respecter d'autres principes, tels que le bon aménagement des lieux. En conséquence, la CRD se prononce en faveur du maintien du texte du projet de règlement.

CHAPITRE III. - LES IMMEUBLES À LOGEMENTS MULTIPLES

Article 5 : Champ d'application

Un réclamant demande de maintenir la disposition telle quelle (la référence claire à la construction et à la reconstruction éradique les gros problèmes d'interprétation de la circulaire 18 lors de travaux de rénovation).

Un réclamant (commune) demande d'uniformiser les termes et utiliser partout soit la notion d'immeubles contenant plusieurs logements soit celle d'immeuble à logements multiples.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te voorzien in een minimum aan ondoorlaatbare zones (40%) voor de eventuele nieuwe openluchtparkings, alsook in hun ingroening.

Een reclamant vraagt om het begrip "privéparking" te verduidelijken om te bepalen of de parkings zoals die van het Sint-Elisabethziekenhuis (in open lucht) er deel van uitmaken en dus vallen onder artikel 4 (op grond van de gegeven definitie van "privéparking" beantwoordt deze parking niet aan de bepalingen van dit artikel).

De GOC is van oordeel dat enerzijds de tekst voldoende ruimte laat om tegemoet te komen aan zoveel mogelijk plaatselijke toestanden en dus te veel aanvragen tot afwijking te voorkomen. Anderzijds bevat de tekst alle vereiste voorwaarden om een geschikte plaatselijke inrichting te garanderen. De aanleg van niet-overdekte parkeerplaatsen – die per definitie in zekere zin minder definitief zijn en een groter aanpassingsvermogen bieden met betrekking tot nieuwe situaties en behoeften, en die soms esthetischer zijn dan bepaalde types overdekte parkeerplaatsen (bijvoorbeeld garageboxen) – is mogelijk zonder afwijking mits naleving van de hoger vermelde voorwaarden. Bovendien moet de uitreikende overheid ook andere principes respecteren, zoals de goede ruimtelijke ordening. Bijgevolg pleit de GOC voor het behoud van de tekst van het ontwerp van verordening.

HOOFDSTUK III. - DE GEBOUWEN MET MEERDERE WONINGEN :

Artikel 5 : Toepassingsgebied

Een reclamant vraagt om de bepaling ongewijzigd te behouden (de duidelijke verwijzing naar de bouw en de heropbouw maakt komaf met de ernstige interpretatieproblemen rond de omzendbrief 18 in het kader van renovatiewerken).

Een reclamant (gemeente) vraagt om in het Frans de termen te uniformiseren en overall ofwel "immeubles contenant plusieurs logements" te gebruiken, ofwel "immeubles à logements

La CRD marque son accord sur la demande d'harmonisation des termes.

Un réclamant (commune) demande d'étendre le champ d'application aux immeubles existants en précisant que dans ce cas, il convient de tendre vers la conformité avec les dispositions du titre VIII.

Un réclamant (commune) estime que le champ d'application devrait également s'étendre aux changements de destination.

Un réclamant (commune) demande d'ajouter : "Il s'applique aux actes et travaux relatifs à une construction existante, si la demande vise à accroître le nombre de logement".

Des réclamants demandent de s'assurer que le propriétaire, créant plusieurs appartements dans son immeuble, ne puisse pas y interdire le remisage de vélos pour la nuit.

La CRD se prononce en faveur du maintien du champ d'application du chapitre III.

Des réclamants (dont une commune) demandent d'ajouter un article sur la création d'emplacements pour vélos dans le chapitre III relatif aux immeubles à logements multiples.

La CRD recommande de copier la disposition du titre II sur les emplacements pour vélos (article 16 : tout immeuble neuf à logements multiples comporte un local permettant d'entreposer des véhicules deux-roues non motorisés et des voitures d'enfants) dans le chapitre III sur les immeubles à logements multiples du titre VIII. Elle propose un minimum d'une place vélo pour deux logements.

multiples".

De GOC hecht haar goedkeuring aan het verzoek tot harmonisering van de termen.

Een reclamant (gemeente) vraagt om het toepassingsgebied uit te breiden tot de bestaande gebouwen door te preciseren dat in dat geval moet worden gestreefd naar de conformiteit met de bepalingen van titel VIII.

Een reclamant (gemeente) vindt dat het toepassingsgebied ook zou moeten worden uitgebreid tot bestemmingswijzigingen.

Een reclamant (gemeente) vraagt om toe te voegen: "Het is van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk indien de aanvraag tot doel heeft het aantal woningen te verhogen".

Reclamanten vragen om zich ervan te vergewissen dat de eigenaar die in zijn gebouw verscheidene appartementen inricht, niet zou kunnen verbieden dat daar 's nachts fietsen worden gestald.

De GOC verkiest het behoud van het toepassingsgebied van hoofdstuk III.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om een artikel toe te voegen betreffende de creatie van stelplaatsen voor fietsen in hoofdstuk III betreffende de gebouwen met meerdere woningen.

De GOC beveelt aan om de bepaling van titel II betreffende de stelplaatsen voor fietsen (artikel 16: elke nieuwbouw met meerdere woningen heeft een lokaal voor het stallen van niet-gemotoriseerde tweewielers en kindervagens) te kopiëren in hoofdstuk III betreffende de gebouwen met meerdere woningen van titel VIII. Ze stelt voor om minstens een stelplaats voor fietsen te voorzien per twee woningen.

Article 6 : Règle générale

Un réclamant demande de définir la notion de logement.

La CRD estime qu'il n'y a pas de nécessité de définir cette notion.

Un réclamant (commune) demande de revoir les minimum et maximum en tenant en compte la différence entre petits et grands logements en termes de besoin en emplacements.

La CRD souhaite le maintien du texte. Dans un souci de simplification des règles, il n'y a pas lieu de réintroduire la différence entre petits et grands logements, ce qui rendrait les choses inutilement plus complexes et difficilement applicables.

Des réclamants demandent de revoir les normes à la baisse pour répondre aux objectifs du PRD. L'utilisation non adéquate de la voiture entrave l'activité des entreprises, diminue l'attractivité de la ville et sa qualité.

Un réclamant (commune) demande de préciser que chaque logement doit disposer d'au moins un emplacement directement accessible sans déplacement d'un autre véhicule.

Des réclamants (8 communes) demandent de supprimer le minimum d'un emplacement par logement et de laisser le pouvoir d'appréciation à la commune en fonction du type de projet, de la situation et du bon aménagement des lieux. Le nombre d'emplacements minimum ne doit pas être obligatoire car il est parfois impossible de répondre à l'exigence d'un emplacement par logement. Pour un projet qui inclut beaucoup de studios, imposer un emplacement par logement est excessif. Tous les habitants ne demandent pas de parking. Cette disposition stipule que la possession d'une voiture est la norme et va à l'encontre du souhait de certains de ne pas avoir de voiture et de consacrer une partie du budget « logement » à d'autres fins.

Artikel 6 : Algemene regel :

Een reclamant vraagt om het begrip "woning" te definiëren.

De GOC vindt het niet nodig om dit begrip te definiëren.

Een reclamant (gemeente) vraagt om de minima en maxima te herzien, rekening houdend met het verschil tussen kleine en grote woningen inzake de parkeerbehoeften.

De GOC pleit voor het behoud van de tekst. Met het oog op de vereenvoudiging van de regels is het niet nodig om het verschil tussen kleine en grote woningen terug in te voeren, wat de regels nodeeloos ingewikkelder en moeilijker toepasbaar zou maken.

Reclamanten vragen om de normen te verlagen om tegemoet te komen aan de doelstellingen van het GewOP. Het niet-adequaat gebruik van de auto brengt de activiteit van de ondernemingen in het gedrang en vermindert de aantrekkingskracht en de kwaliteit van de stad.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren dat elke woning moet beschikken over minstens één parkeerplaats die rechtstreeks toegankelijk is, zonder verplaatsing van een ander voertuig.

Reclamanten (8 gemeenten) vragen om het minimum van één parkeerplaats per woning te schrappen en de beoordelingsmacht over te laten aan de gemeente op grond van het type project, de ligging en de goede ruimtelijke ordening. Het minimumaantal parkeerplaatsen mag geen verplichting zijn, omdat het soms onmogelijk is om te voldoen aan de vereiste van één parkeerplaats per woning. Voor een project met veel studio's is het overdreven om één parkeerplaats per woning op te leggen. Niet alle bewoners hebben behoefte aan parkeerplaats. Deze bepaling stipuleert dat het bezit van een auto de norm is en druist in tegen de wens van sommigen om geen auto te hebben en een deel van het "woonbudget" aan andere zaken te

La CRMS estime que l'imposition d'une norme minimale d'emplacements de parking pour les immeubles à logements multiples n'est pas souhaitable car elle sous-entend que la possession d'une voiture représente la norme, ce qui n'est pas acceptable. Si néanmoins une norme devait être maintenue sur ce point dans le R.R.U., la CRMS estime que la proportion « 1 emplacement pour 1 logement » ne doit en aucun cas être minimale – et donc constituer une obligation – mais représenter, au contraire, un maximum. La modification de cette clause dans ce sens entraîne la suppression des articles 7 et 8.

La CRD se rallie à la proposition de supprimer l'imposition de la norme minimale (d'un emplacement par logement).

Elle estime que la commune peut apprécier la demande de permis d'urbanisme au cas par cas et devrait avoir, le cas échéant, la possibilité d'imposer un minimum si elle le juge nécessaire.

La CRD marque également son accord sur la suppression de l'article 7 (cas particuliers pour lesquels l'autorité délivrante peut autoriser un nombre d'emplacements de parcage inférieur à celui déterminé par la règle générale ou dispenser d'en aménager) ainsi que la suppression de l'article 8 (caractéristiques des emplacements de parcage, permettant de les réaliser dans un rayon de 400m autour des logements ou, si le demandeur dispose de droits réels sur des emplacements de parcage déjà existants dans ce même rayon, d'être dispensé de la réalisation des emplacements de parcage prévus à l'article 6), en raison de la suppression de la règle générale sur le minimum d'emplacements de parcage.

Un réclamant demande de maintenir le maximum à 3 emplacements par logement.

Un réclamant (commune) demande de préciser si une demande peut déroger au maximum prescrit et selon quelles modalités.

Un réclamant demande de moduler la disposition en

besteden.

De KCML vindt dat het opleggen van een minimumnorm inzake parkeerplaatsen voor de gebouwen met meerdere woningen niet wenselijk is, omdat dit impliceert dat het bezit van een wagen de norm is, wat onaanvaardbaar is. Indien er echter toch een norm voor dit punt zou moeten worden behouden in de GSV, oordeelt de KCML dat de verhouding "1 plaats voor 1 woning" in geen geval als minimum mag worden vooropgesteld – en dus geen verplichting mag vormen – maar integendeel een maximum zou moeten vertegenwoordigen. De wijziging van deze bepaling in die zin leidt tot de schrapping van de artikelen 7 en 8.

De GOC schaart zich achter het voorstel om het opleggen van de minimumnorm (van één parkeerplaats per woning) te schrappen.

Ze is van mening dat de gemeente de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen geval per geval kan beoordelen en desgevallend de mogelijkheid zou moeten krijgen om een minimum op te leggen, indien zij dat nodig acht.

De GOC hecht tevens haar goedkeuring aan de schrapping van artikel 7 (bijzondere gevallen waarvoor de uitreikende overheid een lager aantal parkeerplaatsen kan toestaan dan bepaald door de algemene regel, of de aanvrager kan vrijstellen van de inrichting ervan) evenals aan de schrapping van artikel 8 (kenmerken van de parkeerplaatsen, waarin wordt toegelaten om ze in te richten in een straal van 400 meter rond de woningen of waardoor, indien de aanvrager binnen diezelfde straal over zakelijke rechten beschikt op reeds bestaande parkeerplaatsen, deze vrijgesteld kan worden van de realisatie van de parkeerplaatsen voorzien in artikel 6), gelet op de schrapping van de algemene regel betreffende het minimumaantal parkeerplaatsen.

Een reclamant vraagt om het maximum van 3 parkeerplaatsen per woning te behouden.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren of een aanvraag kan afwijken van het voorgeschreven maximum en volgens welke modaliteiten.

Een reclamant vraagt om de bepaling aan te passen

fonction des zones d'accessibilité : zone A : 1 emplacement maximum pour 3 logements ; zone B : 1 emplacement maximum par logement ; zone C : 2 emplacements maximum par logement.

La CRD n'est pas en faveur de cette dernière proposition qui rend plus complexe le traitement des demandes de permis d'urbanisme en la matière.

Des réclamants (y compris 10 communes) et les membres de la CRD appartenant à la CRM demandent de diminuer le maximum à 2 emplacements par logement, car il ne va pas dans le sens des directives et objectifs régionaux en termes d'utilisation des transports en commun.

Un autre réclamation (commune) demande de tempérer le maximum de 3 emplacements par logement par une valeur moyenne à ne pas dépasser et à calculer sur le nombre total de logements dans l'immeuble. Le maximum de 3 emplacements semble excessif en l'absence de normes en fonction de la taille des logements et risque de mener à des abus.

Un autre réclamation (commune) demande que la norme minimale devienne une norme maximale. Des exceptions pourraient être prises en compte moyennant les dues motivations.

Un réclamation et la CRMS demandent de prévoir une norme maximale d'un emplacement de parking par logement.

La CRD émet un avis partagé :

16 membres estiment qu'il y a lieu de ramener le nombre maximum d'emplacements par logement à deux.

7 membres souhaitent le maintien du texte (maximum trois emplacements par logement).

4 membres s'abstiennent.

Article 7 : cas particuliers

Un réclamation (commune) estime que le régime particulier autorisé ne se justifie plus dès lors qu'une norme maximale est imposée.

op grond van de toegankelijkheidsgebieden : zone A : maximaal 1 parkeerplaats voor 3 woningen; zone B : maximaal 1 parkeerplaats per woning; zone C : maximaal 2 parkeerplaatsen per woning.

De GOC is geen voorstander van dat voorstel, dat de behandeling van de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen terzake ingewikkelder zou maken.

Reclamanten (met inbegrip van 10 gemeenten) en de leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC vragen om het maximum terug te brengen tot 2 parkeerplaatsen per woning. Want het voorziene maximum is niet verenigbaar met de gewestelijke richtlijnen en doelstellingen inzake het gebruik van het openbaar vervoer.

Een andere reclamant (gemeente) vraagt om het maximum van 3 parkeerplaatsen per woning te vervangen door een gemiddelde waarde die niet mag worden overschreden en die wordt berekend op het totaal aantal woningen in het gebouw. Het maximum van 3 parkeerplaatsen lijkt overdreven bij gebrek aan normen op grond van de omvang van de woningen, en zou kunnen leiden tot misbruik.

Een andere reclamant (gemeente) vraagt om van de minimumnorm een maximumnorm te maken. Uitzonderingen zouden dan in aanmerking kunnen worden genomen mits de vereiste motivering.

Een reclamant en de KCML vragen om een maximumnorm te voorzien van één parkeerplaats per woning.

De GOC is verdeeld:

16 leden menen dat het maximumaantal parkeerplaatsen moet worden teruggebracht tot twee per woning.

7 leden verkiezen het behoud van de tekst (maximum drie parkeerplaatsen per woning).

4 leden onthouden zich.

Artikel 7 : bijzondere gevallen :

Een reclamant (gemeente) vindt dat het toegestaan bijzonder stelsel niet langer verantwoord is als er een maximumnorm wordt opgelegd.

Un réclamant (commune) demande de fixer un seuil minimum pour les sociétés de logement social ou assimilé.

Des réclamants demandent pourquoi les logements pour étudiants font partie des cas particuliers.

Un réclamant (commune) demande de régler le problème lié au fait que l'utilisation d'un petit logement, style résidence pour étudiant, n'est pas vérifiable au moment de la délivrance de permis.

Un réclamant (commune) demande d'inclure les immeubles ayant des qualités patrimoniales dans les cas particuliers. Ajouter entre "étudiants" et "autorité délivrante": "pour les immeubles présentant des qualités patrimoniales qu'il convient de sauvegarder".

Un réclamant demande de réfléchir à la problématique du coût financier des garages dans les logements sociaux.

Des réclamants demandent de permettre au secteur privé de pouvoir également se prévaloir de l'art.7. Il est regrettable que seules les sociétés de logement social puissent réduire la capacité de parcage imposée.

Un réclamant demande de préciser les modes de dérogation à l'art. 6 (pour la SDRB par exemple) : prévoir, comme aux art. 7 et 15, des notes de motivations (cf. ce qui avait été fait avec la circulaire 18) pour les nouveaux ensembles de la Direction de la Rénovation Urbaine pour rester en dessous du seuil de un emplacement par logement. La SDRB éprouve des difficultés à commercialiser un emplacement par logement, de surcroît sur des terrains difficiles.

Un réclamant demande d'ajouter : chaque fois qu'il est dérogé à la règle générale de l'article 6, la norme de l'article 16 du titre II est d'un emplacement deux-roues/poussette par logement. Car si on autorise moins d'emplacements pour voitures, il faut laisser plus de place pour les vélos et poussettes.

Een reclamant (gemeente) vraagt om een minimumdrempel te bepalen voor de sociale of gelijkgestelde huisvestingsmaatschappijen.

Reclamanten vragen waarom studentenwoningen tot de bijzondere gevallen worden gerekend.

Een reclamant (gemeente) vraagt om het probleem te regelen rond het feit dat het gebruik van een kleine woning, type verblijfplaats voor studenten, niet controleerbaar is bij de aanvraag van de vergunning.

Een reclamant (gemeente) vraagt om de gebouwen met erfgoedkwaliteiten op te nemen in de bijzondere gevallen. Dit door toevoeging tussen "studenten" en "uitreikende overheid" van : "voor de gebouwen met erfgoedkwaliteiten die bewaard moeten worden".

Een reclamant vraagt om na te denken over de problematiek van de financiële kosten van de garages in sociale woningen.

Reclamanten vragen om de privésector eveneens de mogelijkheid te bieden zich te beroepen op art. 7. Het valt te betreuren dat alleen de sociale huisvestingsmaatschappijen de opgelegde parkeergelegenheid kunnen verminderen.

Een reclamant vraagt om de afwijkingsmodaliteiten t.o.v. art. 6 te preciseren (voor de GOMB bijvoorbeeld) en te voorzien, zoals in art. 7 en 15, in motiveringen (cfr. wat werd gedaan met omzendbrief 18) voor de nieuwbouwwoningen van de Directie Stadsvernieuwing om onder de drempel van één parkeerplaats per woning te blijven. De GOMB kampt met moeilijkheden voor de commercialisering van woongebouwen met één parkeerplaats per woning, wat nog wordt bemoeilijkt door het feit dat de maatschappij voornamelijk actief is in achtergestelde wijken.

Een reclamant vraagt om toe te voegen : telkens als wordt afgeweken van de algemene regel van artikel 6, bedraagt de norm van artikel 16 van titel II één stelplaats voor tweewielers / kindervagens per woning. Want als men minder parkeerplaatsen voor auto's toelaat, moet men meer plaats voorzien

Un réclamant demande de prévoir la possibilité dans les cas particuliers, d'augmenter le nombre d'emplacements pour vélos (par exemple à l'attention des étudiants).

La CRMS remarque que la modification de l'art. 6 (cf. supra) entraîne la suppression des articles 7 et 8.

Suite à son avis sur l'article 6, la CRD propose la suppression de l'article 7 (voir avis sur l'article 6).

Article 8 : Caractéristiques des emplacements de parcage

Les réclamants soulèvent plusieurs questions et inquiétudes par rapport aux modalités, à l'application et au contrôle de la « règle de 400 mètres », c'est-à-dire la possibilité prévue par l'article 8 de réaliser les emplacements de parking dans un rayon de 400m autour des logements ou, si le demandeur dispose de droits réels sur des emplacements de parcage déjà existants dans ce même rayon, d'être dispensé de la réalisation des emplacements de parcage prévus à l'article 6 :

- un réclamant (commune) demande de clarifier la notion de "terrain" ;
- un réclamant (commune) demande de supprimer " sur le terrain" et remplacer par "dans un parking couvert" ;
- des réclamants (dont des communes) demandent de supprimer la possibilité de prévoir des emplacements de stationnement sur un autre terrain ; les permis d'emplacements sur terrains privés sont à durée limitée et il est difficile de les lier à un permis à durée illimitée ;
- un réclamant (commune) demande de revoir à la baisse la distance de 400 m (qui est excessive) et la définir précisément (selon la même logique que celle utilisée pour la définition des zones ABC).
- un réclamant demande d'ajouter à la fin de l'alinéa 2 : "et dont l'affectation à cette réalisation est immuable", afin qu'il ne puisse être revendu et construit;

voor de fietsen en kinderwagens.

Een reclamant vraagt om in de bijzondere gevallen te voorzien in de mogelijkheid om het aantal stelplaatsen voor fietsen (bijvoorbeeld voor studenten) te verhogen.

De KCML merkt op dat de wijziging van art. 6 (cf. supra) leidt tot de schrapping van de artikelen 7 en 8.

Gelet op haar advies betreffende artikel 6, stelt de GOC voor om artikel 7 te schrappen (zie advies betreffende artikel 6).

Artikel 8 : Kenmerken van de parkeerplaatsen

De reclamanten brengen verscheidene vragen en bekommernissen naar voor aangaande de modaliteiten, de toepassing en de controle van de "400 meter-regel", zijnde de mogelijkheid die door artikel 8 wordt voorzien om de parkeerplaatsen te realiseren in een straal van 400m rond de woningen of, wanneer de aanvrager binnen diezelfde straal over zakelijke rechten beschikt op reeds bestaande parkeerplaatsen, om vrijgesteld te worden van de realisatie van de parkeerplaatsen voorzien in artikel 6 :

- een reclamant (gemeente) vraagt om het begrip "terrein" te verduidelijken;
- een reclamant (gemeente) vraagt om te schrappen "op het terrein" en die woorden te vervangen door "in een overdekte parking";
- reclamanten (waaronder gemeenten) vragen om de mogelijkheid te schrappen om parkeerplaatsen op een ander terrein te voorzien; de vergunningen voor parkeerplaatsen op privéterreinen zijn van beperkte duur en het is moeilijk die te koppelen aan een vergunning van onbeperkte duur.
- een reclamant (gemeente) vraagt om de afstand van 400 m (die overdreven is) te verlagen en precies te bepalen (volgens dezelfde logica als die voor de definitie van de ABC-zones).
- een reclamant vraagt om op het einde van het 2de lid toe te voegen : "en waarvan de bestemming voor die realisatie onveranderlijk is", opdat het niet doorverkocht en bebouwd zou kunnen worden;

- un réclamant (commune) demande de résoudre les difficultés de contrôle dans le temps liées à la règle des 400 m qui est difficilement contrôlable dans le temps (ventes, locations de ces emplacements) ;

- des réclamants (communes) demandent de supprimer la possibilité d'utiliser des parkings existants pour le demandeur qui bénéficie de droits réels sur ces parkings (difficulté de contrôle);

- un réclamant (commune) demande de préciser comment interpréter la disposition sur les droits réels sur les emplacements de parcage non utilisés et situés dans un rayon de 400m ;

- un réclamant (commune) demande de préciser le moyen de contrôler les notions de "droit réel" et "d'emplacements non utilisés" ;

- un réclamant demande de définir la notion de "droits réels" en énumérant par exemple la liste des droits réels visés.

- des réclamants (dont une commune) demandent de remplacer dans la version néerlandaise "project" par "ontwerp" ;

La CRMS remarque que la modification de l'art. 6 (cf. supra) entraîne la suppression des articles 7 et 8.

Suite à son avis sur l'article 6, la CRD propose la suppression de l'article 8 (voir avis sur l'article 6).

CHAPITRE IV. - LES BUREAUX, LES SURFACES AFFECTÉES AUX ACTIVITÉS DE HAUTE TECHNOLOGIE ET DE PRODUCTION DE BIENS IMMATÉRIELS

Article 9 : Champs d'application

Des réclamants (dont une commune) demandent de libeller cette disposition comme suit: "Le présent chapitre s'applique à tous les immeubles contenant des superficies de plancher destinées aux bureaux et/ou aux activités de haute technologie et/ou aux activités de production de biens immatériels"

La CRD propose de s'en tenir au libellé du projet de

- een reclamant (gemeente) vraagt om de moeilijkheden inzake de controle in de tijd op te lossen met betrekking tot de 400 meter-regel, die moeilijk controleerbaar is in de tijd (verkoop, verhuur van die parkeerplaatsen);

- reclamanten (gemeenten) vragen de afschaffing van de mogelijkheid om bestaande parkeerplaatsen te gebruiken voor de aanvrager die beschikt over zakelijke rechten op die parkeerplaatsen (moeilijk te controleren);

- een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren hoe het "beschikken over zakelijke rechten op reeds bestaande maar ongebruikte parkeerplaatsen in een straal van 400 m" moet worden geïnterpreteerd;

- een reclamant (gemeente) vraagt om het controlemiddel te preciseren voor de begrippen "zakelijke rechten" en "ongebruikte parkeerplaatsen";

- een reclamant vraagt om het begrip "zakelijke rechten" te definiëren, door bijvoorbeeld de lijst van de bedoelde rechten op te sommen.

- reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om in de Nederlandstalige versie "project" te vervangen door "ontwerp";

De KCML merkt op dat de wijziging van art. 6 (cf. supra) leidt tot de schrapping van de artikelen 7 en 8.

Gelet op haar advies betreffende artikel 6, stelt de GOC voor om artikel 8 te schrappen (zie advies betreffende artikel 6).

HOOFDSTUK IV. - DE KANTOREN, DE OPPERVLAKTE BESTEMD VOOR ACTIVITEITEN VOOR DE VERVAARDIGING VAN IMMATERIËLE GOEDEREN EN VOOR HOOGTECHNOLOGIE

Artikel 9 : Toepassingsgebied

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om deze bepalingen als volgt te formuleren : "Dit hoofdstuk is van toepassing op alle gebouwen die vloeroppervlakten bevatten bestemd voor kantoren en/of hoogtechnologische activiteiten en/of activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen."

De GOC stelt voor om de formulering van het

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Titel VIII– De parkeernormen buiten de openbare weg

RRU, qui est plus clair.

Des réclamants demandent de réécrire cet article : "Le présent chapitre s'applique lors de la construction d'immeubles contenant des surfaces affectées aux activités destinées aux bureaux, aux activités de haute technologie, aux activités de production de biens immatériels, aux activités artisanales, industrielles, de logistique, d'entreposage, de production de services matériels et de commerces de gros. Il ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination, ni aux travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure."

Un réclamant (commune) demande s'il ne faudrait pas également viser les commerces de détails et un autre réclamant (commune) demande de viser également le commerce et les équipements afin de viser un maximum d'emplacements.

La CRD propose que les affectations reprises ci-dessus que les réclamants demandent de reprendre sous l'article 9, restent (ou seront, pour les commerces et équipements) régies par l'article 14. En effet, il est difficile de fixer des critères définissant le nombre d'emplacements de parkings à partir des surfaces occupées par ces affectations.

Des réclamants demandent de ne pas assimiler les activités de haute technologie et de production de biens immatériels aux bureaux.

La CRD émet un avis partagé :

17 membres souhaitent ne pas assimiler les activités de haute technologie et de production de biens immatériels aux bureaux.

L'assimilation aux immeubles de bureaux, de surfaces affectées aux activités de hautes technologies et de production de biens immatériels semble se fonder essentiellement sur les similitudes extérieures des bâtiments, plutôt que de prendre en compte la spécificité des activités qui y sont exercées, et qui ne sont pas tellement éloignées des activités de

ontwerp van GSV te behouden, die duidelijker is.

Reclamanten vragen om dit artikel te herschrijven: "Dit hoofdstuk is van toepassing bij de bouw van gebouwen die oppervlakten bevatten bestemd voor kantoren, hoogtechnologische activiteiten, activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen, ambachtelijke, industriële, logistieke activiteiten, opslagactiviteiten, activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten en groothandels. Het is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk, zelfs bij een wijziging van bestemming, noch op de afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht."

Een reclamant (gemeente) vraagt of men ook niet de kleinhandelszaken moet opnemen in dit toepassingsgebied, en een andere reclamant (gemeente) vraagt om er eveneens de handel en de voorzieningen in op te nemen om zoveel mogelijk parkeerplaatsen te bestrijken.

De GOC stelt voor dat de hoger vermelde bestemmingen, die de reclamanten vragen om op te nemen onder artikel 9, beheerd zouden blijven (of worden, voor de handelszaken en voorzieningen) door artikel 14. Het is immers moeilijk om criteria vast te leggen om het aantal parkeerplaatsen te bepalen op basis van oppervlakten die door die bestemmingen zijn ingenomen.

Reclamanten vragen om de hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen niet gelijk te stellen met kantoren.

Het advies van de GOC is verdeeld :

17 leden wensen de hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen niet gelijk te stellen met kantoren.

De gelijkstelling van gebouwen voor hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen met kantoorgebouwen lijkt voornamelijk te zijn gebaseerd op de externe verwantschap tussen de gebouwen, veeleer dan dat rekening wordt

production (flux de matériel et de marchandises, mobilité des cadres scientifiques et commerciaux, flux de clientèle). L'application de normes linéaires et restrictives à ces immeubles est particulièrement contestable. Il en est de même de l'absence de prise en compte pour ces activités, des véhicules fonctionnels, de ceux des visiteurs et des clients, alors que ce type de besoins est expressément visé au chapitre des immeubles industriels. La discrimination qui en résulte pour les activités de hautes technologies et de production immatérielle par rapport au régime plus souple des activités « industrielles » est d'autant moins justifiable que le « Contrat pour l'Economie et l'Emploi » considère ce secteur comme un levier de développement économique de la Région, et lui réserve à ce titre un caractère prioritaire.

8 membres souhaitent le maintien du texte du RRU. Ils souhaitent garder le champ d'application tel quel. Il n'y a pas lieu d'assimiler les activités de haute technologie et de production de biens immatériels – qui dans de nombreux cas, comprennent aussi les sièges administratifs – aux activités industrielles, artisanales logistiques, d'entreposage, etc. Les deux catégories d'activités ne se ressemblent pas et n'ont pas les mêmes besoins en matière de parking. Au contraire, le profil de mobilité des activités de haute technologie et de production de biens immatériels ressemble fort au profil de mobilité des activités de bureaux. Leur superficie de plancher est en relation directe avec le nombre d'emplois qui y seront occupés. Ces activités, de par leur profil de mobilité, devraient s'installer de préférence autour des nœuds de transports en commun (logique « ABC » : faire concorder le profil de mobilité de l'activité et le profil d'accessibilité du lieu), qui correspondent aux zones A (très bien desservi en transports en commun) et B (bien desservi en transports en commun). Si elles s'installent dans la zone C, elles pourront bénéficier de plus de parking. De plus, ces activités occupent souvent des superficies

gehouden met het specifieke karakter van de activiteiten die er worden uitgeoefend, en die eerder verwant zijn met de productieactiviteiten (flux van materieel en goederen, mobiliteit van wetenschappelijke en commerciële kaderleden, klantenverkeer). De toepassing van lineaire en restrictieve normen op die gebouwen is dan ook erg vatbaar voor betwisting. Hetzelfde geldt voor het feit dat voor die activiteiten geen rekening wordt gehouden met de bedrijfswagens, zowel van bezoekers als van klanten, terwijl dergelijke behoeften uitdrukkelijk vermeld staan in het hoofdstuk betreffende de industriegebouwen. De discriminatie die daaruit voortvloeit voor de hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen t.o.v. het soepelere regime van de "industriële" activiteiten is niet verantwoord, te meer omdat het "Contract voor Economie en Tewerkstelling" deze sector duidelijk beschouwt als een hefboom voor de economische ontwikkeling van het Gewest en hem vanuit dat oogpunt als een prioritaire sector bestempelt.

8 leden wensen het behoud van de tekst van de GSV. Ze pleiten voor het behoud van het toepassingsgebied zoals in het huidige ontwerp. Volgens hen hoeven de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie – die in veel gevallen ook de administratieve zetels omvatten – niet te worden gelijkgesteld met de industriële, ambachtelijke, logistieke, opslagactiviteiten enz. Beide activiteitscategorïen hebben weinig met elkaar gemeen en hebben ook niet dezelfde behoeften inzake parkeerplaatsen. Integendeel, het mobiliteitsprofiel van de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie lijkt sterk op dat van de kantooractiviteiten. Hun vloeroppervlakte is rechtstreeks evenredig met het aantal personen dat er tewerkgesteld is. Gelet op hun mobiliteitsprofiel zouden deze activiteiten zich bij voorkeur moeten vestigen rond de knooppunten van het openbaar vervoer ("ABC"-logica : het mobiliteitsprofiel van de activiteit laten overeenstemmen met het toegankelijkheidsprofiel van de zone), die

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titel VIII – De parkeernormen buiten de openbare weg

assez limitées. Dans la zone A, les surfaces jusque 250m² bénéficient quasiment des mêmes normes que celles se trouvant dans la zone B (1 parking par 120m² de surface dans la zone A et 1 parking par 100m² dans la zone B).

De surcroît, la zone D de la circulaire 18 a été supprimée, ce qui assouplit le régime pour ces activités.

Il est en outre absolument nécessaire que le titre VIII du RRU contribue réellement à la réduction de la congestion en ville, et en conséquence à la réduction du nombre de voitures qui circulent en ville en maîtrisant le nombre de parkings. En effet, la congestion a non seulement un effet néfaste sur l'attractivité de la ville (pour les habitants et également au niveau des investissements, en diminuant l'accessibilité), sur l'environnement et la pollution, sur la santé des habitants et des utilisateurs de la ville, etc., mais entraîne également un coût économique important.

Il est inacceptable de sortir la plupart des catégories de la règle générale (chapitre IV) et de les classer parmi les « exceptions ». Cela reviendrait à vider le RRU de son contenu et donc de sa raison d'être. Il faut une approche planifiée. Bruxelles ne souffre pas d'un manque d'emplacements de parkings, mais bien d'un problème de mobilité. Il convient de mettre plus l'accent, dans la politique de mobilité, sur le rôle des transports en commun dans les déplacements domicile-travail. On ne peut pas continuer à stimuler les déplacements en voiture pour les travailleurs. Et les travailleurs qui éventuellement partagent leur bureau, peuvent également partager leur emplacement parking.

Le régime s'appliquant aux activités artisanales, industrielles, logistiques, d'entreposage, etc., précisé à l'article 15, a d'ailleurs été créé parce que pour ces activités, il n'est pas possible d'établir une relation entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois qui y seront occupés et que l'application des normes de stationnement sur base du nombre d'emplois, comme dans la circulaire 18, s'est avérée trop complexe et donc inapplicable. Par contre, pour les activités de haute technologie et de production de biens immatériels, il est bien possible d'établir une relation entre la superficie de plancher et le nombre d'emplois qui y seront occupés, et donc d'utiliser cette superficie de plancher comme critère de calcul des

overeenstemmen met de zones A (zeer goede bediening door het openbaar vervoer) en B (goede bediening door het openbaar vervoer). Indien ze zich vestigen in de zone C, kunnen ze beschikken over meer parkeerplaatsen.

Bovendien nemen deze activiteiten vaak eerder kleine oppervlakten in. In de zone A gelden voor oppervlakten tot 250m² nagenoeg dezelfde normen als voor de vestigingen in zone B (1 parkeerplaats per 120m² oppervlakte in zone A en 1 parkeerplaats per 100m² in zone B).

Bovendien werd zone D van de omzendbrief 18 geschrapt, waardoor het regime voor deze activiteiten is versoepeld.

Daarenboven is het absoluut noodzakelijk dat titel VIII van de GSV een reële bijdrage levert tot de vermindering van de verkeersopstoppingen in de stad, en dus ook tot de vermindering van het aantal wagens dat rondrijdt in de stad. Dat kan onder meer door het aantal parkeerplaatsen binnen de perken te houden. De verkeersopstoppingen hebben namelijk niet alleen nefaste gevolgen voor de aantrekkingskracht van de stad (voor de inwoners en ook op het niveau van investeringen, door een verminderde toegankelijkheid), het leefmilieu en de verontreiniging, de gezondheid van de inwoners en gebruikers van de stad enz., maar dragen ook een aanzienlijk economisch prijskaartje met zich mee.

Het is onaanvaardbaar om de meeste categorieën uit te sluiten van de algemene regel (hoofdstuk IV) en ze te klasseren bij de "uitzonderingen". Daarmee zou de GSV inhoudelijk volkomen ontkracht worden en zou men dus haar bestaansreden ondermijnen. Er moet werk worden gemaakt van een geplande aanpak. Brussel heeft niet te kampen met een gebrek aan parkeerplaatsen, maar wel met een mobiliteitsprobleem. In het mobiliteitsbeleid dient meer de klemtoon te worden gelegd op de rol van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer. We mogen het autoverkeer voor de werknemers niet blijven aanmoedigen. En de werknemers die eventueel hun kantoor delen, kunnen ook hun parkeerplaats delen.

Het regime dat van toepassing is op de ambachtelijke, industriële, logistieke, opslagactiviteiten enz. zoals gepreciseerd in artikel 15, werd trouwens in het leven geroepen omdat

emplacements de parkings.

Ces membres rappellent également la possibilité de dérogation au RRU inscrite au COBAT.

Quant à l'argument de faire l'amalgame entre des fonctions que le PRAS a bien distinguées, ces membres remarquent que ces fonctions sont comptabilisées dans la CASBA, et donc sont considérées comme semblables pour le PRAS.

D'autres raisons pour appliquer les mêmes normes que les bureaux aux secteurs de haute technologie et de production de bien immatériels, sont notamment:

- alors qu'ils peuvent être implantés dans de nombreuses zones du PRAS, ceux-ci ont fait l'objet de très peu de demandes de permis d'urbanisme depuis l'entrée en vigueur du PRAS ;

- si les définitions du PRAS incitent certains investisseurs à faire "du faux bureaux", le problème se situe alors au niveau des définitions du PRAS et non des secteurs d'activités en eux-mêmes. Il faut alors modifier ces définitions pour intégrer à la définition de bureau tout ce qui s'y rapproche (ex. les sièges sociaux de ces secteurs d'activité), pour donner un statut clair aux activités qui sont réellement productives et ont un profil de mobilité réellement différent de celui des bureaux.

Enfin, les normes telles que prévues dans le titre VIII ne sont pas des normes très volontaristes (ex. la Ville de Bruxelles applique des normes plus strictes au centre ville) et n'ont guère posé de problèmes depuis qu'elles servent de référence. Il n'y a pratiquement pas eu de demande de dérogations. Il n'y a pas lieu de les modifier.

voor die activiteiten geen verband kan worden bepaald tussen de vloeroppervlakte en het aantal mensen dat er tewerkgesteld is, en omdat de toepassing van de parkeernormen op basis van het aantal banen, zoals in de omzendbrief 18, veel te complex is gebleken en dus niet toe te passen is. Voor de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie, daarentegen, is het heel goed mogelijk om een verband te leggen tussen de vloeroppervlakte en het aantal mensen dat er tewerkgesteld zal zijn, en dus ook om die vloeroppervlakte te gebruiken als criterium voor de berekening van de parkeerplaatsen.

Deze leden herinneren ook nog aan de mogelijkheid tot afwijking van de GSV, voorzien in het BWRO.

Met betrekking tot het argument dat een mengelmoes wordt gemaakt van functies die door het GBP duidelijk van elkaar onderscheiden worden, merken deze leden op dat die functies worden verrekend in de KaSTK en dus als gelijkaardig worden beschouwd door het GBP.

Andere redenen om op de sectoren van de hoogtechnologie en de vervaardiging van immateriële goederen dezelfde normen toe te passen als voor de kantoren, zijn met name:

- terwijl ze zich kunnen vestigen in een groot aantal gebieden van het GBP, werden hiervoor maar zeer weinig aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen geregistreerd sinds de invoeging van het GBP;

- indien de definities van het GBP sommige investeerders aanzetten tot de inrichting van "nepkantoren", ligt het probleem bij de definities van het GBP en niet van de activiteitensectoren op zich. Men dient dan die definities aan te passen om de definitie van het kantoor uit te breiden tot alle activiteiten die er verwantschap mee tonen (b.v. de maatschappelijke zetels van de activiteitensectoren), om een duidelijk statuut toe te kennen aan de echte productieve activiteiten, die een mobiliteitsprofiel hebben dat daadwerkelijk verschilt van dat van de kantoren.

Ten slotte zijn de normen zoals voorzien in titel VIII niet echt bijzonder streng (de Stad Brussel past bijvoorbeeld veel striktere normen toe in het stadscentrum) en hebben deze voor weinig

2 membres s'abstiennent.

La seconde question posée est de savoir, dans le cas où les activités de haute technologie et de production de biens immatériels sont distinguées des bureaux, s'il faut les assimiler aux activités industrielles et autres (chapitre V) ou leur consacrer un régime spécifique :

6 membres souhaitent reprendre les surfaces destinées aux activités de haute technologie et aux activités de production de biens immatériels dans le chapitre V.

Il convient de traiter les secteurs de haute technologie et de production de biens immatériels sur le même pied que les activités industrielles et les services matériels et de leur appliquer le régime défini dans l'article 15 prenant en compte les besoins réels de l'entreprise, tant au point de vue de la mobilité requise du personnel que de la clientèle. En effet, les activités de haute technologie et de production de biens immatériels sont très liées aux activités industrielles. Le Contrat pour l'Economie et l'Emploi a identifié les secteurs de haute technologie comme stratégiques et prône la création et le développement de produits et services à haute valeur ajoutée. Imposer un régime plus restrictif en matière de parkings pour ces secteurs est donc incohérent.

Le PRAS ne considère pas la haute technologie comme bureau. La haute technologie peut s'installer en zone industrielle. Il est inéquitable que la haute technologie se voie appliquer des normes sévères, tandis que les activités de production peuvent négocier le nombre de parkings.

problemen gezorgd sinds ze als referentie dienst doen. Er zijn nagenoeg geen afwijkingen aangevraagd. Er is dan ook geen reden om ze te wijzigen.

2 leden onthouden zich.

De tweede vraag is of, indien de hoogtechnologische activiteiten en de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen onderscheiden worden van de kantoren, ze opgenomen moeten worden in hoofdstuk V (bij de nijverheidsactiviteiten, enz.), dan wel of er een specifieke regeling voor getroffen moet worden:

6 leden zouden de oppervlakten voor hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen willen opnemen in hoofdstuk V.

De sectoren van de hoogtechnologie en de vervaardiging van immateriële goederen moeten op gelijke voet worden behandeld met de industriële activiteiten en derhalve onderworpen worden aan het regime bepaald in artikel 15, waarbij rekening wordt gehouden met de reële behoeften van de onderneming, en dit zowel vanuit het oogpunt van de vereiste mobiliteit van het personeel als van de cliënteel. De activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie zijn namelijk sterk verwant aan de industriële activiteiten. Het Contract voor Economie en Tewerkstelling heeft de hoogtechnologische sectoren bestempeld als strategische sectoren en pleit voor de creatie en ontwikkeling van producten en diensten met hoge toegevoegde waarde. Het opleggen van een strikter regime inzake parkeerplaatsen voor die sectoren, is daar dus niet verenigbaar mee.

Het GBP beschouwt de hoogtechnologische activiteiten niet als kantoren. De hoogtechnologie kan zich vestigen in een industriegebied. Het is onrechtvaardig om strenge normen toe te passen op de hoogtechnologische activiteiten, terwijl de productieactiviteiten meer vrijheid krijgen betreffende het aantal parkeerplaatsen.

14 membres proposent au contraire d'intégrer un nouveau chapitre dans le titre VIII pour les activités de haute technologie et de production de biens immatériels, avec des normes différentes selon les zones d'accessibilité, plus souples que pour les bureaux. Ils estiment qu'il faut favoriser l'implantation des activités de haute technologie et de production de biens immatériels dans les locaux de bureaux existants et dans les zones administratives (proximité de la demande) en veillant à garantir le maintien de l'affectation spécifique qui n'est pas « du bureau ».

7 membres s'abstiennent.

Des réclamants demandent de ne pas appliquer les règles de l'article 10 et 11 aux bureaux non plus. Ils proposent d'appliquer les règles de l'article 15 à toutes les activités (remplacer les articles 10 et 11 par le même texte qu'à l'article 15), car le traitement différent des divers secteurs de l'activité économique ne se justifie pas. Il convient de traiter les demandes d'emplacements de stationnement uniquement sur base des besoins des entreprises, sinon l'on fait fuir l'investisseur.

7 membres de la CRD se rallient à cette proposition, afin que pour les bureaux, les demandeurs puissent également faire une proposition motivée en ce qui concerne le nombre d'emplacements pour les clients, les visiteurs, etc.

19 membres de la CRD ne peuvent marquer leur accord sur cette proposition, qui viderait le titre VIII de tout son sens, en appliquant la règle de la proposition motivée du demandeur à toutes les affectations.

La proposition est également en contradiction avec les objectifs énoncés dans le PRD (réduction des émissions des gaz à effet de serre qui implique la réduction du volume du trafic routier de 20% à l'horizon 2010 par rapport à l'année de référence 1999). La politique en matière de stationnement est un levier important pour atteindre cet objectif.

1 membre s'abstient.

14 leden stellen in tegendeel voor een apart hoofdstuk in te voegen in titel VIII voor de activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie met naargelang de bereikbaarheidsgebieden verschillende normen, die soepeler zijn dan voor de kantoren. Ze vinden dat de vestiging van activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen en voor hoogtechnologie moet worden aangemoedigd in de bestaande kantoorruimten en in de administratiegebieden (nabijheid van de vraag), waarbij er moet op gelet worden dat de specifieke bestemming wordt behouden die geen "kantoorbestemming" is.

7 leden onthouden zich.

Reclamanten vragen om de regels van de artikelen 10 en 11 ook niet toe te passen op kantoren. Ze stellen voor om de regels van artikel 15 toe te passen op alle activiteiten (artikelen 10 en 11 vervangen door dezelfde tekst als artikel 15), omdat de verschillende behandeling van de diverse sectoren van de economische activiteit niet verantwoord is. De aanvragen voor parkeerplaatsen zouden enkel behandeld moeten worden op basis van de behoeften van de ondernemingen, wil men de investeerders niet op de vlucht jagen.

7 leden van de GOC scharen zich achter dit voorstel, zodat ook wat betreft kantoren, de aanvragers een gemotiveerd voorstel kunnen doen met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen voor klanten, bezoekers, enz.

19 leden van de GOC gaan niet akkoord met het voorstel, omdat men, door de regel van het gemotiveerde voorstel van de aanvrager toe te passen op alle bestemmingen, titel VIII volledig zou ontkrachten.

Het voorstel is eveneens in strijd met de doelstellingen van het GewOP (de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, die een vermindering van het volume van het wegverkeer met 20% vereist tegen 2010 in vergelijking met het referentiejaar 1999). Het parkeerbeleid is een belangrijke hefboom om die doelstelling te verwezenlijken.

1 lid onthoudt zich.

Certains membres de la CRD appartenant au CES et/ou à la CRM estiment que le libellé de l'article 9 doit être réécrit afin, d'une part, de préserver les droits acquis au niveau des bâtiments existants et d'autre part, de ne pas freiner les investissements de rénovation de ces derniers. Certains de ces membres suggèrent que le texte de cet article soit complété par le texte suivant : « Il ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination, ni aux travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure. »

6 membres estiment que le libellé de l'article 9 doit être réécrit, afin que les travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure ne rentrent pas dans le champ d'application.

20 membres estiment que le texte de l'article 9 doit rester inchangé, afin que les travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure rentrent bien dans le champ d'application.

1 membre s'abstient.

Pour le reste, la CRD renvoie à l'article 12 §2.

Article 10 : les zones du territoire régional

Sur le zonage :

Des réclamants demandent de ne pas déterminer la capacité de parcage par un règlement trop rigide et basé uniquement sur l'accessibilité en transport en commun. Les besoins en parking ne peuvent être déterminés uniquement par l'accessibilité en transport en commun mais doivent aussi tenir compte du profil de mobilité de l'occupant, etc. La faculté de dérogation prévue au COBAT n'est pas suffisante pour répondre aux spécificités de chaque projet.

Sommige leden van de GOC die deel uitmaken van de ESR en/of de GMC, zijn van mening dat de formulering van artikel 9 herzien moet worden, enerzijds om de verworven rechten met betrekking tot de bestaande gebouwen te handhaven, en anderzijds om geen rem te zetten op de investeringen in de renovatie van die gebouwen. Sommige van deze leden stellen voor om de tekst van het artikel aan te vullen met de volgende tekst : "Het is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk, zelfs in geval van verandering van bestemming, noch op de afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht. »

6 leden zijn van mening dat de formulering van artikel 9 herzien moet worden, zodat afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht niet onder het toepassingsgebied vallen.

20 leden zijn van mening dat de tekst van artikel 9 ongewijzigd moet blijven, zodat afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht eveneens onder het toepassingsgebied vallen.

1 lid onthoudt zich.

Voor het overige verwijst de GOC naar artikel 12 §2.

Artikel 10 : de gebieden van het gewestelijk grondgebied

Over de gebiedsindeling :

Reclamanten vragen om de parkeercapaciteit niet vast te leggen met een te strenge verordening die enkel gebaseerd is op de toegankelijkheid met het openbaar vervoer. De parkeerbehoeften kunnen niet enkel bepaald worden op grond van de toegankelijkheid met het openbaar vervoer maar moeten ook rekening houden met het mobiliteitsprofiel van de gebruiker enz. De door het BWRO voorziene mogelijkheid tot afwijking volstaat niet om tegemoet te komen aan de specifieke vereisten van elk project.

Un réclamant estime par contre qu'on devrait également tenir compte des bus STIB, TEC et DE LIJN.

Un réclamant (commune) demande d'également prendre en compte dans la carte l'offre en parkings publics.

Un réclamant (commune) estime également qu'il convient de prévoir un mécanisme de mise à jour périodique de la délimitation des zones d'accessibilité à l'instar de ce qui est prévu pour la CASBA du PRAS. Les permis d'environnement doivent pouvoir être revus à la baisse en conséquence.

Un réclamant (commune) est d'avis que la carte de l'accessibilité devrait prendre en compte les modifications du réseau de la STIB approuvées par le Gouvernement en juillet 2005.

Des réclamants font des remarques ou des propositions dans le sens de simplification :

- Un réclamant (commune) demande de rendre moins complexe la détermination des zones.

- Un réclamant (commune) demande d'harmoniser les distances (400 m ou 500 m).

- Un réclamant (commune) demande d'adopter un rayon autour des gares ou station plutôt qu'une distance pédestre.

- Un réclamant (commune) demande de clarifier la contradiction entre la notion de zone et le fait que les zones sont définies comme des voiries uniquement.

- Un réclamant (commune) demande de supprimer le terme IC/IR qui risque d'être modifié.

- Un réclamant demande de remplacer aux §§2, 3 et 4 la notion de "comprend les voiries et parties de voiries" par "comprend les immeubles situés le long des voiries ou parties de voiries" et supprimer le §5, 2°.

La CRMS estime qu'il est délicat de déterminer de façon aussi catégorique l'accessibilité des zones A, B et C étant donné que les infrastructures et lignes de transports en commun sont en perpétuel

Een reclamant is daarentegen van mening dat men eveneens rekening moet houden met de bussen van de MIVB, TEC en De Lijn.

Een reclamant (gemeente) vraagt om op de kaart eveneens rekening te houden met het aanbod van de openbare parkeerplaatsen.

Een reclamant (gemeente) vindt eveneens dat moet worden voorzien in een mechanisme voor de periodieke updating van de begrenzing van de toegankelijkheidsgebieden, naar het voorbeeld van de KaSTK van het GBP. De milieuvergunningen moeten dienovereenkomstig in aantal kunnen worden teruggeschroefd.

Een reclamant (gemeente) is van mening dat de kaart van de toegankelijkheid rekening zou moeten houden met de wijzigingen van het netwerk van de MIVB, goedgekeurd door de Regering in juli 2005.

Reclamanten uiten opmerkingen of voorstellen ter vereenvoudiging :

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de definiëring van de gebieden minder complex te maken.

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de afstanden te harmoniseren (400 m of 500 m).

- Een reclamant (gemeente) vraagt om eerder een straal in te voeren rond de stations dan een wandelafstand.

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de tegenstelling te verduidelijken tussen het begrip "gebied" en het feit dat de gebieden enkel zijn gedefinieerd als wegen.

- Een reclamant (gemeente) vraagt om de term IC/IR te schrappen, die zou kunnen veranderen.

- Een reclamant vraagt om in §§2, 3 en 4 het stuk "omvat de wegen of delen van wegen" te vervangen door "omvat de gebouwen gelegen langs de wegen of delen van wegen" en §5, 2° te schrappen.

De KCML vindt dat het delicaat is om zo categoriek de bereikbaarheid van de gebieden A, B en C te bepalen, aangezien de infrastructuur en lijnen van het openbaar vervoer voortdurend

développement.

La CRD approuve le principe de zonage du territoire de la Région basé sur l'accessibilité en transports en commun. Elle n'approuve pas la proposition d'également tenir compte des bus STIB, TEC et DE LIJN, ni celle de prendre en compte dans la carte l'offre en parkings publics ce qui serait trop compliqué. Elle s'en tient au libellé de l'article 10.

Au sujet des parkings publics, la CRD tient à mentionner qu'il y a lieu d'encourager le multi-usage des parkings et de rendre de plus en plus de parkings publics. Etant donné qu'il est morphologiquement très difficile de rendre public un parking existant, il y a lieu de prévoir le multi-usage dès sa conception. Ainsi, le permis d'urbanisme devrait prévoir, pour les parkings à partir de 50 emplacements par exemple, la possibilité d'un usage mixte (p.e. le jour destiné aux travailleurs et le soir aux habitants ou, dans des quartiers de vie nocturne, le soir entièrement public, etc.).

Etant donné que l'accessibilité en transports en commun est un élément évolutif, le gouvernement a opté pour la définition des zones A, B et C, reprise à l'article 10 du projet de RRU.

La CRD estime qu'une cartographie des zones est un instrument indispensable à la lisibilité du règlement, à la sécurité juridique et nécessaire pour le traitement des demandes de permis d'urbanisme.

La CRD demande que la carte soit adoptée par arrêté du gouvernement. Le RRU devrait prévoir cette habilitation du gouvernement.

En effet, une carte réglementaire adoptée par arrêté du gouvernement rencontre les objectifs suivants :

- garantir la sécurité juridique à tout moment;
- être en mesure de tenir à jour la carte plus facilement, sans devoir respecter la procédure lourde de révision du RRU, et de pouvoir ainsi suivre parfaitement le développement des transports en commun en Région bruxelloise.

evolueren.

De GOC hecht haar goedkeuring aan het principe van de gebiedsindeling van het grondgebied van het Gewest op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Ze is het niet eens met het voorstel om tevens rekening te houden met de bussen van de MIVB, TEC en De Lijn, noch met het voorstel om op de kaart rekening te houden met het aanbod van openbare parkeerplaatsen, wat te ingewikkeld zou worden. Ze pleit voor het behoud van artikel 10.

Aangaande de openbare parkeerplaatsen wil de GOC vermelden dat men het meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen moet aanmoedigen en steeds meer parkings openbaar moet maken. Vermits het morfologisch gezien erg moeilijk is om een bestaande parking openbaar te maken, moet het meervoudig gebruik worden voorzien van bij de ontwerpfase. Zo zou de stedenbouwkundige vergunning voor parkings vanaf bijvoorbeeld 50 parkeerplaatsen de mogelijkheid moeten voorzien van een gemengd gebruik (b.v. overdag voor de werknemers en 's avonds voor de bewoners of, in de wijken met een druk nachtleven, 's avonds volledig openbaar enz.).

Aangezien de bereikbaarheid met het openbaar vervoer een evolutief element is, heeft de Regering geopteerd voor de definitie van de gebieden A, B en C, opgenomen in artikel 10 van het ontwerp van GSV.

De GOC meent dat een kaart van de gebieden een onontbeerlijk instrument is voor de leesbaarheid van de verordening en voor de rechtszekerheid, evenals een noodzaak voor de behandeling van de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen.

De GOC vraagt dat de kaart zou worden goedgekeurd bij regeringsbesluit. De GSV zou de regering hiertoe de nodige machtiging moeten geven.

Een verordenende kaart, goedgekeurd bij regeringsbesluit, komt immers tegemoet aan de volgende doelstellingen :

- ze staat borg voor de rechtszekerheid te allen tijde;
- men kan de kaart makkelijk updaten, zonder de logge herzieningsprocedure van de GSV te moeten respecteren, en men kan

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titel VIII– De parkeernormen buiten de openbare weg

Pour la clarté, la CRD remarque qu'il y a lieu d'indiquer également au RRU que :

- *c'est la situation de la date de délivrance du permis d'urbanisme qui est prise en compte ;*
- *pour les demandes de permis d'urbanisme de fonctions mixtes, les emplacements autorisés seront calculés au prorata des affectations qu'elle contient.*

Un réclamant (commune) estime qu'il conviendrait d'uniformiser les zones d'un point de vue urbanistique pour les petits territoires interstitiels.

La CRD estime que ce n'est pas compatible avec le principe de fixer des règles relatives à l'accessibilité par transports en commun permettant de faire évoluer la carte sans modification du RRU.

Sur la notion de fréquence/la mise à jour :

Des réclamants formulent des inquiétudes quant aux problèmes d'incertitudes et de la mise à jour :

- un réclamant (commune) estime que l'ajout de la notion de fréquence présente peu d'intérêt et apporte une incertitude ;
- des réclamants (communes) demandent de régler les difficultés liées aux fréquences (notion variable, source d'insécurité) et d'offrir des garanties de mise à jour des zones d'accessibilité en fonction de l'évolution des fréquences ;

La demande de la CRD d'arrêter une carte par arrêté et de la tenir à jour régulièrement rencontre ces remarques.

D'autres réclamants s'interrogent quant à la notion de fréquence :

- des réclamants demandent de revoir la notion de fréquence afin qu'elle constitue une réelle alternative à

zodoende perfect de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Brussels Gewest opvolgen.

Duidelijkheidshalve merkt de GOC op dat in de GSV eveneens moet worden aangegeven dat :

- *rekening wordt gehouden met de toestand op de datum van uitreiking van de stedenbouwkundige vergunning;*
- *voor de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen voor gemengde functies worden de toegestane parkeerplaatsen berekend naar rato van de desbetreffende bestemmingen.*

Een reclamant (gemeente) vindt dat men de gebieden zou moeten uniformiseren vanuit stedenbouwkundig oogpunt voor de kleine tussenruimten.

De GOC oordeelt dat dit niet verenigbaar is met het principe om regels te bepalen voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer die het mogelijk maken de kaart te updaten zonder wijziging van de GSV.

Over het begrip frequentie/updating:

Reclamanten formuleren hun bekommernissen met betrekking tot de problemen inzake onzekerheden en updating :

- een reclamant (gemeente) vindt dat de toevoeging van het begrip "frequentie" weinig nut heeft en onzekerheid met zich meebrengt;
- reclamanten (gemeenten) vragen om de moeilijkheden in verband met frequenties (variabel begrip, bron van onzekerheid) op te lossen en om garanties te bieden voor de updating van de bereikbaarheidsgebieden op grond van de evolutie van de frequenties;

Het voorstel van de GOC om een kaart goed te keuren bij besluit en die regelmatig te updaten, komt tegemoet aan deze opmerkingen.

Andere reclamanten stellen zich vragen aangaande het begrip "frequentie" :

- reclamanten vragen om het begrip frequentie te herzien opdat het een heus alternatief zou bieden

l'utilisation de véhicule individuel (ne plus parler en termes d'heure de pointe mais analyser les fréquences tout au long de la journée) ;

- ces réclamants demandent également de laisser au constructeur le pouvoir d'appréciation quant aux équipements de parcage nécessaires et à l'effort financier qui en résulte. L'attractivité de l'immeuble et la performance de l'investissement en dépendent ;

- ces mêmes réclamants estiment que les lignes de trams ne peuvent constituer des critères de limitation des emplacements de parcage et demandent de supprimer le dernier tiret du 1°.

- des membres de la CRD appartenant au CES et/ou à la CRM estiment que l'évaluation de la performance des transports en commun et, d'une façon plus générale, de l'accessibilité par les transports en communs des zones du territoire régional doit se faire sur base de critères simples et lisibles prenant en compte la mobilité tout au cours de la journée car les flux des personnes et des biens s'étendent tout au long de la journée. En vue d'éviter les difficultés d'appréciation par les fonctionnaires et autorités communales de cette prescription, une carte semblable à celle figurant en annexe de la circulaire 18 doit être dressée et annexée au RRU.

La CRD opte pour le maintien du texte actuel de l'article 10. Bien qu'il soit vrai que la mobilité augmente tout au long de la journée, les heures de pointe et la congestion sont également une réalité. Les sociétés d'exploitation des transports en commun adaptent leur service à la demande. Les fréquences mentionnées (au moins 10 trains ou 35 passages de métro ou 35 passages de tram entre la station de prémétro de la gare du nord et celle de la gare du midi en zone A et au moins 6 trains ou 15 passages de tram en zone B, par heure, au cours d'au moins une heure complète, deux fois par jour, les deux sens confondus) donnent également une indication de la bonne desserte tout au long de la journée. En effet, il s'agit uniquement des lignes à forte exploitation. Le texte tient compte des déplacements dans les deux sens, et donc pas uniquement des déplacements direction ville le matin et l'inverse le soir. Les lignes de tram, de plus

pour het gebruik van de privéwagens (niet langer spreken over spitsuren maar de frequenties over de hele dag analyseren);

- deze reclamanten vragen eveneens om de bouwer de beoordelingsmacht te geven aangaande de parkeervoorzieningen die nodig zijn en de financiële inspanningen die daaraan gekoppeld zijn. De aantrekkingskracht van het gebouw en het rendement van de investering hangen daarvan af;

- diezelfde reclamanten zijn van mening dat de tramlijnen geen criterium kunnen vormen voor de beperking van het aantal parkeerplaatsen en vragen om het laatste streepje van 1° te schrappen.

- leden van de GOC die deel uitmaken van de ESR en/of de GMC zijn van mening dat de evaluatie van de prestaties van het openbaar vervoer en, meer algemeen, van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de gebieden van het gewestelijk grondgebied, moet gebeuren op grond van eenvoudige en leesbare criteria, waarbij rekening wordt gehouden met de mobiliteit de hele dag door, omdat de personen- en goederenstromen verspreid zijn over de hele dag. Om moeilijkheden te vermijden bij de beoordeling van dit voorschrift door de gemeentelijke ambtenaren en overheden, moet een kaart worden opgesteld van dezelfde aard als de kaart in bijlage bij omzendbrief 18, en moet die kaart als bijlage bij de GSV worden gevoegd.

De GOC opteert voor het behoud van de huidige tekst van artikel 10. Hoewel het inderdaad zo is dat de mobiliteit toeneemt over de hele dag, blijven de spitsuren en de opstoppingen eveneens een realiteit. De openbare vervoersmaatschappijen passen hun dienstverlening aan de vraag aan. De vermelde frequenties (minstens 10 reizigerstreinen, 35 metrostellen of 35 tramstellen die stoppen tussen het premetrostation van het Noordstation en dat van het Zuidstation in gebied A en minstens 6 reizigerstreinen of 15 tramstellen in gebied B, per uur, tijdens minstens een volledig uur, en dit twee keer per dag, beide richtingen samengeteld) geven eveneens een indicatie van de goede bediening doorheen de hele dag. Het gaat immers enkel om druk uitgebate lijnen. De tekst houdt rekening met het verkeer in beide richtingen, en dus niet enkel met de verplaatsingen in de richting van de stad 's

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titel VIII – De parkeernormen buiten de openbare weg

en plus souvent aménagées en site propre ou site protégé, exploitées avec un matériel roulant de plus en plus performant, assurant des fréquences élevées comme indiqué à l'article 10, forment un moyen de transport crédible.

Sur le principe de la cartographie/la mise à jour :

De nombreux réclamants demandent un système cartographié mis à jour régulièrement :

- des réclamants demandent de prévoir un système cartographié qui évoluerait parallèlement aux facteurs énumérés à l'art.10 (pour éviter les problèmes d'interprétation) ;

- des réclamants demandent d'illustrer les zones d'accessibilité par une carte à faire évoluer en fonction des modifications de l'offre en transport en commun (sinon problème en termes de sécurité juridique et d'égalité de traitement) et afin de cerner les implications du zonage mis en place dans le RRU par rapport à celui prévu dans la circulaire 18 (difficile d'appréhender correctement les implications du zonage du projet de RRU) ;

- des réclamants (communes) demandent de préciser sur base de quels instruments/carte la commune doit prendre sa décision (notamment par rapport à la notion de fréquence, variable dans le temps). Sans instrument/carte de référence, cet article est inapplicable : les communes n'ont pas les moyens de vérifier elles-mêmes le critère des fréquences ;

- un réclamant (commune) demande de prévoir que la Région fournisse régulièrement une carte mise à jour ;

- un réclamant estime qu'une carte est indispensable quitte à lui donner une valeur indicative et à l'actualiser tous les ans ;

- un réclamant demande d'accompagner le titre d'une carte mise à jour tous les ans au 1er janvier ;

- des réclamants estiment qu'une carte à caractère indicatif est indispensable (pour éviter des problèmes d'interprétation) ;

- un réclamant (commune) demande de fournir aux communes une carte officielle ou un logiciel permettant, sur base d'Urbis, de déterminer la zone ;

ochtends en in omgekeerde richting 's avonds. De tramlijnen, die steeds vaker in eigen baan of in een beschermde baan rijden, en worden uitgebaat met steeds beter rollend materieel dat borg staat voor de hoge frequenties zoals aangegeven in artikel 10, vormen een geloofwaardig vervoermiddel.

Over het principe van de kaart/updates :

Heel wat reclamanten vragen een kaartstelsel dat regelmatig wordt geüpdate :

- reclamanten vragen om te voorzien in een kaartstelsel dat mee zou evolueren met de factoren opgesomd in art. 10 (om interpretatieproblemen te vermijden);

- reclamanten vragen om de bereikbaarheidsgebieden te illustreren met een kaart die mee zou evolueren met de wijzigingen van het aanbod van het openbaar vervoer (zoniet dreigt men problemen te krijgen inzake de rechtszekerheid en de gelijke behandeling) en om gevolgen toe te lichten van de gebiedsindeling in de GSV ten opzichte van die van de omzendbrief 18 (het is moeilijk om een precies beeld te krijgen van de gevolgen van de gebiedsindeling van het ontwerp van GSV);

- reclamanten (gemeenten) vragen om te preciseren op basis van welke instrumenten/kaart de gemeente haar beslissing moet nemen (met name ten opzichte van het begrip frequentie, dat variabel is in de tijd). Zonder referentie-instrument of -kaart kan dit artikel niet worden toegepast : de gemeenten hebben zelf niet de middelen om de frequentiecriteria te controleren;

- een reclamant (gemeente) vraagt om te voorzien dat het Gewest regelmatig een geüpdate kaart levert;

- een reclamant is van mening dat een kaart onontbeerlijk is, al geeft men die dan een indicatieve waarde en werkt men ze jaarlijks bij;

- een reclamant vraagt om bij de Titel een kaart te voegen die elk jaar op 1 januari wordt geüpdate;

- reclamanten menen dat een kaart met indicatieve waarde onontbeerlijk is (om interpretatieproblemen te vermijden);

- een reclamant (gemeente) vraagt om de gemeenten een officiële kaart of een softwareprogramma ter beschikking te stellen,

- un réclamant demande d'accompagner l'article 10 par la carte qui était annexée à la circulaire.

En demandant au Gouvernement d'arrêter une carte et de la tenir à jour régulièrement, la CRD a répondu aux observations et propositions émises ci-dessus.

La zone C :

Un réclamant (commune) demande de ne pas mettre la place Flagey en zone C vu le nœud important en transport en commun qu'elle représente.

La CRD estime que si la place Flagey se trouve en zone C, c'est que la fréquence des transports en commun n'y atteint pas le niveau requis par l'article 10. La place Flagey est surtout desservie par des lignes de bus, qui ne sont pas prises en compte pour la détermination des zones, car elles ne sont pas considérées comme suffisamment régulières et performantes.

Des réclamations en faveur de la zone D :

Un réclamant demande de **conserver** la zone D afin de protéger les entreprises employant de la main d'œuvre peu ou pas qualifiée contre l'implantation d'entreprises de haute technologie. Le fait que la zone D ne soit plus reprise dans le règlement, risque d'attirer des entreprises de haute technologie dans les zones d'industries urbaines et d'activité portuaire, (avec toutes les nuisances en termes de mobilité que cela implique vu la faible accessibilité de ces zones), ce que l'ancienne zone D permettait d'éviter. Or, la Région de Bruxelles-Capitale manque d'entreprises employant de la main-d'œuvre peu ou pas qualifiée.

Des réclamants demandent de revoir la question de la zone D, qui n'est plus prévue par le projet, toute la Région n'étant pas au moins moyennement desservie en transports en commun.

waarmee ze, op basis van Urbis, het gebied kunnen bepalen;

- een reclamant vraagt om bij artikel 10 de kaart te voegen die als bijlage ging bij de omzendbrief.

Met haar verzoek aan de Regering om een kaart goed te keuren bij besluit en die regelmatig te updaten, heeft de GOC geantwoord op de hierboven uiteengezette opmerkingen en voorstellen.

Gebied C:

Een reclamant (gemeente) vraagt om het Flageyplein niet in gebied C te plaatsen, gelet op het belangrijke knooppunt van het openbaar vervoer dat dit plein vertegenwoordigt.

De GOC oordeelt dat als het Flageyplein zich in gebied C bevindt, dat betekent dat de frequentie van het openbaar vervoer er niet het niveau haalt dat wordt voorgeschreven door artikel 10. Het Flageyplein wordt voornamelijk bediend door buslijnen, die niet in aanmerking worden genomen voor het bepalen van de gebieden, omdat hun regelmaat of prestaties niet als toereikend worden beschouwd.

Bezwaarschriften vóór gebied D :

Een reclamant vraagt om gebied D te behouden om de ondernemingen met laag- of ongeschoolde arbeiders te beschermen tegen de inplanting van hoogtechnologische bedrijven. Doordat het gebied D niet meer in de verordening is opgenomen, dreigt men hoogtechnologische ondernemingen aan te trekken in de gebieden voor stedelijke industrie en voor havenactiviteiten (met alle overlast inzake mobiliteit die dat met zich meebrengt, gezien de geringe bereikbaarheid van die gebieden), wat door het vroegere gebied D kon worden vermeden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kampt met een gebrek aan ondernemingen die laag- en ongeschoolde arbeiders tewerkstellen.

Reclamanten vragen om de kwestie van het gebied D te herzien, dat niet meer is opgenomen in het ontwerp, omdat niet het hele Gewest kan bogen op een minstens middelmatige bediening met het

Certains membres de la CRD appartenant à la CRM remarquent que la zone D n'est pas reprise dans le règlement, or la création d'emplois en Région de Bruxelles-Capitale est une priorité du Gouvernement. Toutes les études actuelles démontrent que le nombre d'emplois non qualifiés fait fortement défaut sur le territoire et que des efforts doivent être consentis afin d'attirer des entreprises qui peuvent offrir un emploi à cette main-d'œuvre non- ou peu qualifiée. Les zones où ce type d'activités peut notamment s'installer sans amener des conflits avec les habitants sont essentiellement des zones d'"industries urbaines" et les zones "d'activités portuaires et de transport". Ces zones correspondent à l'ancienne zone D. La suppression de cette zone dans le RRU pourrait avoir comme conséquence d'attirer les entreprises de haute technologie et de production de biens immatériels au détriment des autres types d'entreprises. La zone D constituait le dernier rempart de protection qui permettait encore aux entreprises de production de concurrencer les immeubles de bureaux déguisés en "entreprise de production de bien immatériel" ou en "entreprise de haute technologie".

La zone D de la circulaire 18 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. De ce fait, la voiture y est plus utilisée. 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 parcage est calculé en fonction de la surface totale du terrain sur lequel est établi l'immeuble (1 par 90m² de surface de terrain + 6), quelle que soient l'affectation de l'immeuble ou sa dimension. Les critères de la zone D freinent fortement l'installation de bureaux dans les zones industrielles et d'activités portuaires.

openbaar vervoer.

Sommige leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC, merken op dat het gebied D niet in de verordening is opgenomen, hoewel het scheppen van werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een prioriteit van de Regering is. Alle huidige studies tonen aan dat het aantal banen voor ongeschoolden veel te laag ligt op het grondgebied en dat inspanningen moeten worden geleverd om ondernemingen aan te trekken die de laag- of ongeschoolde arbeiders werk kunnen verschaffen. De gebieden waar dergelijke activiteiten zich met name kunnen vestigen zonder conflicten te veroorzaken met de bewoners, zijn in hoofdzaak de gebieden voor "stedelijke industrie" en de gebieden voor "haven- en vervoeractiviteiten". Die gebieden stemmen overeen met het vroegere gebied D. De afschaffing van dat gebied in de GSV zou ertoe kunnen leiden dat men hoogtechnologische ondernemingen en ondernemingen voor de vervaardiging van immateriële goederen aantrekt, ten koste van andere soorten bedrijven. Het gebied D vormde de laatste bescherming die productieondernemingen nog in staat stelde op te boksen tegen de kantoorgebouwen vermomd als "ondernemingen voor de vervaardiging van immateriële goederen" of "hoogtechnologische ondernemingen".

Gebied D van omzendbrief 18 omvat de activiteitsgebieden in de rand van het Gewest, met een geringe bediening door het openbaar vervoersnetwerk maar dichtbij de Ring van de snelweg. Daardoor wordt er meer gebruik gemaakt van de auto. Om de dichtheid van het autoverkeer per hectare te beperken en zo de bereikbaarheid van het gebied per auto te handhaven, wordt het maximaantal parkeerplaatsen berekend op grond van de totale oppervlakte van het terrein waarop het gebouw is opgetrokken (1 plaats per 90m² grondoppervlakte + 6), ongeacht de bestemming of de omvang van het gebouw. De criteria van het gebied D zetten een sterke rem op de vestiging van kantoren in de industriegebieden en de gebieden voor havenactiviteiten.

La CRD n'est pas convaincue par l'argumentation et marque son accord avec la suppression de la zone D.

L'entrée principale :

Un réclamant (commune) demande de préciser, dans le cas des immeubles disposant de plusieurs accès débouchant dans des zones différentes, qu'il faut prendre en compte l'entrée principale ou l'entrée plaçant l'immeuble dans la meilleure ou la moins bonne zone d'accessibilité.

Des réclamants demandent de recourir au critère de l'"entrée principale" dans le cas particulier des immeubles disposant de plusieurs accès pouvant déboucher dans des voiries appartenant à des zones différentes.

La CRD estime que les dossiers complexes doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas, mais qu'il peut être utile de préciser que le régime à appliquer est celui de la zone la plus restrictive.

Article 11 : Le nombre d'emplacements autorisé

Un réclamant demande de remplacer le titre de l'article par "Nombre maximum d'emplacements autorisés", pour attirer l'attention sur le fait qu'il s'agit d'un maximum qui pourra être réduit, par exemple si l'entreprise est redevable d'un plan de déplacement, etc.

L'article le prévoit.

Un réclamant demande de maintenir la disposition (qui correspond aux normes de la circulaire 18) pour plus de sécurité juridique.

Demandes d'autoriser davantage d'emplacements :

- Un réclamant (commune) demande de prévoir, à la place du maximum, un nombre minimum de niveaux (cf. emplacements pour les vélos) auquel on peut déroger si besoin et selon les circonstances locales.

- Des réclamants demandent de revoir le ratio en zone

De GOC is niet helemaal overtuigd door de argumentatie en keurt de weglating van zone D goed.

Hoofdingang :

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren dat men in het geval van gebouwen met meerdere ingangen die uitmonden in verschillende gebieden, rekening moet houden met de hoofdingang of de ingang die het gebouw in het beste of minst goede bereikbaarheidsgebied plaatst.

Reclamanten vragen om het criterium "hoofdingang" te gebruiken in het bijzondere geval van gebouwen met meerdere ingangen die kunnen uitmonden op wegen die tot verschillende gebieden behoren.

De GOC oordeelt dat de complexe dossiers geval per geval moeten worden onderzocht, maar dat het nuttig kan zijn om te preciseren dat het regime van het meest restrictieve gebied moet worden toegepast.

Artikel 11 : Het aantal toegelaten plaatsen

Een reclamant vraagt om de titel van het artikel te vervangen door "Het maximumaantal toegelaten plaatsen", om de aandacht te vestigen op het feit dat het om een maximum gaat dat verlaagd kan worden, bijvoorbeeld indien de onderneming een vervoersplan moet indienen enz.

Het artikel stipuleert dit.

Een reclamant vraagt het behoud van de bepaling (die overeenstemt met de normen van omzendbrief 18) voor meer rechtszekerheid.

Verzoeken om meer parkeerplaatsen toe te laten :

- Een reclamant (gemeente) vraagt om in plaats van het maximum een minimumaantal niveaus te voorzien (cfr. stelplaatsen voor fietsen) waarvan men kan afwijken indien nodig en naargelang de plaatselijke omstandigheden.

- Reclamanten vragen om de verhouding in gebied

C à la hausse (plus d'emplacements).

- Des réclamants demandent, si la proposition de traiter les demandes d'emplacements pour "bureaux" de la même façon que pour les "entreprises", soit remplacer les art. 10 et 11 par l'art. 15, n'est pas retenue, de remplacer dans l'art. 11 la notion de seuils maximum par celle de seuils minimum en dessous desquels l'administration ne peut pas descendre.

- Un réclamant demande de prendre en considération les clients, visiteurs, fournisseurs, etc.

- Des réclamants demandent de résoudre la discrimination entre les "industries" et la haute technologie et la production de biens immatériels par rapport aux emplacements pour visiteurs, véhicules fonctionnels, etc.

Demandes de restreindre le nombre d'emplacements :

- Des réclamants (dont des communes) demandent d'adopter une norme de 1 emplacement de parcage pour 300 m² en zone A, 200 m² en zone B et 100 m² en zone C. Il faut unifier les normes au niveau régional pour ne pas créer de concurrence entre les communes.

- Variante pour la zone A, proposée par un réclamant (commune) : pour la zone A (immeubles > 250 m²), prévoir plutôt 1 emplacement par tranche de 300 m² (au lieu de 200 m²).

- Un réclamant (commune) demande de revoir les normes afin d'éviter d'autoriser 2 à 3 fois plus de parking en zone C au risque d'inciter les promoteurs à ne pas investir dans les zones A et B.

- La CRMS remarque que le R.R.U. prévoit que les immeubles de la zone C peuvent obtenir deux fois plus de parking par rapport à ceux des deux autres zones. Cela risque d'être une source de spéculation et la CRMS ne l'encourage pas.

Au vu des demandes partagées (d'une part des réclamations demandant plus de souplesse, d'autre part, des réclamations demandant d'être plus strict), la CRD est d'avis que les normes, qui sont d'ailleurs fort proches de celles de la circulaire, doivent être maintenues. Une continuité des normes est en effet souhaitable (sécurité juridique).

C op te trekken (meer parkeerplaatsen).

- Reclamanten vragen om, bij verwerping van het voorstel om de aanvragen van parkeerplaatsen voor "kantoren" op dezelfde manier te behandelen als voor de "ondernemingen", zijnde de vervanging van artikelen 10 en 11 door art. 15, in art. 11 het begrip van de maximumdrempels te vervangen door minimumdrempels waaronder de administratie niet mag zakken.

- Een reclamant vraagt om rekening te houden met klanten, bezoekers, leveranciers, enz.

- Reclamanten vragen om komaf te maken met de discriminatie tussen de "industrieën" en de hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van immateriële goederen met betrekking tot de parkeerplaatsen voor bezoekers, bedrijfswagens enz.

Vragen om het aantal parkeerplaatsen te verlagen :

- Reclamanten (waaronder gemeenten) vragen om een norm in te voeren van 1 parkeerplaats per 300 m² in gebied A, 200 m² in gebied B en 100 m² in gebied C. Men dient de normen op gewestelijk niveau te uniformiseren om geen concurrentiestrijd te ontketenen tussen de gemeenten.

- Variante voor gebied A, voorgesteld door een reclamant (gemeente) : voor gebied A (gebouw > 250 m²), eerder 1 parkeerplaats voorzien per schijf van 300 m² (in plaats van 200 m²).

- Een reclamant (gemeente) vraagt de herziening van de normen om niet 2 tot 3 keer meer parkeerplaatsen in gebied C toe te laten, wat de promotoren ertoe zou kunnen aanzetten om niet meer te investeren in de gebieden A en B.

- De KCML merkt op dat de GSV voorziet dat de gebouwen in het gebied C 2 keer meer parkeerplaatsen kunnen krijgen dan die in de andere twee gebieden. Dat zou een bron van speculatie kunnen vormen en de KCML wil dat zeker niet aanmoedigen.

Gelet op de verdeelde verzoeken (enerzijds bezwaarschriften die vragen om meer soepelheid, anderzijds bezwaarschriften die een strenger beleid vragen), oordeelt de GOC dat de normen, die overigens zeer dicht aanleunen bij die van de omzendbrief, behouden moeten worden. Een continuïteit van de normen is namelijk wenselijk

La CRD rappelle en outre que les communes ont la possibilité d'adopter des normes plus sévères, ce qu'a d'ailleurs fait par exemple la Ville de Bruxelles.

Un réclamant (commune) demande de régler la différence de traitement entre les immeubles < et > 250 m² en zone A et, si la différence de traitement est maintenue, préciser où se trouvent les immeubles de 250 m². Un immeuble de 245 m² = 3 emplacements ; un immeuble de 395 m² = 2 emplacements. Les deux critères pour la zone A (< et > 250 m²) induisent des disparités de traitement importantes et non justifiées.

La CRD estime que le gouvernement doit régler ce problème, en supprimant la distinction entre les immeubles plus petits et plus grands que 250 m².

Un réclamant demande de réserver des emplacements pour les PMR.

La CRD estime que les emplacements pour PMR sont compris dans le nombre total des emplacements. La réservation d'emplacements pour PMR est prévue au titre IV du RRU (Accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite).

Un réclamant (commune) demande de préciser la procédure lorsque la limite de zone est située face à un immeuble.

La question est réglée par la disposition reprise à l'article 10 du projet de RRU.

Un réclamant (commune) demande de préciser que la superficie de plancher est "hors parking" (les parkings couverts hors-sol sont comptabilisés dans la superficie de plancher et donnent donc droit à des parkings supplémentaires).

(rechtszekerheid).

De GOC herinnert er bovendien aan dat de gemeenten de mogelijkheid hebben om strengere normen uit te vaardigen, wat bijvoorbeeld de Stad Brussel al deed.

Een reclamant (gemeente) vraagt om het verschil van behandeling te regelen tussen de gebouwen < en > 250 m² in het gebied A en, indien dat verschil wordt gehandhaafd, om te preciseren in welke categorie de gebouwen van 250 m² vallen. Een gebouw van 245 m² = 3 parkeerplaatsen; een gebouw van 395 m² = 2 parkeerplaatsen. Beide criteria voor gebied A (< en > 250 m²) leiden tot zeer ongelijke behandelingen die niet billijk zijn.

De GOC meent dat de Regering dit probleem moet oplossen door het onderscheid af te schaffen tussen de gebouwen groter en kleiner dan 250 m².

Een reclamant vraagt om parkeerplaatsen voor te behouden voor de personen met beperkte mobiliteit.

De GOC oordeelt dat de parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit in het totaal aantal parkeerplaatsen zijn begrepen. Het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met beperkte mobiliteit is voorzien in titel IV van de GSV (Toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit).

Een reclamant (gemeente) vraagt om de procedure te preciseren wanneer de grens van het gebied voor een gebouw is gelegen.

Die kwestie wordt geregeld door de bepaling in artikel 10 van het ontwerp van GSV.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren dat de vloeroppervlakte "buiten parkings" wordt berekend (de bovengrondse overdekte parkings worden verrekend in de vloeroppervlakte en geven dus recht op bijkomende parkeerplaatsen).

La CRD a proposé une modification de la définition des superficies plancher pour tenir compte de ce problème.

Un réclamant demande de remplacer "het volgende aantal parkeerplaatsen bijhorig" par "het volgende aantal bijbehorende parkeerplaatsen".

La CRD propose le libellé suivant du texte en Néerlandais: "het volgend aantal parkeerplaatsen horend bij...".

Des réclamants (dont une commune) demandent de reformuler l'article afin d'interdire la suppression d'emplacements existants (pour la commune, même en cas de rénovation lourde).

La CRD renvoie à l'article 12, §2.

Article 12

Un réclamant demande de donner un titre à l'article.

Des réclamants (communes) demandent de prévoir une formule mathématique claire et facile à appliquer. Faut-il arrondir à l'unité supérieure le nombre d'emplacements ou la tranche à prendre en considération ?

Le calcul des emplacements de parking autorisable a été simplifié par rapport à la circulaire. L'article 12 §1^{er} précise que c'est le nombre d'emplacements qui est arrondi à l'unité supérieure.

Des réclamants demandent d'écrire: emplacements existants "valablement autorisés", plutôt qu'emplacements "ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur".

La CRD se prononce en faveur du maintien du texte du projet de RRU, qui a l'avantage d'être plus précis que la proposition de modification.

Un réclamant demande que la norme du RRU

De GOC heeft een wijziging voorgesteld in de definitie van de vloeroppervlakte om rekening te houden met dat probleem.

Een reclamant vraagt om "het volgende aantal parkeerplaatsen bijhorig" te vervangen door "het volgende aantal bijbehorende parkeerplaatsen".

De GOC stelt de volgende formulering voor in het Nederlands : "het volgend aantal parkeerplaatsen horend bij...".

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om het artikel te herformuleren om de afschaffing van bestaande parkeerplaatsen te verbieden (voor de gemeente, zelfs bij ingrijpende renovatiewerken).

De GOC verwijst naar artikel 12 §2.

Artikel 12

Een reclamant vraagt om het artikel een titel te geven.

Reclamanten (gemeenten) vragen om een duidelijke en makkelijk toe te passen wiskundige formule te voorzien. Moet men het aantal plaatsen afronden naar de hogere eenheid of de in aanmerking te nemen schijf ?

De berekening van de toelaatbare parkeerplaatsen werd vereenvoudigd ten opzichte van de omzendbrief. Artikel 12 §1 preciseert dat het wel degelijk het aantal parkeerplaatsen is dat wordt afgerond naar de hogere eenheid.

Reclamanten vragen om te schrijven : "geldig toegestane" bestaande parkeerplaatsen in plaats van "parkeerplaatsen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een vroegere stedenbouwkundige vergunning".

De GOC pleit voor het behoud van de tekst van het ontwerp van GSV, die het voordeel biedt nauwkeuriger te zijn dan het voorstel tot wijziging.

Een reclamant vraagt dat de norm van de GSV zou

s'applique en cas de démolition-reconstruction ainsi que dans le cas de vieux PPA qui prévoyaient du parking.

La norme s'applique en cas de démolition-reconstruction. Par contre, les emplacements autorisés par PPA ne peuvent être mis en cause que par une modification ou une abrogation du PPA existant.

Des réclamants demandent de clarifier la notion de permis antérieur (seulement délivré ou déjà mis en œuvre).

La CRD estime que la notion est suffisamment claire et ne nécessite pas de précision spécifique. Il s'agit de parkings existants, donc réalisés.

Un réclamant demande d'étendre la clause de sauvegarde aux cas de rénovation et de demande ou de renouvellement de permis d'environnement. Compléter l'article 1 §4 par "Ce titre ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante dans la mesure où ceux-ci visent au maintien de cette construction et n'apportent pas de modification majeure".

Le libellé de l'article 12 §2 répond à la question. Par contre, le RRU ne concerne que les demandes de permis d'urbanisme. Les permis d'environnement sont une matière tout à fait distincte de la procédure des permis d'urbanisme.

Des réclamants demandent de reformuler l'article 12§2 pour en supprimer toute équivoque. Un bon exemple de libellé figure dans l'art.5. : "L'article 11 ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination ou d'utilisation".

Le champ d'application du chapitre IV est précisé à l'article 9. Pour ce qui concerne l'avis de la CRD concernant l'article 12, voir ci-dessus.

worden toegepast in het geval van afbraak-heropbouw alsook in het geval van oude BPA's die in parkeerplaatsen voorzagen.

De norm is van toepassing in het geval van afbraak-heropbouw. Daarentegen kunnen de parkeerplaatsen die werden toegestaan door een BPA enkel in vraag worden gesteld door een wijziging of opheffing van het bestaande BPA.

Reclamanten vragen om het begrip "vroegere vergunning" te verduidelijken (enkel afgeleverd of reeds uitgevoerd).

De GOC meent dat het begrip voldoende duidelijk is en geen specifieke precisering vereist. Het gaat om bestaande, dus gerealiseerde parkeerplaatsen.

Een reclamant vraagt om de bewaringsclausule uit te breiden tot de gevallen van renovatie en de aanvragen of vernieuwingen van milieuvergunningen. Hij vraagt de aanvulling van artikel 1 met een §4 die als volgt luidt : "Deze titel is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk voor zover die het behoud van het bouwwerk beogen en geen ingrijpende wijziging doorvoeren".

De tekst van artikel 12 §2 vormt een antwoord op deze vraag. Daarentegen heeft de GSV enkel betrekking op de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen. De milieuvergunningen zijn een materie die volkomen losstaat van de procedure van de stedenbouwkundige vergunningen.

Reclamanten vragen de herformulering van artikel 12§2 om elke dubbelzinnigheid te vermijden. Een mooi voorbeeld van formulering staat in art. 5. : "Artikel 11 is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk, zelfs in geval van verandering van bestemming of van het gebruik.

Het toepassingsgebied van hoofdstuk IV wordt gepreciseerd in artikel 9. Voor het advies van de GOC aangaande artikel 12, zie hoger.

Pour des raisons de clarté du texte, la CRD propose de libeller le §2 de l'article 12 comme suit : « L'application de l'article 11 n'entraîne pas l'obligation de supprimer des emplacements de parcage existants et ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur. »

Article 13 : Le nombre d'emplacements pour vélos à créer

D'une part, des réclamants demandent de revoir le ratio sur des bases plus réalistes, et notamment en fonction du profil de mobilité de chaque immeuble.

D'autre part, des réclamants demandent de prévoir plus d'emplacements pour vélos :

- Un réclamant demande de revoir à la hausse les normes pour les vélos.
- Un réclamant (commune) demande de prévoir un minimum d'un espace d'accueil pour les deux-roues quelle que soit la superficie du bâtiment.
- Des réclamants (communes) demandent d'augmenter le nombre d'emplacements de parcage pour vélos : 1 emplacement par 100 m² au lieu de 200 m². Variante proposée par une commune : 1 pour 100 m² tout en y intégrant les deux-roues motorisés.
- Des réclamants demandent d'indiquer : "tout immeuble ... contient au minimum une place de parking vélo par 60m², avec un minimum de 8 places par immeuble".

Au vu des demandes diverses et allant dans les deux sens, la CRD propose le maintien du texte du projet de RRU pour le nombre d'emplacements pour vélos à créer. La norme d'au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble est adéquate et correspond à l'objectif du PRD d'atteindre une part de marché de 10% des déplacements à vélo.

Un réclamant (commune) demande de retenir une norme de l'équivalent d'une place de stationnement

Omwille van de duidelijkheid van de tekst stelt de GOC voor om §2 van artikel 12 als volgt te formuleren: "De toepassing van artikel 11 brengt niet de verplichting met zich mee om bestaande parkeerplaatsen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een vroegere stedenbouwkundige vergunning, af te schaffen."

Artikel 13 : Het aantal in te richten plaatsen voor fietsen

Eenzijds vragen reclamanten om de verhouding te herzien op grond van een realistischere basis, en met name rekening houdend met het mobiliteitsprofiel van elk gebouw.

Anderzijds vragen reclamanten om meer plaatsen voor fietsen te voorzien :

- Een reclamant vraagt om de norm voor de fietsen op te trekken.
- Een reclamant (gemeente) vraagt om minstens een stallingsplaats te voorzien voor tweewielers te voorzien, ongeacht de oppervlakte van het gebouw.
- Reclamanten (gemeenten) vragen om het aantal parkeerplaatsen voor fietsen te verhogen : 1 plaats per 100 m² in plaats van 200 m². Variante voorgesteld door een gemeente : 1 plaats per 100 m² met integratie van de gemotoriseerde tweewielers.
- Reclamanten vragen om te vermelden : "elk gebouw ... bevat minimum een parkeerplaats voor fietsen per 60 m² vloeroppervlakte, met een minimum van 8 plaatsen per gebouw".

Gelet op de uiteenlopende verzoeken in beide richtingen, stelt de GOC voor om de tekst van het ontwerp van GSV te behouden voor wat het aantal te creëren parkeerplaatsen voor fietsen betreft. De minimumnorm van één parkeerplaats voor fietsen per 200 m² vloeroppervlakte, met een minimum van twee parkeerplaatsen voor fietsen per gebouw is toereikend en beantwoordt aan de doelstellingen van het GewOP om voor het fietsverkeer een marktaandeel van 10% te halen.

Een reclamant (gemeente) vraagt om een norm te formuleren die stipuleert dat voor elke tien

voiture pour les deux-roues pour dix places de voiture demandées.

La CRD estime que la norme prévue est plus ou moins équivalente. Cependant, elle ne peut marquer son accord sur cette proposition, car elle reviendrait à une modulation du nombre d'emplacements pour vélos selon la zone, ce qui n'est pas l'objectif du règlement.

Un réclamant demande de prendre en compte le stationnement des motos et scooters.

Ces catégories sont implicitement reprises dans les emplacements de parcage pour voitures.

Un réclamant (commune) demande de préciser la notion de "sécurisé".

Des réclamants (communes) demandent de préciser que les dispositifs de stationnement des vélos doivent permettre d'accrocher le cadre du vélo à un point fixe.

Un réclamant (commune) demande d'ajouter au point 4° "être munis d'un dispositif qui permette d'accrocher le cadre du vélo à deux points fixes".

Des réclamants (communes) demandent d'imposer un minimum de douches en fonction du nombre de parking vélo imposé.

La CRD se prononce en faveur du maintien du texte, qu'elle estime assez précis. Les sanitaires et vestiaires sont utiles mais difficiles à imposer.

autoparkeerplaatsen één autoparkeerplaats voor tweewielers moet worden voorzien.

De GOC meent dat de voorziene norm hiermee ongeveer overeenstemt. Maar ze kan zich niet akkoord verklaren met dat voorstel, omdat dat erop zou neerkomen dat het aantal parkeerplaatsen voor fietsen wordt gewijzigd naargelang het gebied, wat niet het doel is van de verordening.

Een reclamant vraagt om rekening te houden met het parkeren van motoren en scooters.

Deze categorieën zijn impliciet opgenomen in de parkeerplaatsen voor wagens.

Een reclamant (gemeente) vraagt om het begrip "beveiligd" te preciseren.

Reclamanten (gemeenten) vragen om te preciseren dat de parkeervoorzieningen voor fietsen de mogelijkheid moeten bieden om het fietsframe vast te maken aan een vast punt.

Een reclamant (gemeente) vraagt om in punt 4° toe te voegen "beschikken over een geschikte voorziening waar het fietsframe op twee vaste punten kan worden aangehaakt".

Reclamanten (gemeenten) vragen om een minimum aan douches op te leggen, afhankelijk van het aantal opgelegde fietsstelplaatsen.

De GOC pleit voor het behoud van de tekst, die ze voldoende precies acht. Sanitaire voorzieningen en vestiaires zijn wel nuttig, maar moeilijk op te leggen.

CHAPITRE V. - LES SURFACES AFFECTÉES AUX ACTIVITÉS ARTISANALES, INDUSTRIELLES, LOGISTIQUES, D'ENTREPOSAGE OU DE PRODUCTION DE SERVICES MATÉRIELS ET LES COMMERCES DE GROS

Article 14 : Champ d'application

Des réclamants (dont une commune) demandent de libeller cette disposition comme suit : "Le présent chapitre s'applique à tous les immeubles contenant des superficies de plancher destinées aux activités artisanales et/ou logistiques et/ou d'entreposage et/ou de production de services matériels et/ou aux commerces de gros".

La CRD propose la rédaction suivante : « Le présent chapitre s'applique à tous les immeubles contenant des surfaces destinées aux... » pour faire référence à la notion d'immeuble et pour s'aligner sur la rédaction de l'article 9. Elle propose de ne pas utiliser la formulation « et/ou ».

Des réclamants demandent d'uniformiser les articles 9 et 14 en corrigeant l'article 14 pour qu'il ne vise que la notion de destination.

La CRD marque son accord : la distinction de libellé entre l'article 9 (« immeubles destinés à ») et l'article 14 (« affecté à ») porte à confusion : voir proposition de rédaction ci-dessus.

Un réclamant (commune) demande d'ajouter des prescriptions sur les grands commerces spécialisés et les équipements.

Des réclamants (dont des communes) demandent, sans spécifier davantage, d'aborder la problématique du stationnement (tant pour les travailleurs que pour les visiteurs) de déterminer un nombre d'emplacements pour les commerces de détail, les moyennes et grandes surfaces, les (grands) commerces spécialisés, les équipements, les multiplexes, les hôtels et flat-hôtels (à

HOOFDSTUK V. - DE OPPERVLAKTE BESTEMD VOOR AMBACHTS-, NIJVERHEIDS-, LOGISTIEKE, OPSLAGACTIVITEITEN OF VOOR ACTIVITEITEN VOOR DE VERVAARDIGING VAN MATERIËLE DIENSTEN EN VOOR DE GROOTHANDEL

Artikel 14 : Toepassingsgebied

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om de bepaling als volgt te formuleren : Dit hoofdstuk is van toepassing op alle gebouwen met vloeroppervlakten bestemd voor ambachts- en/of logistieke en/of opslagactiviteiten en/of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten en/of voor de groothandel.

De GOC stelt de volgende formulering voor : "Dit hoofdstuk is van toepassing op alle gebouwen met oppervlakten bestemd voor..." om te verwijzen naar het begrip gebouw en om dit artikel af te stemmen op de formulering van artikel 9. Ze stelt voor om niet te werken met de formulering "en/of".

Reclamanten vragen om de artikelen 9 en 14 te uniformiseren door artikel 14 te verbeteren opdat het zou verwijzen naar het begrip "bestemming" ("destination" in de Franse versie).

De GOC keurt dit voorstel goed : het verschil in formulering tussen artikel 9 ("immeubles destinés à") en artikel 14 ("affecté à") scheidt verwarring : zie hoger voor het voorstel voor de nieuwe formulering.

Een reclamant (gemeente) vraagt om voorschriften toe te voegen betreffende de grote speciaalzaken en de voorzieningen.

- Reclamanten (waaronder gemeenten) vragen, zonder verdere specificering, om de problematiek van het parkeren (zowel voor werknemers als voor bezoekers) te bespreken en een aantal parkeerplaatsen te bepalen voor de kleinhandelszaken, de middelgrote en grote warenhuizen, de (grote) speciaalzaken, de

partir d'une certaine importance ou non ; émettre des normes différentes en fonction de la taille). Ces activités génèrent des flux de circulation et des besoins en stationnement et donc nécessitent aussi des normes de stationnement.

La CRD propose d'intégrer ces fonctions dans le champ d'application de l'article 14, pour les raisons citées par les réclamants.

Des réclamants demandent de prévoir des dispositions pour les parkings vélos dans le cadre des équipements (établissements scolaires en fonction du niveau, crèches où on devrait prévoir la possibilité d'attacher un vélo avec remorque, etc.).

Comme la CRD propose de reprendre notamment les équipements dans l'article 14, l'article 17 sur le nombre d'emplacements pour vélos à créer leur sera automatiquement d'application.

Certains membres de la CRD appartenant au CES estiment que le libellé de l'article 14 doit être réécrit afin d'une part, de préserver les droits acquis au niveau des bâtiments existants et d'autre part, de ne pas freiner les investissements de rénovation de ces derniers. Certains de ces membres suggèrent que le texte de cet article soit complété par le texte suivant : «Il ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination, ni aux travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure. »

6 membres estiment que le libellé de l'article 14 doit être réécrit, afin que les travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure ne rentrent pas dans le champ d'application.

20 membres estiment que le texte de l'article 14 doit rester inchangé, afin que les travaux de démolition-reconstruction pour cas de force majeure rentrent bien dans le champ d'application.

1 membre s'abstient.

voorzieningen, multiplexen, de hotels en flathotels (al dan niet vanaf een zekere omvang; verschillende normen uitvaardigen op grond van de omvang). Deze activiteiten genereren verkeersstromen en parkeerbehoeften en vereisen dus ook parkeernormen.

De GOC stelt voor om deze functies te integreren in het toepassingsgebied van artikel 14, om de redenen die worden aangehaald door de reclamanten.

- Reclamanten vragen om te voorzien in bepalingen voor de fietsenstallingen in het kader van de voorzieningen (onderwijsinstellingen naargelang het niveau, kribben waar de mogelijkheid zou moeten bestaan om een fiets met aanhangwagentje vast te maken, enz.).

Aangezien de GOC voorstelt om met name de voorzieningen op te nemen in artikel 14, zal artikel 17 betreffende het aantal in te richten parkeerplaatsen voor fietsen automatisch van toepassing zijn.

Sommige leden van de GOC die deel uitmaken van de ESR, zijn van mening dat artikel 14 herschreven moet worden, enerzijds om de verworven rechten met betrekking tot de bestaande gebouwen te handhaven, en anderzijds om geen rem te zetten op de investeringen in de renovatie van die gebouwen. Sommige van die leden stellen voor om dit artikel aan te vullen met de volgende tekst : "Het is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk, zelfs in geval van verandering van bestemming, noch op de afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht."

6 leden zijn van mening dat de formulering van artikel 14 herzien moet worden, zodat afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht niet binnen het toepassingsgebied vallen.

20 leden zijn van mening dat de tekst van artikel 14 ongewijzigd moet blijven, zodat afbraak-heropbouwwerken in gevallen van overmacht eveneens binnen het toepassingsgebied vallen.

1 lid onthoudt zich.

**Avis de la CRD sur le projet de RRU
(9 février 2006)**

Titre VIII – Les normes de stationnement en dehors de la voie publique

Doc 1477

**Advies van de GOC over het ontwerp van GSV
(9 Februari 2006)**

Titel VIII– De parkeernormen buiten de openbare weg

Pour le reste, la CRD renvoie à l'article 16.

Des réclamants (dont une commune) demandent de reformuler l'article afin d'interdire la suppression d'emplacements existants (pour la commune, même en cas de rénovation lourde).

La CRD renvoie à l'article 16. Pour des raisons de clarté du texte, la CRD propose de libeller l'article 16 comme suit : « L'application de l'article 15 n'entraîne pas l'obligation de supprimer des emplacements de parcage existants et ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur. »

Article 15 : Le nombre d'emplacements autorisé

Un réclamant (commune) demande d'accompagner l'article 15 d'une banque de données reprenant des cas de permis autorisés récemment (5 ans par exemple) dans le cadre de cet article. Cela permettrait à l'autorité délivrante d'avoir des points de repère et donc d'éviter une trop grande subjectivité et donc de trop nombreux recours.

La CRD estime que le gouvernement devrait tenir à jour cette banque de données pour pouvoir évaluer la pertinence des règles.

Un réclamant (commune) demande de se rapporter à la notion de surface et non à celle de demandeur, car le permis est lié à l'immeuble et non à l'occupant.

La CRD remarque que pour les affectations qui sont reprises dans le champ d'application de ce chapitre, il n'y a pas de relation directe entre la surface et le nombre d'emplois. En conséquence, la surface n'est pas le seul critère adéquat pour déterminer le nombre d'emplacements autorisables.

Des réclamants estiment qu'il faudrait que l'autorité délivrante motive sa décision et non le demandeur.

Voor het overige verwijst de GOC naar artikel 16.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om het artikel te herformuleren om de afschaffing van bestaande parkeerplaatsen te verbieden (voor de gemeente, zelfs bij ingrijpende renovaties).

De GOC verwijst naar artikel 16. Omwille van de duidelijkheid van de tekst stelt de GOC voor om artikel 16 als volgt te herschrijven: "De toepassing van artikel 15 brengt niet de verplichting met zich mee om bestaande parkeerplaatsen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een vroegere stedenbouwkundige vergunning af te schaffen.»

Artikel 15 : Het aantal toegelaten plaatsen

Een reclamant (gemeente) vraagt om bij artikel 15 een databank te voegen met vergunningen die recent (5 jaar bijvoorbeeld) werden toegekend in het kader van dit artikel. Dat zou de uitreikende overheid referentiepunten geven en in staat stellen om een te grote subjectiviteit en dus te veel beroepsprocedures te vermijden.

De GOC is van mening dat de Regering die databank zou moeten bijhouden om de relevantie van de regels te beoordelen.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te verwijzen naar het begrip "oppervlakte" en niet naar de aanvrager, omdat de vergunning is verbonden aan het gebouw en niet aan de gebruiker.

De GOC merkt op dat er voor de bestemmingen opgenomen in het toepassingsgebied van dit hoofdstuk, geen rechtstreeks verband bestaat tussen de oppervlakte en het aantal banen. Bijgevolg is de oppervlakte niet het enige geschikte criterium om het aantal toe te laten parkeerplaatsen te bepalen.

Reclamanten vinden dat de uitreikende overheid haar beslissing zou moeten motiveren, en niet de aanvrager.

Certains membres de la CRD appartenant au CES estiment que le nombre d'emplacements autorisés pour ce type d'activités sera déterminé par l'autorité, sur base d'une proposition motivée du demandeur. Ce régime, plus souple que celui des immeubles de bureaux, présente l'avantage de permettre la prise en compte des besoins spécifiques de l'entreprise concernée. Il ne sera cependant moins restrictif que dans la mesure où l'autorité investie du pouvoir de décision fera une appréciation adéquate des besoins de l'entreprise. Et elle dispose pour prendre sa décision, d'un pouvoir discrétionnaire. L'article 15 semble en effet inverser l'obligation de motivation en la faisant reposer sur le demandeur de permis, alors qu'il devrait imposer à l'autorité délivrante, un devoir de «motivation circonstanciée». Plus généralement, certains de ces membres considèrent que pour les immeubles industriels comme pour les immeubles de bureaux, il est souvent mal aisé de prévoir précisément, dès la construction de l'immeuble, les futures affectations de celui-ci et dès lors, ses besoins en parkings. L'intitulé même du chapitre V illustre particulièrement la grande variété d'activité que ce type d'immeubles peut abriter. En cette matière encore, la discussion avec l'autorité d'un plan de déplacement, n'affectant pas structurellement l'immeuble, apparaît comme solution plus réaliste et économiquement plus acceptable. D'autant que dans son appréciation du bon aménagement des lieux, l'autorité dispose du pouvoir d'assortir les permis de conditions, ce qui réduit en conséquence l'utilité d'un texte réglementaire.

La CRD rappelle que le fait que l'article 15 précise que l'autorité délivrante fixe le nombre d'emplacements de parcage autorisé, sur base d'une proposition motivée du demandeur, ne change rien au devoir de l'autorité délivrante de motiver sa décision, qui lui est imposé de façon générale par la loi.

Des réclamants estiment que les activités de bureaux, haute technologie et production de biens immatériels devraient également pouvoir disposer d'emplacements

Sommige leden van de GOC die deel uitmaken van de ESR, zijn van mening dat het aantal toegelaten parkeerplaatsen voor dit soort activiteiten moet worden bepaald door de overheid, op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager. Dat regime, dat soepeler is dan dat voor de kantoorgebouwen, biedt het voordeel dat men rekening kan houden met de specifieke behoeften van de betrokken onderneming. Het zal echter alleen maar minder restrictief zijn voor zover de autoriteit met de beslissingsmacht een adequate beoordeling maakt van de behoeften van de onderneming. En om haar beslissing te nemen, beschikt zij over een discretionaire macht. Artikel 15 lijkt inderdaad de motiveringsplicht om te draaien en op te leggen aan de aanvrager van de vergunning, terwijl men van de uitreikende overheid een "omstandige motivering" zou moeten vereisen. Meer algemeen vinden sommige van deze leden dat het voor industriële gebouwen en kantoorgebouwen vaak moeilijk is om reeds bij de oprichtingsfase van het gebouw de precieze bestemmingen ervan te voorzien, en dus ook de parkeerbehoeften. De titel van hoofdstuk V illustreert op zich al de bijzonder grote verscheidenheid van activiteiten die zich in dit soort gebouwen kunnen vestigen. Nog in dit verband lijkt het overleg met de autoriteit over een vervoersplan, dat geen structurele invloed heeft op het gebouw, een realistischere en economisch meer aanvaardbare oplossing. Te meer omdat de autoriteit in het kader van haar beoordeling van de goede ruimtelijke ordening gemachtigd is om voorwaarden te koppelen aan de vergunningen, wat het nut van een verordenende tekst vermindert.

De GOC herinnert eraan dat het feit dat artikel 15 preciseert dat de uitreikende overheid het toegelaten aantal parkeerplaatsen bepaalt op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, niets verandert aan de verplichting van de uitreikende overheid om haar beslissing te motiveren, omdat die verplichting haar algemeen wordt opgelegd door de wet.

Reclamanten zijn van mening dat de kantooractiviteiten, hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor de vervaardiging van

pour visiteurs, clients, etc. (discrimination entre les projets 'bureaux' et les autres).

Un réclamant demande de tenir suffisamment compte des visiteurs, clients, etc. et être attentif aux besoins exprimés par les entreprises et de ne pas revenir à la référence au nombre d'emplois.

Les critères basés sur le nombre d'emplois (dans la circulaire 18) ont été abandonnés en raison du problème de leur application pratique.

Un réclamant demande de définir la notion de "véhicule fonctionnel" en reprenant la définition de "véhicule fonctionnel" de la Circulaire pour éviter les controverses.

La CRD marque son accord. Elle propose que la définition de la notion de « véhicule fonctionnel » de la Circulaire 18 soit reprise pour être intégrée au titre VIII. Les véhicules de société, à distinguer des véhicules fonctionnels, sont en effet un phénomène qui devient de plus en plus important.

Des réclamants demandent d'imposer de rendre les grands parkings imperméables.

La CRD estime que cette problématique est assez difficile et complexe à intégrer dans un règlement général comme le RRU. Il y a en effet deux impératifs contradictoires :

- assurer l'alimentation de la nappe phréatique et diminuer les risques d'inondation en rendant le sol perméable ;
- protéger la nappe phréatique de la pollution par hydrocarbures.

Il y a lieu de juger les demandes de permis d'urbanisme au cas par cas. La CRD renvoie la problématique à l'IBGE.

immateriële goederen eveneens zouden moeten kunnen beschikken over parkeerplaatsen voor bezoekers, klanten enz. (discriminatie tussen de "kantoorprojecten" en andere projecten).

Een reclamant vraagt om voldoende rekening te houden met bezoekers, klanten enz. en oog te hebben voor de behoeften van de ondernemingen, en niet terug te grijpen naar de verwijzing naar het aantal banen.

De op het aantal banen gebaseerde criteria (in omzendbrief 18) werden opgegeven omdat hun toepassing in de praktijk voor problemen zorgt.

Een reclamant vraagt om het begrip "dienstvoertuig" te definiëren en daartoe de definitie over te nemen van de omzendbrief om controverses te vermijden.

De GOC keurt deze opmerking goed. Ze stelt voor om de definitie van dienstvoertuig uit omzendbrief 18 over te nemen in titel VIII. De firmawagens, die duidelijk onderscheiden moeten worden van de dienstvoertuigen, zijn een sterk groeiend fenomeen.

Reclamanten vragen om te voorzien in de verplichting om grote parkeerruimten ondoorlaatbaar te maken.

De GOC oordeelt dat die problematiek te moeilijk en te complex is om op te nemen in een algemene verordening zoals de GSV. Er zijn namelijk twee tegenstrijdige belangrijke vereisten :

- borg staan voor de toevoer van de grondwaterlaag en het overstromingsgevaar beperken door de bodem doorlaatbaar te maken;
- de grondwaterlaag beschermen tegen de verontreiniging door koolwaterstoffen.

De aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen dienen geval per geval te worden onderzocht. De GOC verwijst voor deze problematiek door naar het BIM.

Article 16

Des réclamants demandent de clarifier la notion de permis antérieur (seulement délivré ou déjà mis en oeuvre).

La CRD estime que la notion est suffisamment claire et ne nécessite pas de précision spécifique car il s'agit de parkings existants.

Des réclamants demandent de reformuler l'article 16 pour en supprimer toute équivoque. Un bon exemple de libellé figure dans l'art.5. : "L'article 14 ne s'applique pas aux actes et travaux relatifs à une construction existante, même en cas de changement de destination ou d'utilisation".

Le champ d'application du chapitre V est précisé à l'article 14.

Pour des raisons de clarté du texte, la CRD propose de libeller l'article 16 comme suit : « L'application de l'article 14 15 n'entraîne pas l'obligation de supprimer des emplacements de parcage existants et ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme antérieur. »

Article 17 : Le nombre d'emplacements pour vélos à créer

Des réclamants demandent de prévoir plus d'emplacements pour vélos :

- des réclamants (communes) demandent d'augmenter le nombre d'emplacements de parcage pour vélos: 1 emplacement par 100m² au lieu de 200m² ;
- des réclamants demandent de mettre : "tout immeuble ... contient au minimum une place de parking vélo par 60m², avec un minimum de 8 places par immeuble".

La CRD renvoie à son avis sur l'article 13 et propose le maintien du texte de l'article 17.

Un réclamant (commune) demande de prendre en

Artikel 16

Reclamanten vragen om het begrip "vroegere vergunning" toe te lichten (slechts afgeleverd of reeds uitgevoerd).

De GOC meent dat het begrip voldoende duidelijk is en geen specifieke precisering vereist, aangezien het hier gaat om bestaande parkings.

Reclamanten vragen de herformulering van artikel 16 om elke dubbelzinnigheid te vermijden. Een mooi voorbeeld van formulering staat in art. 5. : "Artikel 14 is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand bouwwerk, zelfs in geval van verandering van bestemming of van het gebruik."

Het toepassingsgebied van hoofdstuk V wordt gepreciseerd in artikel 14.

Omwille van de duidelijkheid van de tekst stelt de GOC voor om artikel 16 als volgt te herschrijven : "De toepassing van artikel 1415 brengt niet de verplichting met zich mee om bestaande parkeerplaatsen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een vroegere stedenbouwkundige vergunning af te schaffen."»

Artikel 17 : Het aantal in te richten plaatsen voor fietsen

Reclamanten vragen om meer plaatsen voor fietsen te voorzien :

- reclamanten (gemeenten) vragen om het aantal parkeerplaatsen voor fietsen op te trekken: 1 parkeerplaats per 100m² in plaats van 200m² ;
- reclamanten vragen om te zetten : "elk gebouw ... bevat minimum een parkeerplaats voor fietsen per 60 m² vloeroppervlakte, met een minimum van 8 plaatsen per gebouw".

De GOC verwijst naar haar advies betreffende artikel 13 en stelt voor de tekst van artikel 17 te behouden.

Een reclamant (gemeente) vraagt om rekening te

compte les emplacements pour motos.

Les motos sont implicitement reprises dans les emplacements de parcage pour voitures.

Un réclamant (commune) demande d'imposer un minimum de douches en fonction du nombre de parking vélo imposé.

Des réclamants demandent d'imposer des locaux de rafraîchissement, voire des douches, et des armoires pour conserver les vêtements propres.

La CRD estime qu'il n'est pas toujours possible de prévoir de tels locaux, et dès lors ne se prononce pas en faveur de l'imposition.

Des réclamants (dont une commune) demandent de préciser la notion de "sécurisé".

Des réclamants demandent de définir la notion de "aisé" et de "accrochage adéquat".

Un réclamant (commune) demande de prévoir un dispositif d'attache-vélo permettant la fixation du cadre et non seulement de la roue.

La CRD estime que ces demandes relèvent d'un degré de détail trop important pour être intégrées dans un règlement général comme le RRU.

CHAPITRE VI. - LES LIVRAISONS

Article 18

Un réclamant (commune) s'interroge quant à la nécessité de prévoir des aires de livraison pour camions dans les immeubles de bureaux.

La CRD estime qu'une aire de livraison hors voirie accessible aux camions, pour les immeubles de bureaux, tel que disposé à l'article 18, répond à une nécessité sur le terrain et est donc indispensable.

Des réclamants (dont des communes) demandent de

houden met de parkeerplaatsen voor motoren.

De motoren vallen impliciet onder de bepalingen inzake de parkeerplaatsen voor wagens.

Een reclamant (gemeente) vraagt om een minimum aan douches op te leggen, afhankelijk van het aantal opgelegde fietsstelplaatsen.

Reclamanten vragen om lokalen om zich op te frissen te verplichten of zelfs douches en kasten voor het bewaren van schone kleren.

De GOC oordeelt dat het niet altijd mogelijk is om in dergelijke lokalen te voorzien, en is derhalve geen voorstander van deze verplichting.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om het begrip "beveiligd" te preciseren.

Reclamanten vragen de definitie van de begrippen "gemakkelijk" en "geschikte aanhaakvoorziening".

Een reclamant (gemeente) vraagt om te voorzien in een fietsbevestigingsvoorziening waaraan niet alleen het wiel maar ook het kader kan worden vastgemaakt.

De GOC oordeelt dat deze verzoeken te ver in detail treden om te worden opgenomen in een algemene verordening zoals de GSV.

HOOFDSTUK VI. - DE LEVERINGEN

Artikel 18

Een reclamant (gemeente) stelt zich vragen over de noodzaak om te voorzien in leveringszones voor vrachtwagens in de kantoorgebouwen.

De GOC is van mening dat een voor vrachtwagens toegankelijke leveringsplaats buiten de weg voor de kantoorgebouwen, zoals bepaald in artikel 18, beantwoordt aan een noodzaak op het terrein en dus onontbeerlijk is.

Reclamanten (waaronder gemeenten) vragen om

prévoir également une aire de livraison pour les commerces (à partir d'une certaine taille ou non), les grands commerces spécialisés, les équipements (à partir d'une certaine taille ou non) et les hôtels.

Les membres de la CRD appartenant à la CRM remarquent également que les commerces en général et les équipements collectifs et d'intérêt général ne font pas l'objet du titre VIII. Ces deux types d'activités, surtout les commerces, ont fréquemment besoin d'être livrés en marchandises ou matériels et notamment par des camions. Les membres de la CRD appartenant à la CRM demandent donc de revoir l'article 18 pour ces deux catégories d'activités afin d'éviter tous types de nuisances liées aux charrois.

La CRD marque son accord sur l'intégration de ces affectations à l'article 18. Il est en effet nécessaire de prévoir des aires de livraisons hors voirie pour ces fonctions qui génèrent des déplacements importants et posent souvent des problèmes de livraison.

Des réclamants ont des propositions ou des questions sur la notion de « immeubles nouvellement construits ou reconstruits » :

- des réclamants (dont une commune) demandent de préciser dans l'intitulé des §1 et §2 qu'ils sont applicables "en cas de construction ou de reconstruction". Supprimer des points 1° et 2° des §1 et §2 les termes "nouvellement construits ou reconstruits" ;
- un réclamant demande de clarifier la notion de "immeubles nouvellement construits" (quoique l'art.20 ne parle que de demandes de permis introduites après l'entrée en vigueur du titre) ;
- un réclamant (commune) demande de préciser, quand il est fait mention de reconstruction, s'il s'agit de reconstruction globale ou partielle et dans ce dernier cas si les exigences sont les mêmes.

La CRD propose de remplacer « immeubles nouvellement construits ou reconstruits » par « immeubles à construire ou à reconstruire ». Concernant la dernière réclamation, la CRD estime

également une livraison pour les commerces (al dan niet vanaf een zeker formaat), de grote speciaalzaken, de voorzieningen (al dan niet vanaf een zekere omvang) en de hotels.

De leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC merken tevens op dat de handelszaken in het algemeen en de collectieve voorzieningen en voorzieningen van openbaar nut niet aan bod komen in titel VIII. Deze twee types activiteiten, en in het bijzonder de handelszaken, hebben regelmatig nood aan de levering van goederen of materiaal, met name door vrachtwagens. De leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC vragen derhalve om artikel 18 te herzien voor die twee activiteitscategorieën om elke vorm van hinder door het vrachtverkeer te vermijden.

De GOC hecht haar goedkeuring aan de integratie van deze bestemmingen in artikel 18. Het is inderdaad nodig om leveringsplaatsen buiten de weg te voorzien voor deze functies die belangrijke verkeersstromen genereren en vaak voor leveringsproblemen zorgen.

Reclamanten hebben voorstellen of vragen rond het begrip "gebouwen, nieuw gebouwd of heropgebouwd" :

- reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om in §1 en §2 te preciseren dat deze punten van toepassing zijn "in het geval van bouw of heropbouw". Reclamanten vragen de schrapping van "gebouwen, nieuw gebouwd of heropgebouwd" in de punten 1° en 2° van §1 en §2;
- een reclamant vraagt om het begrip "gebouwen, nieuw gebouwd of heropgebouwd" te verduidelijken (hoewel in artikel 20 enkel sprake is van vergunningsaanvragen ingediend na de invoeging van de titel);
- een reclamant (gemeente) vraagt om, daar waar sprake is van heropbouw, te preciseren of het gaat om de volledige of gedeeltelijke heropbouw en, in het laatste geval, of de vereisten dan dezelfde zijn.

De GOC stelt voor om "gebouwen, nieuw gebouwd of heropgebouwd" te vervangen door "te bouwen of herop te bouwen gebouwen". Met betrekking tot het laatste bezwaarschrift oordeelt de GOC dat men

qu'il y a lieu de laisser une marge d'interprétation. Il n'y a donc pas lieu de préciser davantage.

Des réclamants (dont une commune) demandent de préciser si l'aire de livraison doit ou non être décomptée des emplacements de parcage autorisables.

Il s'agit de deux choses bien distinctes, qui n'ont rien à voir l'une avec l'autre. La réponse est donc négative.

Un réclamant (commune) demande de préciser que le permis d'urbanisme et le permis d'environnement peuvent imposer des heures pour les emplacements de livraison selon le cas.

Cela ne relève pas du RRU, mais plutôt du règlement de police et éventuellement du permis d'environnement.

Un réclamant (commune) demande de préciser: "les immeubles suivants comportent au minimum une aire de livraison hors voirie, située de préférence à un endroit où elle ne porte pas préjudice à la circulation des transports en commun".

Etant donné que ces aires de livraison se situent en dehors de la voirie, il est évident qu'elles ne portent pas préjudice à la circulation des transports en commun.

Les membres de la CRD appartenant à la CRM remarquent que les § 1 et 2: doivent être conformes au PRAS.

C'est bien le cas. A l'exception de la zone résidentielle, le PRAS permet l'atteinte aux intérieurs d'îlots moyennant les mesures particulières de publicité.

een zekere interpretatiemarge moet laten. Er is dus geen verdere precisering vereist.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om te preciseren of de leveringsplaats al dan niet in mindering moet worden gebracht van de toegelaten parkeerplaatsen.

Het gaat hier om twee totaal afzonderlijke zaken die niets met elkaar te maken hebben. Het antwoord is dus duidelijk "neen".

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren dat de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning bepaalde uren kunnen opleggen voor de leveringsplaatsen, al naargelang de specifieke situatie.

Dat valt niet onder het toepassingsgebied van de GSV, maar hoort veeleer thuis in de politieverordening en eventueel in de milieuvergunning.

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren: "de volgende gebouwen beschikken over minstens één leveringsplaats buiten de weg, bij voorkeur op een plaats waar ze het openbaar vervoer niet hindert".

Aangezien deze leveringsplaatsen buiten de weg gelegen zijn, spreekt het voor zich dat ze geen hinder vormen voor het openbaar vervoer.

De leden van de GOC die deel uitmaken van de GMC merken op dat § 1 en 2 conform het GBP moeten zijn.

Dat is ook het geval. Met uitzondering van het woongebied laat het GBP de aantasting van de binnenterreinen van huizenblokken toe mits speciale regelen van openbaarmaking.

CHAPITRE VII. - DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 19

Un réclamant (commune) demande de clarifier ce qu'il en est des certificats d'urbanisme et des permis de lotir (il semble qu'ils devraient aussi se conformer au titre ?).

La CRD marque son accord sur l'ajout des certificats d'urbanisme et des permis de lotir à l'article 19.

Des réclamants (dont une commune) demandent de remplacer dans la version néerlandaise "project" par "ontwerp".

Dans ce contexte, « project » et « ontwerp » sont des synonymes.

Article 20 : Application dans le temps

Un réclamant (commune) demande de préciser que « Le présent titre s'applique aux demandes de permis d'urbanisme, de certificats d'urbanisme et de permis de lotir introduites après son entrée en vigueur. »

La CRD est d'accord avec cette nouvelle formulation de l'article 20.

HOOFDSTUK VII. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 19

Een reclamant (gemeente) vraagt om te verduidelijken hoe het zit met de stedenbouwkundige attesten en de verkavelingsvergunningen (blijkbaar zouden die ook in overeenstemming moeten zijn met de titel ?).

De GOC hecht haar goedkeuring aan de toevoeging van de stedenbouwkundige attesten en verkavelingsvergunningen in artikel 19.

Reclamanten (waaronder een gemeente) vragen om in de Nederlandstalige versie "project" te vervangen door "ontwerp";

In die context zijn "project" en "ontwerp" synoniemen.

Artikel 20 : Toepassing in de tijd

Een reclamant (gemeente) vraagt om te preciseren : "Deze titel is van toepassing op de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen, stedenbouwkundige attesten en verkavelingsvergunningen die ingediend worden nadat hij is van kracht geworden."»

De GOC verklaart zich akkoord met die nieuwe formulering van artikel 20.