



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE WIJZIGING VAN HET BWLKE (BRUSSELS WETBOEK VAN
LUCHT, KLIMAAT EN ENERGIEBEHEERSING) – ONDERDEEL PARKINGS BUITEN
DE OPENBARE WEG**

Aanvrager	Kabinet Dhr. Alain Maron, minister van Leefmilieu
Aanvraag ontvangen op	08.12.2023
Uiteenzetting	18.12.2023
Ingezonden stukken	<p>VOO 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</p> <p>Memorie van toelichting + artikelsgewijze bespreking van het VOO tot wijziging van het Wetboek van 25 maart 1999 van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid, om de procedure van de bestuurlijke transactie erin op te nemen</p> <p>Geconsolideerde versie van het BWLKE – Boek 2 – Sectorale maatregelen + ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen</p> <p>Bijlage 2.5: Minimumeisen voor openbare bedieningsparkings + toelichtende nota</p> <p>Nota aan de regering</p> <p>Presentatie “BWLKE: naar een versie 2.0”</p>
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	22.01.2024

Doelstellingen, toepassingsveld en impact

1. De openbare en private werkgevers genereren veel verplaatsingen. Het is dus van essentieel belang dat het Gewest alle instrumenten die onder zijn bevoegdheid vallen aanwendt om de mobiliteitsvraag te sturen: het beheer van parkings - ook van ondernemingen - vormt een belangrijke hefboom voor het behalen van de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest. Een effectieve beperking van de parkeerplaatsen die ondernemingen ter beschikking stellen aan hun personeel om het autogebruik te ontmoedigen voor woon-werkverkeer is dus een geschikte en coherente maatregel die door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie wordt toegejuicht.
2. Maar mobiliteit vormt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een complexe materie waarbij rekening moet worden gehouden met uitdagingen op het gebied van mobiliteit, milieu, volksgezondheid en economische ontwikkeling. De toepassing van het BWLKE 2.0 biedt mogelijkheden om in te grijpen

en houdt ook risico's in.

3. Bovendien betalen veel ondernemingen sinds de uitvoering van het BWLKE om overtollige plaatsen te behouden en men kan niet anders dan vaststellen dat de omschakelingsgraad laag is. Hoewel het ontwerp van ordonnantie voorziet in een stevige verhoging van de bedragen van de milieubelasting voor elke behouden overtollige parkeerplaats, stelt de Commissie zich wel vragen bij de doeltreffendheid van deze maatregel en ze vraagt zich af of er studies werden gevoerd om te begrijpen waar de weerstand vandaan komt en om deze vanuit een andere benadering te kunnen aanpakken, naast de verhoging van de belasting.
4. Buiten de verhoging van de belasting lijkt er geen enkele andere maatregel genomen te zijn om de omschakeling echt aan te moedigen. Daarom vraagt de Commissie om ook maatregelen te bestuderen die de wortel hanteren in plaats van enkel de stok. Ze is van mening dat er begeleiding en sensibilisering nodig zijn.
5. Over het algemeen moeten de maatregelen ter beperking van het autogebruik en -bezit worden aangemoedigd om de leefbaarheid van het Gewest te verbeteren. Maar dan moeten de infrastructuur en de dienstverlening in het Gewest wel een kwaliteitsvol alternatief bieden voor de wagen, zoals efficiënter en meer openbaar vervoer (dat veilig toegankelijk is) in het Gewest zelf, maar ook een aanbod dat is afgestemd op de andere gewesten, het federale niveau en de gewestelijke werkgevers. Voorts is er behoefte aan meer en veiligere fietspaden, fietsparkings, betere verlichting en meer deelmobiliteit. De regering zou ook meer toegankelijkheidsstudies in samenwerking met de werkgevers mogen uitwerken.

Impact voor de ondernemingen

6. De afgelopen jaren vertrokken er netto meer ondernemingen uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar Vlaanderen en Wallonië dan omgekeerd¹. Door deze belasting te verhogen neemt de belastingdruk op kantoorgebouwen in het Gewest toe terwijl de Brusselse Rand op dat vlak aantrekkelijker blijkt te zijn.

Hoewel de aantrekkelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor ondernemingen gekoppeld blijft aan de toegankelijkheid en vastgoedvoorzieningen (waaronder een voldoende aantal parkeerplaatsen voor werknemers van deze ondernemingen, maar ook voor hun klanten en leveranciers), is er een paradigmaverschuiving nodig - hier de verwachting dat men over een parkeerplaats kan beschikken aan de werkplek - en dat zal slechts mogelijk zijn als het aanbod aan openbaar vervoer wordt uitgebreid, omdat sommige delen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op dat vlak nog steeds slecht bereikbaar zijn .

7. De Commissie vraagt zich af of de heffing het verhoopte effect zal hebben. Bestaan er op dit moment cijfers over het aantal plaatsen die zouden moeten worden omgeschakeld?
8. De Commissie wijst erop dat in het kader van de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor elektrische wagens zowel parkeerplaatsen aan kantoren als bewonersparkeerplaatsen een grote rol moeten spelen in het overtuigen van mensen om te kiezen voor een elektrisch voertuig. De vraag rijst hoe de vermindering van het aantal beschikbare plaatsen voor voertuigen met verbrandingsmotor zal worden aangepakt in verband met de toename van het aantal laadpunten in parkings buiten de weg.
9. In dat verband maken de bedrijfswagens het er niet gemakkelijker op. Enerzijds vormt het voordeel van een parkeerplaats aan de werkplek een extra

¹ Bron Statbel

sterke stimulans om gebruik te maken van de bedrijfswagen en anderzijds verwacht het personeel een groter aantal parkeerplaatsen met laadpalen. Ook hier is er een paradigmaverschuiving nodig en de Commissie benadrukt het belang van de discussies met het federale niveau om deze zaken in de juiste richting te sturen. De elektrificatie van de bedrijfswagens zal de luchtkwaliteit wel bevorderen maar zal niet zorgen voor een daling van het aantal auto's in het Gewest.

10. De vrijgestelde sectoren (productienijverheid, handelszaken, gemeenschapsvoorzieningen, enzovoort) zijn niet aan het BWLKE onderworpen. De Commissie vraagt om de kwestie van de mogelijke discriminatie tussen de (kantoor)bedienden en arbeiders van deze sectoren te onderzoeken.

Impact op de gezinnen

11. Voor de sociaaleconomische ontwikkeling van het Gewest wordt de toegang tot huisvesting beschouwd als een middel om gezinnen in het Gewest te houden. In 2022 bezat 45% van de Brusselse gezinnen ten minste één wagen. De toegang tot huisvesting betekent vandaag nog steeds voor deze gezinnen ook een toegang tot een parkeerplaats. Tegelijk bepleiten Good Move en Good Living een vermindering van de terreininname van de openbare ruimte door parkeergelegenheid middels een verschuiving naar parkeren buiten de weg. De Commissie verwelkomt dus de ambitie van het voorontwerp van BWLKE 2.0 dat voorziet in het delen van overtollige parkeerruimte met buurtbewoners. Toch vraagt de Commissie zich af in welke mate de verhoging van de belasting voor de exploitanten van bepaalde parkings buiten de weg niet zal worden doorberekend in de tarieven voor de buurtbewoners. In dat geval zou dat een ontradend effect kunnen hebben op het gebruik van deze parkeerplaatsen terwijl de parkings buiten de weg nu net de druk op de openbare ruimte kunnen verlichten.

Impact op bepaalde bevolkingscategorieën: gezinshoofden van eenoudergezinnen

12. Bij de verwezenlijking van de doelstelling inzake de beperking van het gebruik van motorvoertuigen op twee tot vier wielen voor woon-werkverkeer door middel van een inperking van het aantal parkeerplaatsen voorbehouden aan kantoren, benadrukt de Commissie dat er rekening moet worden gehouden met een mogelijke impact van deze maatregel op bepaalde bevolkingscategorieën die een auto nodig hebben om zich naar het werk te begeven. Een van deze categorieën zijn de eenoudergezinnen. Uit een enquête van de Ligue des Familles blijkt dat eenoudergezinnen vaker aangeven dat ze een job moesten opgeven omdat deze niet bereikbaar was met het openbaar vervoer². Bovendien heeft toegankelijkheid niet enkel te maken met openbaar vervoer dat naar de werkplek leidt, maar ook met tijdruimtelijke besognes ten gevolge van het feit dat men zowel 's morgens als 's avonds alle trajecten alleen moet zien te bolwerken (naar de crèche, de school, het werk, de huisarts, enzovoort)³. Eenoudergezinnen ondervinden heel wat moeilijkheden om zich te verplaatsen en dat kan hun professionele inschakeling in de weg staan. Voor deze gezinnen die voor de overgrote meerderheid een vrouw aan het hoofd hebben staan en die vaker in onzekere omstandigheden leven, heeft dit sociale gevolgen, en ook op het gebied van gendergelijkheid. Hiermee moet het beleid dus rekening houden. De Commissie vraagt om deze impact tot een minimum te beperken, bijvoorbeeld via een sensibilisering van de ondernemingen voor de specifieke behoeften van bepaalde

2 Mobilité des parents, tais-toi et rame, étude de la Ligue des familles, december 2019

3 Gilow M. (2019) Le Travail Domestique de Mobilité : Un concept pour comprendre la mobilité quotidienne de travailleuses avec enfants à Bruxelles. Thèse de doctorat en Sciences Politique et Sociales de l'Université libre de Bruxelles (ULB).

van hun medewerkers bij het rationaliseren en toekennen van de resterende parkeerplaatsen.

Sensibilisering van PBM's

13. Met betrekking tot deze sensibilisering herinnert de Commissie eraan dat er ook bijzondere aandacht moet worden geschonken aan plaatsen voorbehouden aan personen met een handicap. Los van de wettelijke contingenten (aantal voorbehouden plaatsen, afmetingen van de plaatsen) en de personen van wie het statuut erkend is door de ad-hocinstantie, moet er ook worden nagegaan welke moeilijkheden personen met een handicap ondervinden om zich te verplaatsen en daar moet vervolgens een antwoord op worden geboden in de vorm van redelijke aanpassingen, ook met betrekking tot hun woon-werkverplaatsingen en de verplaatsing van de parking naar het kantoor.

Over de hervorming van het BWLKE 2.0

Het begrip “openbare bedieningsparkings”

14. De Commissie verheugt zich over de wens om de openbare functie van de openbare bedieningsparkings te garanderen, door ervoor te zorgen dat ze in de eerste plaats tegemoet komen aan de parkeerbehoeften van de buurtbewoners.
15. Er worden uitbatingsvoorwaarden opgelegd, met betrekking tot de maatregelen zoals bedoeld in het artikel 2.3.52, §3, 4°, zoals het opstellen van periodieke histogrammen over het aantal ingaande en uitgaande voertuigen en over de bezettingsgraad, gegevenslijsten, enzovoort. De Commissie dringt erop aan dat deze voorwaarden overeenstemmen met de AVG en het bedrijfsgeheim.
16. Met betrekking tot de berekeningswijze van de zogenaamde B-factor om een parking te kunnen beschouwen als “openbare bedieningsparking” dringt de Commissie erop aan dat de regels op een duidelijke en begrijpelijke manier worden meegedeeld om het samenstellen van dossiers, die de nodige bewijzen moeten bevatten, te vergemakkelijken,

De Commissie vraagt dat de formule zoals ze is bepaald in de nota aan de regering met het oog op transparantie wordt opgenomen in de wettelijke bepalingen van het BWLKE 2.0, net als de basisindex die van toepassing zal zijn.

Afmetingen van de parkeerplaatsen

17. Aangezien we het hier hebben over de kwestie van de parkings buiten de weg, vraagt de Commissie in hoeverre er in deze context is nagedacht over de afmetingen van de parkeerplaatsen. De afmetingen hebben immers een rechtstreeks effect op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Toekomstige discussies over de omvang van voertuigen en het al dan niet aanpassen van infrastructuur kunnen een invloed hebben op de parkings buiten de weg. Dit kan niet los worden gezien van de discussies over de steeds zwaardere en steeds meer ruimte innemende voertuigen in een stedelijke context.
18. Er kunnen verschillende trends worden waargenomen op het stuk van de afmetingen van voertuigen:
 - Enerzijds zijn er veel meer grote voertuigen van het SUV-type, die als te groot worden beschouwd voor parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg.
 - Anderzijds zijn er veel meer kleine voertuigen, van categorie L (massa tot 400 kg voor personen, tot 550 kg voor goederen, max 15kW).

De Commissie verzoekt het Gewest dus om te experimenteren met nieuwe voorwaarden naar het voorbeeld van Vancouver (bijvoorbeeld: specifieke parkeerplaatsen voor kleine auto's) of Parijs (waar men de parkeertarieven wil aanpassen naargelang de omvang van het voertuig).

Motorfiets/auto

19. De Commissie haalt aan dat het verschil tussen een parkeerplaats voor een motorfiets en een parkeerplaats voor een auto niet in aanmerking wordt genomen.

Delen van parkings

20. De Commissie verwelkomt de mogelijkheid voor een houder van een milieuvergunning om parkeerplaatsen op verschillende sites die geen deel uitmaken van dezelfde technische en geografische uitbatingseenheid te mutualiseren.

Ze heeft echter vragen bij de uitvoeringsvoorwaarden van de BWLKE-verklaring in het kader van deze mutualisering en vooral bij §3 en §4 van het artikel 2.3.54bis. Is het verband tussen de eigen en hoofdelijke verantwoordelijkheden m.b.t. de geleverde gegevens, zowel door de verklaarders als door de houders van een milieuvergunning, gerechtvaardigd en aanvaardbaar?

Afvlakking en verhoging van de milieubelasting

21. De verhoging van de belasting is aanzienlijk en zou kunnen worden beschouwd als discriminerend omdat uitbaters in zone A en B een verhoudingsgewijs grotere verhoging zullen moeten betalen dan die in zone C.
22. De gebouwen met een aantal parkeerplaatsen dat hoger ligt dan de vastgestelde normen zouden een waardeverlies kunnen lijden terwijl er hiervoor in geen enkele (financiële of andere) tegemoetkoming is voorzien.
23. Aangezien de cumulatieve verhoging van 15% niet langer gekoppeld is aan de geldigheid van de vergunning, maar onmiddellijk van toepassing is op alle belastingplichtigen vanaf 2025 (ongeacht het belastingjaar waarin hun vergunning is verleend, verlengd, gewijzigd, enzovoort), zullen sommige uitbaters rechtstreeks worden geconfronteerd met bedragen die veel hoger zijn dan wat vandaag geldt