

---

# 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	8 december 2023
Aanvraag behandeld door	Commissie Leefmilieu
Advies uitgebracht door de Raad van Bestuur van	1 februari 2024
Advies bekrachtigd door de Plenaire vergadering van	22 februari 2024

*Brupartners* bestaat uit 7 effectieve en 7 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties (BECI)** vertegenwoordigen, 6 effectieve en 6 plaatsvervangende leden die **de representatieve middenstandsorganisaties** vertegenwoordigen, 2 effectieve en 2 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector (BRUXEO)** vertegenwoordigen en 15 effectieve en 15 plaatsvervangende leden die **de representatieve werknemersorganisaties** vertegenwoordigen (6 ABVV, 6 ACV, 3 ACLVB).

## Vooraf

Om de doelstellingen van het derde hoofdstuk van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing<sup>1</sup> (hierna « BWLKE ») te behalen, werd een maximumaantal in parkings toelaatbare parkeerplaatsen vastgesteld. Dit quotum varieert in functie van enerzijds de oppervlakte in vierkante meter van het bediende gebouw, en anderzijds de toegankelijkheid van het gebied waarin een parking zich bevindt.

Het maximumaantal toelaatbare parkeerplaatsen is van toepassing op nieuwe parkings, maar ook op bestaande parkings wanneer de milieuvergunningen worden verlengd. Exploitanten van bestaande parkings kunnen echter tegen betaling van een milieubelasting de overtollige parkeerplaatsen ten aanzien van het toegestane quotum aanhouden.

Vandaag stellen de overheidsinstanties vast dat de bepalingen van hoofdstuk 3 van het BWLKE het niet toelaten om de gestelde doelen te behalen. Milieuvergunninghouders geven er immers over het algemeen de voorkeur aan om de milieubelasting te betalen om hun overtollige parkeerplaatsen te behouden. Bovendien blijkt de opstelling van de dossiers die de precieze bestemming van de parkeerplaatsen verduidelijken (waarvoor samenwerking tussen de milieuvergunninghouders en Leefmilieu Brussel is vereist) vaak ingewikkeld te zijn en worden de aanslagbiljetten die door het Bestuur worden verstuurd, regelmatig betwist.

Daarnaast werd vastgesteld dat een rechtsgrondslag voor het gedeeld gebruik van parkings in het BWLKE ontbreekt. Momenteel voorziet geen enkele voorziening in de mogelijkheid om parkeerplaatsen te verdelen tussen verschillende sites die geen deel van dezelfde technische eenheid en geografische exploitatie uitmaken.

Het is dus de bedoeling om enerzijds de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het BWLKE te wijzigen om de moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging van de huidige maatregelen te verhelpen en de bepalingen van het luik « parkeren buiten de openbare weg » van het BWLKE te versterken, en om anderzijds in een rechtsgrondslag voor het gedeeld gebruik van parkings te voorzien. Concreet is er voorzien om :

- De reikwijdte van de doelstelling van hoofdstuk 3 van het BWLKE te verhelderen door te verduidelijken dat rekening moet worden gehouden met alle emissies die door voertuigen worden gegenereerd en met de directe en indirecte gevolgen ervan voor het klimaat (NVDR : deze verduidelijkte doelstelling vormt de rechtvaardiging voor de wens om het gebruik van de auto tussen woon- en werkplaats te beperken, ongeacht het type motor van de voertuigen, gelet op de gevolgen van verkeersopstoppingen) ;
- Alle parkeerplaatsen (in de zin van artikel 2.3.51) standaard aan het BWLKE te onderwerpen. Het zal dan aan de aanvragers zijn om aan te tonen dat hun plaatsen in aanmerking komen voor één van de uitzonderingen waarin artikel 2.3.52, §2 voorziet ;

---

<sup>1</sup> - De luchtkwaliteit verbeteren door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen te verminderen ;  
 - Het autoverkeer terugdringen ;  
 - De congestie op de wegen tijdens piekuren verminderen ;  
 - De omvorming van bestaande parkings tot parkings voor buurtbewoners of openbare parkeerterreinen aanmoedigen ;  
 - Het gebruik van motorvoertuigen met twee of vier wielen (met uitzondering van fietsen en steps) tussen woon- en werkplaats beperken door het aantal voor kantoren bestemde parkeerplaatsen te beperken.

- Het rechtsstelsel te verduidelijken dat op elke parkeerplaats van toepassing is, om de exploitanten verantwoordelijk te maken en verkeerde interpretaties te voorkomen ;
- De voorziening van de « milieubelasting » te verhelderen en te wijzigen om :
  - Te verduidelijken dat de evolutie van de milieubelasting na de geldigheidsduur van de verlengde vergunningen kan doorgaan. Zo wordt bevestigd dat de milieubelasting elk jaar kan worden ingekohierd en verhoogd zolang de plaatsen in stand worden gehouden ;
  - Het ontradende karakter van de milieubelasting te versterken door in een « afvlakking » en een significantere jaarlijkse verhoging te voorzien (+15%/jaar vanaf 2025 tegenover 10%/jaar nu).
- De mogelijkheid weg te nemen om de milieubelasting te verhogen voor exploitanten die parkeerplaatsen hebben gehandhaafd of aangelegd in strijd met de voorwaarden van hun vergunningen of zonder vergunning. Deze exploitanten zullen aan een standaard milieusanctie onderworpen blijven, maar zullen niet langer een « dubbele straf » riskeren (standaard milieusanctie + toeslag) ;
- Een nieuwe definitie van het begrip « openbare parking » in te voegen, om objectieve en controleerbare criteria te beschrijven waaraan moet worden voldaan om als « openbare parking » te worden erkend en als zodanig van de milieubelasting te worden vrijgesteld ;
- Het begrip « transitparking » te verduidelijken ;
- Een rechtskader op te stellen om het gedeeld gebruik van parkings mogelijk te maken ;
- Te voorzien in een bijwerking van de toegankelijkheidskaart enkel « wanneer dat nodig blijkt » (NVDR : momenteel voorziet het BWLKE in een tweejaarlijkse bijwerking van deze kaart).

Naast de wijziging van de ordonnantie houdend het BWLKE is er ook voorzien om de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen te wijzigen, om :

- Te voorzien in de bepalingen die het gedeeld gebruik van parkeerplaatsen mogelijk maken (in samenhang met de wijziging van het BWLKE) ;
- De mogelijkheid te bieden om het indienen van een vergunningsaanvraag te eisen ingeval van uitbreiding, omvorming of verplaatsing van een parking op éénzelfde site ;
- Expliciet het onomkeerbare karakter te verduidelijken van de omzetting van « overtollige » parkeerplaatsen die uiteindelijk als « niet-overtollige plaatsen » worden toegelaten (bijvoorbeeld wanneer aanvankelijk « overtollige » plaatsen voor een woning of een openbare parking worden bestemd of ter beschikking van kantoren buiten de site worden gesteld). Dit verklaart het feit dat deze gevallen een definitieve en onherroepelijke afstand inhouden van de mogelijkheid dat een parkeerplaats op een later tijdstip opnieuw als een « overtollige parkeerplaats » zou kunnen worden beschouwd.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Mobiliteit en bestrijding van congestie op de wegen

**Brupartners** neemt er akte van dat de verduidelijking van de doelstelling van hoofdstuk 3 van het BWLKE de rechtvaardiging van de beperking van het gebruik van het voertuig tussen de woon- en werkplaats inhoudt, ongeacht het type motor van de voertuigen, gelet op de effecten van de congestie op de wegen.

Aangezien stedelijke mobiliteit vaak uit een keten van complexe verplaatsingen bestaat, is **Brupartners** van oordeel dat de bestrijding van congestie op de wegen (met inbegrip van, onder andere, de desynchronisatie van de verplaatsingsmomenten) moet worden beschouwd vanuit een brede visie die een hele reeks maatregelen inhoudt.

In deze context vindt **Brupartners** de wens om een rationeler gebruik van individuele voertuigen aan te moedigen relevant, evenals de ambitie om gedragingen te veranderen om congestie op de wegen te verminderen (wat met name tot gevolg heeft dat de wegeninfrastructuur meer beschikbaar blijft voor professionele voertuigen (met name vervoer van goederen of werkinstrumenten), voor noodzakelijk privégebruik of voor collectief vervoer).

Hoewel de beschikbaarheid van een parkeerplaats « bij aankomst » een factor is die verplaatsingen en als zodanig het parkeerbeleid beïnvloedt, het verdient om oordeelkundig te worden bepaald, is **Brupartners** van mening dat dit beleid deel moet uitmaken van een globaal beleid dat op de modal shift is gericht.

In dit opzicht is **Brupartners** van oordeel dat, om de gewestelijke ambities op het gebied van mobiliteit te concretiseren, met inbegrip van een rationeler gebruik van individuele voertuigen, de invoering van coherente alternatieven en concrete begeleidingsmaatregelen absoluut noodzakelijk zijn (verhoging van de frequentie van het openbaar vervoer, aanmoediging van gedeelde verplaatsingswijzen, ...). Daarnaast moet worden voorzien in investeringen om de infrastructures te ontwikkelen die de modal shift moeten ondersteunen. Tot slot zou een goede coördinatie met de andere Gewesten, in het bijzonder op het vlak van openbaar vervoer (met name via de uitvoering van een toegankelijkheidsstudie) en ontradingsparkings (betaalbaar en aangepast in termen van plaatsen), ook tot een rationeler gebruik van individuele voertuigen kunnen bijdragen.

Daarnaast benadrukt **Brupartners** het belang van instrumenten die de implementatie van flexibele en multimodale oplossingen mogelijk maken om de gewestelijke ambities op het gebied van mobiliteit te ondersteunen (bijvoorbeeld bedrijfsvervoerplannen). Om hun rol volledig te kunnen vervullen door passende en toepasbare oplossingen voor te stellen, moeten volgens hem alle betrokken actoren bij de ontwikkeling van deze instrumenten worden betrokken (d.w.z. zowel de actoren die de mobiliteitsoplossingen moeten implementeren als diegenen die ze zullen moeten gebruiken).

Tot slot is **Brupartners** van mening dat de problematiek van congestie op de wegen niet beperkt moet blijven tot « woon-werk »-verplaatsingen, maar ook meer aandacht moet besteden aan met name de « woon-school »-verplaatsingen (in dit verband zijn de schoolvervoerplannen en de kwestie van het collectief vervoer in het kader van deze verplaatsingen thema's die moeten worden aangepakt), of de « woon-winkelgebieden »-verplaatsingen (door met name ervoor te zorgen dat de winkelgebieden

toegankelijk zijn, om te voorkomen dat ze zouden worden ingesloten in huizenblokken die alle mogelijkheden om zich met de auto te verplaatsen, zouden uitsluiten) en de verplaatsingen die verband houden met sociale en culturele behoeften.

Bovendien is mobiliteit meer dan alleen een kwestie van toegankelijkheid en bediening. De complexiteit van verplaatsingsketens kan ook het resultaat zijn van tijdruimtelijke spanningen en sociale situaties. Het kan voor hoofden van eenoudergezinnen (meestal vrouwen) bijvoorbeeld ingewikkeld zijn om 's ochtends en 's avonds in hun eentje de hele verplaatsingsketen af te leggen (crèche, school, werk, dokter, ...), wat hun beroepsinschakeling kan bemoeilijken. In het kader van het mobiliteitsbeleid moet rekening worden gehouden met dergelijke sociale gevolgen (waaronder genderongelijkheden) en de specifieke behoeften die daaruit voortvloeien.

## 1.2 Parkeren « op de openbare weg » en « buiten de openbare weg »

**Brupartners** benadrukt de noodzaak om een aanbod « op de openbare weg » te handhaven (waaronder met name een parkeeraanbod voor omwonenden, nutsbedrijven, gezondheidsdiensten en hulpdiensten in woonwijken, evenals een parkeeraanbod in handelswijken voor leveringen, leveranciers en klanten). Niettemin is hij van mening dat de terbeschikkingstelling van een voldoende aantal parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » deel moet uitmaken van de voorgestelde oplossingen.

**Brupartners** is immers van oordeel dat parkeren « buiten de openbare weg » de druk op het bovengronds parkeren kan verlichten en tegelijkertijd de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte kan verbeteren (door er met name het potentieel voor sociaaleconomische activiteiten te maximaliseren). Daarnaast is **Brupartners** van mening dat de versterking van de multimodaliteit en de ontwikkeling van alternatieven voor het gebruik van individuele voertuigen ook de behoefte aan een toereikend aanbod van parkeergelegenheid « buiten de openbare weg » voor gemengd gebruik (woningen en kantoren, voor verschillende voertuigtypes) inhouden.

**Brupartners** wijst erop dat er al verschillende gewestelijke voorzieningen bestaan (zoals « Good Move » en « Good Living ») die bedoeld zijn om de verschuiving naar parkeren « buiten de openbare weg » te bevorderen en om de greep van het parkeren op de openbare ruimte te verminderen.

**Brupartners** benadrukt dat de vermindering van parkeren « op de openbare weg » moet worden gecompenseerd door parkeren « buiten de openbare weg », leveringszones « op de openbare weg » en investeringen in het openbaar vervoer. **Brupartners** dringt aan op het feit dat deze begeleidende en compenserende maatregelen zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de gelijktijdige afschaffing van de parkings « op » en « buiten » de openbare weg tot een te grote druk op het parkeren zou leiden.

In deze context, door parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » te schrappen en de milieubelasting op bestaande overtollige parkings te verhogen, zijn **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** van oordeel dat de herziening van het BWLKE, bij gebrek aan maatregelen om de modal shift mogelijk te maken, tot een bijkomende druk op de vraag naar parkeren « op de openbare weg » zal leiden. Deze organisaties betreurden ten eerste deze situatie die leidt tot een buitensporige druk op zowel parkeren « op » als « buiten » de openbare weg. Derhalve dringen ze erop aan dat er in het kader van het parkeerbeleid een coherentie op het gebied van parkeren « op » en « buiten » de openbare weg moet worden gewaarborgd.

### 1.3 Raadplegingen, wetgevend proces en doelstellingen van het BWLKE

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** betreuren het ten eerste dat deze wijziging van het parkeergedeelte van het BWLKE in eerste lezing werd goedgekeurd op een moment dat :

- de organisatie van de raadplegingen van economische actoren die de gevolgen van het BWLKE rechtstreeks ondervinden, voorafgaand aan de opstelling van het voorontwerp van ordonnantie (een methodologie die werd gewaardeerd en toegejuicht), blijk van een bereidheid tot dialoog leek te geven ;
- de opschorting van het wetgevingsproces met betrekking tot het parkeren buiten de openbare weg en de milieubelasting voor overtollige parkeerplaatsen hen was aangekondigd.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** zien deze situatie als een « coup de force ».

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** betreuren deze situatie des te meer gelet op de laatste cijfers van Leefmilieu Brussel<sup>2</sup> en Brussel Mobiliteit, die een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het verkeer in het stadscentrum laten zien, wat de oorspronkelijke doelstellingen van het BWLKE waren.

**De representatieve werknemersorganisaties** benadrukken dat zij niet werden geraadpleegd voorafgaand aan de opstelling van het onderhavige voorontwerp van ordonnantie. Hoewel de raadpleging van de sociale partners in het kader van het wetgevingsproces een gewaardeerde methodologie is, dringen deze organisaties er echter op aan dat alle sociale partners bij dergelijke raadplegingen moeten worden betrokken, opdat deze evenwichtig en paritair zouden zijn.

Daarnaast zijn **de representatieve werknemersorganisaties** van mening dat de cijfers van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit, die wijzen op een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van het verkeer in het stadscentrum, de positieve effecten van de uitgevoerde maatregelen (waaronder het BWLKE) aantonen. **Deze organisaties** beschouwen deze informatie dan ook als een bron van aanmoediging om de inspanningen voort te zetten die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de strijd tegen congestie op de wegen en de verbetering van de luchtkwaliteit in gang heeft gezet (hoewel de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbetert, moet toch worden benadrukt dat deze zorgwekkend blijft en dat heel wat overlijdens of gezondheidsproblemen zouden kunnen worden voorkomen als de luchtvervuiling zou afnemen).

### 1.4 Impact op de ondernemingen en de aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** wijzen erop dat Statbel sinds 2019 voortdurend een negatieve migratiestroom van ondernemingen naar het Vlaams en Waals Gewest vaststelt, en dat dit fenomeen nog versnelt. Bovendien bevestigt de recente barometer voor Brusselse zelfstandigen en kmo's, uitgevoerd door « Brupartners - Zelfstandige Ondernemers »<sup>3</sup>, deze trend (waaruit blijkt dat 45% van de in Brussel gevestigde kmo's en zelfstandigen overwegen om de hoofdstad te verlaten). De economische aantrekkingskracht van een gebied hangt echter

<sup>2</sup> <https://leefmilieu.brussels/burgers/tools-en-data/het-milieu-stand-van-zaken/kwaliteit-van-de-buitenlucht-stand-van-zaken>

<sup>3</sup> [https://barometervoorzelfstandigen.brussels/sites/default/files/rapports/wave\\_10\\_barometer\\_voor\\_zelfstandigen\\_en\\_kmos\\_okt\\_2023.pdf](https://barometervoorzelfstandigen.brussels/sites/default/files/rapports/wave_10_barometer_voor_zelfstandigen_en_kmos_okt_2023.pdf)

ontegensprekelijk samen met de toegankelijkheid en de voorzieningen van het vastgoed dat deze ondernemingen willen betrekken. Zo is de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen (zowel voor de werknemers als voor de klanten en leveranciers van de ondernemingen) een belangrijke factor bij de keuze van de locatie van een economische activiteit.

Daarnaast wijzen **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** erop dat de geldende fiscaliteit ook een factor van aantrekkingskracht is. Het voorontwerp van ordonnantie zal echter de fiscaliteit op kantoorgebouwen verhogen. Dit terwijl het huidige fiscale beleid in Vlaams-Brabant en Waals-Brabant al aantrekkelijker is<sup>4</sup>. De wens om het ontradende effect van de voorziening van de milieubelasting te versterken, leidt immers tot een aanzienlijke verhoging van de bedragen die per overtollige parkeerplaats moeten worden betaald, met name in de meest toegankelijke zones van Brussel (zones A en B). In dit opzicht dienen vragen te worden gesteld bij de legitimiteit om de overtollige parkeerplaatsen op een niet-proportionele wijze te verhogen. Dit is des te meer gerechtvaardigd wanneer wordt vastgesteld dat 37% van de parkeerplaatsen via de betaling van de milieubelasting werd gehandhaafd, wat aantoont dat deze overtollige parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » noodzakelijk zijn en niet ondoordacht worden gehandhaafd.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** vinden de beoogde bedragen onbetaalbaar, gelet op de draagkracht van de betalende van de milieubelasting. Bovendien stellen **deze organisaties** vast dat de verhoging van de milieubelasting vanaf 2025 onmiddellijk van toepassing zal zijn op alle belastingplichtigen (en niet langer gekoppeld zal zijn aan de geldigheid van de vergunning). Deze keuze zal sommige parkingexploitanten confronteren met aanzienlijke en onvoorspelbare verhogingen van de verschuldigde bedragen, wat hun langetermijnstrategieën voor het beheer van hun vastgoedpatrimonium zal beteugelen. In deze context vrezen ze dat sommige parkingexploitanten ertoe zullen worden genoodzaakt om hun activiteiten voorgoed stop te zetten.

Tot slot zijn **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** bezorgd over de gevolgen van deze ontwerphervorming van het BWLKE voor wat de aantrekkingskracht betreft van de Brusselse vastgoedmarkt op het gebied van investeringen, met name gelet op het waardeverlies van gebouwen met een groter aantal parkeerplaatsen dan de vastgestelde normen (NVDR : **deze organisaties** schatten het directe waardeverlies van een gebouw op 30.000 € per parkeerplaats). Ze stellen vast dat er in dit opzicht geen enkele (financiële of andere) compensatie is voorzien.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** wijzen erop dat de vastgoedmarkt nu al noodlijdend is<sup>5</sup>, terwijl het Brusselse kantorenpark van vitaal belang is voor ons Gewest (met 13 miljoen m<sup>2</sup> kantoorruimte is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het tweede grootste administratieve centrum ter wereld).

In het licht van deze factoren zijn **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** van oordeel dat deze hervorming van het BWLKE ontegensprekelijk een negatieve impact zal hebben op de economische aantrekkingskracht en het economisch migratiesaldo van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. En dat terwijl de huidige context nu al zorgen baart.

Derhalve zijn **de representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** fel gekant tegen de bepalingen die in het kader van deze wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het BWLKE en de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen worden beoogd.

<sup>4</sup> <https://www.beci.be/nl/brussels-kantoorvastgoed-belastingen-in-overvloed/>

<sup>5</sup> M. REVIERS, "Krimp kantorenmarkt lijkt definitief ingezet", Expertise News, 12 juni 2023.

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** vinden het van essentieel belang om de economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verzekeren en om de aantrekkingskracht ervan te waarborgen. In dit opzicht vinden **deze organisaties** het noodzakelijk om rekening te houden met de bezorgdheden die zopas werden geuit.

Niettemin willen **de representatieve werknemersorganisaties** het verlies aan economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook relativeren. Ze benadrukken immers dat volgens de gegevens vanwege de staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor economische transitie, Barbara TRACHTE, de trend in de richting gaat van een toename van het aantal ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ongeacht de omvang van de ondernemingen.

AANTAL ONDERNEMINGEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST			
	2018	2019	2022
Micro-ondernemingen (minder dan 10 VTE)	103 921	106 342	113 656
Kleine ondernemingen (tussen 10 en 50 VTE)	3 189	3 326	3 411
Middelgrote ondernemingen (tussen 50 en 250 VTE)	781	799	860
Grote ondernemingen (meer dan 250 VTE)	352	358	359
<b>Totaal</b>	<b>108 243</b>	<b>110 825</b>	<b>118 286</b>
<i>Gegevens verstrekt door staatssecretaris voor economische transitie Barbara TRACHTE</i>			

**Deze organisaties** stellen ook vast dat het aantal werknemers in de privésector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dezelfde trend volgt (NVDR : 391.141 VTE in 2018, 394.170 VTE in 2019 en 402.924 VTE in 2022). Hoewel noch de uitsplitsing naar omvang, noch het precieze aantal werknemers beschikbaar zijn, stellen ze vast dat deze evolutie zeer recent werd bevestigd in die zin dat er in oktober 2023 119.374 ondernemingen werden geregistreerd (+1.088 ten opzichte van 2022).

Bovendien wijzen **de representatieve werknemersorganisaties** erop dat het BWLKE (en de hervorming ervan zoals voorzien in het onderhavige voorontwerp van ordonnantie) tot doel heeft de luchtkwaliteit te verbeteren en de congestie te verminderen. **Deze organisaties** benadrukken dat deze elementen zowel bijdragen tot de levenskwaliteit van de Brusselaars en de werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als tot de aantrekkingskracht van dit Gewest (zo hebben parkeerplannen tot de aantrekkingskracht van steden zoals Antwerpen, Gent en Leuven bijgedragen).

Wat de voorziening van de milieubelasting betreft, zijn **de representatieve werknemersorganisaties** van mening dat deze voorziening duidelijk is en parkingbeheerders in staat stelt om de kosten te voorzien die inherent zijn aan hun activiteiten. Ze wijzen er ook op dat het betalen van de milieubelasting voor de overtollige plaatsen niet de enige oplossing is die de parkingexploitanten wordt aangeboden. Er bestaat ook de mogelijkheid om deze plaatsen ter beschikking te stellen van het publiek, waardoor het parkeeraanbod toeneemt. Tot slot benadrukken **deze organisaties** dat de geplande hervorming bedoeld is om een einde te stellen aan de discriminerende behandeling van



parkingexploitanten, afhankelijk van de datum van hun intrede in de voorziening van het BWLKE (afhankelijk van de datum van hun milieuvergunning).

Meer in het algemeen stellen **de representatieve werknemersorganisaties** vast dat de bedragen van de milieubelasting die jaarlijks worden geïnd, het « Klimaatfonds » voeden (NVDR : tussen 2016 en 2023 heeft de voorziening van de milieubelasting dit Fonds met 11,05 miljoen euro gevoed). **Deze organisaties** zijn echter van mening dat het bestrijden van de klimaatverandering en het opbouwen van veerkracht tegenover de klimaatveranderingen grote uitdagingen zijn voor onze samenlevingen, met name gelet op de aanzienlijke sociaaleconomische gevolgen van dit fenomeen (schade veroorzaakt door extreme weersomstandigheden, gevolgen voor de gezondheid, beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen, verstoringen van de bevoorradingsketens, kosten in verband met aanpassing aan de klimaatveranderingen, volksverhuizingen, ...). Ze wijzen er ook op dat niets doen aan de klimaatverstoring veel hogere kosten met zich mee zal brengen dan oplossingen implementeren om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, negatieve effecten te voorkomen en duurzaamheid te bevorderen.

Hoewel de standpunten uiteenlopen, zijn alle sociale partners het eens over de volgende conclusie :

**Brupartners** pleit voor een parkeerbeleid dat :

- Efficiënt is door voldoende parkeerplaatsen te voorzien voor wie deze nodig heeft ;
- Bijdraagt tot de ontwikkeling en de economische aantrekkingskracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- Evolutief is, met mogelijke aanpassingen niet alleen in functie van het behalen van de doelstellingen, maar van de sociaaleconomische gevolgen, feedback vanop het terrein en de evoluties van de sociale dynamiek ;
- Het voorwerp is van overleg met meer bepaald de sociale partners (zowel op interprofessioneel, sectoraal als bedrijfsniveau), de omwonenden en andere bestuursniveaus, in het bijzonder de gemeenten ;
- Bijdraagt tot de bevordering van een duurzame/actieve mobiliteit en het rationeel gebruik van individuele voertuigen (parkings die het gebruik van het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen aanmoedigen) ;
- Sociaal rechtvaardig is door te anticiperen op de gevolgen voor groepen die op een onevenredige wijze zouden kunnen worden getroffen (bijv. personen met een laag inkomen) en door deze gevolgen te beperken/voorkomen, door een eerlijk tariefbeleid te hanteren en door in alternatieven voor het individueel vervoer te investeren.

## 1.5 Impact op huishoudens en werknemers

**De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** zijn van mening dat het gebrek aan coherentie op het gebied van parkeren druk uitoefent op zowel parkeren « op » als « buiten » de openbare weg (zie hierboven) en een impact heeft op :

- De toegankelijkheid tot hun woning voor huishoudens met een voertuig<sup>6</sup> (behoefte aan toegang tot een parkeerplaats in de nabijheid van hun woning). Deze plaats kan zich « op de openbare weg » bevinden via een parkeerkaart voor « omwonenden » (vandaag kan enkel

<sup>6</sup> In 2022 bezat 45% van de huishoudens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minstens één voertuig.

parkeren « op de openbare weg » niet aan de volledige parkeervraag van huishoudens voldoen), of « buiten de openbare weg » via de beschikbaarheid van een parkeerplaats die aan de woning is gekoppeld. Bovendien gaat de behoefte aan toegang tot een parkeerplaats verder dan het individuele voertuig. Het bezit van verschillende soorten voertuigen (bijvoorbeeld een elektrische fiets of een bakfiets) kan een parkeervraag van een huishouden doen ontstaan. In dit opzicht wordt het verzoek herhaald om in een verhouding « 1 appartement/ 1 parkeerplaats » te voorzien, samen met bepalingen die het mogelijk maken om de betrokken parkings toegankelijk te maken voor het publiek (om het mogelijk te maken om ondergrondse parkeerplaatsen voor bezoekers ter beschikking te stellen) bij het ontwikkelen van stedenbouwkundige projecten. Het zou ook aangewezen kunnen zijn om te voorzien dat onverkochte parkeerplaatsen in woongebouwen openbaar zouden kunnen worden gemaakt, zodat buurtbewoners er een plaats zouden kunnen huren. Dit zou in de milieuvergunning moeten worden voorzien om de impact op de investeringen enerzijds en op het parkeren op de openbare weg anderzijds te beperken ;

- De toegang tot hun werkplek voor werknemers die geen andere opties hebben dan zich met een gemotoriseerd voertuig te verplaatsen (vanwege locaties die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, werktijden, ...). Bovendien worden de werknemers van deze sector gediscrimineerd ten opzichte van personen die werkzaam zijn in sectoren waarop de toepassing van het luik parkeren van het BWLKE geen betrekking heeft (productieve activiteiten, handelszaken, voorzieningen van collectief belang, ...).

**De representatieve werknemersorganisaties** zijn van mening dat de coherentie van het beleid inzake parkeren « op » en « buiten » de openbare weg en de toegankelijkheid van werkplekken en woningen moet worden gewaarborgd. Ze benadrukken met name dat slechts een minderheid van de Brusselse huishoudens over een auto beschikt en dat een verhouding van 1 appartement/ 1 parkeerplaats op het aanmoedigen van een verschuiving naar meer autobezit zou neerkomen. In dit verband wijzen **deze organisaties** erop dat één van de doelstellingen van het BWLKE erin bestaat om de omvorming van bestaande parkings tot parkings voor omwonenden of openbare parkings te bevorderen, door met name het delen van parkeerplaatsen te vereenvoudigen.

Meer in het algemeen benadrukken **de representatieve werknemersorganisaties** dat het BWLKE verder gaat dan de parkeerkwestie en past in het kader van het bestrijden van de klimaatverandering en het opbouwen van veerkracht tegenover de klimaatveranderingen, die grote uitdagingen voor onze samenlevingen vormen (zie hierboven).

## 2. Bijzondere beschouwingen

### 2.1 Parkeren en elektromobiliteit

In een context van bevordering van de elektromobiliteit heeft de regering haar voornemen te kennen gegeven om voorrang te geven aan de uitrol van laadpunten « buiten de openbare weg ». Er zijn ook ratio's inzake laadpunten voor parkings buiten de openbare weg opgelegd. Bovendien vragen de huishoudens naar laadinfrastructuren voor hun elektrische voertuig(en) (zowel thuis als op het werk).

In deze context plaatst **Brupartners** vraagtekens bij de opportuniteit van bepalingen die mogelijk tot het schrappen van parkeerplaatsen « buiten de openbare weg » kunnen leiden, waardoor de mogelijkheden inzake toegang tot laadinfrastructuren afnemen. Dit geldt des te meer daar de installatie van laadpunten « op de openbare weg » een bepaalde vorm van privatisering van de openbare ruimte betekent.

Met betrekking tot het ondergronds parkeren van elektrische voertuigen dringt **Brupartners** erop aan dat er rekening zou worden gehouden met de voorschriften van de DBDMH op dit gebied.

## 2.2 Openbare parking

**Brupartners** is van mening dat de definitie van het begrip « openbare parking » en de voorziening die gebruik maakt van drie factoren<sup>7</sup> om een onderscheid te maken tussen « valse openbare parkings » (d.w.z. parkings die voornamelijk kantoren bedienen en dus onder het BWLKE moeten vallen) en echte « openbare bedieningsparkings » (die buiten het toepassingsgebied van het BWLKE vallen) onduidelijk en weinig intuïtief zijn. Hij nodigt derhalve uit om de nodige inspanningen te leveren om de actoren te informeren waarop deze voorziening betrekking heeft (door bijvoorbeeld een simulator aan te bieden waarmee de exploitanten de categorie van hun parking kunnen nagaan).

Daarnaast vraagt **Brupartners** om zich er terdege van te vergewissen dat de « R »-factor niet te ongunstig is voor het gebruik van een parking door omwonenden (die hun voertuig mogelijk meerdere dagen na elkaar in een parking kunnen laten staan).

## 2.3 Gedeeld gebruik

**Brupartners** neemt akte van de wens om een rechtsgrondslag vast te stellen voor het gedeeld gebruik van parkings die niet onderhevig zijn aan de milieubelasting.

**Brupartners** is van mening dat de effectieve implementatie van het gedeeld gebruik van parkings ook effectief zal moeten worden gecontroleerd.

Tot slot stelt **Brupartners** vast dat artikel 2.3.54bis vereist dat houders van milieuvergunningen die aangrenzende kantoeropervlakten productief willen maken om deze te laten genieten van parkeerplaatsen (die niet onderhevig zijn aan de milieubelasting), een verklaring bijvoegen met informatie die in werkelijkheid in handen is van een derde partij (met name de onderneming die wil genieten van parkeerplaatsen buiten het BWLKE). Lid 3 van dit artikel bepaalt echter dat de vergunninghouder samen met de declarant hoofdelijk aansprakelijk is voor de juistheid van de verstrekte gegevens. **Brupartners** is van mening dat deze hoofdelijke aansprakelijkheid van de milieuvergunninghouder in dit geval moeilijk te rechtvaardigen is. Hij pleit eerder voor de invoering van een mechanisme dat ervoor zorgt dat een vergunninghouder niet aansprakelijk kan worden gesteld voor elementen waarover hij geen controle heeft.

## 2.4 Toegankelijkheidszones

**Brupartners** stelt vast dat de evaluatie van de criteria die de toegankelijkheidszone van een site (ABC) bepalen, enkel plaatsvindt op het moment dat de milieuvergunning wordt aangevraagd. Hij stelt voor

---

<sup>7</sup> Factor « A » (percentage aankomsten in de spits), factor « R » (rotatiegraad) en factor « N » (bezettingsgraad van de parking 's nachts).

om rekening te houden met evolutieve elementen die een impact hebben op de toegang tot een perimeter (langdurige werken, nieuwe openbaarvervoerslijn, ...).

## 2.5 Berekening van de milieubelasting

**Brupartners** vraagt om ervoor te zorgen dat transparantie wordt verzekerd bij de totstandkoming en toepassing van de berekening van de milieubelasting. In dit verband stelt hij voor om de formule uit de nota aan de regering op te nemen, evenals de basisindex die in de wettelijke bepalingen van het BWLKE van toepassing zal zijn.

## 2.6 Gegevensbescherming

**Brupartners** dringt erop aan dat de minimumeisen waaraan een parking moet voldoen om als « openbare bedieningsparking » te worden erkend (exploitatievoorwaarden en verplichting om commerciële gegevens door te geven) in overeenstemming zouden zijn met de Europese regelgeving inzake gegevensbescherming.

## 2.7 Bedrijfsvervoerplannen

Omdat ze van mening zijn dat deze voorziening flexibele en multimodale mobiliteitsoplossingen mogelijk maakt binnen een duidelijk kader van overleg tussen werkgevers en werknemers, dringen **de representatieve werknemersorganisaties** erop aan dat de bedrijfsvervoerplannen (BVP) zouden ingaan op de parkeerproblematiek en de maatregelen die moeten worden geïmplementeerd om aan de bepalingen van het BWLKE te voldoen.

Bovendien zijn **deze organisaties** van mening dat het aangewezen zou zijn om ofwel het toepassingsgebied van de BVP naar kleinere ondernemingen uit te breiden (NVDR : de opstelling van BVP is momenteel alleen verplicht voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers op dezelfde site), ofwel ondernemingen met minder dan 100 werknemers aan te moedigen om op vrijwillige basis BVP op te stellen. **Deze organisaties** zijn immers van mening dat de deelname van de werknemers een groter draagvlak zal creëren voor de veranderingen in het verplaatsingsgedrag die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nastreeft.

## 2.8 Definitie van parkeerplaats

**Brupartners** benadrukt dat het verschil tussen een parkeerplaats voor motoren en een parkeerplaats voor auto's door de definitie van parkeerplaats niet in aanmerking wordt genomen.

\*  
\*       \*  
\*