



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 7 NOVEMBER 2005

inzake

**het voorontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening,
Titels I tot VIII**

VOORONTWERP VAN GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE VERORDENING, TITELS I TOT VIII

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 7 november 2005

Aanhangigmaking

De Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een adviesaanvraag ontvangen houdende het voorontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, Titels I tot VIII, overeenkomstig artikel 89 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) dat bepaalt dat de adviesinstanties na het verstrijken van de onderzoekstermijn (op 7 oktober 2005) over een termijn van dertig dagen beschikken om hun advies te formuleren.

Tijdens zijn Plenaire zitting van 7 november 2005 heeft de Raad het volgend advies geformuleerd.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening is een verordening met de stedenbouwkundige normen die op het grondgebied van de negentien gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van kracht zijn. Ze definieert met name de regels die van toepassing zijn op de bijzonderheden van de bouwwerken en hun naaste omgeving, op de woonbaarheidsnormen voor woningen, op het beheer van bouwplaatsen, op de toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit, op hun thermische isolatie en op het wegennet.

De Raad is van oordeel dat men het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening moet uitwerken in overeenstemming met de algemene beleidsverklaring van de Brusselse Regering en met de algemene beginselen van het Contract voor Economie en Tewerkstelling.

De Raad stelt vast dat het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening een reeks aanpassingen aan andere normen (BWRO) en vormverbeteringen aanbrengt. De Raad heeft geen algemene opmerkingen bij deze wijzigingen.

Het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening bevat ook wijzigingen van enig belang in de titels I tot VII. De Raad betreurt dat de Regering wijzigingen in de titels I tot VII heeft doorgevoerd zonder de sociale gesprekspartners voorafgaandelijk te hebben geraadpleegd. Dergelijke methode zal zeker niet tot een serene dialoog met de sociale gesprekspartners leiden.

Tevens stelt de Raad vast dat er een titel VIII betreffende de parkeernormen buiten de openbare weg aan de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening werd toegevoegd om de mogelijke annulering van de Omzendbrief nr. 18 te beantwoorden. Het VOB en de Kamer van

de Middenstand vragen echter om deze titel VIII uit de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening te verwijderen en de inhoud in een gewoon regeringsbesluit te vervatten. Enerzijds vereist de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening immers een zwaardere wijzigingsprocedure dan een gewoon regeringsbesluit, wat de aanpassingsmogelijkheden aan een evoluerende situatie zal bemoeilijken, en anderzijds vallen de aangelegenheden van deze titel VIII onder het mobiliteitsbeleid en niet onder het stedenbouwkundig beleid.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand vragen zich overigens af of meerdere voorgestelde wijzigingen in het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening verenigbaar zijn met de initiatieven om een nieuwe impuls te geven aan alle economische sectoren die werkgelegenheid creëren, die in het kader van het Contract voor Economie en Tewerkstelling werden genomen. Een aantal wijzigingen van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening druist immers tegen de geest van het Contract voor Economie en Tewerkstelling in, veroorzaakt een bijkomende last of verplichting voor de economische actoren en geeft het Gewest een weinig aantrekkelijk imago voor investeerders.

Ten slotte benadrukken het VOB en de Kamer van de Middenstand dat de graad van precisie van het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening onvermijdelijk tot toepassingsproblemen zal leiden, rekening houdend met de gediversifieerde typologie van de Brusselse bebouwing. Dit zou een nieuwe bron van complexiteit en zelfs van rechtsonzekerheid kunnen vormen, in het bijzonder bij de tenuitvoerlegging van renovatie- of vernieuwbouwwerken aan oudere gebouwen. Het VOB en de Kamer van de Middenstand dringen in dit opzicht aan op de algemene doelstelling van vereenvoudiging van de normen en procedures, die de sociale gesprekspartners en de Regering in het kader van het Contract voor Economie en Tewerkstelling hebben afgesproken. Dit engagement moet het permanente streven naar duidelijkheid en rechtszekerheid bij elk wettelijk of verordenend initiatief impliceren, met name rekening houdend met de complexiteit van de bestaande normatieve omgeving.

2. Bijzondere beschouwingen

Titel I. Kenmerken van de bouwwerken en hun naaste omgeving

De Raad begrijpt de opportuniteit van een beleid ter bevordering van de reële bewoning van de verdiepingen boven de commerciële benedenverdiepingen.

De Kamer van de Middenstand meent echter dat de inrichting van de commerciële benedenverdiepingen ter bevordering van de bewoning van de verdiepingen, met name door het opleggen van een afzonderlijke toegang (art. 9) een inbreuk is op de verworven rechten van de handelaar die in zijn winkel gedomicilieerd is. Het ontwerp van wijziging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening voorziet immers dat wanneer er al een afzonderlijke toegang bestaat, men deze voortaan moet behouden. De uitzonderingen op het creëren van een afzonderlijke toegang worden bovendien beperkt of geschrapt :

- de maximale gevelbreedte, die een afwijking toelaat, gaat van 6 naar 5 meter ;
- de uitzonderingsmogelijkheid wanneer de exploitant aantoont dat hij de verdiepingen voor eigen bewoning gebruikt, wordt geschrapt ;
- de uitzonderingsmogelijkheid wanneer het creëren van een afzonderlijke toegang het architecturale concept van de benedenverdieping schaadt, wordt geschrapt.

Wanneer de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening van kracht zal worden, zal enkel de algemene afwijkingsprocedure zoals voorzien door het BWRO mogelijk blijven. Omdat deze zwaarder en onzekerder is, bestaat de kans dat ze de handelaars ertoe aanzet om hun goed niet te renoveren, wat indruist tegen het strategisch plan voor de herstructurering van de handel dat de Brusselse Regering onlangs heeft ontvouwd.

Bovendien menen de Kamer van de Middenstand en het VOB dat dergelijke bepalingen, die op het hele gewestelijke grondgebied van toepassing zijn, irrealistisch zijn, geen rekening houden met de specifieke situaties van gebouwen, nadelig zijn voor de uitbreiding van winkels, zelfs tot sluitingen zullen leiden, en indruisen tegen de voorschriften van het GBP die diezelfde uitbreiding toelaten. De middenstand en het VOB wensen daarom dat de huidige tekst van kracht blijft.

Ten slotte betreuren de Kamer van de Middenstand en het VOB dat men over dit voorstel van wijziging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening niet met de sector heeft overlegd, terwijl de Regering anderzijds de handelsateliers heeft gelanceerd, die het handelsmanifest hebben voortgebracht.

Titel II. Bewoonbaarheidsnormen voor woningen

In artikel 1, §§ 2 en 3 zou men de begrippen « *geringe omvang* » van de werken en « *belangrijke wijziging* » moeten definiëren om elke rechtsonzekerheid te vermijden. Misschien moet men ter illustratie enkele voorbeelden geven.

Artikel 9 houdt geen rekening met de toestand van de woningen met drie achtereenvolgende kamers, waarvan de middelste kamer geen enkele natuurlijke verlichting heeft. Het zou verantwoord zijn dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening een verduidelijking ter zake zou invoeren.

Titel III. Bouwplaatsen

De Raad stelt vast dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening maatregelen wil nemen, die de goede afloop van de bouwplaatsen toelaten en die terzelfder tijd de omwonenden tegen overlast beschermen.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand hebben de komst van een nieuwe ordonnantie en een nieuw besluit inzake het beheer van de bouwplaatsen op het vlak van leefmilieu en coördinatie van de werken vernomen en stelt zich vragen bij de relevantie van deze titel III betreffende het beheer van de bouwplaatsen.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand tekenen voorbehoud aan bij de wijzigingen aan titel III, met name een aantal nieuwe beperkingen van de uurroosters en nieuwe verplichtingen inzake toegang tot aanpalende eigendommen, waarover met de ondernemingen meer overleg moet worden gepleegd.

De wijzigingen werden voorgesteld zonder voorafgaandelijke evaluatie of overleg met de bouwsector, terwijl deze sector zich steeds bijzonder coöperatief en zelfs proactief heeft opgesteld voor wat een beter beheer van de bouwplaatsen betreft. Hij heeft met name het initiatief van het « handvest propere bouwplaatsen » en van het « archeologische handvest » genomen. Hij lag ook aan de oorsprong van de creatie van klasse 3 van de milieuvergunning.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand betreuren dit gebrek aan overleg, wat een methode is die indruist tegen de geest die tot de goedkeuring van de eerste Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening heeft geleid.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand vragen dat men over elke bepaling van deze nieuwe teksten voorafgaandelijk overleg zou plegen, zoniet wordt de taak van de beheerders te complex en zelfs onuitvoerbaar op het terrein. Gelet op de aankondiging van nieuwe wetgevende en verordenende teksten is het moeilijk om de relevantie van de wijzigingen, die het ontwerp voorstelt, te beoordelen.

Bovendien hebben dit gebrek aan voorafgaandelijk overleg en de korte termijn van het openbaar onderzoek de bouwsector niet toegelaten om de voorstellen van wijziging van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening aan de praktijk te toetsen.

Daarom beperken het VOB en de Kamer van de Middenstand zich tot het louter als voorbeeld vermelden van twee problematische bepalingen :

- artikel 3.4° is een belangrijke wijziging. Ingeval van technisch of materieel onvermogen of in geval van akkoord met de eigenaar van de betrokken gebouwen of kunstwerken moet er een, zelfs tijdelijke, afwijkingsmogelijkheid worden voorzien ;
- het VOB en de Kamer van de Middenstand vragen om in artikel 4 de termen « *wanneer luidruchtige werktuigen of technieken gebruikt worden* » te schrappen. Men moet vasthouden aan het beginsel van de beperkende lijst, zoals in de oorspronkelijke tekst wordt aanbevolen. Het concept « *luidruchtige werktuigen en technieken* » is immers veel te vaag en impliceert een subjectieve interpretatie, die geen plaats in een verordenende tekst heeft.

De Raad neemt akte van de voorgaande beschouwingen.

De vakbondsorganisaties zijn overigens van oordeel dat alle verordeningen pas waardevol zijn wanneer ze worden nageleefd, wat meer controle op de bouwplaatsen impliceert.

Titel IV. Toegankelijkheid van gebouwen voor personen met beperkte mobiliteit

De Raad erkent de opportuniteit van de bepalingen betreffende de mobiliteit en vraagt om deze samen met de bouwsector uit te diepen, rekening houdend met de bedenkingen die de organisaties, die personen met beperkte mobiliteit vertegenwoordigen, hebben geformuleerd.

Titel V. Thermische isolatie van gebouwen

Gelet op de lopende uitwerking van een ordonnantie betreffende de energieprestatie van gebouwen, die de aangelegenheden inzake isolatie zal omvatten, onthoudt de Raad zich van opmerkingen over deze titel V.

Titel VI. Reclame en uithangborden

De Raad vindt dat reclame en uithangborden bijdragen tot de levendigheid van de stad, voor zover deze de kwaliteit van het landschap respecteren.

De Raad stelt de overvloed en de complexiteit van de verordenende artikels ter zake vast, wat voor de slechte toepassing van deze regels doet vrezen. Hij vindt ook dat men verschillende

gebruikte termen beter moet definiëren : de esthetische kwaliteit van het materiaal, de « omheining van bouwplaatsen » bedoeld in artikel 13 en « reclamevinyl » bedoeld in artikel 15.

Het VOB stelt overigens vast dat meerdere bepalingen van het ontwerp nieuwe beperkingen voor reclameaanplakking opleggen, die op economisch vlak ongepast en op stedenbouwkundig vlak nutteloos lijken. Hetzelfde geldt voor artikel 4 van het ontwerp, dat reclame op kunstwerken en onbewoonde of ongebruikte gebouwen verbiedt, en voor artikel 12 dat geen bepalingen meer bevat die het toelaten dat de volledige topgevel van een gebouw met een duurzame reclame van decoratieve aard wordt bedekt. Bovendien verhindert artikel 41, dat voorziet dat gelegenheidsuithangborden « *een gevelopening of een deel ervan niet mogen verbergen* » of niet op « *een gevelopening of een deel ervan* » mogen worden aangebracht, in grote mate de mogelijkheid om dergelijke uithangborden te plaatsen.

Titel VIII. De parkeernormen buiten de openbare weg

Onder voorbehoud van de opmerkingen, die het VOB en de Kamer van de Middenstand in de algemene beschouwingen hebben geuit, formuleert de Raad volgende opmerkingen.

Deze titel schrijft « *parkeernormen buiten de openbare weg* » voor. Hij heeft hetzelfde onderwerp als de Omzendbrief nr. 18 van 12 december 2002 betreffende de beperking van de parkeerplaatsen, die hij aanpast en in verordenende termen omzet.

De omzendbrief en de nieuwe titel VIII willen inspelen op de problematiek van de stedelijke congestie door het aantal parkeerplaatsen in gebouwen met economische roeping te verminderen, omdat deze laatste meer autoverkeer met zich zouden meebrengen.

De vakbondsorganisaties stellen vast dat de Regering, naast enkele vereenvoudigingen, de inhoud van de Omzendbrief nr.18 heeft geïntegreerd om deze een verordenende basis te geven. Bij de raadpleging over het ontwerp van de Omzendbrief nr. 18 in 2002 had de Raad een verdeeld advies geformuleerd. Het ACV, het ABVV en de ACLVB verwijzen naar het standpunt van de vakbondsorganisaties, dat in dit advies van 2002 werd vermeld. De vakbondsorganisaties zijn immers van oordeel dat de verkeerscongestie van de stad steeds erger wordt en een steeds grotere kost voor de economie en het milieu met zich meebrengt.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand willen daarentegen een aantal opmerkingen formuleren, die hierna worden uiteengezet.

Het ontwerp van Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening behandelt de diverse sectoren van de economische bedrijvigheid op verschillende wijze. Het stelt enerzijds een aanpak voor die steunt op een maximum aantal parkeerplaatsen voor kantoren, hoogtechnologische activiteiten en activiteiten voor vervaardiging van immateriële goederen, en anderzijds een aanpak die steunt op een aantal toegelaten plaatsen die worden vastgesteld op basis van de behoeften die worden uitgedrukt voor de ondernemingen van de nijverheid, het ambacht, de logistiek, de opslag, de vervaardiging van materiële diensten en de groothandel.

Voor het VOB en de Kamer van de Middenstand is dit onderscheid niet gegrond en moeten de aanvragen voor parkeerplaatsen enkel op basis van de behoeften van de ondernemingen worden beoordeeld. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft inderdaad nood aan

investeringen en aan de oprichting van nieuwe ondernemingen, die werkgelegenheid kunnen creëren. In deze context is een verordenende stedenbouwkundige tekst met bepalingen die maxima inzake het aantal parkeerplaatsen vermelden, zonder rekening te houden met de behoeften van de onderneming en meer in het bijzonder met het mobiliteitsprofiel van het personeel en het cliënteel, van dien aard om de investeerder af te schrikken en weg te jagen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt bovendien in een context van interregionale concurrentie. Het is een vergissing om maximale niveaus op te leggen die drastischer zijn dan deze in de concurrerende Belgische en Europese steden die bovendien in sommige gevallen over een performanter openbaar vervoer beschikken. Ten slotte zullen in het specifieke geval van de Vijfhoek het huidige parkeerbeleid en de projecten voor de heraanleg van de centrale lanen (Noord - Zuid) aanleiding geven tot een aanzienlijke beperking van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen. Als dan ook de overdekte parkeerplaatsen in kantoor- en gelijkgestelde gebouwen worden verminderd, dan zullen de bestaande openbare parkings worden verzaaid, zal de beschikbaarheid van het bovengronds commercieel rotatieparkeren worden teruggeschroefd en zal de economische activiteit in het hart van het Gewest onverbiddelijk worden verstikt. Om deze redenen stellen de Kamer van de Middenstand en het VOB voor om de artikels 10 en 11 door dezelfde tekst van artikel 15 te vervangen.

1. De kantoren (hoofdstuk IV van titel VIII)

1.1. Algemene opmerking van het VOB en de Kamer van de Middenstand over de opportuniteit van een verordening

Vanuit politiek standpunt kan het opleggen van een beperking van het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen in functie van criteria betreffende de plaatselijke performantie van het openbaar vervoer te begrijpen zijn. Het nadeel hiervan is echter dat de structuur van een gebouw, die van nature definitief is of moeilijk wijzigbaar is, wordt getroffen op basis van factoren die per definitie bijkomstig en variabel zijn, zoals de performantie en de dienstregeling van het openbaar vervoer, maar ook van hun netwerken die periodiek worden aangepast in functie van « commerciële » criteria, die niet noodzakelijk verband houden met de behoeften van de betrokken ondernemingen.

Deze beperkende normen worden bovendien vastgesteld op basis van lineaire criteria, die losstaan van de onderneming, van het specifieke karakter van haar activiteiten, van haar personeel of van haar klanten en leveranciers. Het mobiliteitsprofiel van een groot administratief gebouw is niet hetzelfde als dat van een gebouw met technici of reizende kaderleden of internationale bezoekers.

De toepassing van titel VIII op nieuwe gebouwen zou bijgevolg in vele gevallen en voor de meest beperkende normen (1 plaats/200m² of /120m²) kunnen leiden tot een onvoldoende structurele toerusting van het Brussels vastgoedpark en de polyvalentie van deze gebouwen kunnen aantasten, waarvan de precieze bestemming en dus het mobiliteitsprofiel niet noodzakelijk precies zijn gekend op het ogenblik waarop ze op de markt worden gebracht.

De bouwer van kantoorgebouwen moet de nood aan parkeeruitrusting en de daaruit voortvloeiende financiële inspanning kunnen inschatten. De aantrekkelijkheid van het gebouw en de performantie van de investering hangen ervan af.

Het instrument van het « vervoersplan » is trouwens - meer dan de bouwnormen - een aangepaster en rationeler middel om de mobiliteit te beheren, voor zover het concept ervan

steunt op het streven naar een afstemming van de behoeften van de onderneming op de eisen van de plaatselijke mobiliteitscontext en het aanbod aan openbaar vervoer. Dit laatste kan immers niet de enige doorslaggevende factor voor de organisatie van de toegankelijkheid van de ondernemingen vormen.

1.2. Bijzondere bemerkingen van de Raad bij de modaliteiten van hoofdstuk IV van titel VIII

1.2.1. Gelijktelling met kantoorgebouwen van oppervlakten bestemd voor hoogtechnologische activiteiten en de vervaardiging van immateriële goederen

Deze gelijkstelling lijkt hoofdzakelijk te steunen op de externe gelijkenissen van de gebouwen, in plaats van rekening te houden met het specifieke karakter van de activiteiten die er worden uitgeoefend en die niet zoveel afwijken van de productieactiviteiten (materiaal- en goederenstromen, mobiliteit van wetenschappelijke en commerciële kaderleden, klantenstromen).

De toepassing van lineaire en beperkende normen op deze gebouwen is uiterst betwistbaar.

Hetzelfde geldt voor het feit dat voor deze activiteiten geen rekening werd gehouden met de bedrijfsvoertuigen en deze van bezoekers en klanten, terwijl dit soort behoeften uitdrukkelijk beoogd wordt in het hoofdstuk betreffende de industriële gebouwen.

De hieruit voortvloeiende discriminatie voor de hoogtechnologische activiteiten en de vervaardiging van immateriële goederen ten opzichte van het soepelere stelsel van de « industriële » activiteiten is des te minder verantwoord daar het « Contract voor Economie en Tewerkstelling » deze sector als een hefboom voor de economische ontwikkeling van het Gewest erkent en hem daarom een prioritair karakter verleent.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand zouden nog minder begrip hebben voor het behoud van dit beperkend stelsel daar « de parkeermoeilijkheden » stelselmatig worden ingeroepen door ondernemingen, die vaak « met tegenzin » beslissen om hun expansie-investeringen buiten het Gewest te lokaliseren.

Volgens de Raad moeten de hoogtechnologische sector en de sector van de vervaardiging van immateriële goederen op gelijke voet worden behandeld als de industriële activiteiten en de materiële diensten en moet het in artikel 15 gedefinieerde stelsel op hen worden toegepast, rekening houdend met de reële behoeften van de onderneming, zowel wat de vereiste mobiliteit van het personeel als deze van het cliënteel betreft. De hoogtechnologische activiteiten en de vervaardiging van immateriële goederen zijn immers sterk verbonden met de industriële activiteiten. Het Contract voor Economie en Tewerkstelling heeft de hoogtechnologische sector als strategisch geïdentificeerd en raadt de creatie en de ontwikkeling van producten en diensten met een hoge toegevoegde waarde aan. Een restrictiever stelsel inzake parkings voor deze sectoren invoeren is bijgevolg incoherent.

1.2.2. Prestatiecriteria van het openbaar vervoer (Hoofdstuk IV, artikel 10)

De prestatie van het openbaar vervoer en meer in het algemeen de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de gebieden van het gewestelijk grondgebied moeten worden geëvalueerd op basis van eenvoudige en leesbare criteria, rekening houdend met de mobiliteit gedurende de hele dag.

2. De ambachts-, nijverheids-, logistieke, opslagactiviteiten of de activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten en voor de groothandel

Het VOB en de Kamer van de Middenstand zijn van oordeel dat de overheid het aantal toegelaten plaatsen voor dergelijke activiteiten zal vastleggen op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager.

Dit stelsel is soepeler dan dat voor de kantoorgebouwen en heeft het voordeel dat de specifieke behoeften van de betrokken onderneming in aanmerking kunnen worden genomen. Het zal echter enkel minder restrictief zijn indien de beslissingsbevoegde overheid de behoeften van de onderneming adequaat zal inschatten. Om haar beslissing te nemen beschikt ze over een discretionaire macht. Artikel 15 lijkt inderdaad de motivatieplicht om te keren en deze op de aanvrager van de vergunning te laten rusten, terwijl dit artikel de uitreikende overheid een plicht van « gedetailleerde motivatie » zou moeten opleggen.

Het VOB en de Kamer van de Middenstand vinden meer in het algemeen dat het zowel voor de industriële gebouwen als voor de kantoorgebouwen vaak niet gemakkelijk is om de toekomstige bestemmingen en dus de parkeerbehoeften bij de bouw van het gebouw precies te voorzien. De titel zelf van hoofdstuk V illustreert bijzonder treffend de grote waaier van activiteiten, die dit soort gebouwen kan herbergen.

Ook in deze aangelegenheid lijkt de bespreking met de overheid van een vervoersplan, dat het gebouw niet structureel aantast, een realistischere en economisch meer aanvaardbare oplossing. Temeer daar de overheid in haar beoordeling van de goede ruimtelijke ordening de bevoegdheid heeft om voorwaarden aan de vergunningen te koppelen, wat het nut van een verordenende tekst bijgevolg beperkt.

3. Verworven rechten en renovatie van bestaande gebouwen

Artikels 9 en 14 moeten worden herschreven om enerzijds de verworven rechten op het niveau van de bestaande gebouwen te vrijwaren en om anderzijds de investeringen voor de renovatie ervan niet af te remmen. De Kamer van de Middenstand en het VOB stellen voor om de tekst van deze twee artikels met de volgende tekst te vervolledigen : « *Het is niet van toepassing op de handelingen en werken betreffende een bestaand gebouw, zelfs bij wijziging van de bestemming, noch op de afbraak- of heropbouwwerken ingeval van overmacht* ».

*
* *