



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 16 MEI 2002

inzake

**het ontwerp van omzendbrief nr. 18 betreffende de beperking
van het aantal parkeerplaatsen**

ONTWERP VAN OMZENDBRIEF NR. 18 BETREFFENDE DE BEPERKING VAN HET AANTAL PARKEERPLAATSEN.

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 16 mei 2002

Aanhangigmaking

De Raad heeft vanwege de Staatssecretaris belast met Ruimtelijke Ordening een adviesaanvraag ontvangen inzake het ontwerp van omzendbrief nr. 18 betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen.

Zijn Commissie ad hoc is op 19 en 23 april en 6 mei 2002 bijeengekomen. Minister Willem Draps is op 19 april 2002 de doelstellingen en voorschriften van het ontwerp van omzendbrief vóór de Commissie komen uiteenzetten.

Algemene beschouwingen

De Raad stelt vast dat de normen inzake het aantal parkeerplaatsen het voorwerp zijn van een omzendbrief en heeft vragen bij de opportuniteit en de juridische waarde van de toevlucht tot een omzendbrief in plaats van tot de reglementaire weg.

Hij stelt vast dat de Regering de verzadiging van het wegennet wil verhelpen door enerzijds in te werken op het openbaar vervoersaanbod, met name door middel van de aanleg van de GEN-lijnen, en door anderzijds het aantal stimuli tot het overwegend individueel autogebruik te verminderen door de aanleg van een bovenmatig aantal werkgebonden parkeerplaatsen in de voor economische activiteiten bestemde gebouwen te beperken en terzelfder tijd deze parkeerplaatsen in woongebouwen op te leggen.

De Raad verwijst evenwel naar zijn advies inzake het ontwerp van GewOP, krachtens hetwelk hij erop aandrong dat *"de beperkende maatregelen tegen het autoverkeer zouden worden voorafgegaan door een aanzienlijke uitbreiding van het aanbod aan alternatieve openbare vervoersmiddelen, die de gewenste modale overschakeling kunnen opvangen. Zoniet vreest de Raad ernstige negatieve gevolgen voor de economische en commerciële bedrijvigheid in het Gewest."*

De Raad stemt overigens in met de houding van de Regering om deze problematiek op het gewestelijk niveau globaal te beheren door in de Gemeentelijke Ontwikkelingsplannen "algemene gedragslijnen" op te leggen. Deze aanpak zou de coherentie van de gemeentelijke beleidsvoeringen moeten waarborgen en de ondernemingen van nieuwe bronnen van concurrentievervalsingen binnen het Gewest op basis van hun lokalisatie moeten vrijwaren.

De Raad stemt op dezelfde wijze in met de beslissing van de Regering om de modulering van de normen in functie van criteria, die het profiel schetsen van de mobiliteit van de onderneming en van de toegankelijkheid van het gebied waarin deze is gevestigd (ABC-theorie), te verkiezen boven de homogene normen voor de aanleg van parkeerplaatsen in functie van lineaire criteria.

De Raad noteert ten slotte dat de omzendbrief "niet van toepassing is op de aanvragen om stedenbouwkundige vergunning of om verkavelingsvergunning vóór het verschijnen ervan in het Belgisch Staatsblad" (Hoofdstuk I, Afdeling 1, 3^{de} alinea). Overeenkomstig deze bepaling mag de omzendbrief bijgevolg niet van toepassing zijn op de gebouwen, die op het ogenblik van het verschijnen ervan reeds bestonden.

In verband met het eventueel opnieuw ter discussie stellen van het aantal toegelaten parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen, herinnert **de Raad** aan de termen van zijn advies inzake het ontwerp van GewOP dat hij vóór het onderzoek van deze omzendbrief formuleerde : *" De Raad verwerpt het voornemen om het aantal toegelaten parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen systematisch te verminderen, door met name de inhoud van de vroeger uitgereikte milieuvergunningen opnieuw ter discussie te stellen. Deze maatregel zou de vraag naar bovengrondse parkeerplaatsen doen toenemen, hetgeen het ontwerp van GewOP overigens wil tegengaan."*

De Raad vraagt dat een bijzondere aandacht zou uitgaan naar de overeenstemming tussen de Franse en Nederlandse versies van de omzendbrief.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties zijn van oordeel dat wanneer er in het kader van een herinrichting van een openbare weg of in toepassing van een BBP parkeerplaatsen worden geschrapt, men in de gebouwen die ondernemingen herbergen bijkomende parkeerplaatsen zou moeten voorzien.

Ze vragen dat men zo vlug mogelijk maatregelen zou nemen in termen van de aantrekkingskracht van de openbare parkings en hun prijzen enerzijds, en in termen van efficiënt beurtelings parkeren in de handelsaders en van naleving van de leveringszones anderzijds.

Anderzijds zijn ze van oordeel dat men in de handelskernen of de gebieden met een sterke concentratie van handelszaken geen enkele parkeerplaats op de openbare weg zonder compensatie mag schrappen.

De representatieve werknemersorganisaties delen deze vraag niet en zijn van oordeel dat er geen reden is om bijkomende parkeerplaatsen te voorzien, gezien de minder strikte beperkingen deze reeds in aanmerking hebben genomen.

Bijzondere beschouwingen

Hoofdstuk 1. Algemeenheden

Afdeling 1. Toepassingsgebied

Het toepassingsgebied van de omzendbrief zou moeten worden verduidelijkt in de zin van de informatie, die men de Raad tijdens het verhoor van de Staatssecretaris heeft verstrekt. Hieruit is gebleken dat de omzendbrief enkel van toepassing zou zijn op de nieuw op te trekken gebouwen en op de gebouwen die worden afgebroken en heropgebouwd, met uitzondering van de gebouwen die licht of grondig worden gerenoveerd.

De Raad is van oordeel dat men erop moet wijzen dat de vijf voorwaarden van de eerste paragraaf cumulatief zijn.

Afdeling 2. Definities

Men dient de begrippen afbraak-heropbouw, renovatie, lichte renovatie en grondige renovatie nauwgezet in het glossarium te definiëren.

Hoofdstuk 2. De woningen

Afdeling 2. Gebouwen met meerdere woningen

Om de Franse en Nederlandse versies van de tekst perfect te laten overeenstemmen, moet de Franse tekst als volgt worden geschreven : "*Dans les immeubles à logements multiples, il faut au minimum créer : "*

Afdeling 3. Eengezinswoningen

Zelfde opmerking als in afdeling 2 in verband met de Franse en Nederlandse versies van de tekst.

Hoofdstuk 3. De ondernemingen

De voertuigen van het personeel

In verband met de beperking per soort gebouw is **de Raad** van oordeel dat de omzendbrief voor de gebouwen met een andere bestemming dan kantoren naast de weerhouden criteria ook meer rekening zou moeten houden met het type en de aard van de activiteiten van de betrokken ondernemingen, alsook met hun behoeften zowel voor hun personeel als voor hun cliënteel.

In het kader van de bouw van nieuwe gebouwen met een andere bestemming dan kantoren lijkt het voor een investeerder eveneens moeilijk om a priori het type en de aard te definiëren van de activiteiten van de ondernemingen die zich op de nieuwe terreinen zullen komen vestigen en dus om het nodige aantal parkeerplaatsen te bepalen.

In verband met de berekeningswijze van het aantal parkeerplaatsen voor de kantoorgebouwen van meer dan 500 m² stelt **de Raad** voor de zone D een verschil tussen de Franse en de Nederlandse versies vast : "*1,5 par 85 m² de superficie de terrain + 6*" voor de Franse versie en "*1,5 per 85 m² vloeroppervlakte + 6*" voor de Nederlandse versie.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties stellen vast dat de toepassing, bij wijze van proef, van de nieuwe normen op bepaalde bestaande gebouwen in sommige gevallen tot aanzienlijke afwijkingen van het huidig aantal parkeerplaatsen kan leiden. De normen van de omzendbrief stemmen bijna nooit overeen met de realiteit, in tegenstelling tot de verklaringen die de Raad in het kader van de uiteenzetting van de Staatssecretaris heeft gehoord. Ter illustratie voegen ze als Bijlage A bij het advies van de Raad een beschrijvende nota, die één van zijn vertegenwoordigers heeft opgemaakt. De normen van de omzendbrief blijken veel strenger dan de realiteit.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties zijn van oordeel dat de door de omzendbrief nr. 18 voorziene hypothesen inzake de beperking van het aantal m² per soort gebouw te hoog ingeschat zijn en geenszins rekening houden met de reële toestanden, die bij de zelfstandigen en KMO's overheersen. Op het niveau van deze KMO's schommelt de bezettingsgraad per werknemer tussen 6 à 12 m². In dat geval vragen deze organisaties om de beperkingsnormen dienovereenkomstig te herdefiniëren. De financiële toestand van de zelfstandigen en KMO's brengt hen immers ertoe om elke overbodige luxe of uitgaven te vermijden. De uitgaven worden dus berekend in functie van de reële behoeften. Bijgevolg organiseren de zelfstandigen en KMO's ter wille van de rentabiliteit vaak een personeelsrotatie op de werkposten. Bovendien moet men ermee rekening houden dat het aantal rondtrekkende en niet-sedentaire functies bij dergelijke economische operatoren verhoudingsgewijs hoger ligt.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties stellen vast dat de Franse versie van de tekst de kantoren van meer dan 500 m² in de zone D restrictievere parkingnormen zou opleggen, terwijl er in deze zone bij veronderstelling weinig of geen openbaar vervoer is. Deze bepaling lijkt in tegenspraak met de in het ontwerp van GewOP aanbevolen ABC-theorie, die de basis van de andere bepalingen van de richtlijn vormt. Indien deze de bovenhand zou krijgen, zou deze formulering van de omzendbrief het gebruik van individuele verplaatsingswijzen bemoeilijken, terwijl het openbaar vervoer bij veronderstelling geen enkel alternatief biedt. Bijgevolg zou de omzendbrief de toegankelijkheid van de betrokken ondernemingen onvermijdelijk ontregelen. Dit kunnen de voormelde organisaties des te minder bevatten, daar de door dit statuut beoogde zones de inplantingen "van productie-activiteiten van onroerende goederen" zouden kunnen ontvangen, waarvoor het BBP de stedelijke industriegebieden zonet heeft opengesteld.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties kanten zich tegen een restrictievere benadering van de parkingproblematiek in de voor economische activiteiten bestemde gebouwen. Zoals vermeld in de algemene beschouwingen begrijpen ze dat het aantal toegelaten parkings het voorwerp vormt van een selectief beheersbeleid, dat rekening houdt met criteria inzake de kwaliteit van de openbare vervoersvoorzieningen en de specificiteiten en behoeften van de ondernemingen. Ze zouden evenwel niet kunnen toelaten dat het "voluntarisme" van de criteria en normen de toegankelijkheid van de ondernemingen en bijgevolg hun concurrentievermogen zouden schaden. Ze herinneren eraan dat de bedrijfsleiders het tekort aan parkings in Brussel vaak als doorslaggevend argument voor hun delokalisatiebeslissing inroepen.

De representatieve werknemersorganisaties stellen vast dat het ontwerp van omzendbrief beschouwt dat de werkgelegenheid evenredig is met de vloeroppervlakte. Het gebruik van dit criterium valt moeilijk te beoordelen omdat de met de kantooroppervlakte verbonden werkgelegenheid naargelang de activiteit varieert. Bovendien zijn er in de kantoren een variabel, maar soms aanzienlijk aantal niet-sedentaire functies (bijv. : onderhoudstechnici, ...), evenals ruimten die door meerdere gebruikers worden gedeeld.

Anderzijds is ook het verschil tussen de bruto en netto oppervlakten variabel. Zo hebben de gebouwen bijvoorbeeld inkomhallen (zie KBC), cafetaria's en vergaderzalen die sterk in grootte verschillen.

De representatieve werknemersorganisaties sluiten zich aan bij de doelstelling van deze omzendbrief om *"de evolutie van het verkeer en de hinder die eruit voortvloeit te beheersen door de aanleg van een bovenmatig aantal bijkomende parkeerplaatsen te reduceren"*.

Daarom vragen ze de Regering om haar voorstel betreffende de hierboven vermelde doelstelling te verfijnen door de tot op heden toegepaste normen te reduceren. Ze zal moeten nagaan of het voorstel van 20 m² per arbeidsplaats voor de gebouwen van meer dan 500 m² en van 25 m² per arbeidsplaats voor de gebouwen van minder dan 500 m² volstaat om zoals het ontwerp dit stelt *"het aantal stimuli te verminderen die erop gericht zijn het overwegend individueel autogebruik te begunstigen"*. Ter informatie voegen ze bij dit advies een bijlage B met de laatste normen inzake het aantal parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Om deze omzendbrief meer draagkracht te geven teneinde beter aan de door de Regering en het ontwerp van Gewestelijk Ontwikkelingsplan nagestreefde doelstelling tegemoet te komen, wensen **de representatieve werknemersorganisaties** dat het toepassingsgebied van de omzendbrief klaar en duidelijk zou worden uitgebreid tot de gebouwen die grondig worden gerenoveerd, die men met een nieuw bouwwerk dient gelijk te schakelen en op één lijn te zetten.

De bezoekers

1. Algemeen geval

De Raad vraagt om het toepassingsgebied van de derde paragraaf duidelijk te definiëren.

Bijlage A van het VOB

Parkingnormen in Brussel

Een concreet geval : de ontwikkeling van een kantorenproject van ongeveer 45.000 m² in de Noordwijk. In dit kader werden er aanvragen tot stedenbouwkundige en milieuvergunningen ingediend. Een onafhankelijk studie bureau heeft hiernaar een effectenstudie verricht. Dit project biedt de gelegenheid om over de parkingproblematiek na te denken.

Feitelijke toestand

Het Observatorium van de kantoren stelt in Brussel de volgende parkingratio vast :

- voor de bestaande grote flatgebouwen : 1 parkeerplaats voor 55 à 115 m² kantoren ;
- voor de recente grote flatgebouwen : 1 parkeerplaats voor 164 m² in de Vijfhoek, 1 parkeerplaats voor 113 m² in de eerste kroon en 1 parkeerplaats voor 55 m² in de tweede kroon.

Het onderzoek van enkele flatgebouwen bevestigt deze cijfers :

- WTC I en II : 1.070 parkeerplaatsen voor 109.000 m² kantoren, hetzij 1/101 m².
- Conscience (Vlaamse Gemeenschap) : 340 parkeerplaatsen voor 43.415 m² kantoren, hetzij 1/127 m².

Volgens de effectenstudie zou de huidige ratio in de Noordwijk 1 parkeerplaats voor 115 m² bedragen.

De laatste lopende projecten spreken deze tendens niet tegen :

- North Galaxy : 1.089 parkeerplaatsen voor 108.578 m² kantoren, hetzij 1/100 m².
- City Atrium : 387 parkeerplaatsen voor 43.900 m² kantoren, hetzij 1/113 m².
- Laurentide (lopende vergunning) : 73 parkeerplaatsen voor 14.500 m² kantoren, waaraan er gedurende een overgangperiode 30 parkeerplaatsen zouden worden toegevoegd, hetzij 1/140 m².

Het parkeren op de openbare weg is overigens zowel voor de kantoren als voor de bewoners van de naburige wijken volledig verzadigd.

Resultaten van de effectenstudie

Het marktaandeel van de voertuigen voor de verplaatsingen naar deze gebouwen hangt samen met de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Op basis van een bezettingsgraad van 1 werknemer per 15 m² heeft de effectenstudie aangetoond dat het aandeel het volgende was :

- 22 % voor een parkingratio van 1 parkeerplaats per 79 m².
- 9 % voor een parkingratio van 1 parkeerplaats per 200 m².
- 6 % voor een parkingratio van 1 parkeerplaats per 300 m².

Een project moet aansluiten op een bepaalde markt. Zijn economische leefbaarheid hangt daarvan af. In het sociaal-economisch hoofdstuk wijst de effectenstudie erop dat onder een ratio van 1 parkeerplaats voor 150 m² gaan niet leefbaar is.

Nadat hij heeft aangedrongen op het belang van een globale benadering, wijst de auteur van de effectenstudie in zijn algemene besluiten erop dat : *"de studiegelastigde evenwel de indruk heeft dat onder 335 parkeerplaatsen gaan (hetzij een ratio van 1 parkeerplaats voor 150 m² of ± 10 à 14 % van de werknemers) het project voor de privé-sector zou hypothekeren en dat de toelating om boven 450 parkeerplaatsen te gaan (hetzij 1 parkeerplaats voor 115 m², buurtgemiddelde) de overheid ongeloofwaardig zou maken."*

Besluiten

Hoe kan men een verstoord evenwicht vermijden, dat elk nieuw ontwikkelingsinitiatief belemmert ?

Hoe zal de door het ontwerp van GewOP geformuleerde doelstelling zich uiten : *"Het aantal langdurige parkeerplaatsen zal worden verminderd met een aantal dat overeenstemt met de afname van het inkomend pendelverkeer op de autowegen als gevolg van de indienststelling van het GEN" ?*

Hoe kan men de vermindering van het private parkeeraanbod verzoenen met de wil van het GewOP om een toename van de druk op het bovengronds parkeren te vermijden ?

*
* *

Bijlage B van de representatieve werknemersorganisaties

Parkingnormen in Brussel

Uitgaande van een analyse van de vergunningen die onlangs in het kader van de omzendbrief De Saeger werden uitgereikt (zelfs indien deze ervan afwijken), moet de Regering zich niet noodzakelijk hieraan aanpassen in de mate waarin ze een voluntaristisch beleid wil voeren, waarvan de vertegenwoordiger van de Minister zelf erkent dat het pas over 10 à 15 jaar een aanzienlijke impact zal uitoefenen.

Ter informatie vermelden de representatieve werknemersorganisaties de quota, die onlangs werden voorgesteld :

Rogiertoren

De Gemeente en het BIM stellen 1 parkeerplaats voor 200 m² voor.

Robelco (Wetstraat/Jozef II)

Vraag van de projectontwikkelaar : 1 parkeerplaats voor 150 m².

LOTTO-toren

Advies van de Overlegcommissie : 1 parkeerplaats voor 300 m².

Albertkazerne

Advies van de Overlegcommissie : 1 parkeerplaats voor 200 m².

Wanneer ze deze quota met elkaar vergelijken wijzen **de representatieve werknemers-organisaties** erop dat het nieuwe ontwerp van omzendbrief bijkomende parkeerplaatsen voor de bedrijfs- en de bezoekersvoertuigen voorziet.

*
* *