
ADVIES

**Voorontwerp van ordonnantie tot
wijziging van de ordonnantie van 2 mei
2013 houdende het Brussels Wetboek
van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing
en de ordonnantie van 5 juni 1997
betreffende de milieuvergunningen**

Aanvrager	Minister Alain Maron
Aanvraag ontvangen op	12-12-23
Advies aangenomen door de Raad voor het Leefmilieu op	29-01-24

Vooraf

Dit ontwerp van wijziging van de ordonnantie heeft betrekking op:

- Hoofdstuk 3 'Parkings buiten de openbare weg' van Titel 3 van Boek 2 van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (hierna 'Hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE');
- Titel I en de hoofdstukken I, II, III, IV en V van Titel II van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen (hierna 'OMV' genoemd).

Met de bepalingen in Hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE wordt beoogd:

- De luchtkwaliteit te verbeteren door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen door de mobiliteitssectoren te verminderen;
- Het autoverkeer terug te dringen, met name de congestie op de wegen tijdens piekuren te verminderen en;
- Het gebruik van motorvoertuigen met twee of vier wielen (met uitzondering van fietsen en steps) tussen woon- en werkplaats te beperken door het aantal voor kantoren bestemde parkeerplaatsen te beperken.

Om deze doelstellingen te behalen, voorziet hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE in verschillende maatregelen om het aantal nieuwe en bestaande parkings te omkaderen (via de milieuvergunning), evenals in een milieubelasting die het toelaat om overtollige parkings te behouden (ook van toepassing op diegenen die niet voldoen aan de bepalingen van hun milieuvergunning of die parkeerplaatsen zonder vergunning exploiteren).

De tenuitvoerlegging van hoofdstuk 3 van het huidige BWLKE heeft echter, sinds de inwerkingtreding ervan in 2014, bepaalde praktische problemen en juridische valkuilen gekend, en is zelfs niet doeltreffend genoeg gebleken ten aanzien van de nagestreefde doelstellingen (gelet op onder andere de bevinding dat de voornoemde vergunninghouders er over het algemeen de voorkeur aan geven hun overtollige parkeerplaatsen te behouden, zelfs als dat betekent dat ze de voornoemde milieubelasting moeten betalen).

De onderhavige wijziging van de ordonnantie heeft dan ook tot doel deze problemen te verhelpen door een duidelijkere en meer hermetische definitie te geven van de verschillende rechtsstelsels die van toepassing zijn op de verschillende types parkings, door een wettelijk kader voor het delen van parkings te ontwikkelen, door de milieubelasting te verduidelijken en te versterken en door de doelstelling van hoofdstuk 3 van het BWLKE (die uit de voorbereidende werkzaamheden is voortgekomen) in de ordonnantie op te nemen: « *De bepalingen van het onderhavige hoofdstuk hebben in het algemeen tot doel de impact van verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen en in het bijzonder het gebruik van de auto tussen woon- en werkplaats te beperken, door met name in te werken op de mogelijkheid om van een parkeerplaats op of nabij de werkplaats te genieten* ».

De bepalingen van hoofdstuk 3 zijn zowel bedoeld om de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren als om tot de bestrijding van de klimaatverandering bij te dragen. In dit opzicht zullen de overheden rekening houden met zowel de emissies die de voertuigen in ruime zin veroorzaken en de directe en indirecte impact ervan op het klimaat, als met hun ongewenste effecten doordat ze de congestie op de wegen, vooral tijdens de spitsuren, doen toenemen.

Tot slot zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van feedback vanuit de sector (met name eigenaars van kantoorgebouwen en/of parkings werden geraadpleegd).

Advies

Het onderhavige advies is opgesteld namens de Raad, met uitzondering van BECI, dat zich onthoudt van opmerkingen en de regering naar het advies van Brupartners over hetzelfde onderwerp doorverwijst.

1. Algemene beschouwingen

De Raad steunt de regering in haar doelstelling om een beleid te verbeteren waarvan wordt vastgesteld dat het niet de gewenste resultaten oplevert.

De Raad steunt eveneens de afvlakking van de milieubelasting voor alle belastingbetalers en de verhoging ervan, waarvan het bedrag het gebruik van particuliere voertuigen die geen bedrijfsvoertuigen zijn, echt lijkt te ontmoedigen. Gelet op het grote aantal overtollige parkeerplaatsen dat momenteel wordt « opgekocht », plaatst **de Raad** niettemin vraagtekens bij de methode die wordt gebruikt om het bedrag van de milieubelasting te bepalen: is deze gebaseerd op studies? Beschikt de regering over een schatting van het aantal parkeerplaatsen dat waarschijnlijk als gevolg van de verhoging van de milieubelasting zal worden omgevormd? Indien de milieubelasting de enige stimulans van de regering is om de omvorming van parkings te bevorderen, beveelt **de Raad** aan om positieve stimulansen in te stellen om ervoor te zorgen dat de omvorming ook effectief gebeurt. Daarnaast is **de Raad** van mening dat meer aandacht aan de omvorming van onderbenutte openbare parkings moet worden besteed.

Er zal ervoor moeten worden gezorgd dat er een samenhang wordt verzekerd tussen de verschillende plannen die in het Gewest worden ontwikkeld en die een impact op het parkeren hebben.

De Raad benadrukt dat in het algemeen maatregelen om het gebruik en het bezit van de auto te verminderen, moeten worden aangemoedigd om de leefbaarheid van het Gewest en de gezondheid van de inwoners ervan te verbeteren. Er moet echter rekening worden gehouden met het feit dat de gewestelijke infrastructuur een kwaliteitsvol alternatief voor de auto moet kunnen aanbieden: een beter openbaarvervoersaanbod in het Gewest zelf, maar ook in coördinatie met de andere Gewesten meer en veiligere fietspaden, fietsenstallingen, verlichting en meer gedeelde mobiliteit. De regering zou zich ook meer kunnen engageren in het maken van bereikbaarheidsstudies in samenwerking met de werkgevers om het woon-werk verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen.

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Objectivering

De Raad vraagt zich af hoe de situatie van de parkings, met betrekking tot de toewijzing van punten volgens de bezettingsgraad en rotatiesnelheid ervan, objectief zal worden beoordeeld. Wie zal met deze objectivering worden belast: het Bestuur of de eigenaars van de parkings? In het eerste geval vraagt **de Raad** zich af, naast de werklust die dit met zich meebrengt, welke middelen zullen worden

ingezet om deze objectivering uit te voeren. In het tweede geval vreest **de Raad** dat het erop neerkomt dat de parkingexploitanten een blanco cheque wordt gegeven.

2.2 Bedrijfsvervoerplannen

Omdat hij van mening is dat deze voorziening het toelaat om flexibele en multimodale mobiliteitsoplossingen te ontwikkelen binnen een duidelijk kader van overleg tussen werkgevers en werknemers, dringt **de Raad** erop aan dat de bedrijfsvervoerplannen (hierna « BVP ») zouden ingaan op de thematiek van het parkeren en de maatregelen die moeten worden genomen om aan de bepalingen van het BWLKE te voldoen.

Daarnaast is **de Raad** van mening dat het aangewezen zou zijn om ofwel het toepassingsgebied van de BVP tot kleinere ondernemingen uit te breiden (NVDR: de opstelling van een BVP is momenteel enkel verplicht voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers op dezelfde locatie), ofwel ondernemingen met minder dan 100 werknemers aan te moedigen om vrijwillig een BVP op te stellen. **De Raad** is immers van mening dat de participatie van werknemers een groter draagvlak zal creëren voor de veranderingen in de gedragingen op het gebied van verplaatsingswijzen die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt nagestreefd.

*

* *