

EXECUTIEVEN — EXECUTIFS

VLAAMSE GEMEENSCHAP

20 OKTOBER 1982

Richtlijnen betreffende de eis om bij bouwwerken parkeer ruimte te scheppen

Aan de heren Provinciegouverneurs,
Aan de Gemeentebesturen.

I. Inleiding.

De verkeersdichtheid doet zich bijzonder in de steden en de bebouwde kernen voelen, dit ingevolge hun aantrekkingskracht en doordat de structuur vaak minder geschikt is om het huidige verkeer te verwerken.

Deze omzendbrief strekt ertoe het stationeren en het parkeren buiten de openbare weg te regelen, door aan de aspirant-bouwers de eis te stellen om in hun bouwplannen in een voldoende aantal parkeerplaatsen te voorzien. Dit voorschrift is echter niet de enige maatregel om de vraagstukken van het stationeren en parkeren op te lossen.

De gemeenten behoren actief te streven naar fundamentele oplossingen.

Ze moeten inzonderheid naar aanleiding van de voorstudies voor het uitwerken van de plannen van aanleg of van een planning inzake de ruimtelijke aspecten van het verkeers- en parkeerprobleem verschillende factoren in hun onderling verband onderzoeken: de bestemming van de bodem, de toegelaten bebouwingsdichtheid, de capaciteit van het bestaande wegennet, de herstructurering van het wegennet, enz. Zolang dit niet gebeurt, zullen de verschillende maatregelen noodzakelijkerwijze onvolledig en zelfs gedeeltelijk ondoeltreffend blijven.

Voor zover de gemeente geen bijk geeft van initiatieven bepaalt deze omzendbrief de normen die door het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening bij de behandeling van de dossiers van de plannen van aanleg en van de bouw- en verkavelingsaanvragen zullen worden aangehouden. Deze normen zijn van kracht tenzij bewezen wordt dat de toepassing niet noodzakelijk of niet wenselijk is.

Ze zijn bij voorbeeld niet noodzakelijk indien reeds voldaan is aan de eisen, met name omdat er voldoende openbare parkeer ruimte aanwezig is.

Ze zijn niet wenselijk in bepaalde verzadigde stadskernen, waar geen bijkomend verkeer mag worden aangetrokken door het scheppen van nieuwe parkeergelegenheden. In deze gevallen dient het plan van aanleg of de planning inzake de ruimtelijke aspecten van het verkeers- en parkeerprobleem nadere aanwijzingen te bevatten omtrent de huidige en toekomstige mogelijkheden. Tussen het gemeentebestuur, het bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening en de overige besturen en lichamen zal overleg moeten worden gepleegd.

Er zij opgemerkt dat in deze omzendbrief voorzien wordt in een soort cascaderegeling: een planning ter zake, toepassing van de normen, 400 meter-regeling, betaling van een gemeentebelasting en ontheffing in de zones met culturele, historische en/of esthetische waarde, zoals bepaald in de gewestplannen.

Deze omzendbrief vervangt de vorige omzendbrief nr. 59.

II. Toepassingswijze.

A. De planning inzake de ruimtelijke aspecten van het verkeers- en parkeerprobleem.

Behoudens verordeningen voorschriften dienen de normen, de 400 meter-regel of het systeem van de compensatoire belasting niet te worden toegepast wanneer de gemachtigde ambtenaar akkoord gaat met de door de gemeente voorgestelde planning inzake de ruimtelijke aspecten van het verkeers- en parkeerprobleem.

Deze planning kan betrekking hebben op het hele grondgebied van de gemeente of op een deel ervan.

Alvorens de gemeenteraad een beslissing ter zake neemt, dient advies gevraagd aan de Gemeentelijke Commissie van Advies of, bij gebreke hieraan, aan de Regionale Commissie van Advies.

B. De normen.

De in bijlage toegevoegde normen zijn in principe alleen bedoeld voor:

- a) nieuwe woonwijken (bv. geregeld door een bijzonder plan van aanleg);
- b) nieuwe uitbreidingen en verkavelingen;
- c) woonblokken en wijken die volledig worden vernieuwd, met sloping van het bestaande;
- d) straten waar de breedte en grootte van de percelen voldoende is om daarop parkeerplaatsen in te richten.

Wat de verbouwing van gebouwen betreft, evenals wanneer de gemeentebesturen de bouw van aanvullende garages in elk gebouw afzonderlijk weinig wenselijk achten, moeten deze besturen het aantal parkeerplaatsen eisen die volgens de bestaande mogelijkheden kunnen worden aangelegd en die deze normen zo dicht mogelijk benaderen. Wanneer in een aanzienlijk aantal gebouwen de mogelijkheden of de eisen inzake parkeerplaatsen lager zijn dan de vermelde normen, moeten de gemeentebesturen ernaar streven binnen een aanvaardbare omtrek één of meer gemeenschappelijke garages of parkeerruimten tot stand te brengen; zij kunnen deze zelf bouwen of desnoods de bouw ervan door de privé-sector bewerkstelligen of daaraan in concessie geven.

C. De 400 meter-regel.

Soms zal het opleggen van de in bijlage toegevoegde normen en aanbevelingen met grote moeilijkheden gepaard gaan en bijgevolg weinig raadzaam zijn. In sommige winkelstraten bv. is het volstrekt uitgesloten de winkelruimte door uitritten voor garages te vervangen. Daarom moeten de vastgestelde normen worden getemperd door de toepassing van wat men « de 400 meter-regel » zou kunnen noemen.

Die regel luidt als volgt:

Indien het niet wenselijk of niet mogelijk is het vereiste aantal garages of parkeerplaatsen op het bouwperceel zelf in te richten, dan kan toch een bouwvergunning voor het hoofdgebouw worden afgegeven, wanneer de aanvrager het bewijs levert dat hij op een ander perceel, gelegen binnen een omtrek van 400 m (te rekenen van de hoeken van het bouwperceel waarop het hoofdgebouw zal komen), de nodige parkeerplaatsen of garages heeft aangelegd of gebouwd, of heeft doen aanleggen of doen bouwen.

Waarom 400 meter? Een onderzoek heeft aangetoond dat de afstand die, met het oog op het gemak waarop men thans gesteld is, een automobilist bereid is nog te voet af te leggen 300 meter bedraagt.

Driehonderd meter biedt evenwel de aspirant-bouwer niet genoeg kans een terrein te vinden om de garages te bouwen of de parkeerplaatsen aan te leggen.

Om de mogelijkheden voor de bouwer te vergroten, zonder de automobilist te verplichten te ver te voet te lopen, werd 400 meter gekozen.

De vraag « wie » de garages of parkeerplaatsen zal gebruiken, is hier van minder belang. Waar het op aankomt is dat het potentieel aan parkeermogelijkheid, ten bate van wie ook, vergroot. Het is mogelijk dat het niet de bewoners of de gebruikers van het hoofdgebouw zijn die de parkeerplaatsen zullen gebruiken, doch dat speelt geen rol. Hoofdzak is dat de parkeerplaatsen « er zijn ».

De tempering van de richtlijnen door de « 400 meter-regel » zal voor gevraagd hebben dat het gemeentebestuur in de meeste gevallen de gevraagde bouwvergunning kan toestaan.

De parkeerplaatsen niet in het hoofdgebouw aan te leggen, kan een noodzaak zijn die voortvloeit uit het bouwplan bij voorbeeld in geval van een winkelzaak waarvan de benedenverdieping geheel als verkoopruimte is ingericht.

Het kan ook de gemeente zijn die, om redenen van verkeersveiligheid of verkeersorganisatie of enige andere reden van algemeen belang, meent dat het niet verantwoord, wenselijk of mogelijk is in dat gebouw garages te creëren. Dit kan het geval zijn aan gevaarlijke straathoeken, in straten die te nauw zijn om nog meer verkeer te kunnen verwerken, in winkelstraten waar een uitrit gevaaren kan opleveren voor voetgangers, en zo meer.

Controle.

Het gemeentebestuur moet erop toezien dat een bepaalde garage of parkeerplaats slechts éénmaal « bestemd » wordt voor een bepaald hoofdgebouw.

Daartoe moet de gemeente een inventaris van de parkeerplaatsen bijhouden. Zij kan bv. op elke steekkaart betreffende de bouw van een garage verwijzen naar het hoofdgebouw waarop de garage betrekking heeft, en omgekeerd.

In kleinere gemeenten kan het volstaan met een wederkerige verwijzing in de twee bouwdoSSIERS aan te brengen.

Wie in feite de eigenaar, huurder of gebruiker van de garage is, is een vraag waarmee de gemeente zich niet hoeft in te laten.

Gaat het om niet overdekte parkeerplaatsen, dan zal de gemeente een steekkaartsysteem per kadastraal perceel moeten aanleggen, dat zij bij elke bouwvraag moet raadplegen om te voorkomen dat zij een bouwvergunning zou afgeven voor een hoofdgebouw dat zal worden gebouwd op een perceel dat reeds vroeger als « parkeerplaats in open lucht » bestemd werd voor een ander hoofdgebouw.

D. De belasting of compensatoire vergoeding.

De gemeenten worden ertoe aangemaand een belasting te heffen van elke bouwer die het vereiste aantal parkeerplaatsen niet kan aanleggen. Het bedrag van deze belasting moet door de gemeenten zelf worden vastgesteld, onder toezicht van de hogere overheid. De opbrengst van de belasting moet verplicht gestort worden in een fonds, dat bestemd is voor het aanleggen van parkeerplaatsen buiten de openbare weg. Deze parkeerplaatsen moeten voor het publiek toegankelijk zijn. Het fonds moet in de begroting voor orde van de gemeente worden ingeschreven.

Er zijn twee mogelijkheden : ofwel een matige jaarlijkse belasting, ofwel een eenmalige belasting van een aanzienlijker bedrag. Het wil mij voorkomen dat onder de diverse mogelijkheden in verband met deze nieuwe belastingvorm de voorkeur behoort te gaan naar een additionele belasting op de bouwbelasting, wanneer een eenmalige belasting wordt geheven. In geval van een jaarlijkse belasting lijkt de onroerende voorheffing een logischer belastinggrondslag te zijn.

In de beide gevallen zou de belasting slechts verschuldigd zijn indien en voor zover in de geëiste parkeergelegenheid niet kan worden voorzien omdat het onmogelijk is, dan wel omdat het door de overheid niet wordt toegelaten.

Een additionele belasting past zeer goed in het kader van de bouwbelasting. Aangezien deze laatste over het algemeen bekend wordt in verhouding tot het volume van het gebouw, zal het bedrag van de additionele belasting automatisch schommelen volgens de omvang van het bouwwerk.

Daartoe is echter vereist dat de stedenbouwkundige normen voor het vaststellen van het aantal en de karakteristieken van de vereiste parkeerplaatsen zeer juist worden gedefinieerd. Die nor-

men moeten « expressis verbis » in de belastingverordening worden overgenomen en het is wenselijk dat ze een zekere stabiliteit in de tijd bezitten.

Het spreekt vanzelf dat het gaat om een heffing van fiscale aard, die bijgevolg kan worden verricht door het gemeentebestuur, niet door een regie.

Samengevat komt het systeem neer op het volgende :

— De opbrengst van de additionele belasting op de bouwbelasting wordt ter beschikking gesteld van het Fonds dat voor de aanleg van parkeerterreinen en parkeergarages wordt opgericht.

— Het nodige kapitaal om de gronden aan te kopen en de terreinen en garages aan te leggen, wordt verschaft door één of meer door de gemeente aangegane leningen en wordt door haar ter beschikking van het Fonds gesteld.

— Het Fonds bouwt parkeerterreinen of parkeergarages op de door de gemeente aan te wijzen plaatsen, waar zulks mogelijk is en waar het in het algemeen belang wenselijk is.

De bouwers die de belasting hebben betaald, hebben noch het recht de aanslag van een parkeerruimte in de nabijheid van hun gebouw te eisen, noch enig voorrecht ten aanzien van de door het Fonds aangelegde terreinen of garages. Dienaangaande staan zij op gelijke voet met alle ingezetenen.

— De door het Fonds aangelegde parkeerterreinen of parkeergarages worden ofwel door de gemeente, ofwel door een concessiehouder geëxploiteerd.

In het eerste geval int het Fonds de retributies die door de gemeente van de gebruikers van de terreinen of garages worden geëist.

In het tweede geval worden de retributies geïnd door de concessiehouder, volgens een door het bestuur goedgekeurd tarief.

Het Fonds ontvangt de concessievergoeding.

— Wat de leningen aangaat, deze worden terugbetaald met de middelen van het Fonds, die zijn :

— de opbrengst van de bovenbedoelde additionele belasting;

— de opbrengst (permanente en regelmatige inkomsten) van de retributies die door de gebruikers van de terreinen of garages worden betaald, of de concessievergoeding;

— eventuele andere inkomsten (bv. een financiële toelage van de gemeente).

In de steden en grote gemeenten zou het Fonds de vorm van een Gemeentebedrijf met afzonderlijke boekhouding kunnen aannemen of kunnen worden opgenomen in een Grondbedrijf met ruimer doel.

E. Ontheffing van de verplichtingen.

De omzendbrief is niet van toepassing binnen de woongebieden met culturele, historische en/of esthetische waarde, zoals bepaald in de gewestplannen, als eveneens in de herwaarderingsgebieden, zoals bepaald in de omzendbrief van 19 juli 1982 betreffende de stads- en dorpsherwaarderingsoperaties.

De Gemeenschapsminister van
Ruimtelijke Ordening, Landinrichting
en Natuurbehoud,

P. Akkermans.

Bijlage

I. Algemene opmerkingen.

A. Met de term « parkeerplaats » wordt bedoeld :

1. ofwel een box, waarvan de minimumafmetingen zijn : 5 m lang, 2,75 m breed, 1,80 m hoog;

2. ofwel een standplaats in een overdekte ruimte. De minimumafmetingen van deze standplaats zijn dan 4,50 m x 2,25 m en de minimumhoogte 1,80 m. De schikking van de parkeerplaatsen, d.i. de hoek waaronder de geparkeerde voertuigen met de as van de inrit opgesteld staan, hangt af van de breedte van deze laatste;

3. ofwel een standplaats in de open lucht. Omdat deze standplaatsen, meer dan de overdekte, door allerlei soorten voertuigen zullen worden gebruikt, moeten de afmetingen groter zijn, nl. 5,50 m x 2,50 m. De aanvrager moet op het grondplan rechthoekjes tekenen, die overeenstemmen met de voor elk van de standplaatsen voorgeschreven oppervlakte. Dit is de goede manier om de gemeente in staat te stellen een behoorlijke controle op het aantal beschikbare plaatsen uit te oefenen. Op dit grondplan moeten ook de inritten met hun afmetingen duidelijk worden aangegeven, zodat de gemeente kan oordelen of een vlot en veilig verkeer in de overdekte ruimte of op de standplaats in de open lucht mogelijk is.

B. In woongebouw moet elke parkeerplaats kunnen worden ingenomen en verlaten zonder dat het nodig is meer dan één andere auto te verplaatsen.

Het kan worden toegestaan dat twee bewoners hun wagens achter elkaar in de garage opstellen. Dat de verst geplaatste wagen slechts kan uitrijden als eerst de andere verplaatst wordt, geeft doorgaans geen aanleiding tot moeilijkheden.

Voor parkeerruimten waar de eigenaars van de wagens elkaar niet kennen, bv. parkeerruimten bij warenhuizen, kan deze afwijking niet worden toegestaan.

C. Er moet naar gestreefd worden alle parkeerplaatsen zoveel mogelijk langs één gemeenschappelijke uitrit op de openbare weg te doen uitmonden, om de hinderlijke opeenvolging van garagedeuren zoveel mogelijk tegen te gaan.

D. Inzake de uitritten uit ondergronds gelegen garages in gebouwen die met de voorgevel op de rooilijn komen te staan, worden de gemeentebesturen herinnerd aan het rondschriven nr. 27/1 van 10 september 1965. Daarin is bepaald dat enkel zullen worden toegestaan opritten die, binnen het gebouw, over een afstand van 5 meter van de voorgevel af, een helling van ten hoogste 4 pct. hebben.

E. Het verdient aanbeveling de garages van eengezinshuizen twee aan twee langs de afscheidingslijn te groeperen, daardoor wordt de parkeermogelijkheid langs de stoepen vergroot in plaats van aan iedere afscheidingslijn een uitrit te moeten vrijhouden, is dat nu maar om de twee afscheidingen noodzakelijk.

Hoe dichter deze gegroepeerde garages bij de openbare weg liggen, hoe meer grond, die anders voor de uitrit zou moeten worden bestemd, als tuin bespaard blijft.

F. Het is niet wenselijk gebleken voor te schrijven in welke gevallen er « garages » moeten worden geëist, en in welke gevallen de gemeente er genoegen mee kan nemen dat de aanvrager zijn wagen(s) gewoon in de open lucht laat staan.

Hierover zal ieder gemeentebestuur zelf moeten oordelen.

Niettemin moet hierbij zoveel mogelijk één voorname regel worden gesteld, nl. dat de parkeerruimte moet worden aangelegd op dat gedeelte van het bouwperceel dat ingevolge de stedenbouwkundige voorschriften voor bebouwing bestemd is. Er dient vooral over te worden gewaakt dat het asfalt het niet haalt op het groen, m.a.w. dat het deel van de percelen, dat voor tuinen en groene stroken bestemd is, niet wordt opgeofferd aan parkeerplaatsen.

Voor de toepassing van deze regel zal het in vele gevallen noodzakelijk zijn te eisen dat de parkeerplaatsen ofwel in het gebouw zelf, ofwel ondergronds onder de groene ruimten worden aangelegd.

De aanleg van parkeerplaatsen onder de niet te bebouwen stroken en voortuinen kan worden toegestaan; wanneer aan de volgende vier voorwaarden is voldaan :

- a) het dak van de garage moet plat zijn;
- b) het mag niet meer dan één meter boven het maaiveld uitsteken;
- c) het moet bedekt zijn met een laag van ten minste 30 cm teelaarde, bekleed met graszoden en/of beplant met bloemen en heesters;
- d) de buitenmuurtjes die boven de grond uitsteken, moeten verborgen worden door plantengroei of enige andere goedgekeurde versiering.

II. Normen.

Woongebouwen.

1. Nieuwbouw.

— Woningen van minder dan 150 m² vloeroppervlakte : één parkeerplaats per woning;

— woningen van 150 m² vloeroppervlakte of meer : één parkeerplaats per 150 m² of bijkomend gedeelte van 150 m².

Uitzondering.

Voor groepen sociale woningen kan genoegen worden genomen met een effectieve aanleg van 60 pct. van het aantal parkeerplaatsen, terwijl evenwel de oppervlakte voor de overige 40 pct. moet worden gereserveerd, en dit niet ten koste van de groenstroken.

Bij gebouwen voor bejaarden volstaat één parkeerplaats per drie woningen.

2. Verbouwingswerken.

Hier dient een onderscheid te worden gemaakt :

a) Indien de verbouwingswerken tot gevolg hebben dat er één of meer bijkomende woningen ontstaan : dezelfde regels als voor nieuwbouw.

b) Indien dat niet het geval is : één parkeerplaats indien de oppervlakte van de bestaande woning met ten minste 50 m² wordt vergroot.

Handelsgebouwen.

Hieronder vallen de winkels en de warenhuizen, voor groot- en kleinhandel, alsook de restaurants, cafés en dergelijke.

1. Nieuwbouw.

Eén parkeerplaats per 50 m² vloeroppervlakte.

Eén bijkomende plaats per bijkomend gedeelte van 50 m².

Bovendien moet elke inrichting met een brutovloeroppervlakte van meer dan 500 m² beschikken over een op privé-grond gelegen laad- en losplaats. Het college van burgemeester en schepenen kan, gelet op de plaatselijke toestand, van deze verplichting ontheffing verlenen.

2. Verbouwingswerken.

Eén parkeerplaats per 50 m² of bijkomend gedeelte van 50 m² vloeroppervlakte.

Industriële en ambachtelijke gebouwen, remises voor trams, autobussen en taxi's.

1. Nieuwbouw.

Eén parkeerplaats per tien tewerkgestelde personen of per 100 m² bedrijfsvloeroppervlakte.

Elk industrieel of ambachtelijk bedrijf met meer dan 500 m² brutovloeroppervlakte moet bovendien beschikken over een op particuliere grond gelegen laad- en losplaats. Het college van burgemeester en schepenen kan, gelet op de plaatselijke toestand, van deze verplichting ontheffing verlenen.

2. Verbouwingswerken.

Eén parkeerplaats per 10 bijkomende tewerkgestelde personen of per 100 m² bijkomende bedrijfsvloeroppervlakte.

Kantoorgebouwen.

1. Nieuwbouw.

Eén parkeerplaats per 50 m² vloeroppervlakte.

2. Verbouwingswerken.

Eén parkeerplaats meer per 50 m² bijkomende brutovloeroppervlakte.

Autoherstelwerkplaatsen.

1. Nieuwbouw.

Eén parkeerplaats per 50 m² oppervlakte.

2. Verbouwingswerken.

Eén parkeerplaats meer per 50 m² bijkomende brutovloeroppervlakte.

Hotels.

1. Nieuwbouw.

Eén parkeerplaats per drie hotelkamers.

2. Verbouwingswerken.

Voor de bijkomende kamers of oppervlakte geldt dezelfde verplichting als voor nieuwbouw.

Openbare inrichtingen : schouwburgen, bioscopen, concertgebouwen, enz.

Eén parkeerplaats per tien zitplaatsen.

Voor de ingang van genoemde inrichtingen moet een ruimte worden aangelegd waar taxi's en autocars kunnen stilstaan zonder het verkeer op de openbare weg te hinderen.

De schouwburgen moeten bovendien beschikken over een op particuliere grond gelegen laad- en losplaats.

Ziekenhuizen en klinieken.

Eén parkeerplaats per vier bedden, zowel voor nieuwbouw als verbouwing.

Bovendien moet een overdekte en afgesloten inrit worden aangelegd, zodanig dat de patiënten in en uit de ziekenwagens kunnen worden gedragen, beschermt tegen koude of tocht.

Onderwijsinrichtingen.

Hier moet een onderscheid worden gemaakt tussen de soorten scholen en instituten, aangezien het aantal te parkeren wagens van leerkrachten en (eventueel) leerlingen sterk wordt beïnvloed door de aard van het onderwijs. Het lerarenkorps is bv. uitgebreider in technische dan in lagere scholen. De aanbevelingen zijn gegrond op het in het rijksonderwijs uitgevoerde tellingen.

Op de inrichtingen van het gemeentelijk, het provinciaal en het vrij onderwijs worden dezelfde aanbevelingen toegepast als die welke in onderstaande tabel voor de gelijksoortige rijksinstellingen gelden

Type onderwijsinrichting	Aantal parkeerplaatsen per 10 gewone klassen
Rijkslagere school	10
Rijksmiddelbare school	11
Koninklijk atheneum	12
Koninklijk lyceum	10
Rijksnormaalschool	11
Rijkstechnische school jongens	20
Rijkstechnische school meisjes	10
Rijksinstituut verpleegkunde	40
Rijkshogere technische school	
— dagschool	30
— weekendschool	45
Rijkslagere school voor buitengewoon onderwijs	14

Stations, kazernen.

Hiervoor werden geen cijfers voorgesteld. De gemeentebesturen moeten, in het advies dat zij aan de gemachtigde ambtenaar verstrekken, erop wijzen dat er in voldoende mate parkeerplaatsen moeten worden voorzien, rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden.

VERTALING

COMMUNAUTE FLAMANDE

20 OCTOBRE 1982

Directives au sujet de l'obligation de créer des places de parcage lors de travaux de construction

A Messieurs les Gouverneurs de province.
Aux Administrations communales.

I. Introduction.

La densité de la circulation est particulièrement ressentie dans les villes et dans les noyaux agglomérés et ce, en raison de leur pouvoir d'attraction et de leur structure souvent mal conçue pour drainer la circulation actuelle.

La présente circulaire vise à réglementer le stationnement et le parcage en dehors de la voie publique, par l'obligation, pour les candidats-bâtitisseurs, de prévoir dans leurs plans de bâtisse des places de parcage en nombre suffisant. Néanmoins, cette prescription ne constitue pas la seule mesure destinée à résoudre les problèmes soulevés par le stationnement et par le parcage.

Les communes doivent rechercher activement des solutions fondamentales à ces problèmes et notamment, à l'occasion des études préalables à l'élaboration des plans d'aménagement ou du planning relatif aux aspects d'aménagement afférents à la circulation et au parcage, examiner divers facteurs dans leurs rapports réciproques : la destination du sol, la densité d'occupation permise, la capacité de la voirie existante, la restructuration du réseau routier, etc. Aussi longtemps que semblable étude n'aura pas été effectuée, les différentes mesures demeureront nécessairement incomplètes et même partiellement inopérantes.

Dans le cas où la commune ne prendrait aucune initiative en la matière, la présente circulaire détermine les normes qui seront appliquées par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire lors de l'instruction des dossiers des plans d'aménagement et des demandes de permis de lotir et de bâtir.

Ces normes sont à observer, sauf s'il est démontré que leur application n'est pas nécessaire ou n'est pas souhaitable.

Par exemple, leur application n'est pas nécessaire lorsque les critères imposés sont déjà respectés, notamment parce qu'il existe des parkings publics en suffisance. Leur application n'est pas souhaitable dans certains noyaux urbains saturés, ne pouvant se permettre d'attirer un trafic supplémentaire par la création de nouveaux emplacements de parcage. Dans ces cas-là, le plan d'aménagement ou le planning relatif aux aspects d'aménagement

afférents à la circulation et au parcage doit comporter des indications plus précises au sujet des possibilités actuelles et des perspectives d'avenir.

L'Administration communale, l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et les autres administrations et organismes devront se concerter.

Il est à noter que la présente circulaire prévoit un système de règles en cascade : un planning en la matière, application des normes, règle des 400 mètres, paiement d'une taxe communale et dérogation à ces règles dans les zones d'intérêt culturel, historique et/ou esthétique, telles que définies aux plans de secteur.

Cette circulaire remplace la précédente circulaire n° 59.

II. Mode d'application.

A. Le planning relatif aux aspects d'aménagement afférents à la circulation et au parcage.

Hormis certaines prescriptions réglementaires, les normes, la règle des 400 mètres ou le système de taxation compensatoire ne doivent pas être appliqués, lorsque le fonctionnaire délégué approuve le planning relatif aux aspects d'aménagement afférents à la circulation et au parcage, proposé par la commune. Ce dernier peut porter sur l'ensemble ou sur une partie du territoire de la commune.

Avant de prendre une décision en la matière, le Conseil communal doit demander l'avis de la Commission consultative communale ou, à défaut de celle-ci, l'avis de la Commission consultative régionale.

B. Les normes.

En principe, les normes figurant en annexe visent uniquement :

- les nouveaux quartiers résidentiels (régis par un plan particulier d'aménagement, par exemple);
- les nouvelles extensions et les lotissements;
- les îlots d'habitation et les quartiers qui sont entièrement rénovés, avec démolition des constructions existantes;
- les rues où la largeur et la dimension des parcelles sont suffisantes pour y créer des places de parcage;

En ce qui concerne la transformation d'immeubles ou lorsque les administrations communales estiment peu désirable l'aménagement séparé de garages supplémentaires dans chaque immeuble, ces administrations exigeront la création du nombre de places de parcage, le plus proche de ces normes, qu'il sera matériellement possible d'y aménager.

Lorsque les possibilités ou les besoins en places de parcage sont inférieurs aux normes dans un grand nombre d'immeubles, les administrations communales doivent s'efforcer de créer un ou plusieurs garages ou parkings collectifs et ce dans un périmètre acceptable; elles peuvent soit en assumer elles-mêmes la construction, soit en imposer ou concéder la construction au secteur privé.

C. La règle des 400 mètres.

Il sera parfois très difficile et, par conséquent, peu recommandé d'imposer les normes et les prescriptions ci-annexées.

Dans certaines rues commerçantes, par exemple, il est absolument exclu de remplacer l'espace nécessaire aux magasins par des sorties de garage. Il convient dès lors d'assouplir ces normes par l'application de ce que l'on pourrait appeler « la règle des 400 mètres ».

Cette règle se définit comme suit :

S'il n'est pas souhaitable ou possible de créer le nombre exigé de garages ou de places de parcage sur la parcelle elle-même, un permis de bâtir pour la construction principale peut néanmoins être délivré, quand le demandeur prouve qu'il a soit aménagé ou construit, soit fait aménager ou construire les places de parcage ou les garages nécessaires, sur une autre parcelle sise dans un rayon de 400 mètres (à calculer à partir des coins de la parcelle où la construction principale sera érigée).

Pourquoi 400 mètres? Une enquête a montré que 300 mètres constituent la distance que, compte tenu de son accoutumance au confort, un automobiliste est encore disposé à parcourir à pied. Un rayon de 300 mètres n'offre toutefois pas au candidat-bâtitseur une possibilité suffisante de trouver un terrain où construire les garages ou aménager les places de parcage.

La distance de 400 mètres a été choisie, afin d'accroître les possibilités du bâtisseur sans obliger l'automobiliste à parcourir une trop grande distance à pied.

La question de savoir « qui » se servira des garages ou des places de parcage revêt une importance secondaire. L'objectif poursuivi est d'augmenter le potentiel des places disponibles, peu importe au profit de qui. Il se peut que ni les habitants, ni les usagers de la construction principale ne se serviront de ces places, mais cela n'a aucune importance. L'essentiel est que les places de parcage « existent ».

L'assouplissement des directives dû à la « règle des 400 mètres » aura pour conséquence que l'Administration communale pourra, dans la plupart des cas, délivrer le permis de bâtir demandé.

L'impossibilité d'aménager des places de parcage à l'intérieur de la construction principale peut résulter du plan de bâtisse dans le cas, par exemple, d'un magasin dont tout le rez-de-chaussée constitue la surface de vente. Pour des motifs de sécurité ou d'organisation du trafic ou pour toute autre raison d'intérêt général, la commune peut également estimer qu'il n'est pas justifié, souhaitable ou possible de créer des garages à l'intérieur d'une construction. Cela peut être le cas à certains coins de rue dangereux, dans des rues trop étroites que pour absorber encore davantage de circulation, dans des rues commerçantes où une issue peut faire courir des dangers aux piétons, etc.

Contrôle.

L'administration communale doit veiller à ce qu'un garage ou un emplacement de parcage déterminé soit « affecté » une fois seulement à une construction principale déterminée.

À cette fin, la commune doit tenir un inventaire des places de parcage. Elle peut, par exemple, noter sur chaque fiche relative à la construction d'un garage, à quelle construction principale celui-ci se rapporte et inversement.

Dans les communes moins importantes, une référence réciproque aux deux dossiers de construction peut même suffire.

La commune n'a pas à se préoccuper de l'identité du propriétaire, du locataire ou de l'usager du garage.

S'il s'agit de places de parcage à ciel ouvert, la commune devra organiser un système de fiches par parcelle cadastrale, système qu'elle devra consulter à l'occasion de chaque demande de permis de bâtir afin d'éviter la délivrance d'un permis pour une construction principale sur une parcelle dont la destination reçue antérieurement est « aire de parcage à ciel ouvert » afférente à une autre construction principale.

D. La taxe ou indemnité compensatoire.

Il est recommandé aux communes de percevoir une taxe à charge de tout constructeur qui ne peut pas aménager le nombre de places de parcage requis. Le montant de cette taxe doit être fixé par les communes elles-mêmes, sous le contrôle de l'autorité supérieure. Le produit de la taxe doit être versé dans un fonds destiné à l'aménagement de places de parcage en dehors de la voie publique. Ces places doivent être accessibles au public. Le fonds sera inscrit au budget pour ordre de la commune.

Deux possibilités peuvent être envisagées : soit une taxe annuelle modique, soit une taxe unique d'un montant plus élevé. Parmi les diverses solutions relatives à cette nouvelle forme de taxation, une taxe additionnelle à la taxe sur la bâtisse me semble préférable lorsqu'il s'agit de lever une taxe unique. Dans le cas d'une taxe annuelle, le précompte immobilier semble constituer une base de taxation plus logique.

Dans les deux hypothèses, la taxe serait due uniquement si et pour autant que les possibilités de parcage exigées ne peuvent être offertes parce que leur aménagement s'avère impossible ou est interdit par les autorités.

Une taxe additionnelle unique se conçoit fort bien dans le cadre de la taxe sur la bâtisse. Cette dernière étant généralement calculée au prorata du volume de l'immeuble, le montant de la taxe additionnelle variera automatiquement selon l'importance de la bâtisse.

Il y a lieu cependant de définir très précisément les normes urbanistiques à retenir pour la détermination du nombre et des caractéristiques des emplacements requis. Ces normes doivent figurer « expressis verbis » dans le règlement sur la taxe et il est souhaitable qu'elles aient une certaine constance dans le temps.

Il va de soi qu'il s'agit d'un prélèvement de nature fiscale qui ne peut, dès lors, être effectué que par l'administration communale et non par une régie.

En bref, le système est le suivant :

— Le produit de la taxe additionnelle à la taxe sur la bâtisse est mis à la disposition du Fonds créé pour la construction de parkings et garages.

— Le capital nécessaire pour acquérir les terrains et pour aménager les parkings et les garages est fourni par un ou plusieurs emprunts contractés par la commune et mis par celle-ci à la disposition du Fonds.

— Le Fonds construit des parkings ou des garages aux endroits, à désigner par la commune, où c'est possible et souhaitable dans l'intérêt général.

Les constructeurs ayant acquitté la taxe n'ont ni le droit d'exiger la création d'un parking à proximité de leur immeuble, ni aucun droit privilégié sur les parkings ou garages construits par le Fonds. Leur situation à cet égard est la même que celle de n'importe quel administré.

— L'exploitation des parkings ou garages construits par le Fonds est assurée par la commune ou par un concessionnaire.

Dans le premier cas, le Fonds perçoit les redevances que la commune réclame aux usagers des parkings ou des garages.

Dans le second cas, les redevances sont perçues par le concessionnaire selon un tarif approuvé par l'administration. Le Fonds perçoit le prix de la concession.

— Quant aux emprunts, ils sont remboursés au moyen des ressources du Fonds, à savoir :

— le produit de la surtaxe susdite;

— le produit (retrées permanentes et régulières) des redevances payées par les usagers des parkings ou garages, ou le prix des concessions d'exploitation;

— d'autres ressources éventuelles (par exemple une aide financière accordée par la commune).

Dans les villes et communes importantes, ce Fonds pourrait prendre la forme d'une Régie avec comptabilité distincte ou être intégré dans une Régie foncière à but plus large.

E. Dispense des obligations.

La présente circulaire n'est pas d'application dans les zones résidentielles d'intérêt culturel, historique et/ou esthétique, telles que définies aux plans de secteur, ni dans les zones de revalorisation, telles qu'elles sont définies dans la circulaire du 19 juillet 1982 relative aux opérations de revalorisation urbaine et rurale.

Le Ministre communautaire de l'Aménagement du Territoire, de la Rénovation rurale et de la Conservation de la Nature,

Paul Akkermans.

Annexe

I. Observations générales.

A. On entend par les termes « place de parking » :

1. soit un box, dont les dimensions minimales sont : 3 m de long, 2,75 m de large, 1,80 m de haut;

2. soit un emplacement couvert dont les dimensions minimales sont : 4,50 m \times 2,25 m. Hauteur minimale 1,80 m. La disposition des places de parking, c'est-à-dire l'angle que les véhicules parkés forment avec l'axe de la voie d'accès, dépend de la largeur de cette dernière;

3. soit un emplacement en plein air. Etant donné que ces emplacements, d'avantage que les emplacements couverts, seront utilisés par des véhicules de tous genres, les dimensions doivent être plus importantes, à savoir : 5,50 m de longueur \times 2,50 m de largeur. Sur le plan, le demandeur devra dessiner les rectangles correspondant à la surface prescrite pour chaque emplacement.

Ceci permettra à la commune d'exercer un contrôle valable sur le nombre de places disponibles. Sur ce plan, le demandeur devra indiquer également, de façon claire, les voies d'accès avec leurs dimensions, de telle sorte que la commune puisse apprécier si une circulation aisée et sûre est possible sur l'aire de parking couverte ou en plein air.

B. Chaque emplacement de parking dans les constructions à usage de logement doit pouvoir être occupé et quitté sans qu'il soit nécessaire de déplacer plus d'une autre voiture.

Il peut cependant être admis que deux occupants parquent leur voiture d'une derrière l'autre dans le garage. Le fait que la voiture parkée la première ne puisse sortir que si l'autre est préalablement déplacée ne donne généralement pas lieu à des difficultés.

Dans les emplacements de parking où les propriétaires des voitures ne se connaissent pas, par exemple, dans les emplacements de parking attenants aux grands magasins, cette latitude ne peut être consentie.

C. Il y a lieu de viser à ce que toutes les places de parking débouchent dans la mesure du possible sur la voie publique par une issue commune, ceci afin d'éviter au maximum une succession gênante de portes de garage.

D. Pour la sortie des garages souterrains des constructions élevées sans retrait par rapport à l'alignement, la circulaire n° 27/1, en date du 10 septembre 1965, est rappelée aux administrations communales. Il y est prescrit que pourront uniquement être admis des rampes d'accès présentant, à l'intérieur du bâtiment et sur une distance de 5 m à partir de la façade, une pente maximum de 4 p.c.

E. Il est recommandé de grouper les garages des habitations unifamiliales deux par deux le long du mur mitoyen.

Il est créé ainsi une plus grande possibilité de parquer le long des trottoirs : au lieu de devoir laisser libre une issue à chaque mur mitoyen, il ne faut plus le faire que tous les deux murs mitoyens.

Plus ces garages groupés sont à proximité de la voie publique, plus il reste de terrain disponible pour un jardin qui, sinon, devrait être affecté aux issues.

F. Il n'a pas paru opportun de prescrire dans quels cas il faut exiger des « garages » et dans quels cas la commune peut dispenser le demandeur de cette obligation.

A cet égard, chaque commune devra apprécier souverainement.

Toutefois, une règle importante doit, dans toute la mesure du possible, être appliquée en cette matière, à savoir que les places de parking doivent être aménagées sur la partie de la parcelle à bâtir qui, selon les prescriptions urbanistiques, est destinée à la bâtisse. Il faut, en effet, veiller à ce que l'asphalte ne l'emporte pas sur la verdure, en d'autres termes, à ce que la partie des parcelles destinée à des jardins et à des zones vertes ne soit pas sacrifiée aux places de parking.

Dans bien des cas, l'application de cette règle rendra nécessaire d'exiger que les places de parking soient aménagées soit à l'intérieur du bâtiment lui-même, soit en-dessous des zones vertes.

L'aménagement de places de parking sous les zones de non-bâtisse et sous les jardins à front de rue peut être permis lorsque sont réunies les quatre conditions suivantes :

- que le toit du garage soit plat;
- qu'il ne s'élève pas à plus d'un mètre au-dessus du niveau du sol;
- qu'il soit couvert d'une couche d'au moins 30 cm de terre gazonnée et/ou fleurie et arbustive;
- que les murs extérieurs émergeant au-dessus du sol soient masqués par de la végétation ou toute autre décoration approuvée.

II. Normes.

Constructions à usage de logement.

1. Constructions neuves.

— Logements dont la surface de plancher est inférieure à 150 m² : une place de parking par logement.

— Logements dont la surface de plancher est égale ou supérieure à 150 m² : une place de parking par 150 m² ou fraction de 150 m² supplémentaire.

Dérogation.

En ce qui concerne les habitations sociales groupées, il suffit que 60 p.c. des places de parking requises soient effectivement aménagées, la surface devant être réservée pour les 40 p.c. restants, cela sans porter préjudice aux espaces verts.

Pour ce qui est des constructions pour personnes âgées, une place de parking par trois logements suffit.

2. Travaux de transformation.

Il y a lieu de distinguer :

- les travaux de transformation entraînant la création d'un ou plus d'un nouveau logement : mêmes directives que pour les nouvelles constructions;
- les travaux de transformation n'entraînant pas la création de nouveaux logements : une place de parking lorsque la surface de plancher initiale augmente de 50 p.c. ou plus.

Constructions à usage commercial.

Il s'agit de magasins et grands magasins destinés au commerce de gros et de détail, ainsi que des restaurants, cafés et autres établissements du genre.

1. Constructions neuves.

Une place de parking par 50 m² de surface de plancher.

Une place supplémentaire par fraction de 50 m² supplémentaire.

En outre, chaque établissement dont la surface de plancher brute dépasse 500 m² doit disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise sur terrain privé. Le collège des bourgmestres et échevins peut, en fonction de la situation locale, dispenser de cette dernière obligation.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage par 50 m² ou fraction de 50 m² de plancher supplémentaire.

Constructions à usage industriel et artisanal, dépôts de trams, d'autobus et de taxis.

1. Constructions neuves.

Une place de parcage par dix personnes occupées ou par 100 m² de surface de plancher servant au fonctionnement de l'entreprise.

En outre, chaque établissement industriel ou artisanal dont la surface de plancher brute dépasse 500 m² doit disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise sur terrain privé. Le collège des bourgmestres et échevins peut, en fonction de la situation locale, dispenser de cette obligation.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage par dix personnes occupées supplémentaires ou par 100 m² supplémentaires de surface de plancher servant au fonctionnement de l'entreprise.

Constructions à usage de bureaux.

1. Constructions neuves.

Une place de parcage par 50 m² de surface de plancher.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage de plus par 50 m² de surface de plancher brute supplémentaire.

Garages pour la réparation de véhicules.

1. Constructions neuves.

Une place de parcage par 50 m² de superficie.

2. Travaux de transformation.

Une place de parcage de plus par 50 m² de surface de plancher brute supplémentaire.

Hôtels.

1. Constructions neuves.

Une place de parcage par trois chambres d'hôtel.

2. Travaux de transformation.

Pour les chambres et la surface supplémentaires, même norme que pour les nouvelles constructions.

Lieux publics : théâtres, cinémas, salles de concerts, etc.

Une place de parcage par dix places assises.

A l'entrée des locaux précités, il y a lieu d'aménager une aire d'arrêt pour les taxis et pour les autocars, afin qu'ils ne gênent pas la circulation sur la voie publique.

En outre, les théâtres doivent disposer d'une aire de chargement et de déchargement sise en dehors de la voie publique.

Hôpitaux et cliniques.

Une place de parcage pour quatre lits, en cas de constructions neuves et en cas de travaux de transformation.

Il y a lieu en outre d'aménager une rampe d'accès couverte et fermée, pour les ambulances, afin de permettre le transfert des malades à l'abri du froid ou des courants d'air.

Etablissements d'enseignement.

A cet égard, il y a lieu de faire une distinction entre les différents types d'écoles et d'instituts, étant donné que le nombre de voitures à parquer, appartenant au corps professoral et, éventuellement aux étudiants, est fortement influencé par la nature de l'enseignement.

Par exemple, le corps professoral est plus grand dans les écoles techniques que dans les écoles primaires. Les prescriptions sont fondées sur des recensements effectués dans des établissements d'enseignement de l'Etat.

Les prescriptions relatives aux établissements de l'Etat, figurant au tableau ci-dessous, s'appliquent également aux établissements de l'enseignement communal, provincial et libre.

Type d'établissement d'enseignement	Nombre de places de parcage par 10 classes ordinaires
Ecole primaire de l'Etat	10
Ecole moyenne de l'Etat	11
Athénée royal	12
Lycée royal	10
Ecole normale de l'Etat	11
Ecole technique de l'Etat pour garçons	20
Ecole technique de l'Etat pour filles	10
Ecole d'infirmier(es) de l'Etat	40
Ecole technique supérieure de l'Etat :	
— jour	30
— week-end	45
Ecole d'enseignement primaire spécial de l'Etat	14

Gares, casernes.

A cet égard, il n'a pas été proposé de chiffres. Dans l'avis que les administrations communales notifient au fonctionnaire délégué, elles devront signaler qu'il y a lieu de prévoir un nombre suffisant de places de parcages, en tenant compte des circonstances locales.

WETTELIJKE BEKENDMAKINGEN EN VERSCHILLENDE BERICHTEN

Wetgevende Kamers

KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

Dinsdag 21 december 1982, openbare vergaderingen,
te 10 uur en te 14 uur

Agenda :

Te 10 uur :

Wetsontwerpen en begroting :

1. Wetsontwerp tot wijziging van de wetten op de handelsvennootschappen, gecoördineerd op 30 november 1935.
2. Wetsontwerp tot vaststelling van de Nederlandse tekst en tot aanpassing van de Franse tekst van het Wetboek van Koophandel, Boek I, Titel IX.
3. Wetsontwerp houdende aanpassing van de Rijksschuldbegroting voor het begrotingsjaar 1982.

PUBLICATIONS LÉGALES ET AVIS DIVERS

Chambres législatives

CHAMBRE DES REPRESENTANTS

Mardi 21 décembre 1982, séances publiques,
à 10 heures et à 14 heures

Ordre du jour :

A 10 heures :

Projets de loi et budget :

1. Projet de loi modifiant les lois sur les sociétés commerciales coordonnées le 30 novembre 1935.
2. Projet de loi établissant le texte néerlandais et adaptant le texte français du Titre IX, du Livre Ier, du Code de commerce.
3. Projet de loi ajustant le budget de la Dette publique de l'année budgétaire 1982.