

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1999-2000

6 APRIL 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een eenvormig
parkeerbeleid in het gewest en
tot wijziging van de omzendbrief
«DE SAEGER» die richtlijnen bevat
in verband met de eis
om bij bouwwerken parkeerruimte
te scheppen**

(ingediend door de heren Denis GRIMBERGHS en
Benoît CEREXHE) (F)

Toelichting

Om een mobiliteitsbeleid te kunnen voeren dat het gebruik van de auto afremt, onder meer voor het woon- en werkverkeer en vooral van de pendelaars, moet er voor het hele Gewest een echt parkeerbeleid opgezet worden.

In dit opzicht stellen we voor om overal in Brussel in de kantoorwijken de regeling van het betaald parkeren in te voeren.

Op dit ogenblik verschilt de parkeerregeling van gemeente tot gemeente en van wijk tot wijk. Het Brussels Gewest moet bijgevolg een algemeen beleid opzetten om de maatregelen ter bevordering van de mobiliteit van de Brusselaars in hun eigen stad in acht te nemen. Ten gevolge van de ingewikkelde verkeerssituatie in ons Gewest en de lappendeken van gemeenten, zouden er zonder algemeen overleg onsamenhangende regelingen tot stand komen.

Het ligt voor de hand dat het eenheidstarief dat in het Gewest van toepassing zou zijn voldoende hoog moet zijn om de automobilisten ertoe aan te zetten om zich niet met de auto naar het werk te begeven.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

6 AVRIL 2000

PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à instaurer une politique
de stationnement uniforme
à l'échelle de la Région et à modifier
la circulaire «DE SAEGER» contenant
des directives relatives à l'obligation
de créer des places de parcage lors
des travaux de construction**

(déposée par MM. Denis GRIMBERGHS et
Benoît CEREXHE) (F)

Développements

Pour assurer une politique de mobilité qui freine l'utilisation de la voiture privée; notamment pour les déplacements domicile – travail et ce surtout pour les navetteurs, il convient d'instaurer une véritable politique de stationnement à l'échelle de l'ensemble de la Région.

Dans cet esprit, nous proposons l'instauration généralisée du parking payant à Bruxelles pour toutes les zones de bureaux.

A l'heure où l'on voit fleurir des politiques de stationnement différentes de commune à commune, de quartier à quartier, c'est à la Région bruxelloise de déterminer une politique globale en la matière, pour faire respecter les mesures favorables à la mobilité des Bruxellois dans leur ville. Sans concertation globale, la complexité du trafic dans notre Région et l'imbrication des différents territoires communaux pourrait mener à des incohérences.

Il est évident que le tarif harmonisé pratiqué sur le territoire régional devra être suffisamment élevé afin de dissuader concrètement les automobilistes de prendre leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

Het Gewest zou ook een orgaan moeten oprichten, dat in overleg met de gemeenten het parkeertarief zou moeten vaststellen. Het zou tevens moeten nagaan of het zin heeft een intercommunale op te richten om het parkeerbeleid voor heel het gewest te regelen en of zulks uitvoerbaar is (te weten, een eenvormig beleid, cfr. Adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer: motie voor een gezamenlijke actie ten gunste van de mobiliteit, 22 juni 1999).

Anderzijds is het zeker dat, wil men een algemeen parkeerbeleid invoeren, men de omzendbrief DE SAEGER moet wijzigen.

Velen spreken daar trouwens al jarenlang over. Ook in het Iris-vervoerplan is ook al voorgesteld om de circulaire te wijzigen, doch kennelijk tevergeefs (cfr. het gewestelijk vervoerplan – problematiek van het parkeren – rapport van 21 december 1999 van STRATEC).

Ook de Confederatie van het Bouwbedrijf herinnert er in haar jongste jaarverslag over de mobiliteit in en rond Brussel (oktober 1999) nogmaals aan dat het tijd is dat de regelgeving in verband met de parkeerplaatsen en dus ook die bewuste circulaire worden herzien.

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSO), die in juni 1999 is goedgekeurd, vertoont heel wat juridische gebreken. Zij bevat heel strenge normen voor nieuwbouw, de aanduiding van werken enz..., maar bepaalt echter niets inzake de bouw van parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

Er zij op gewezen dat deze omzendbrief nr. 59 dateert van 17 juni 1970 en is opgesteld door de heer De Saeger, de toenmalige «federale» minister van Openbare Werken, waaronder toen ook het bestuur van ruimtelijke ordening ressorteerde.

De omzendbrief was ingegeven door het feit dat het autoverkeer toen reeds sterk toenam en dat de verkeersdrukke vooral merkbaar was in de steden en in ander stadscentra. Het was de bedoeling «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».

De omzendbrief bevat normen die opgenomen moeten worden in de plannen die worden opgesteld om vergunningen te verkrijgen, tenzij bewezen wordt dat de toepassing niet noodzakelijk, niet mogelijk of niet wenselijk is.

In werkelijkheid bepaalt hij het minimumaantal parkeerplaatsen waarin moet worden voorzien bij elke nieuwbouw. Dit aantal staat in verhouding tot de bebouwde oppervlakte en schommelt naargelang van de bijzondere bestemming van het gebouw. Het kan gaan om individuele

La Région devrait également mettre sur pied un organe de concertation avec les communes, lequel serait chargé de déterminer le tarif du stationnement; mais aussi d'analyser la faisabilité et l'intérêt de créer une intercommunale pour gérer la politique du stationnement sur l'ensemble du territoire régional (dans le sens d'une gestion uniforme voyons: Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics, «motion pour une action concertée en faveur de la mobilité», 22 juin 1999).

D'autre part, il est indiscutable que l'instauration d'une politique globale de stationnement nécessitera la modification de la circulaire DE SAEGER.

D'aucuns parlent d'ailleurs depuis de longues années de s'attaquer à cette circulaire. Le plan Iris a également proposé de la modifier; mais manifestement en vain... (voyons notamment Plan régional de déplacements – Problématique du stationnement – Rapport (d) du 21 décembre 1990 par STRATEC).

La Confédération des entreprises de la Construction vient de rappeler encore dans son dernier rapport annuel d'octobre 1999 afférent à la mobilité dans et aux alentours de Bruxelles qu'il est temps de modifier la législation en matière de parkings et donc cette fameuse circulaire.

Or, le Règlement régional d'urbanisme (R.R.U.) adopté en juin 1999 et assorti de nombreuses irrégularités juridiques qui prévoit des normes par ailleurs très strictes en ce qui concerne l'édification de nouvelles constructions, la signalisation de chantiers, etc. ne prévoit rien en matière de construction de parkings hors voiries.

On peut souligner que cette circulaire n° 59 date du 17 juin 1970 et émane de Monsieur le Ministre De Saeger, lequel gérait le portefeuille «fédéral» des Travaux publics qui comprenait encore l'Administration de l'aménagement du territoire.

Elle était motivée – déjà à l'époque – par l'accroissement de la circulation automobile dont la densité de la circulation se faisait le plus sentir dans les villes et autres centres urbains. Son objectif était «d'organiser, en dehors de la voie publique, le stationnement et le parage par l'obligation pour les candidats – bâtisseurs de prévoir dans leurs plans de bâtisse des places de parage en nombre suffisant».

La circulaire prévoit des normes qui doivent être insérées dans les plans dressés en vue de permis sauf s'il est démontré que leur application n'est pas nécessaire, n'est pas possible ou pas souhaitable.

Elle détermine en réalité le nombre minimum d'emplacements de parking à prévoir lors de la construction de tout nouvel immeuble. Ce nombre est proportionnel à la superficie bâtie et varie en fonction de l'affectation particulière de l'immeuble. Lesdites places de parking peuvent être

garages, overdekte parkeerplaatsen of parkeerplaatsen in de open lucht.

Luidens de omzendbrief moet er in ten minste één parkeerplaats worden voorzien per elke 150 m² oppervlakte voor woongebouwen en in één plaats per 50 m² voor kantoorgebouwen. Soortgelijke criteria gelden ook voor schouwburgen, bioscopen, concertgebouwen, scholen, ziekenhuizen, klinieken en andere openbare inrichtingen.

Het meest storende aspect van de omzendbrief is dat deze in Brussel stelselmatig wordt toegepast en dat de quota bijgevolg te hoog zijn in vergelijking met het aantal personen die echt een auto nodig hebben.

Men mag ook niet uit het oog verliezen dat er dagelijks 350.000 pendelaars naar Brussel komen en dat 62% van hen alleen reist.

Er zij eveneens op gewezen dat de thans vigerende normen onsamenhangend zijn. Er zijn thans tegenstrijdigheden tussen de bepalingen van de omzendbrief in verband met de kantoorgebouwen en de voorwaarden voor de toekenning van milieuvergunningen voor de bouw van parkeerplaatsen.

Voor een parkeerruimte van meer dan 200 plaatsen is immers een vergunning van klasse 1A nodig. Hiertoe moet er een milieueffectenstudie (overeenkomstig de Europese richtlijnen) worden uitgevoerd. Er ontstaan dan situaties waarin een kantoorgebouw over een aantal parkeerplaatsen beschikt, overeenkomstig de omzendbrief, doch dat er op grond van de effectenstudie geen vergunning wordt verleend om ze te exploiteren.

Dit is geen onbelangrijk probleem. We verwijzen terzake naar de problemen die zich in de zomer van 1997 hebben voorgedaan in verband met de parkeergarages van de Europese instellingen.

Het is juist dat met de ordonnantie van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van 5 juni 1997 zij het niet naar behoren, getracht werd om het probleem te regelen, door de parkeerplaatsen die alleen voor woningen of kantoren bestemd zijn uit te sluiten van de inrichtingen waarvoor een milieuvergunning van klasse 1A vereist is. Deze ordonnantie is nochtans door het Arbitragehof in oktober 1998 zonder meer vernietigd (arrest nr. 102/98 van 21 oktober 1998). De regering heeft echter geen initiatief meer genomen om de wetgeving te wijzigen.

Het is bijzonder jammer dat de vorige regering onlangs bij de uitvaardiging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening niet van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om deze omzendbrief te herzien.

Het is overigens niet onbelangrijk erop te wijzen dat in de regeerverklaring van 15 juli 1999 wordt gepreciseerd

modalisées sous forme de garages individuels, de parkings couverts ou d'emplacements en voirie.

La circulaire prévoit une place au minimum pour chaque tranche de 150 m² de superficie pour les immeubles de logement et une place par tranche de 50 m² pour les immeubles de bureaux. Des critères similaires prévalent pour les salles de spectacles, les établissements d'enseignement, les hôpitaux et cliniques ainsi que les autres lieux publics.

L'aspect le plus dérangent de la circulaire est qu'elle est systématiquement appliquée à Bruxelles et que l'on arrive dès lors à des quotas excessifs par rapport aux gens qui ont réellement besoin d'une voiture.

Il convient de ne pas perdre de vue que chaque jour 350.000 navetteurs pénètrent dans Bruxelles et que 62% d'entre eux voyagent seuls dans leur voiture.

Soulignons également l'incohérence du système normatif actuellement en vigueur. Nous assistons aujourd'hui à des conflits entre les dispositions de la circulaire relative aux immeubles de bureaux et les conditions d'octroi des permis d'environnement relatifs aux installations de parkings.

En effet, un parking d'une capacité supérieure à 200 places nécessite l'obtention d'un permis dit de classe 1A, laquelle est subordonnée à la réalisation d'une étude d'incidences (conformément aux exigences des directives européennes). On en arrive dès lors à des situations où un immeuble de bureaux comprenant un nombre de places de parking conforme à la circulaire se voit refuser l'autorisation de les exploiter suite à l'étude d'incidence.

Ce problème est loin d'être mineur. On peut se référer ainsi au cas polémique apparu en été 1997 à propos des parkings européens.

Il est vrai que l'ordonnance du Conseil Régional du 5 juin 1997 a tenté – mais de manière inadéquate – de régler le problème en excluant des installations requérant un permis d'environnement de classe 1A les parkings exclusivement affectés aux logements ou aux bureaux. Cette ordonnance a pourtant été purement et simplement annulée par la Cour d'Arbitrage en octobre 1997 (arrêt n° 102/98 du 21 octobre 1998); sans que le Gouvernement ne prenne l'initiative d'autres modifications législatives...

Il est évidemment particulièrement regrettable que le Gouvernement précédent n'ait pas profité de la mise en place très récente du Règlement Régional d'Urbanisme pour réviser cette circulaire.

Il n'est d'ailleurs pas inintéressant de relever que la déclaration du Gouvernement du 15 juillet 1999 précise

dat «de omzendbrief De Saeger in neerwaartse zin [zal] worden herzien in overleg met de gemeenten en rekening houdend met de bediening van de plaatsen door het openbaar vervoer».

Hiermee werd tenslotte alleen herhaald wat te lezen stond in de regeerverklaring van juli 1995: «De normen voor de parkingvestigingen zullen herzien en gemoduleerd worden in functie van de mobiliteitsdoeleinden in het Gewest. Er zullen maatregelen genomen worden om de parkeermogelijkheden van de omwonenden te vrijwaren in de wijken».

Er zij dan ook aan herinnerd dat er in het Irisplan, dat door de vorige regering op 1 oktober 1998 is goedgekeurd, uitgerekend om maatregelen werd gevraagd op het vlak van het vervoer in Brussel. In dit plan was niet alleen sprake van maatregelen in verband met het openbaar vervoer (met inbegrip van de taxi's) en het autoverkeer maar ook in verband met de stadsstructuur, het parkeren, maatregelen ten gunste van de voetgangers en de fietsers en het goederenvervoer (1).

In verband met het geïntegreerd parkeerbeleid, wezen de initiatiefnemers van het plan erop dat, in tegenstelling met wat hier wordt vastgesteld, verschillende Vlaamse en Waalse steden een slagvaardiger en efficiënter beleid voeren. Aangezien het grondgebied van het gewest niet uitgestrekt is werd aangeraden om het parkeerbeleid te coördineren en verwickelingen te voorkomen met 19 gemeenten.

Wij wensen dat de Hoofdstedelijke Raad zich duidelijk uitspreekt voor een herziening van deze omzendbrief en eist dat de Regering alle nuttige maatregelen neemt om de huidige toepassing van de omzendbrief te beoordelen, overleg te plegen met alle betrokken partijen (gemeenten, MIVB, gebruikers...) en de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening zo te wijzigen dat er bepalingen in opgenomen worden die betrekking hebben op de parkeerplaatsen waarin moet worden voorzien bij bouwwerken.

que: «La circulaire De Saeger sera revue à la baisse en concertation avec les communes et en tenant compte de la desserte des lieux par les transports en commun».

Ce qui finalement n'était qu'une redite en d'autres mots de la déclaration du Gouvernement de juillet 1995: «Les normes d'emplacements de parkings seront revues et modulées en fonction des objectifs de mobilité. Des mesures seront prises pour favoriser le stationnement des riverains dans les quartiers».

Il est judicieux de se souvenir que le Plan IRIS approuvé par le Gouvernement précédent en date du 1^{er} octobre 1998 sollicitait très précisément une action du politique en matière de politique des déplacements à Bruxelles. Ce plan abordait non seulement les actions à mener dans le domaine des transports en commun (y compris les taxis) et de la circulation automobile mais également les structures urbaines, le stationnement, les actions en faveur des piétons et des cyclistes ainsi que le transport des marchandises (1).

En matière de politique intégrée du stationnement, les auteurs du plan relevaient que contrairement à ce qui est constaté cette politique est gérée dans plusieurs villes flamandes et wallonne de manière bien plus volontariste et efficace. Déjà, il été conseillé, vu l'exiguïté du territoire régional de gérer de manière coordonnée le stationnement en évitant les complications provenant des 19 entités différentes.

Nous souhaitons que le Conseil Régional se prononce de manière claire pour la révision de cette circulaire en exigeant que le Gouvernement prenne toutes les mesures utiles pour évaluer l'application actuelle de la circulaire, pour élaborer une concertation avec tous les intervenants (communes, STIB, consommateurs, etc.) ainsi que pour modifier le Règlement Régional d'Urbanisme en y insérant des dispositions afférentes aux places de parkings à prévoir par lors des travaux de constructions.

Denis GRIMBERGHS (F)

Benoît CEREXHE (F)

(1) Gewestelijk Verkeersplan, Irisplan, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 1 oktober 1998.

(1) Plan Régional des Déplacements, Plan IRIS, approuvé par le Gouvernement régional bruxellois en date du 1^{er} octobre 1998.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van een eenvormig parkeerbeleid in het gewest en tot wijziging van de omzendbrief «DE SAEGER» die richtlijnen bevat in verband met de eis om bij bouwwerken parkeerruimte te scheppen

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- ernaar strevend bij te dragen tot het voorkomen van de verkeerscongestie in de stad en een harmonische ontwikkeling van de stad mogelijk te maken;
- ernaar strevend efficiënt te ijveren voor een betere mobiliteit in de stad;
- zich bewust van de noodzaak van een stimulerend beleid om het gebruik van de auto te verminderen;
- zich ervan bewust dat het van belang is duidelijke regels te stellen die toegepast moeten worden bij de werken in bestaande gebouwen en bij nieuwbouw om een efficiënte bijdrage te leveren tot het vermijden van de verkeerscongestie in de stad;
- wensend op het hele gewestelijke grondgebied één samenhangend parkeerbeleid te voeren;
- geleid door de wens om omzendbrief nr. 59 van juni 1970 van minister van openbare werken De Saeger te herzien;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad binnen twee maanden verslag uit te brengen over de concrete toepassing van de omzendbrief De Saeger en de mogelijke afwijkingen die op het hele gewestelijke grondgebied worden toegestaan;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om na dit rapport de nodige adviezen in te winnen om binnen maximum zes maanden de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening zo te wijzigen dat er bepalingen in opgenomen worden in verband met de normen die van toepassing zijn op parkeerplaatsen bij nieuwbouw of bij renovatie van gebouwen op het hele gewestelijke grondgebied;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat ze alles in het werk stelt om, in overleg met de 19 gemeenten van het Gewest, overal in de kantoorbuurten het betaald parkeren in te voeren;

PROPOSITION DE RESOLUTION

visant à instaurer une politique de stationnement uniforme à l'échelle de la Région et à modifier la circulaire «DE SAEGER» contenant des directives relatives à l'obligation de créer des places de parcage lors des travaux de construction

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- soucieux de contribuer au désengorgement de la ville et de permettre un développement harmonieux de la ville;
- soucieux de lutter efficacement pour une meilleure mobilité en ville;
- conscient de la nécessité d'une politique incitative afin de diminuer l'utilisation de véhicules automobiles;
- conscient de l'importance de prévoir de manière précise les règles à appliquer lors des aménagements des constructions existantes et des futures constructions de manière à contribuer efficacement au désengorgement de la ville;
- désireux de mettre en œuvre une politique de gestion du stationnement cohérente sur l'ensemble du territoire régional;
- animé de la volonté de réviser la circulaire n° 59 de juin 1970 de Monsieur le Ministre des travaux publics De Saeger;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de faire rapport au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale dans un délai de deux mois à propos l'application concrète de la circulaire De Saeger et des dérogations éventuellement accordées sur l'ensemble du territoire régional;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, après avoir dressé ledit rapport, de procéder aux consultations nécessaires en vue d'organiser dans un délai maximum de six mois la modification du Règlement régional d'urbanisme pour y inclure des dispositions afférentes aux normes applicables au parking en cas de construction ou de rénovation de construction sur tout le territoire régional;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre tout en œuvre pour organiser, en concertation avec les 19 communes de la Région, la généralisation du stationnement payant dans les zones de bureaux;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om samen met de vertegenwoordigers van de negentien gemeenten werk te maken van de oprichting van een intercommunale voor het beheer van het parkeerbeleid op het hele gewestelijke grondgebied.

3 maart 2000.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'initier l'instauration avec les représentants des dix-neuf communes d'une intercommunale gérant la politique du stationnement sur tout le territoire régional.

Le 3 mars 2000.

Denis GRIMBERGHS (F)
Benoît CEREXHE (F)

