

1

Notions &
procédures

Begrippen &
procedures



2

Sol & nature

Bodem &
natuur



3

Les eaux
pluviales dans
les PE

Regenwater
in de MV



4

Bruit

Geluid



5

Mobilité

Mobiliteit



6

Énergie

Energie



7

MyPermit



INTRODUCTION

QUELS SONT LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ?

Qualité de l'air
Luchtkwaliteit

% de **NOx** dû
aux voitures ?

% **NOx** door
auto's?

Gaz à effet de serre
Broeikasgassen

% de gaz à effet
de serre dû aux
voitures ?

% **broeikasgassen**
door auto's?

Qualité de l'eau
Waterkwaliteit

% d'huiles
minérales dû
aux voitures ?

% **minerale**
oliën door
auto's?

Espace urbain
Stedelijke ruimte

% d'espace
public dédié aux
voitures ?

% **openbare**
ruimte voor
auto's?

INTRODUCTIE

WAT ZIJN DE MILIEUEFFECTEN?



INTRODUCTION

QUELS SONT LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ?

Qualité de l'air
Luchtkwaliteit

69%

NO_x



Gaz à effet de serre
Broeikasgassen

25%

CO₂



Qualité de l'eau
Waterkwaliteit

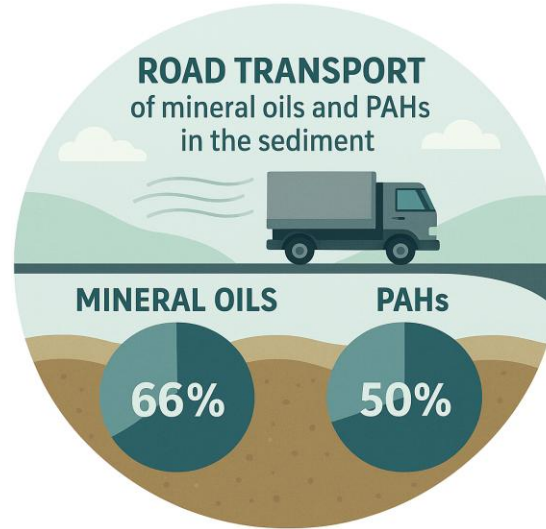
ROAD TRANSPORT
of mineral oils and PAHs
in the sediment

MINERAL OILS

66%

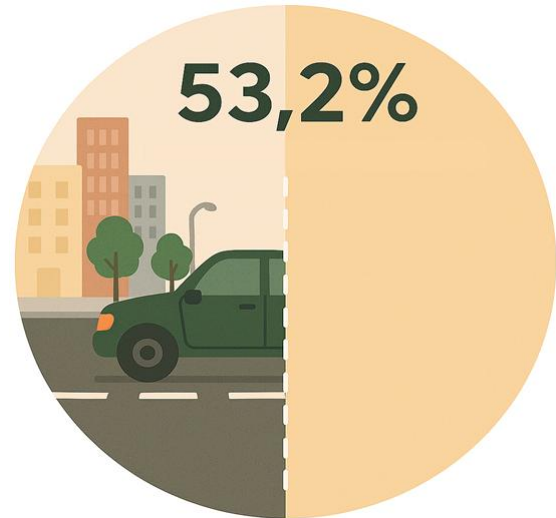
PAHs

50%



Espace urbain
Stedelijke ruimte

53,2%



5

Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



14:00 – 15:00

Parkings logements

Parkeerplaatsen bij woningen

NEW

Parkings bureaux CoBrACE

Parkeerplaatsen kantoren - BWKLE

Parkings vélo

Fietsenstallingen

Conditions sécurité et qualité de l'air

Veiligheidsvoorwaarden en luchtkwaliteit

Conditions bornes de recharge

Voorwaarden voor laadpalen

Blaise GODEFROID, François SABBATINI, Philippe GENON,
Elise DARCHAMBEAU, Pierre-Edouard VERHAEGHE

5



Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



14:00 – 15:00

Parkings logements

Parkeerplaatsen bij woningen



Contexte & objectifs

Achtergrond & doelstellingen

Méthodologie

Methodologie

Outils

Tools

Procédure d'analyse

Analyseprocedure

CONTEXTE & OBJECTIFS

ACHTERGROND & DOELSTELLINGEN

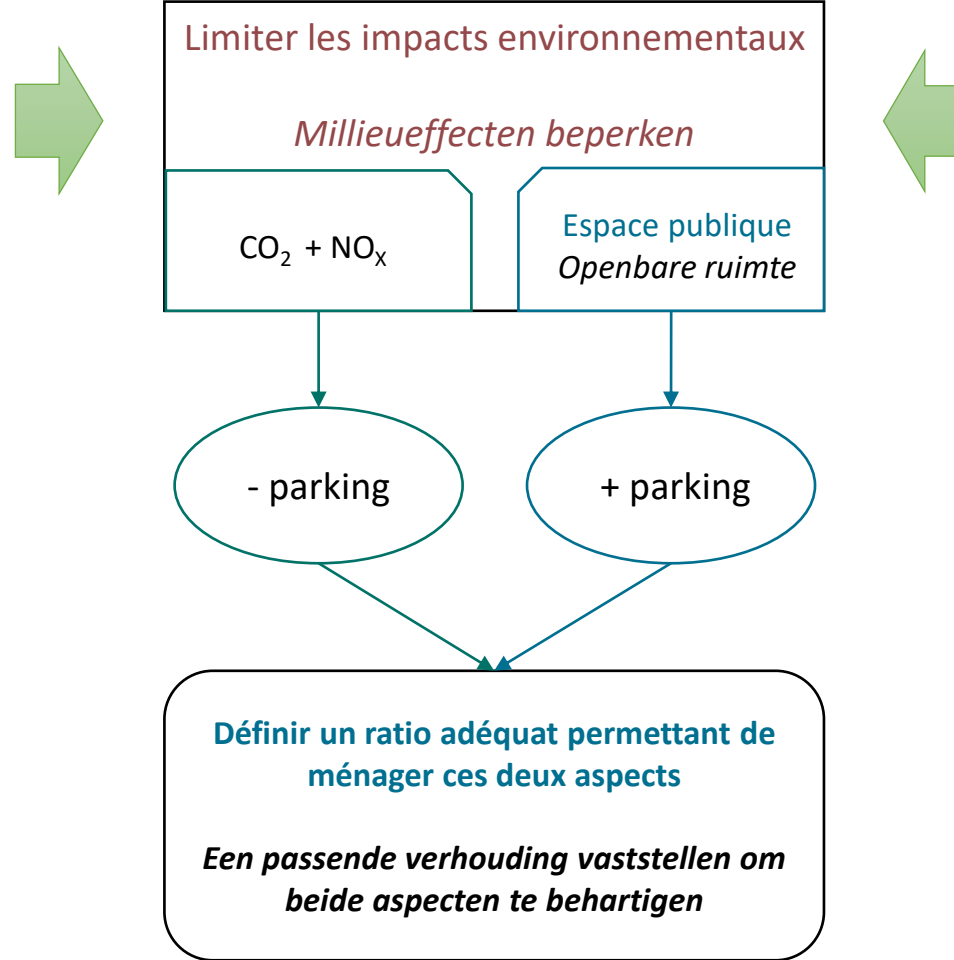
L'article 2 de l'OPE vise la protection contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'une installation ou une activité est susceptible de causer, directement ou indirectement à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population.

Les ratios actuels sont élevés:

100-200% dans le RRU et **80-120%** dans les PE;

- Sans tenir compte des caractéristiques du projet (géographique, type de logement)

-> **taux de motorisation réel :**



Artikel 2 van de OMV beoogt de bescherming tegen elke vorm van gevaar, hinder of ongemak die een inrichting of een activiteit rechtstreeks of onrechtstreeks zou kunnen veroorzaken aan het leefmilieu, de gezondheid of de veiligheid van de bevolking

De huidige ratio's zijn hoog:

100-200% in de GSV en **80-120%** in de MV;

- Zonder rekening te houden met de kenmerken van het project (geografisch, type woning)

• -> **werkelijke motorisatiegraad :**



CONTEXTE & OBJECTIFS

ACHTERGROND & DOELSTELLINGEN

Simplification et robustesse administrative

L'analyse des ratios parkings est **imprévisible**

→ allonge les **délais** (aller-retour; recours, ...) et réquisitionne de nombreuses **ressources**



Mettre en place un cadre d'analyse clair, robuste et partagé avec les demandeurs afin de simplifier et d'accélérer la délivrance des permis

Een duidelijk, robuust en met de aanvragers gedeeld analysekader opzetten om de afgifte van vergunningen te vereenvoudigen en te versnellen.



Vereenvoudiging en administratieve robuustheid

De analyse van parkeerratio's is **onvoorspelbaar**

→ verlengt de **termijnen** (heen en terug; beroep, ...) en vereist veel **middelen**

Benchmark parking.brussels

Bruxelles se situe généralement dans la fourchette la plus favorable

- À la **construction** de places de parking.
- À **l'utilisation** et à la **possession** de la voiture
- Au **tarif** et à la **disponibilité** de stationnement en voirie



Aligner les pratiques bruxelloises avec celles des autres capitales européennes.

De Brusselse praktijken afstemmen op die van andere Europese hoofdsteden.



Benchmark parking.brussels

Brussel bevindt zich over het algemeen in de gunstigste categorie. Wat betreft

- de **aanleg** van parkeerplaatsen.
- het **gebruik** en **bezit** van auto's
- de **tarieven** en **beschikbaarheid** van parkeerplaatsen op straat

MÉTHODOLOGIE - RÉSUMÉ

• 5 paramètres par secteur statistique pour définir le ratio :

1. Le **taux de motorisation** ($\tau_{sect.}$ - Statbel 2023)
→ Décrit les comportements probables des futurs occupants
2. L'**accessibilité** en transport public (vers 500k pers - t_{acces} - IBSA 2024)
→ Permet de ne pas figer les comportements des quartiers ayant recours à la voiture de manière relativement anormale
3. L'**évolution** du taux de motorisation (α)
→ Décrit la démotorisation naturelle durant la construction du projet
Le **taux d'occupation de la voirie** (τ_{oc} - PB 2023)
→ Permet de flécher les effets de la démotorisation vers le dégagement des voiries
4. Le **type de logement et leur nombre** ($\#Log_i$)
→ Car la probabilité d'avoir une voiture varie en fonction de la taille des logements (τ_{Reg-i} - SILC 2023)

$$Ratio \approx \alpha \times \frac{\tau_{sect.} + 0,0279 t_{acces} - 0,431}{2} \times \frac{\sum_i \tau_{Reg-i} \times \#Log_i}{\tau_{Reg.} \sum_i \#Log_i}$$

$$\text{Où } \alpha = \begin{cases} 100\% & \text{si/als } \tau_{oc} > 100\% \\ 95\% & \text{si/als } 100\% > \tau_{oc} > 85\% \\ 90\% & \text{sinon/anders} \end{cases}$$

$$\text{Et } \tau_{Reg.} = 55\%$$



METHODOLOGIE - SAMENVATTING

• 5 parameters per statistische sector:

1. **Motorisatiegraad** ($\tau_{sect.}$ - Statbel 2023)
→ Beschrijft het waarschijnlijke gedrag van toekomstige bewoners
2. De **toegankelijkheid** in het openbaar vervoer (t_{acces} - IBSA 2024)
→ Voorkomt dat het gedrag van wijken die relatief abnormaal gebruik maken van de auto, vastroest.
3. De **evolutie** van het motorisatiegraad (α)
→ Beschrijft de natuurlijke demotorisatie tijdens de bouw van het project.
4. De **bezettingsgraad** van parkeerplaatsen op straat (τ_{oc} - PB 2023)
→ Maakt het mogelijk om de effecten van demotorisatie te richten op het vrijmaken van wegen
5. Het **type** woningen en het **aantal** woningen ($\#Log_i$)
→ Want de kans om een auto te hebben hangt af van de grootte van de woning. (τ_{Reg-i} - SILC 2023)

$$Ratio \approx \alpha \times \frac{\tau_{sect.} + 0,0279 t_{acces} - 0,431}{2} \times \frac{\sum_i \tau_{Reg-i} \times \#Log_i}{\tau_{Reg.} \sum_i \#Log_i}$$

$$Où \alpha = \begin{cases} 100\% & \text{si/als } \tau_{oc} > 100\% \\ 95\% & \text{si/als } 100\% > \tau_{oc} > 85\% \\ 90\% & \text{sinon/anders} \end{cases}$$

$$\text{Et } \tau_{Reg.} = 55\%$$



$$Où \alpha = \begin{cases} 100\% & \text{si/als } \tau_{oc} > 100\% \\ 95\% & \text{si/als } 100\% > \tau_{oc} > 85\% \\ 90\% & \text{sinon/anders} \end{cases}$$



Ratio calculator voor parkeerplaatsen per woning

OUTILS : CALCULATEUR TOOLS: CALCULATOR

Naam van het project	Marsupilami Project	
Aantal te beschouwen statistische sectoren	1	
1	HEILIG-HART_21002A11-	
t_sect. (Statbel- 2023)	93%	
t_acces (IBSA - 2024)	73%	
t_oc (PB - 2023)	67%	
Antaal voorzien autoparkeerplaatsen	70	
Aantal voorziene fietsplaatsen	200	
Voorzien autoparkeerratio	70%	
	<i>T_Reg</i>	<i>Aantal woningen</i>
	55%	100
Studentenwoningen	5%	
Samenwonen	18%	
Studio's	9%	
1-kamerwoningen	34%	
2-kamerwoningen	50%	100
3-kamerwoningen	66%	
4-kamerwoningen en meer	71%	
		<i>Doel</i>
Berekende autoparkeerratio		68%
Antaal berekende autoparkeerplaatsen		67.9 € [64.5 - 71.3]
Resultaat		OK

Nom du projet
Naam van het project

Nom du secteur statistique
Naam van de statistische sector

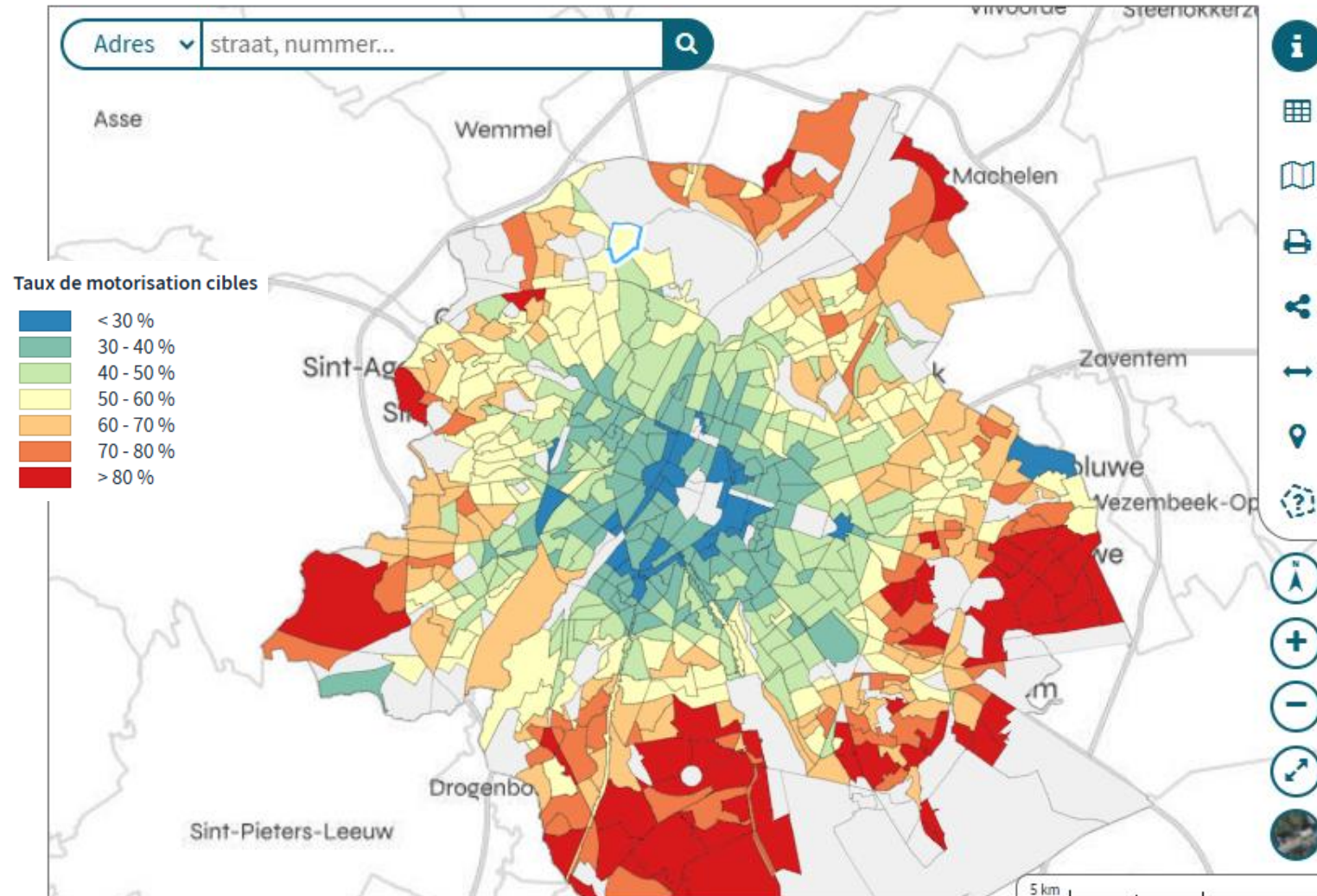
Nombre de places
Aantal parkeerplaatsen

Nombre de logement par type
Aantal woningen per type



OUTILS : CARTE TOOLS: KAART

geodata.leefmilieu.brussels > ATLAS



Parkeerplaatsratio's in woningbouwprojecten

HEILIG-HART

Naam:

HEILIG-HART

21004E130

Aantal huishouden

2.378

Aantal wagens

1.294

**Bereikbaarheid met het openbaar ver-
voer (min)**

35, 35

**Bezettingsgraad van parkeerplaatsen
op straat**

0,943

Motorisatiegraad

0,544

**Aan de toegankelijkheid aange-
motorisatiegraad**

0,555

**Parkeerplaatsratio's in
woningbouwprojecten**

0,522



OUTILS : FICHE TECHNIQUE TOOLS: TECHNISCHE FICHE

Rétroaction : Remarquons qu'ainsi, si la diminution de la motorisation (c'est-à-dire que les projets délivrés ne couvrent pas les besoins, im-
donc une augmentation de la saturation du stationnement en voirie
lui-même en prévoyant un ratio plus important que prévu dans la
diminution de la motorisation est plus importante que prévue dans
sont actuellement saturées, la « suroffre » en stationnement d
désengorger l'espace public tel que le modèle se rééquilibrera



2.4. La distribution typologie

Le taux de motorisation par type de com-
difficile d'en déduire le taux de motorisation
présager le type des futurs ménages d'

Cependant, l'enquête sur les revenus
Conditions), présente des données
l'enquête sur les revenus et les
l'ensemble des États membres et
sociaux. Eurostat définit une
standardisé, mais il revient au
Statbel qui se charge de cette

Ce dernier paramètre per-
du logement. En effet, le
l'échelle de la Région br-
76 % pour les logeme-
taux équivalent par

FICHE TECHNIQUE RELATIVE AU CALCULATEUR DE RATIO PARKING

Table des matières

1. Introduction	1
2. Méthodologie pour déterminer le ratio parking des projets d'immeubles de logements	1
3. Outils en ligne	10
4. La procédure d'analyse des demandes de permis	11

1. Introduction

L'article 2 de l'ordonnance permis d'environnement vise la protection contre les dangers, nuisances
ou inconvénients qu'une installation ou une activité est susceptible de causer, directement ou
indirectement à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population. Ainsi, le permis
d'environnement a l'ambition de limiter l'impact des projets sur l'environnement et, dans la mesure
du possible, d'internaliser les externalités rémanentes. Or, les déplacements, lorsqu'ils sont
motorisés, constituent une des sources de pollutions de gaz à effet de serre et de polluants les plus
importantes.

Dans ce cadre, il convient que les nouveaux projets de logements trouvent un juste équilibre entre les
besoins en déplacement des futurs habitants et les impacts environnementaux de ces déplacements
lorsqu'ils sont motorisés. La difficulté réside dans l'estimation du ratio adéquat permettant de
ménager à la fois le besoin de place pour éviter un report en voirie et l'appel à la voiture que susciterait
une suroffre en stationnement.

Cette note présente la méthodologie établie par Bruxelles Environnement, URBAN, Bruxelles Mobilité
et parking.brussels afin de déterminer ces ratios parking automobile adéquats dans les nouveaux
projets de logements soumis à permis d'environnement et/ou d'urbanisme à Bruxelles.
Elle accompagne un calculateur mis à disposition sur le site de Bruxelles Environnement.

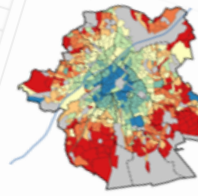


Figure: Taux de motorisation
de motorisation correspondant à son
public en minute. Elle est calculée
personnes le plus rapidement

3.1. Taux de motorisation

Le taux de motorisation permet de ne pas figer les
la manière relativement anormale
autres secteurs statistiques ayant
la moyenne entre le taux de
sibilité (comme illustré dans le

-10%

1.000.000 de
le nombre de
minime (0.6% contre
le de considérer
urnis par l'IBSA.

2.5. Conclusion

Formule applicable: T_{target}
est finalement obtenu en effectuant la moyenne des taux de motorisation cible
définie par le nombre de logements de chacune des typologies, #Log_i :

$$T_{target} = \frac{\sum_{i=1}^n T_{target-i} \times \#Log_i}{\sum_{i=1}^n \#Log_i}$$

Log_i sont des paramètres propres au projet considéré.

$$T_{target} \approx \alpha \times \frac{T_{urb} + T_{mob}}{2}$$

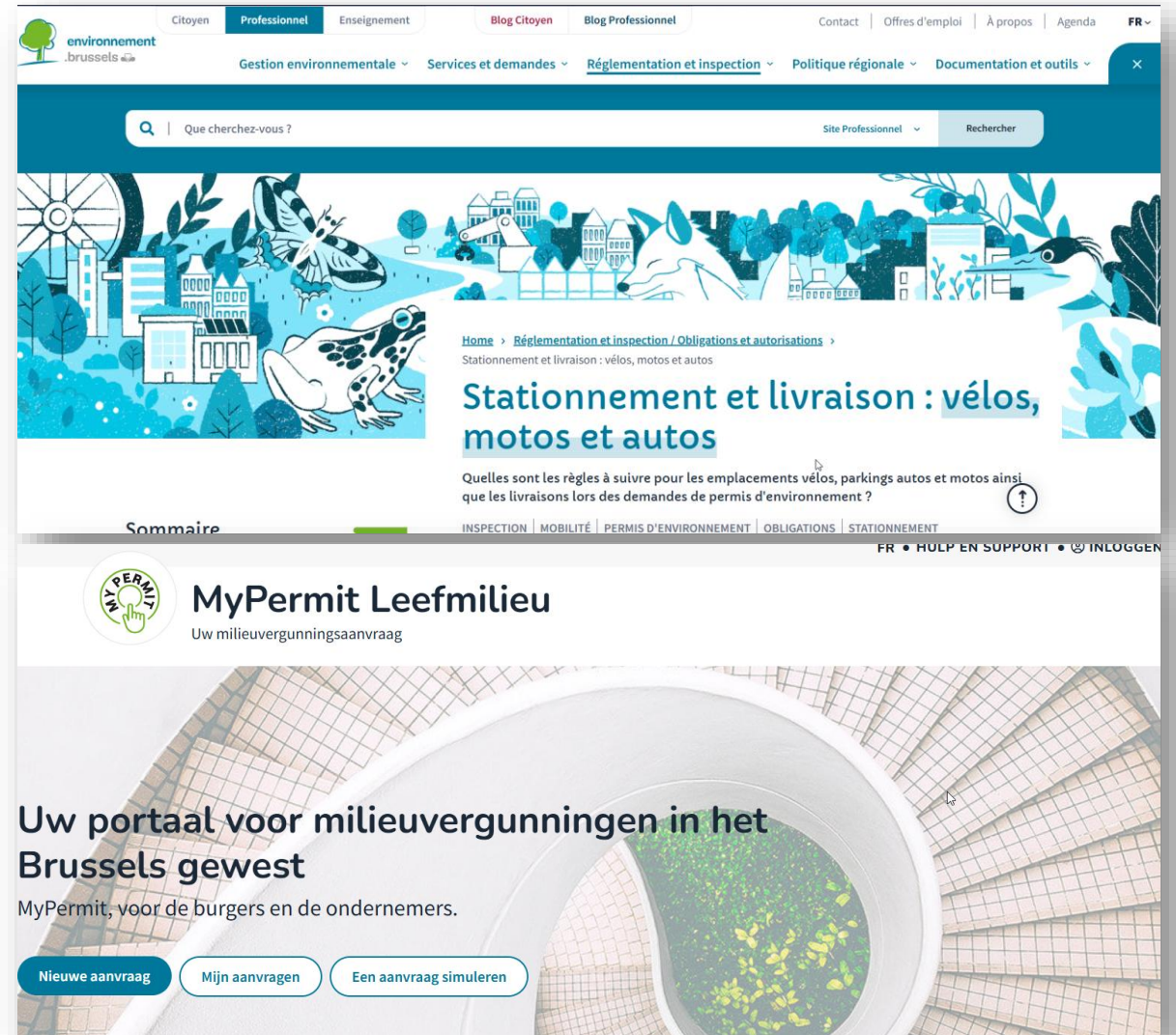
où T_{urb} = T_{urb} × T_{mob}

Le taux de motorisation permet de ne pas figer les
la manière relativement anormale
autres secteurs statistiques ayant
la moyenne entre le taux de
sibilité (comme illustré dans le

Le taux de motorisation permet de ne pas figer les
la manière relativement anormale
autres secteurs statistiques ayant
la moyenne entre le taux de
sibilité (comme illustré dans le



OUTILS : WEB TOOLS: WEB



PROCÉDURES D'ANALYSE

ANALYSEPROCEDURE

Comparer le nombre de places de parking prévu avec celui calculé :

- **Si comparable (+/-5%)** : aucun complément n'est nécessaire si pas d'autres problèmes.
- **Si divergent** : analyse de la **justification fournie par le demandeur**
Exemple :
 - Profil particulier : logements sociaux, citydev, PMR, seniors,...
 - Contexte particulier : Projets STIB ou ICR, Projets (immobiliers, voirie), ...
 - Compensations / dispositifs modal shift
- les différentes justifications pourront être compilées et le cas échéant intégrées au calculateur (ex : logements sociaux, carsharing, ...)
- Le projet/permis devra/pourra toujours prévoir des dispositifs/conditions supplémentaires facilitant le shift modal (carsharing, facilité logistique, ...).

Vergelijk het aantal geplande parkeerplaatsen met het berekende aantal:

- **Indien vergelijkbaar (+/-5%)**: geen aanvulling nodig indien er geen andere problemen zijn.
- **Indien afwijkend**: analyse van de **door de aanvrager verstrekte motivering**.
Bijvoorbeeld:
 - Specifiek profiel: sociale woningen, citydev, personen met beperkte mobiliteit, senioren, enz.
 - Bijzondere context: MIVB- of GFR-projecten, projecten (vastgoed, wegen), ...
 - Compensaties / modal shift-maatregelen
- verschillende rechtvaardigingen kunnen worden verzameld en indien nodig in de calculator worden opgenomen (bijv. sociale woningen, carsharing, ...)
- Het project/de vergunning moet/kan altijd voorzien in aanvullende maatregelen/voorwaarden die de modale verschuiving bevorderen (autodelen, logistieke voorzieningen,...).

5

Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



1

Parkings logements
Parkeerplaatsen bij woningen

2

Parkings bureaux CoBrACE
Parkeerplaatsen kantoren - BWKLE

3

Parkings vélo
Fietsenstallingen

4

Conditions sécurité et qualité de l'air
Veiligheidsvoorwaarden en luchtkwaliteit

5

Conditions bornes de recharge
Voorwaarden voor laadpalen

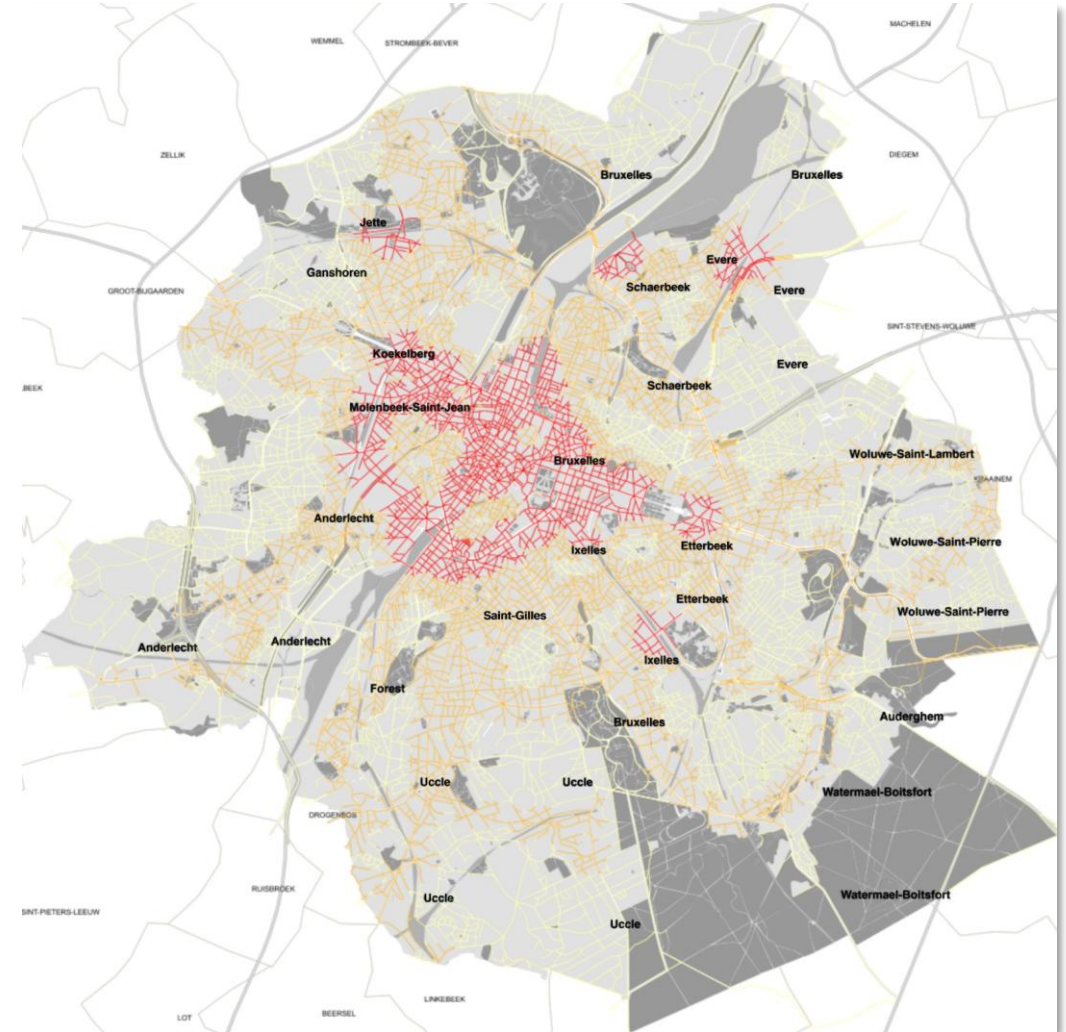
PARKINGS BUREAUX PARKEERPLAATSEN KANTOREN



Réduction des déplacements domicile – travail
Vermindering van woon-werkverkeer



Amélioration de la mobilité et de la qualité de l'air
Verbetering van de mobiliteit en de luchtkwaliteit

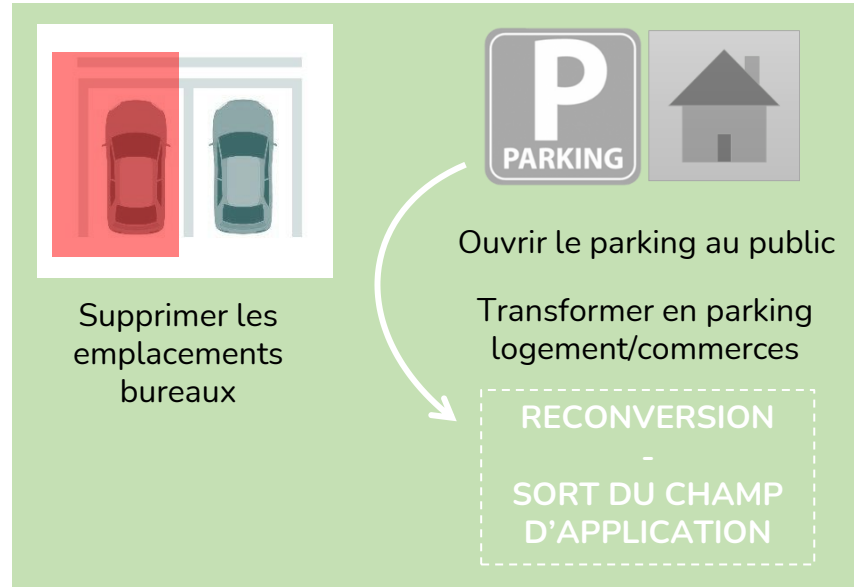


LES GRANDS PRINCIPES DE GROTE PRINCIPES

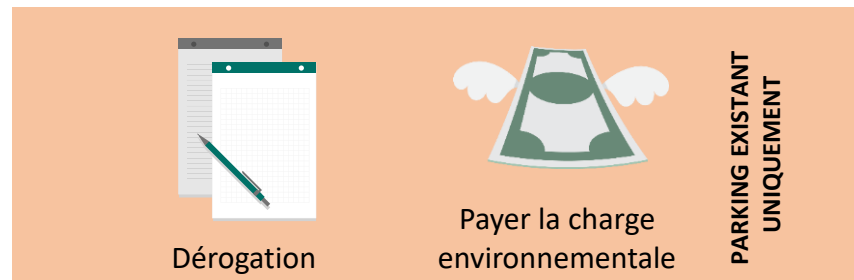


PARKING EXCÉDENTAIRE OVERTOLLIGE PARKEERPLAATS

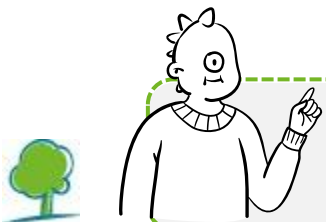
**À encourager
Aan te moedigen**



**À éviter
Te vermijden**



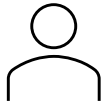
Nouveaux parkings = application stricte des ratios imposés par le RRU
Nieuwe parkings = strikte toepassing van de door GSV opgelegde ratios



RAPPELS HERHALINGEN

**Une EIS n'est nécessaire que si des places
sont demandées en dérogation**

**POUR LES DEMANDES DE
3 À 10 PLACES**



Le demandeur lui-même



*Sur base de la trame
simplifiée*

**POUR LES DEMANDES DE
PLUS DE 10 PLACES**



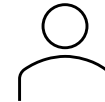
Un bureau d'études agréé



*Sur base de la trame
détaillée*

**Een effectenbeoordeling aangaande de
parkeerplaatsen is alleen nodig als plaatsen in
afwijking worden aangevraagd**

**VOOR AANVRAGEN VAN 3
TOT 10 PLAATSEN**



De aanvrager zelf



*Op basis van de
vereenvoudigde
structuur*

**VOOR AANVRAGEN VAN
MEER DAN 10 PLAATSEN**



Een erkend studiebureau



*Op basis van de
uitgebreide structuur*



RAPPELS HERHALINGEN

La trame de l'EIS peut être téléchargée [via ce lien](#).
Elle contient les indications pour remplir au mieux le document.

7. Synthèse de la demande

Ce point comportera un tableau récapitulatif de synthèse illustrant la capacité totale en stationnement 'bureaux'¹ du site par rapport au seuil maximum préconisé par le COBRACE à son égard, et les dispositions envisagées par le demandeur vis-à-vis des emplacements excédentaires, du type :

Critère/Ratio	Total /Seuil obtenu
Superficie de plancher totale du site concerné par les dispositions du COBRACE en matière de stationnement	
Ratio max. applicable selon la zone d'accessibilité	1/200m ² , 1/100m ² ou 1/60m ²
Nb maximum de places permises par le COBRACE (1)	
Nb total de places de parkings 'bureaux' sur le site (2)	
Différentiel entre capacité actuelle (2) et capacité permise par le COBRACE (1)	
Nb total de places sollicitées en dérogation (3) :	
Places employés de bureaux supplémentaires	
Places visiteurs et clients	
Places véhicules fonctionnels	
Autres (préciser)	
Nb de places supprimées (4)	
Nb de places soumises à charge environnementale (5)	
Nombre de places transformées en parking public ou parking riverains (6)	

Tableau 1 : Synthèse du seuil maximum préconisé par le COBRACE en matière de stationnement pour le site et des propositions du demandeur en la matière

Pour rappel, la somme des points (3)+(4)+(5)+(6) doit être égale au différentiel entre les points (2) et (1).

De structuur van de *effectenbeoordeling aangaande de parkeerplaatsen* kan worden gedownload [via deze link](#).
Het document bevat informatie om het document zo volledig mogelijk in te vullen.

7. Samenvatting van de aanvraag

Dit punt omvat een samenvattende synthesesetabel, die de totale capaciteit aan parkeerplaatsen voor 'kantoren'¹ van de site zal toont in verhouding tot de maximumdrempel die door het BWLKE voor de site wordt aanbevolen, alsook wat er precies door de aanvrager voorzien wordt met betrekking tot de overtollige plaatsen, van het type:

Criterium/ratio	Totaal/Bereikte drempel
Totale vloeroppervlakte van de door de bepalingen van het BWLKE op het vlak van parkeren betroffen site	
Toepasbare max. ratio volgens de bereikbaarheidszone	1/200 m ² , 1/100 m ² of 1/60 m ²
Maximumaantal plaatsen toegestaan door het BWLKE (1)	
Totaal aantal parkeerplaatsen 'kantoren' op de site (2)	
Verschil tussen de huidige capaciteit (2) en de door het BWLKE toegestane capaciteit (1)	
Totaal aantal plaatsen waarvoor een afwijking wordt aangevraagd (3):	
Bijkomende plaatsen voor kantoormedewerkers	
Plaatsen voor bezoekers en klanten	
Plaatsen voor dienstvoertuigen	
Andere (verduidelijken)	
Aantal geschrapte plaatsen (4)	
Aantal aan milieuheffing onderworpen plaatsen (5)	
Aantal in een openbare parking of parking voor buurtbewoners veranderde plaatsen (6)	

Tabel 1 : Synthèse van de maximumdrempel die door het BWLKE op het vlak van parkeren wordt aanbevolen voor de site en de voorstellen van de aanvrager ter zake

Ter herinnering, de som van de punten (3)+(4)+(5)+(6) moet gelijk zijn aan het verschil tussen de punten (2) en (1).





DÉROGATIONS : DO'S & DONT'S

AFWIJKINGEN: DO'S & DONT'S

Certains motifs ne peuvent pas faire l'objet de dérogations :

- Voitures électriques
- Densité des bureaux
- Places mutualisées (avec affectation bureau)
- Application différée du CoBrACE en fonction des échéances des baux des immeubles

Seules les places demandées en dérogation doivent être justifiées et motivées

Bepaalde redenen komen niet in aanmerking voor een afwijking:

- Elektrische voertuigen
- Dichtheid van de kantoren
- Gedeelde parkeerplaatsen (met als bestemming kantoor)
- Uitgestelde toepassing van BWLKE afhankelijk van de vervaldata van de huurcontracten van de gebouwen

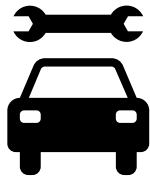
Alleen plaatsen die als afwijking worden aangevraagd, moeten worden gerechtvaardigd en gemotiveerd



LES DÉROGATIONS POSSIBLES

MOGELIJKE AFWIJKINGEN

Une dérogation ne peut être accordée que si elle est dûment justifiée par la nécessité de disposer d'emplacements supplémentaires pour :



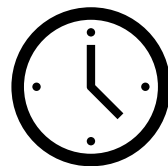
Véhicules fonctionnels



Visiteurs ou clients



Fonctions spécifiques



Une accessibilité réduite
(horaires décalés)

Een afwijking kan alleen worden toegestaan als deze naar behoren wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om extra plaatsen beschikbaar te hebben voor:



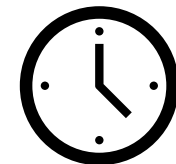
Dienstvoertuigen



Bezoekers of klanten



Specifieke functies



Beperkte toegankelijkheid
(gespreide werktijden)





DÉROGATIONS : DO'S & DON'TS

AFWIJKINGEN: DO'S & DON'TS

- ✓ **Argumenter et objectiver** avec des données factuelles
- ✓ Préciser le **nombre de travailleurs** concernés par la dérogation et le nombre de parking réservés
- ✓ Mentionner si des **efforts** ont déjà été faits (mesures spécifiques en matière de mobilité, ...)

- ✓ **Argumenteer en objectiveer** met feitelijke gegevens
- ✓ Verduidelijk **het aantal werknemers** dat onder de afwijking en het aantal gereserveerde parkeerplaatsen
- ✓ Vermeld of er al **inspanningen** zijn geleverd (specifieke mobiliteitsmaatregelen, ...)





DÉROGATIONS : DO'S & DON'TS

AFWIJKINGEN: DO'S & DON'TS

Pour les véhicules fonctionnels / de service :

- Véhicules n'effectuant pas de déplacement domicile travail (garés sur site pendant la nuit)
- Véhicules servant à effectuer des missions ponctuelles
- Souvent floqués au nom de l'entreprise

Voor de dienstvoertuigen :

- Voertuigen die niet worden gebruikt voor woon-werkverkeer (die 's nachts op het terrein worden geparkeerd)
- Voertuigen die worden gebruikt voor punctuele opdrachten
- Vaak voorzien van de naam van het bedrijf





DÉROGATIONS : DO'S & DON'TS

AFWIJKINGEN: DO'S & DON'TS

Pour les visiteurs ou les clients :

Le quota CoBrACE comprend déjà une **estimation de places** à destination des visiteurs et clients.

Les données pertinentes à mobiliser sont :

- Calendrier des éventuels évènements
- Nombre et capacité des salles de réunions
- Registre des visiteurs

Mutualiser ces places en créant un pool de places visiteurs

Voor bezoekers of klanten :

Het BWLKE-quotum omvat al een **inschatting van plaatsen** voor bezoekers en klanten.

Relevante gegevens om te vermelden:

- Mogelijke evenementenkalender
- Aantal en capaciteit van vergaderzalen
- Bezoekersregister

Deze plaatsen mutualiseren door een pool van bezoekersplaatsen te creëren





DÉROGATIONS : DO'S & DON'TS

AFWIJKINGEN: DO'S & DON'TS

Pour les fonctions spécifiques :

- **Statistiques** sur les déplacements professionnels
- **Fréquences** des besoins de déplacement
- Préciser le **nombre de personnes** concernées

Voor specifieke functies:

- **Statistieken** over de professionele verplaatsingen
- **Frequentie** van behoeften van verplaatsing
- Het **aantal betrokken personen** vermelden





DÉROGATIONS : DO'S & DON'TS

AFWIJKINGEN: DO'S & DON'TS

Accessibilité > < horaires décalés :

Les zones d'accessibilité sont définies selon la desserte en transport en commun :

- Cette desserte peut évoluer en fonction de la journée (tôt le matin/soirée)
- Fonctions nécessitant de travailler en dehors des horaires classiques
 - Seules les **spécificités** doivent être soulignées
 - Diminution de la fréquence de TC > < horaires de travail spécifique

Bereikbaarheid > < gespreide werktijden:

De bereikbaarheidszones worden bepaald op basis van de dienstregeling van het openbaar vervoer:

- Deze dienstregeling kan variëren naargelang het tijdstip van de dag (vroeg in de ochtend/avond)
- Functies waarbij buiten de normale werktijden moet worden gewerkt
 - Alleen **specifieke kenmerken** moeten worden benadrukt
 - Openbaar vervoer minder beschikbaar > < specifieke werkuren



Le Facilitateur CoBrACE

Vous devez introduire une demande ou une prolongation de votre permis d'environnement et le CoBrACE en matière de stationnement est d'application ? Vous ne savez pas quelles solutions mettre en oeuvre et comment procéder pour atteindre les objectifs fixés par le CoBrACE ?

Un [facilitateur](#) est désormais disponible pour vous aider et trouver avec vous les meilleures solutions en matière de mobilité.

FAQ

Suis-je concerné.e ?

- ✓ A quel moment faut-il se préoccuper du CoBrACE ?
- ✓ L'obligation pèse-t-elle sur le propriétaire ou l'occupant ?
- ✓ Le CoBrACE s'applique-t-il uniquement aux parkings souterrains ?
- ✓ Quelle est la définition des équipements d'intérêt collectif ou de service public ?

De BWLKE-facilitator

Moet u een (verlengings-)aanvraag voor uw [milieuvergunning](#) indienen en is het BWLKE inzake parkeren van toepassing? Weet u niet welke oplossingen er zijn en hoe u moet te werk gaan om de doelstellingen uit het BWLKE te bereiken?

Voortaan is er een [facilitator](#) beschikbaar om u te helpen en samen met u de beste oplossingen inzake mobiliteit te vinden.

FAQ

Ben ik betrokken?

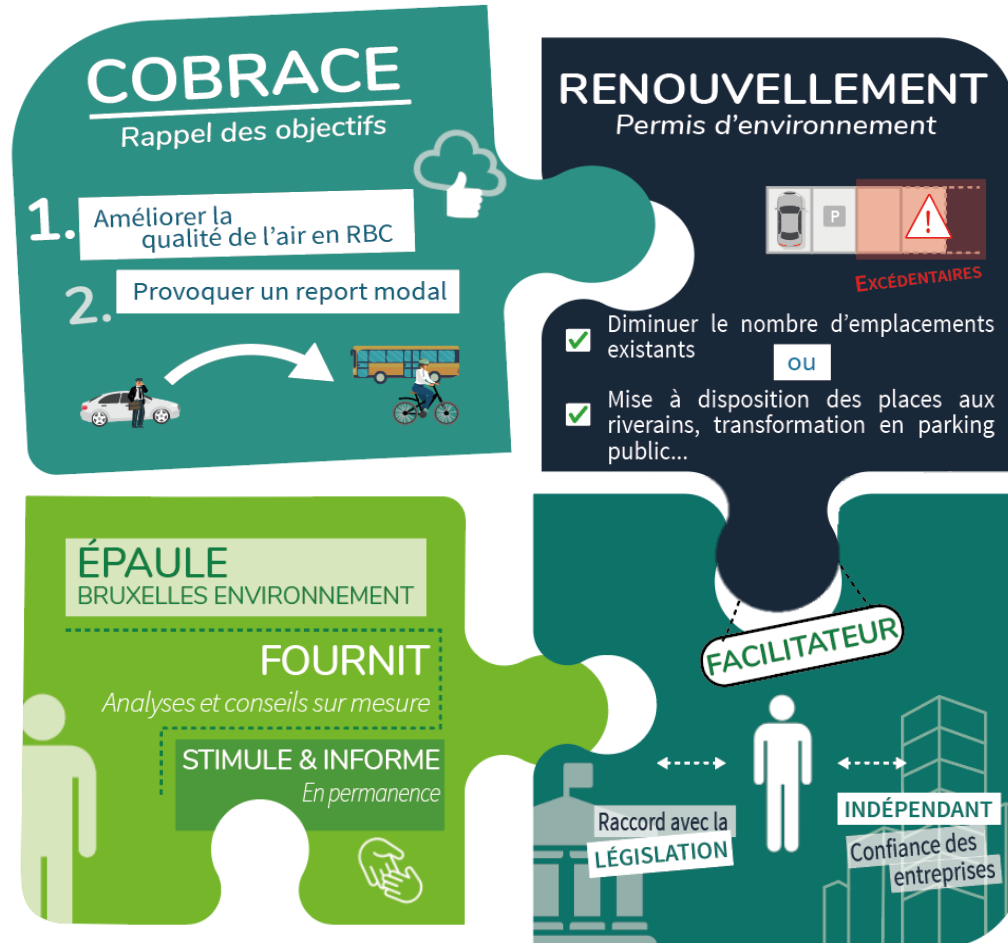
- ✓ Wanneer moet ik rekening houden met het BWLKE?
- ✓ Geldt de verplichting voor de eigenaar of de gebruiker?
- ✓ Geldt het BWLKE alleen voor ondergrondse parkings?
- ✓ Wat is de definitie van voorzieningen van collectief belang of van openbare diensten?

parking@environnement.brussels
facilitateur.cobrace@environnement.brussels



FACILITATEUR COBRACE

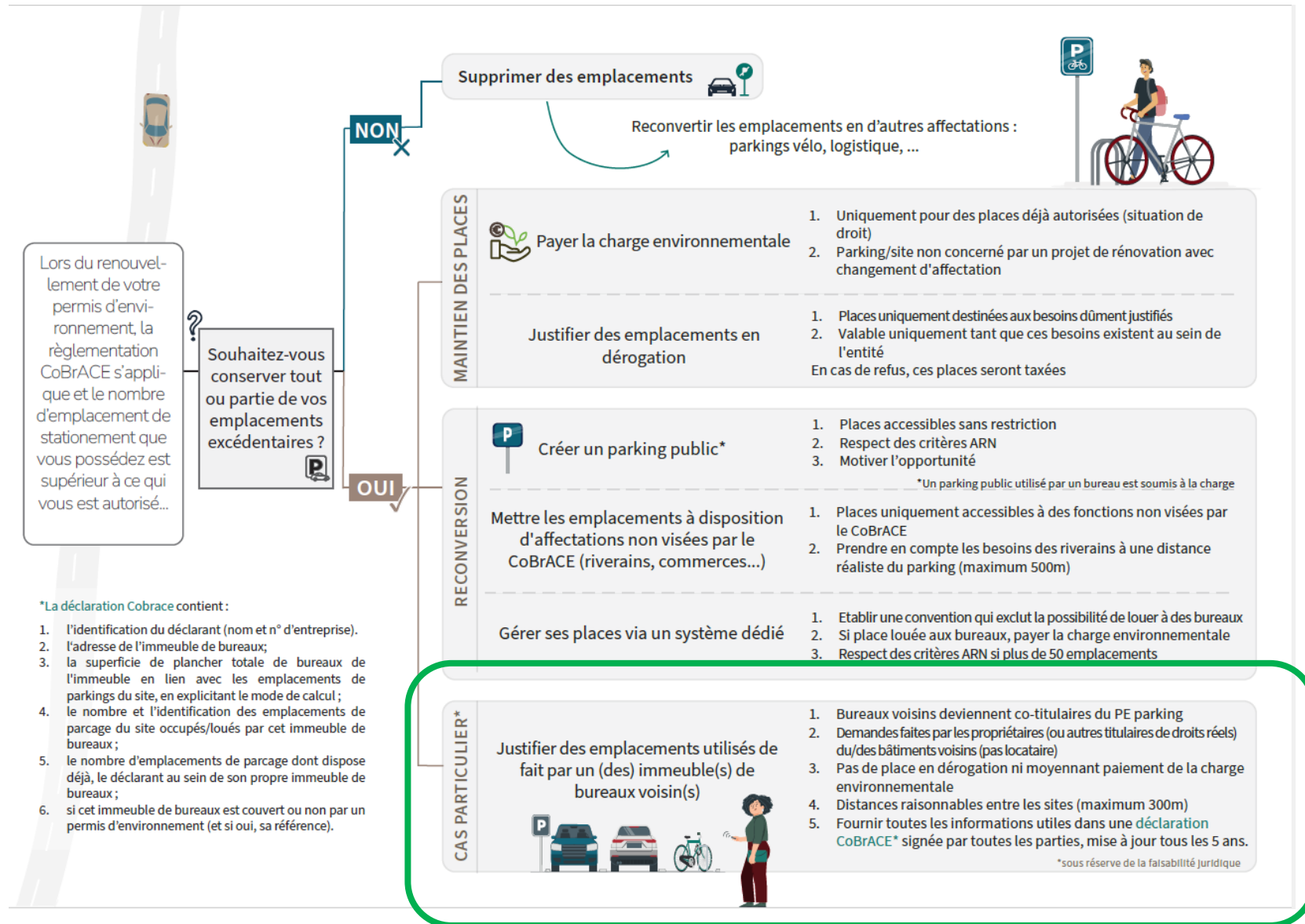
BWLKE FACILITATOR



facilitateur.cobrace@environnement.brussels



CAS PARTICULIER – PARKING PARTAGÉ AVEC UN BUREAU VOISIN

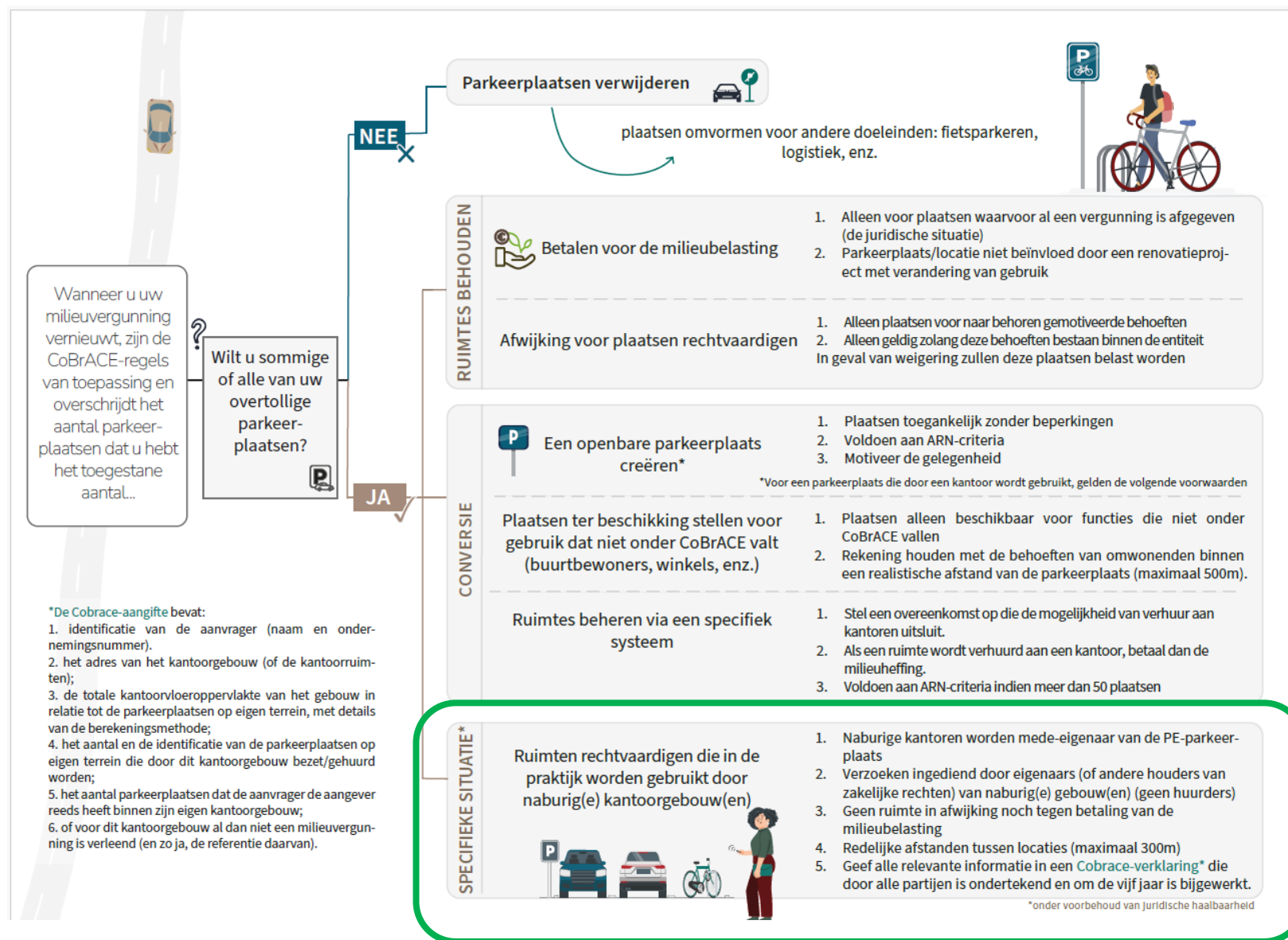


*La déclaration Cobrace contient :

1. l'identification du déclarant (nom et n° d'entreprise).
2. l'adresse de l'immeuble de bureaux;
3. la superficie de plancher totale de bureaux de l'immeuble en lien avec les emplacements de parkings du site, en explicitant le mode de calcul ;
4. le nombre et l'identification des emplacements de parcage du site occupés/loués par cet immeuble de bureaux ;
5. le nombre d'emplacements de parcage dont dispose déjà, le déclarant au sein de son propre immeuble de bureaux ;
6. si cet immeuble de bureaux est couvert ou non par un permis d'environnement (et si oui, sa référence).



SPECIFIEKE SITUATIE - GEDEELDE PARKEERPLAATS MET NABURIG KANTOOR

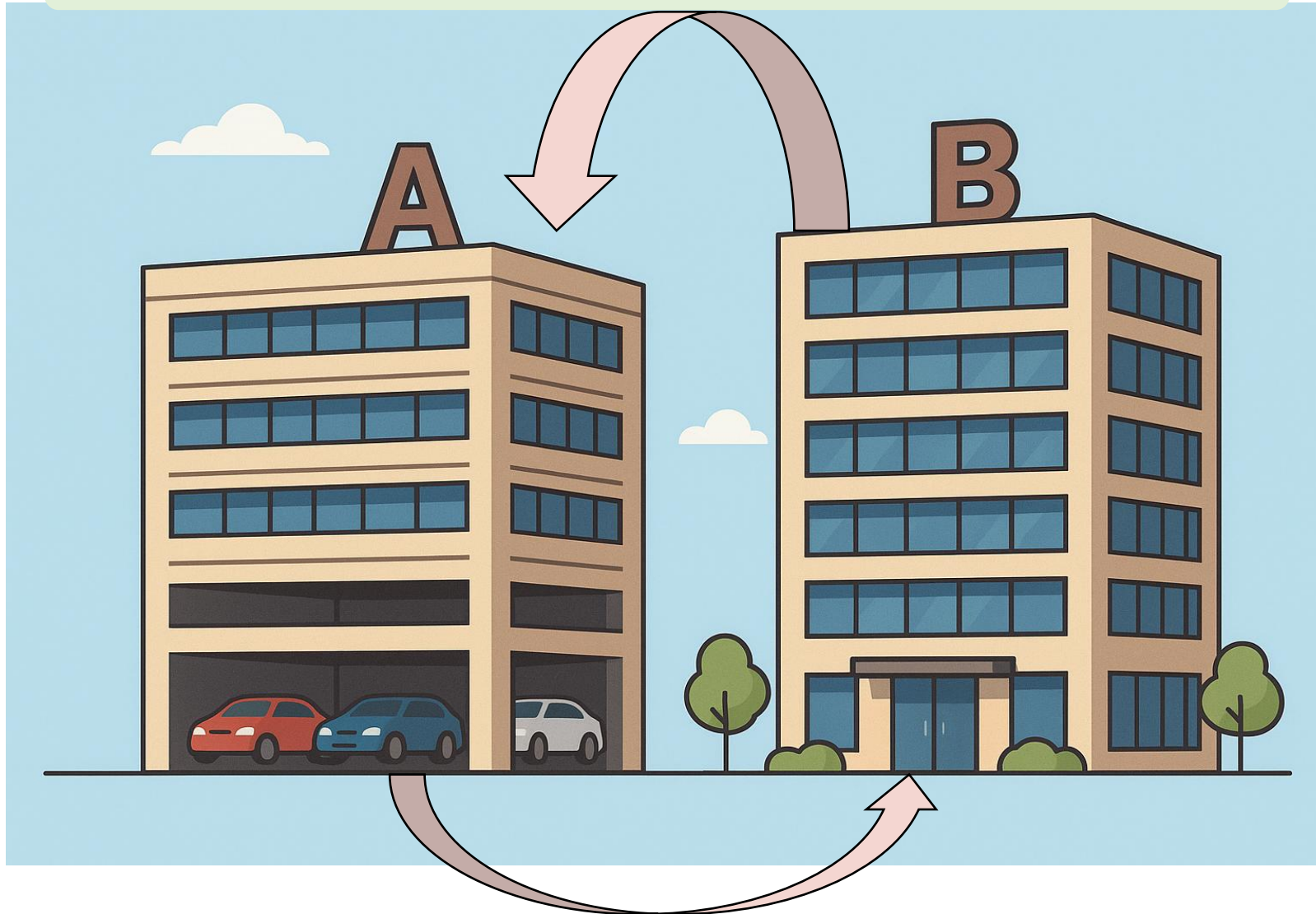


PARKING PARTAGÉ AVEC UN BUREAU VOISIN

GEDEELDE PARKEERPLAATS MET NABURIG KANTOOR

MOBILITÉ
MOBILITEIT

CAS PARTICULIER – SPECIFIEKE SITUATIE





PARKING PARTAGÉ : LES CRITÈRES

GEDEELDE PARKEERPLAATS: DE CRITERIA

CAS PARTICULIER – SPECIFIEKE SITUATIE

CAS PARTICULIER*

Justifier des emplacements utilisés de fait par un (des) immeuble(s) de bureaux voisin(s)



1. Bureaux voisins deviennent co-titulaires du PE parking
2. Demandes faites par les propriétaires (ou autres titulaires de droits réels) du/des bâtiments voisins (pas locataire)
3. Pas de place en dérogation ni moyennant paiement de la charge environnementale
4. Distances raisonnables entre les sites (maximum 300m)
5. Fournir toutes les informations utiles dans une **déclaration CoBrACE*** signée par toutes les parties, mise à jour tous les 5 ans.

*sous réserve de la faisabilité juridique

SPECIFIEKE SITUATIE*

Ruimten rechtvaardigen die in de praktijk worden gebruikt door naburig(e) kantoorgebouw(en)



1. Naburige kantoren worden mede-eigenaar van de PE-parkeerplaats
2. Verzoeken ingediend door eigenaars (of andere houders van zakelijke rechten) van naburig(e) gebouw(en) (geen huurders)
3. Geen ruimte in afwijking noch tegen betaling van de milieubelasting
4. Redelijke afstanden tussen locaties (maximaal 300m)
5. Geef alle relevante informatie in een **Cobrace-verklaring*** die door alle partijen is ondertekend en om de vijf jaar is bijgewerkt.

*onder voorbehoud van juridische haalbaarheid





PARKING PARTAGÉ : DÉCLARATION COBRACE

GEDEELDE PARKEERPLAATS: COBRACE AANGIFTE

CAS PARTICULIER – SPECIFIEKE SITUATIE

*La déclaration Cobrace contient :

1. l'identification du déclarant (nom et n° d'entreprise).
2. l'adresse de l'immeuble de bureaux;
3. la superficie de plancher totale de bureaux de l'immeuble en lien avec les emplacements de parkings du site, en explicitant le mode de calcul ;
4. le nombre et l'identification des emplacements de parcage du site occupés/loués par cet immeuble de bureaux ;
5. le nombre d'emplacements de parcage dont dispose déjà, le déclarant au sein de son propre immeuble de bureaux ;
6. si cet immeuble de bureaux est couvert ou non par un permis d'environnement (et si oui, sa référence).

*De Cobrace-aangifte bevat:

1. identificatie van de aanvrager (naam en ondernemingsnummer).
2. het adres van het kantoorgebouw (of de kantoorruimten);
3. de totale kantoorvloeroppervlakte van het gebouw in relatie tot de parkeerplaatsen op eigen terrein, met details van de berekeningsmethode;
4. het aantal en de identificatie van de parkeerplaatsen op eigen terrein die door dit kantoorgebouw bezet/gehuurd worden;
5. het aantal parkeerplaatsen dat de aanvrager de aangever reeds heeft binnen zijn eigen kantoorgebouw;
6. of voor dit kantoorgebouw al dan niet een milieuvergunning is verleend (en zo ja, de referentie daarvan).



5

Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



1

Parkings logements
Parkeerplaatsen bij woningen

2

Parkings bureaux CoBrACE
Parkeerplaatsen kantoren - BWKLE

3

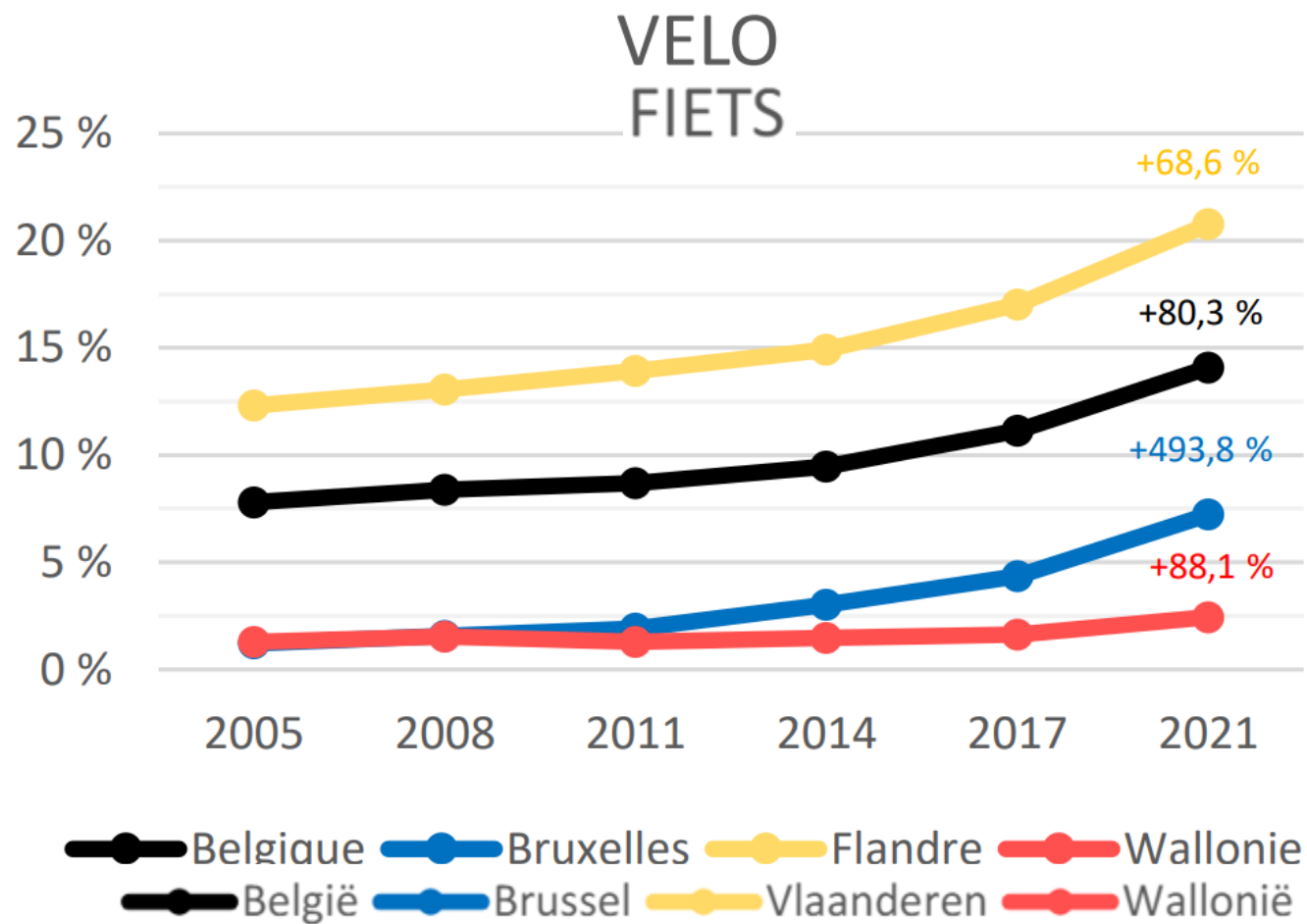
Parkings vélo
Fietsenstallingen

4

Conditions sécurité et qualité de l'air
Veiligheidsvoorwaarden en luchtkwaliteit

5

Conditions bornes de recharge
Voorwaarden voor laadpalen



Source : [Enquête Fédérale sur les déplacements Domicile-Travail 2021-2022](#)

Bron: [Federale enquête over woon-werkverkeer 2021-2022](#)



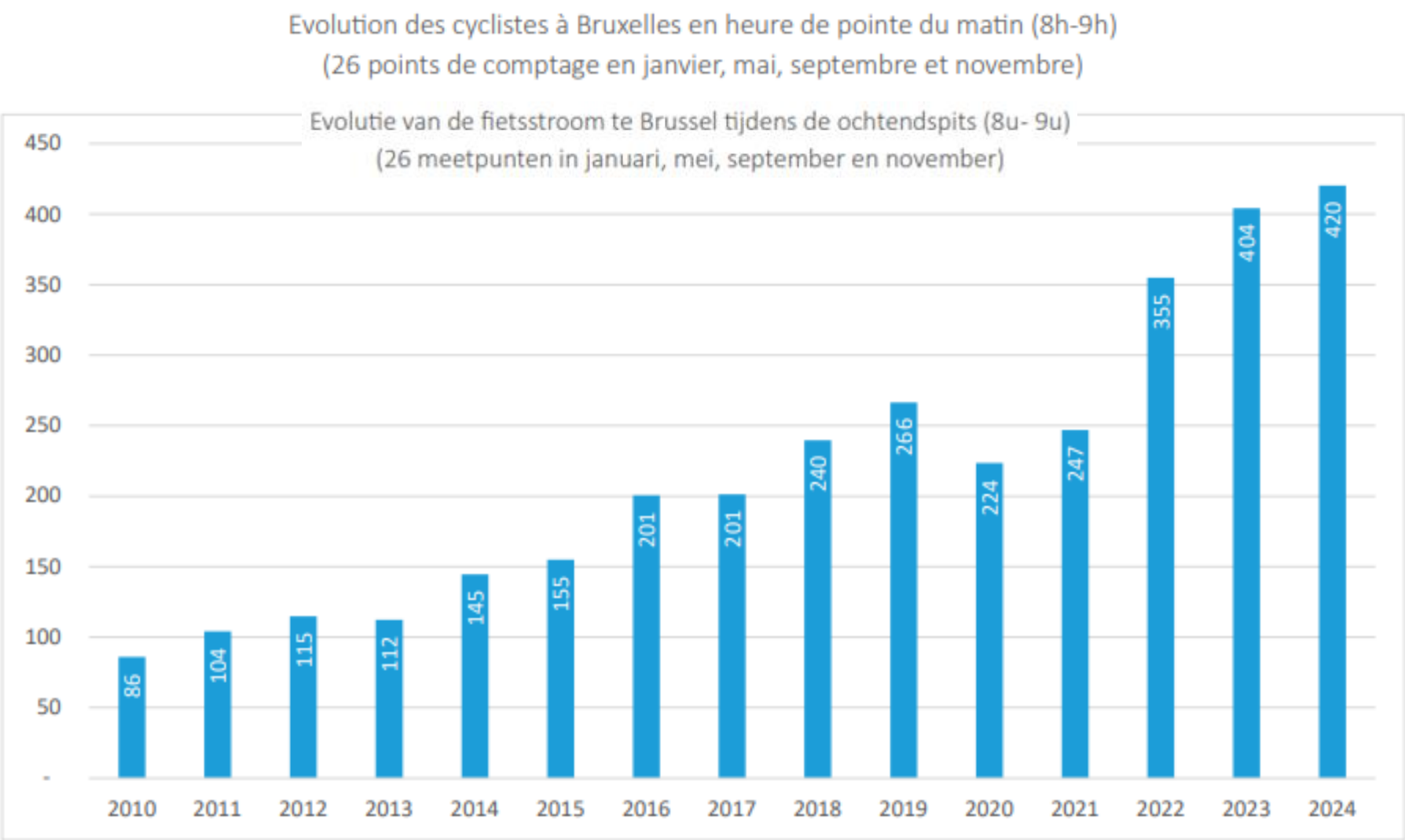


Figure 6 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2023 – les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo

Afbeelding 6 - Evolutie van de fietsstromen (uurgemiddelde per telpunt) in Brussel tussen 2010 en 2023 - de gegevens worden ook weergegeven in een tabel in bijlage 5. Bron: Pro Velo



« BOOM » DU VÉLO

11-01-2024

Nouveau record de travailleurs utilisant le vélo pour se rendre au travail

ETUDES ET ENQUÊTES SOCIÉTÉ ET LIFESTYLE

Selon le baromètre mobilité annuel du bureau de services RH Acerta, près de 4 Belges sur 10 utilisent leur vélo ou leur trottinette pour parcourir au moins une partie du trajet vers leur travail. Bien que près de 78 % des trajets domicile-travail aient encore été effectués en voiture l'année dernière, la voiture devient de moins en moins populaire.

Mobilité

Un travailleur sur huit utilise le vélo pour ses trajets domicile-travail

02-06-2024, 16:02 • Mise à jour le: 02-06-2024, 16:02 • Source: Belga •

Un travailleur sur huit en Belgique utilisait le vélo pour ses trajets domicile-travail en 2023, selon des données publiées dimanche par le prestataire en ressources humaines SD Worx à l'occasion de la Journée mondiale du vélo, le 3 juin.



Voiture de société et vélo en tête pour les déplacements domicile-travail



ven

« BOOM » VAN DE FIETS

Fietsen naar het werk boomt



f X
in
e

Robert Van Apeldoorn
redacteur Trends-Tendances • 23-12-2023, 13:09 •

Almaar meer mensen fietsen naar hun werk. De groei is bijzonder sterk in Brussel. De fiets wordt aangemoedigd door een genereus fiscaal en regelgevend kader. Als u regelmatig
BELGIQUE

32% des Belges se rendent au travail à vélo : "Pour nous, ce chiffre ne veut rien dire", affirme le GRACQ



LE JOURNAL MOBILITÉ
LES VÉLOS ÉLECTRIQUES ONT LA COTE
daires, la vigilance est accrue sur le territoire Le trafic d'ivoire en lig VIVA CITE 07 03 actus

UN PARKING VÉLO : POURQUOI ? EEN FIETSENSTALLING: WAAROM?

Pour répondre au
besoin croissant des
citoyen.ne.s

Pour préserver la
qualité de la chaîne de
déplacements

Pour éviter
l'encombrement

Pour prévenir le vol et
le vandalisme

Evolution des cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h-9h)
(26 points de comptage en janvier, mai, septembre et novembre)

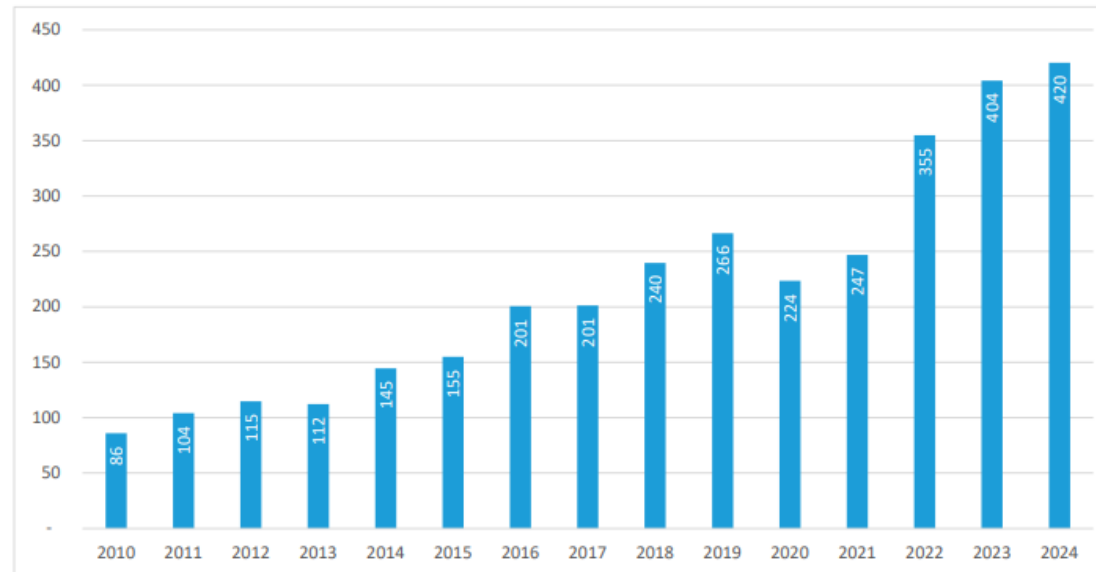


Figure 6 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2023 – les données sont également présentées sous forme d'un tableau en annexe 5. Source : Pro Velo

Om aan de groeiende
behoefte van de
burgers te voldoen

Om de kwaliteit van de
ketenverplaatsingen te
behouden

Om chaos te vermijden

Om diefstal en
vandalisme tegen te
gaan



Source : Observatoire du vélo Bruxellois 2024, Pro Velo

Bron: Brussels Fietsobservatorium 2024, Pro Velo

Bron: <https:// groningen.sp.nl/nieuws/2014/09/rood-opent-meldpunt-fietsenstalling>

UN PARKING VÉLO : OUI, MAIS DE QUALITÉ EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

5 CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE – 5 CRITERIA OM REKENING MEE TE HOUDEN

1

Quantité
Aantal

2

Proximité
Nabijheid

3

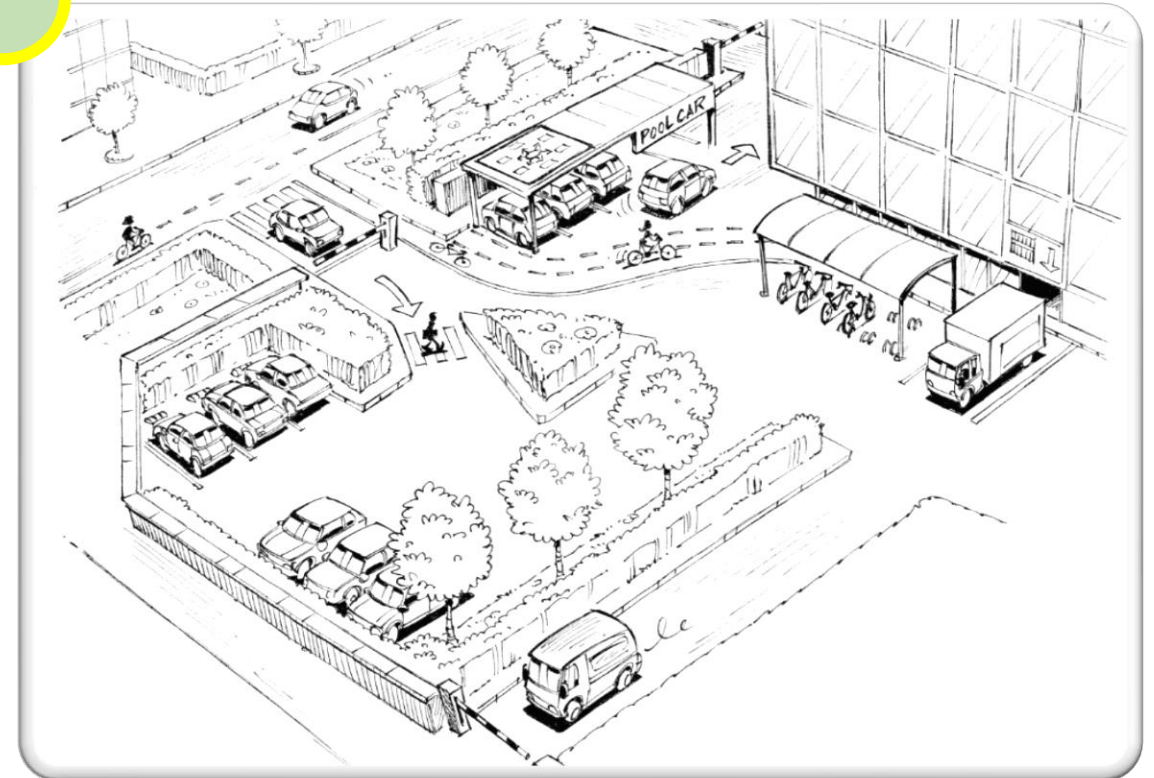
Sécurité
Veiligheid

4

Accessibilité
Toegankelijkheid

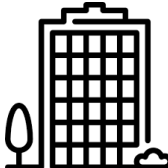
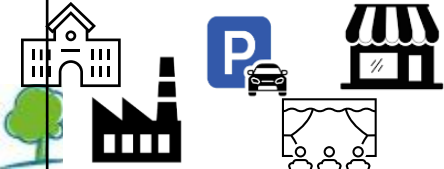
5

Fonctionnalité
Functionaliteit



UN PARKING VÉLO : OUI, MAIS DE QUALITÉ EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

LA QUANTITÉ – HET AANTAL

	New	Min. 1 vélo/chambre et min. 2 vélos/logement Min. 1 fiets/kamer en min. 2 fietsen/woning
	Existant Bestaand	≥ 1 vélo/logement, tenant compte des contraintes de la situation existante ≥ 1 fiets/woning, rekening houdend met de beperkingen van de huidige situatie
	New	Min. 1/200 m ² et objectif 1 vélo/100 m ² Min. 1/200 m ² en doelstelling 1 fiets/100 m ²
	Existant Bestaand	- Si soumis à Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) : Min. 1 vélo/5 emplacements voiture et/ou 1 vélo/cycliste quotidien + 20% - Sinon proposition motivée et min. 10% de la capacité totale d'utilisation du bâtiment - Indien onderworpen aan een Bedrijfsvervoerplan (BVP) : Min. 1 fiets/5 autoparkeerplaatsen en/of 1 fiets/dagelijkse fietser + 20% - Anders gemotiveerd voorstel en min. 10% van de totale gebruikscapaciteit van het gebouw
		Proposition motivée et min. 10% de la capacité totale d'utilisation du bâtiment Gemotiveerd voorstel en min. 10% van de totale gebruikscapaciteit van het gebouw

Dont min. 10% pour vélos
grands formats
et infrastructure de recharge
électrique en suffisance.

Waarvan min. 10% voor grote
fietsen en voldoende
oplaadpunten voor
elektrische fietsen.



Directive PEB

Transposition avril 2026

UN PARKING VÉLO : OUI, MAIS DE QUALITÉ EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

5 CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE – 5 CRITERIA OM REKENING MEE TE HOUDEN

1

Quantité
Aantal

2

Proximité
Nabijheid

3

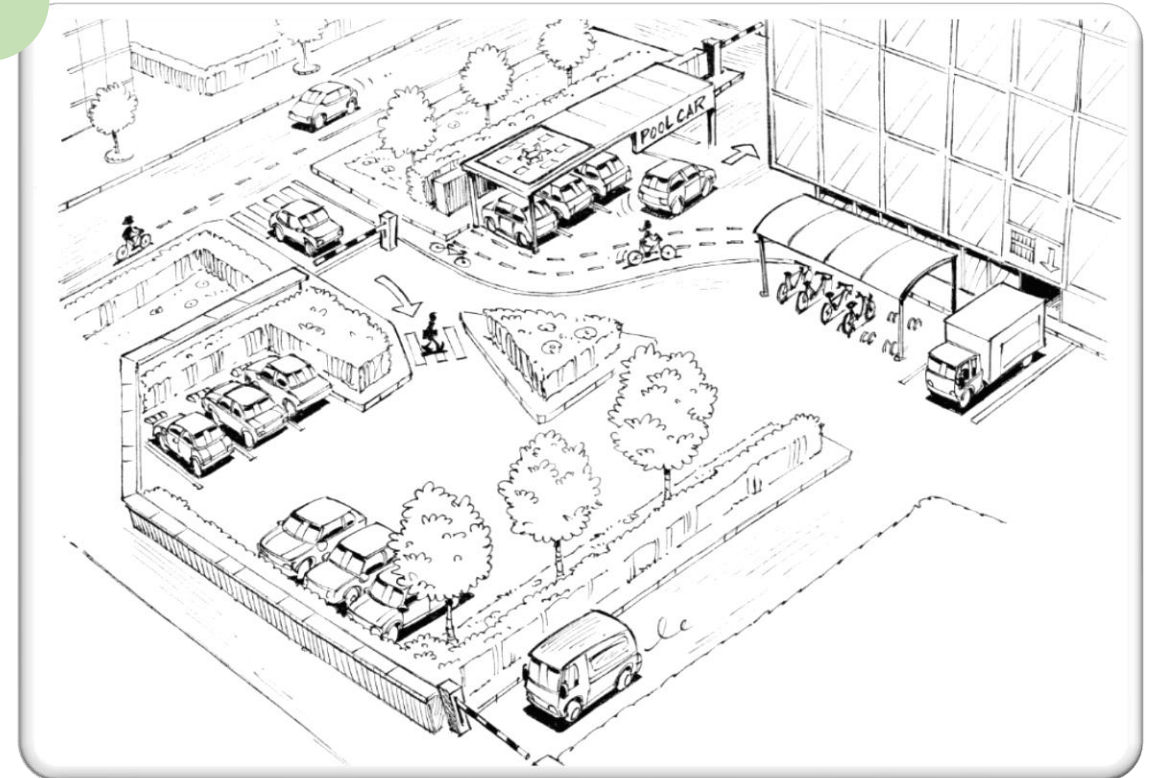
Sécurité
Veiligheid

4

Accessibilité
Toegankelijkheid

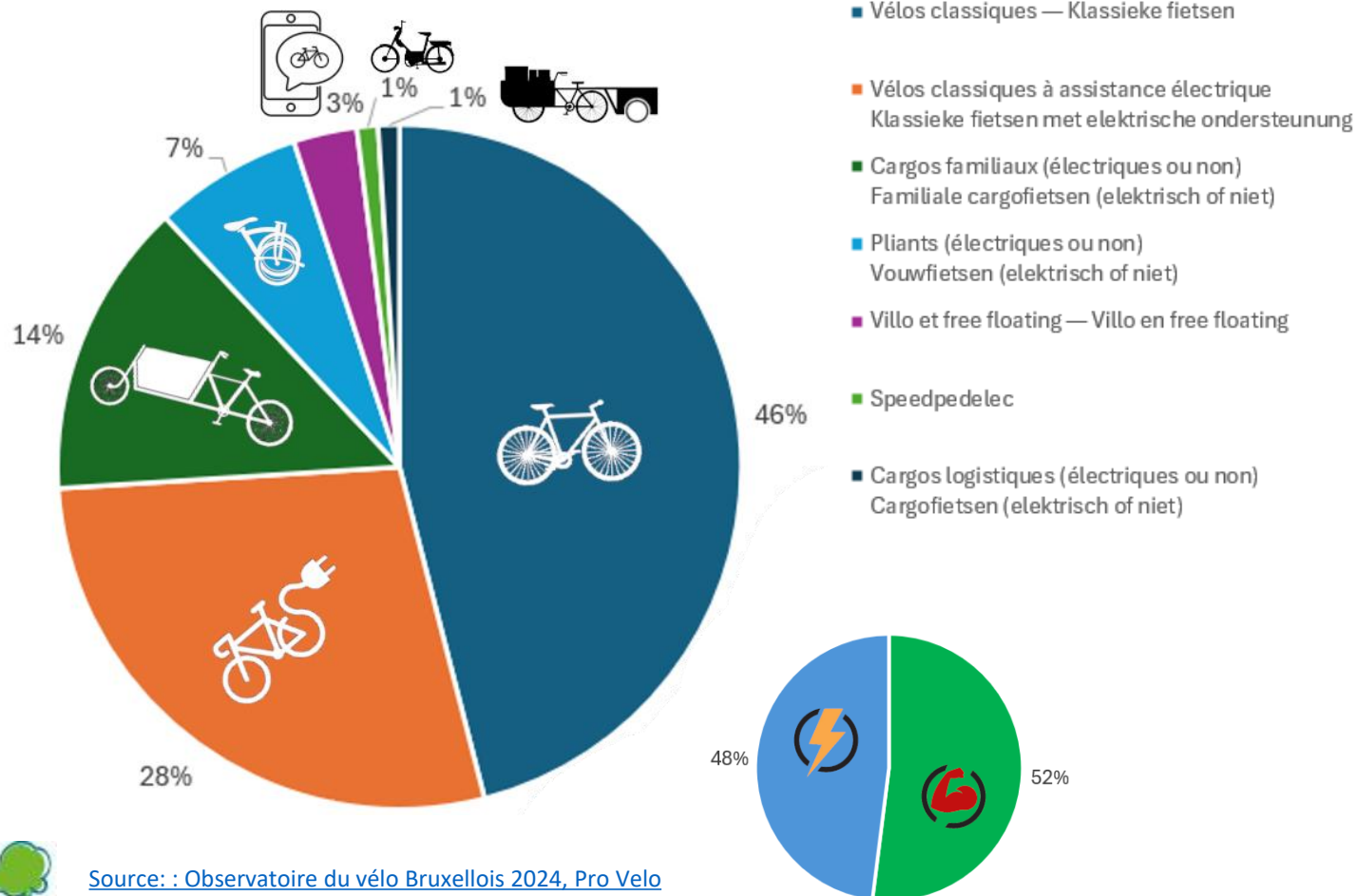
5

Fonctionnalité
Functionaliteit



UN PARKING VÉLO : OUI, MAIS DE QUALITÉ EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

LA FONCTIONNALITÉ – DE FUNCTIONALITEIT



**AUJOURD'HUI, LE VÉLO, C'EST ÇA !
DIT ZIJN DE FIETSEN VAN VANDAAG!**

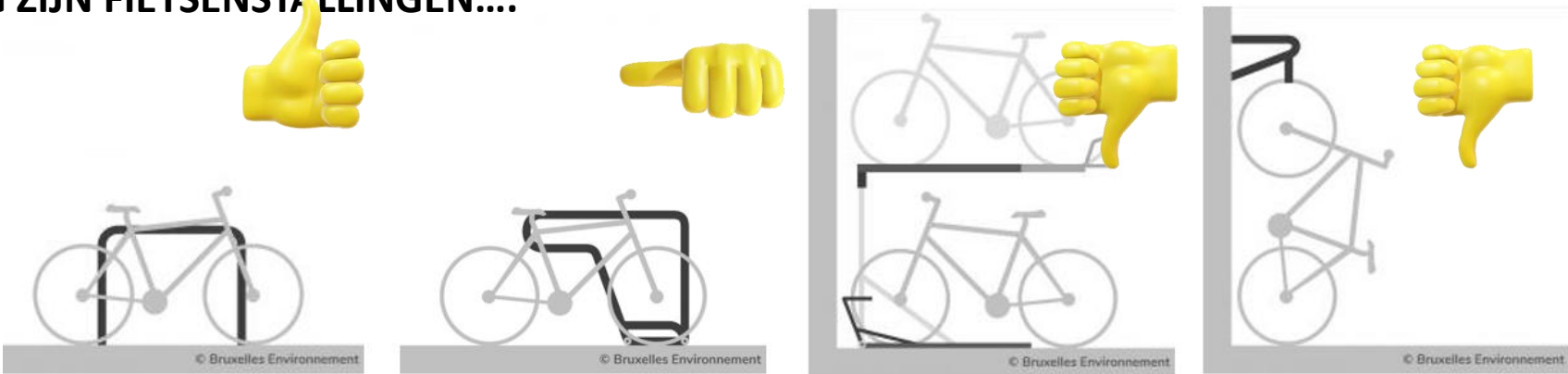
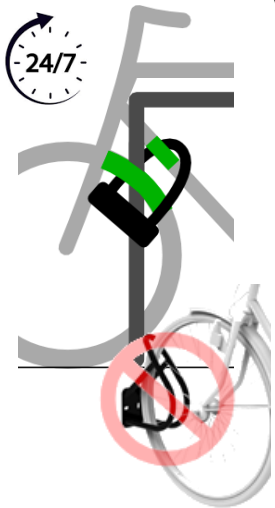


UN PARKING VÉLO : OUI, MAIS DE QUALITÉ

EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

LA FONCTIONNALITÉ – DE FUNCTIONALITEIT

AUJOURD’HUI, LES SUPPORTS VÉLO, CE SONT...
 VANDAAG ZIJN FIETSENSTALLINGEN....



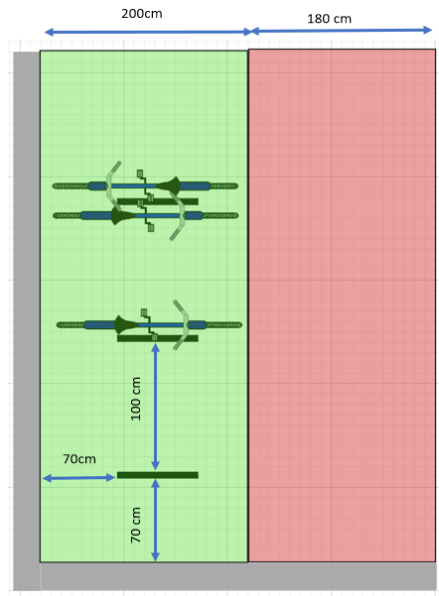
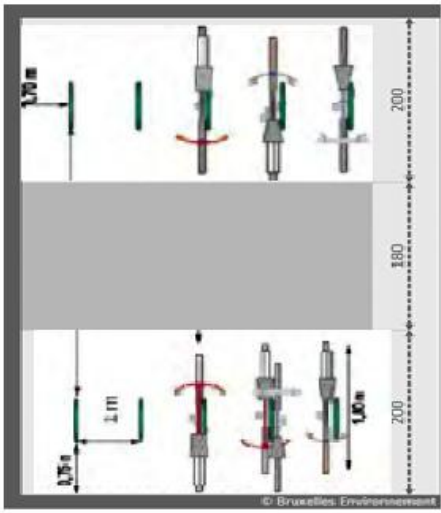
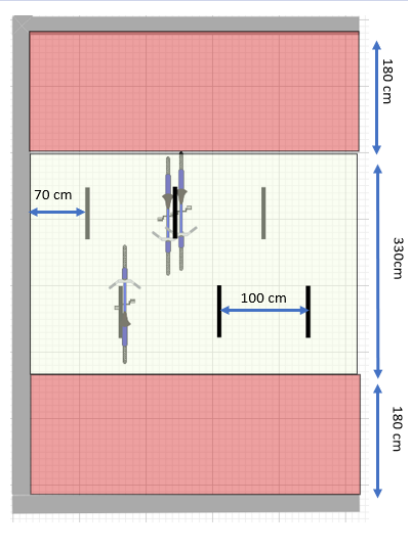
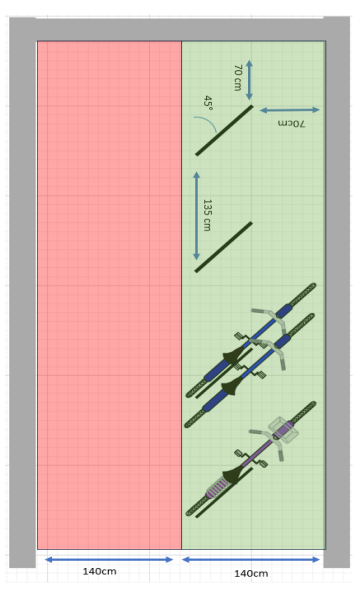
	NEW	Min 50 %	Max 50 %	Max 25 %
		Min 50 %	Max 50 %	0 % Max 25 % et si min. 100 emplacements ok Max 25 % en als min. 100 plaatsen ok

UN PARKING VÉLO : OUI MAIS DE QUALITÉ

EEN KWALITATIEVE FIETSENSTALLING

5. La fonctionnalité - Functionaliteit

Bron:
gidsduurzamegebouwen.brussels/

	Perpendiculaire <i>Loodrecht</i>	En bataille <i>Tegenover elkaar</i>	Recouvrement roue avant <i>Voorwiel in elkaar geschoven</i>	En épis 45° <i>Haaks parkeren 45°</i>
Schema				
Superficie/vélo <i>Oppervlakte/fiets</i>	1,13m ²	1,13m ²	0,80m ²	1,26m ²
Superficie/vélo (aire de manœuvre comprise) <i>Oppervlakte/fiets (manoeuvreerruimte)</i>	2,15m ²	1,64m ²	1,66m ²	2,52m ²

5

Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



1

Parkings logements

Parkeerplaatsen bij woningen

2

Parkings bureaux CoBrACE

Parkeerplaatsen kantoren - BWKLE

3

Parkings vélo

Fietsenstallingen

4

Conditions sécurité et qualité de l'air

Veiligheidsvoorwaarden en luchtkwaliteit

5

Conditions bornes de recharge

Voorwaarden voor laadpalen

ARRÊTÉS BRUXELLOIS BRUSSELSSE BESLUITEN



2 Arrêtés relatifs aux parkings :

1. Arrêté sur les conditions d'exploitation :
 - Conditions générales d'exploitation
 - Conditions de ventilation
 - Impositions sur les parkings vélos
2. Arrêté sur les ratios de bornes de recharge et la sécurité incendie



2 Besluiten voor parkings:

1. Besluit inzake exploitatievoorwaarden:
 - Algemene exploitatievoorwaarden
 - Ventilatievoorwaarden
 - Bepalingen voor fietsenstallingen
2. Besluit inzake de verhouding tussen het aantal oplaadpunten en brandveiligheid



CONDITIONS QUALITÉ DE L'AIR VOORWAARDEN LUCHTKWALITEIT



2 catégories de parking :

- Les parkings à l'air libre
- Les parkings couverts, dont les parkings couverts ouverts

Normes de qualité de l'air à respecter reprises dans l'Arrêté parking

Véhicules CNG : OK mais ravitaillement interdit

Véhicules LPG : OK si respect de l'arrêté royal de 2007

Twee categorieën van parkings:

- Openluchtparkings
- Overdekte parkings, waaronder open overdekte parkings

De te respecteren luchtkwaliteitsnormen zijn opgenomen in het parkeerbesluit

CNG-voertuigen: OK maar tanken verboden

LPG-voertuigen: OK mits het Koninklijk Besluit van 2007 wordt nageleefd



SÉCURITÉ & AVIS SIAMU VEILIGHEID & DBDMH ADVIES

Les **parkings couverts** nécessitent un avis du SIAMU.

À quel moment :

- Demande de PE ;
- Renouvellement ou prolongation du PE ;
- Modification du compartimentage ;
- Augmentation de la capacité du parking.

But : assurer la sécurité des utilisateurs en cas d'incendie.

Les **parkings à l'air libre** n'ont **pas besoin** d'un avis SIAMU.

Overdekte parkings vereisen een advies van de DBDMH.

Wanneer:

- Aanvraag van een MV;
- Vernieuwing of verlenging van de MV;
- Wijziging van de compartimentering;
- Verhoging van de capaciteit van de parking.

Doel: de veiligheid van gebruikers bij brand garanderen.

Openluchtparkeerplaatsen hebben **geen advies** van de DBDMH nodig.



5

Mobilité dans les
PE

Mobiliteit in de MV



1

Parkings logements

Parkeerplaatsen bij woningen

2

Parkings bureaux CoBrACE

Parkeerplaatsen kantoren - BWKLE

3

Parkings vélo

Fietsenstallingen

4

Conditions sécurité et qualité de l'air

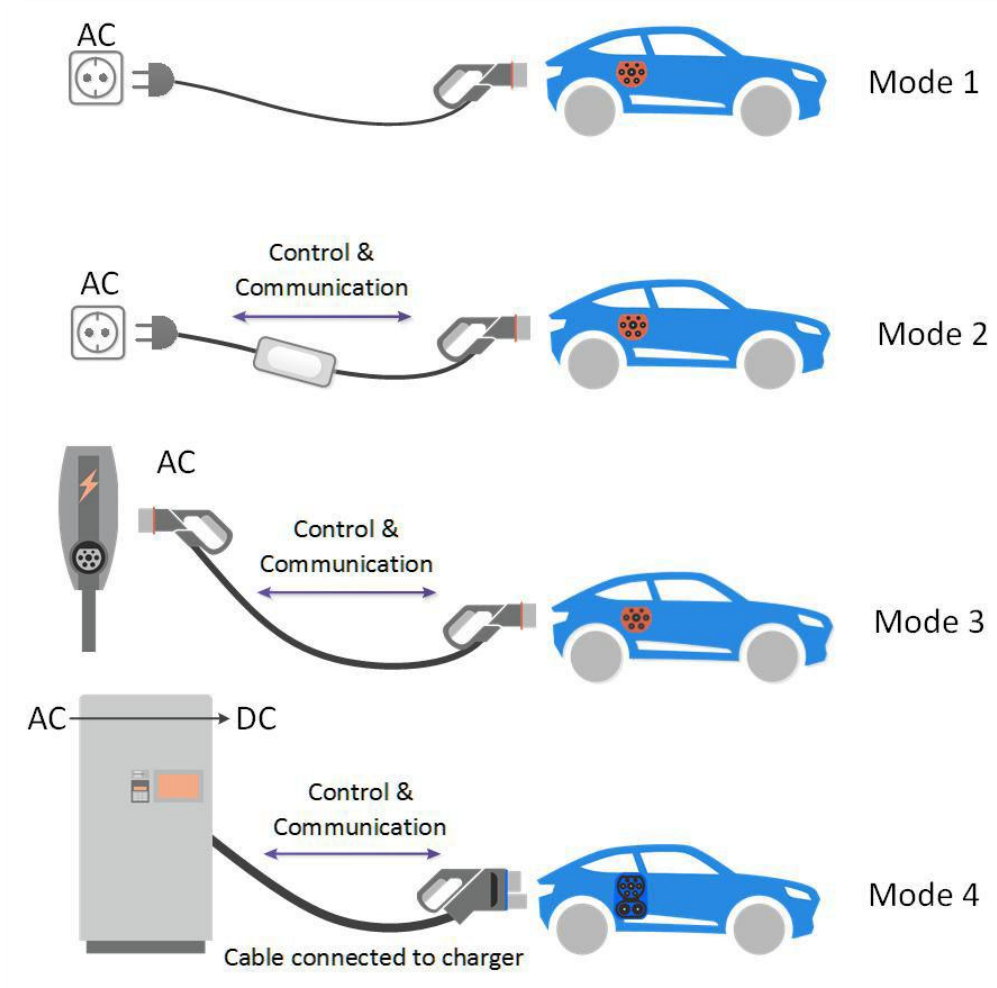
Veiligheidsvoorwaarden en luchtkwaliteit

5

Conditions bornes de recharge

Voorwaarden voor laadpalen

TYPES DE BORNES DE RECHARGE SOORTEN LAADPALEN



BORNE DE RECHARGE & SIAMU LAADPALEN & DBDMH

- Avis des pompiers pas nécessaire pour modes 2 et 3 ;
- Recharge rapide (> 50 kW) dans les parkings couverts : avis du SIAMU nécessaire.



**Privilégiez la recharge
rapide sur parking à l'air
libre**

- Advies van de brandweer niet nodig voor modus 2 en 3 ;
- Snel opladen (> 50 kW) in overdekte parking: advies van de DBDMH vereist.



**Geef de voorkeur aan snel
opladen op een
openluchtparking**



RATIOS SUR LES BORNES DE RECHARGE

VERHOUDING VAN DE OPLAADPUNTEN

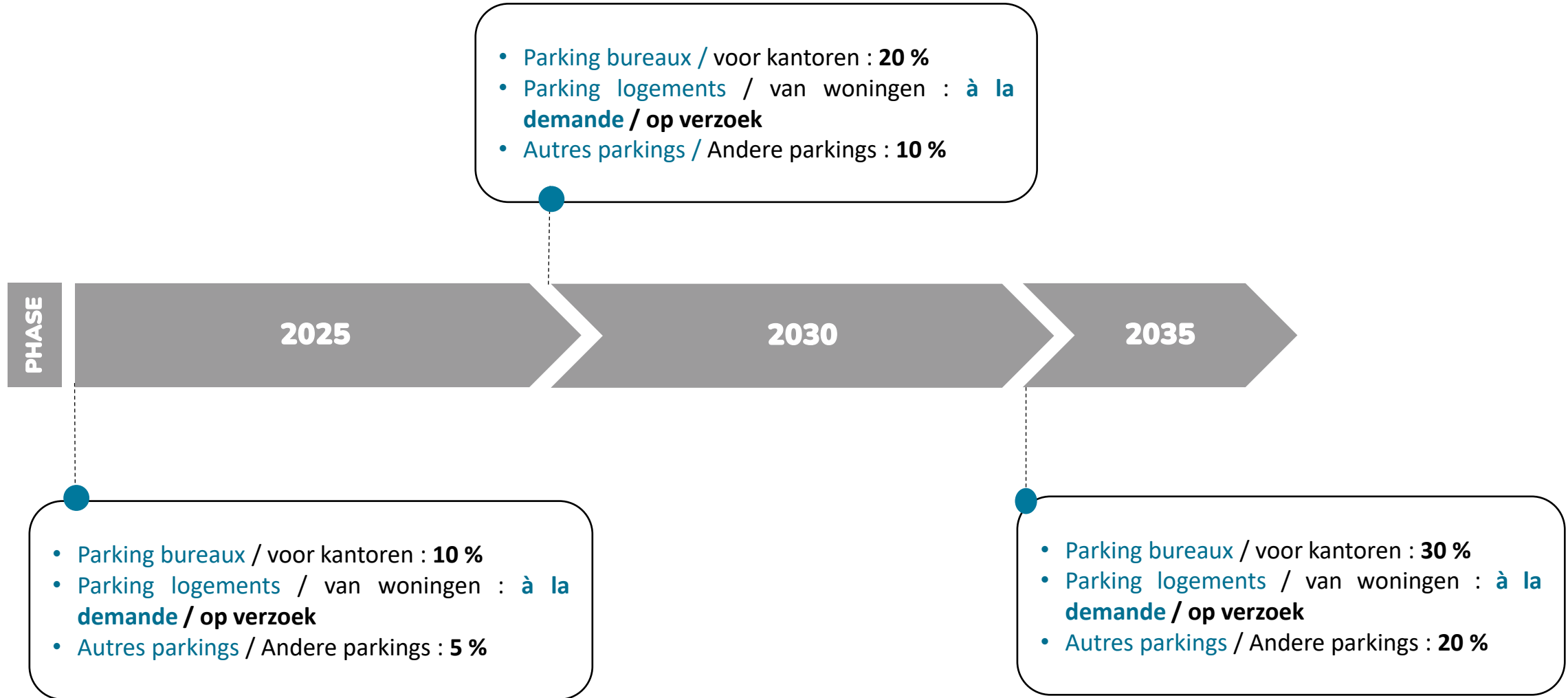
Affectation	Quotas
Parking bureaux	2025 : 10 % (min. 2 points) 2030 : 20 % 2035 : 30 %
Parking logements	Autant de point que de demande des résidents
Autres (parking public, parking hôpital, ...)	2025 : 5 % (min. 2 points) 2030 : 10 % 2035 : 20 %
Nouveaux parkings	Quotas de 2035
Affectation mixte	Au prorata de chacune des affectations
Emplacements mutualisés	Quota le plus élevé d'application

Bestemming	Quotas
Parking van kantoren	2025 : 10 % (min. 2 punten) 2030 : 20 % 2035 : 30 %
Parking van woningen	Evenveel punten als er vragen van bewoners zijn
Andere (openbare parking, ziekenhuis parking, ...)	2025 : 5 % (min. 2 punten) 2030 : 10 % 2035 : 20 %
Nieuwe parkings	Quotas van 2035
Gemengde bestemming	Pro rata voor elke bestemming
Gedeelde parkeerplaatsen	Hoogste verhouding van toepassing



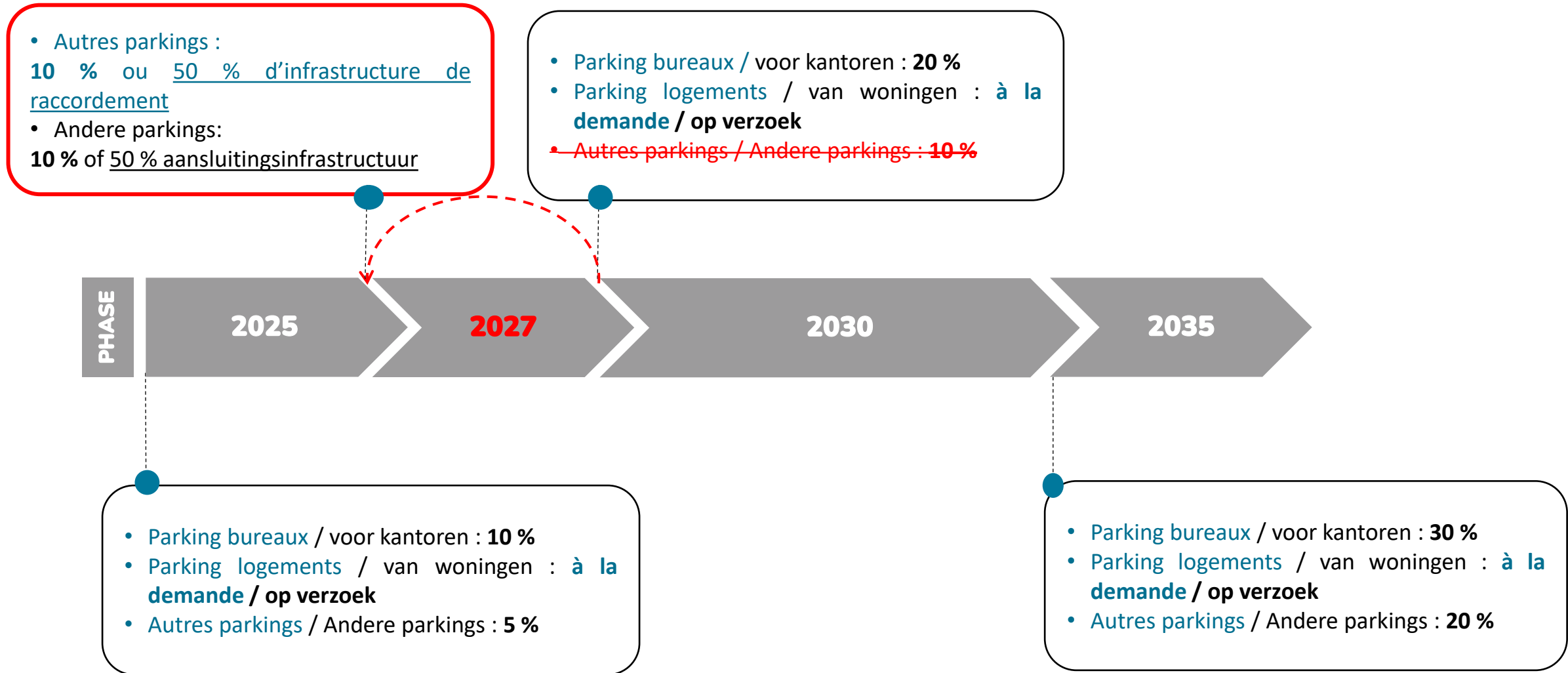
TRANSPOSITION PEB : PARKING EXISTANT

OMZETTING EPB: BESTAANDE PARKING



TRANSPOSITION PEB : PARKING EXISTANT

OMZETTING EPB: BESTAANDE PARKING



TRANSPOSITION PEB : PARKING EXISTANT

OMZETTING EPB: BESTAANDE PARKING

- Autres parkings : **10 % ou 50 % d'infrastructure de raccordement**
- Andere parkings : **10 % of 50 % aansluitingsinfrastructuur**

- Parking bureaux / voor kantoren : **20 %**
- Parking logements / van woningen : **à la demande / op verzoek**
- ~~Autres parkings / Andere parkings : 10 %~~



- Parking bureaux / voor kantoren : **10 %**
- Parking logements / van woningen : **à la demande / op verzoek**
- Autres parkings / Andere parkings : **5 %**

- Parking bâtiments publics : **50 % d'infrastructure de raccordement**
- Parking bij openbare gebouwen: **50 % aansluitingsinfrastructuur**

- Parking bureaux / voor kantoren : **30 %**
- Parking logements / van woningen : **à la demande / op verzoek**
- Autres parkings / Andere parkings : **20 %**



TRANSPOSITION PEB: NOUVEAU PARKING OMZETTING EPB: NIEUWE PARKING

- **Parkings bureaux :**
Minimum 50% de points de recharge ;
Infrastructure de raccordement pour le reste.
 - **Parkings logements :**
1 point de recharge ;
Infrastructure de raccordement pour toutes les places.
 - **Parkings autres que logements et bureaux :**
Minimum 20% de points de recharge ;
Infrastructure de raccordement pour le reste.
-
- **Parkings voor kantoren:**
Minimum 50% laadpunten;
Aansluitingsinfrastructuur voor de rest.
 - **Parkings van woningen:**
1 laadpunt;
Aansluitingsinfrastructuur voor alle plaatsen.
 - **Parkings buiten woningen en kantoren:**
Minimaal 20% oplaadpunten;
Aansluitingsinfrastructuur voor de rest.



DÉROGATIONS AUX RATIOS

AFWIJKING VAN DE RATIOS



Dérogation possible à ces ratios :

Coût exorbitant
Impossibilité technique

Mogelijke afwijking van deze verhoudingen:

Exorbitante kosten
Technisch onmogelijk

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

BEDANKT VOOR JULLIE AANDACHT

Blaise Godefroid
François Sabbatini
Philippe Genon
Elise Darchambeau
Pierre-Edouard Verhaeghe

permit@environnement.brussels



Bruxelles Environnement
Div. Autorisations et partenariats
Site de Tour & Taxis
Avenue du Port 86C / 3000 1000 Bruxelles
www.environnement.brussels

Leefmilieu Brussel
Afd. Vergunningen en Partnerschappen
Thurn & Taxis-site
Havenlaan 86C 86C / 3000 1000 Brussel
www.leefmilieu.brussels

