

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

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

De Gewestelijke Ontwikkelingscommissie heeft ingevolge de vraag de vraag om raadpleging van de Staatssecretaris voor ruimtelijke ordening, het ontwerp van de omzendbrief nr. 18, betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen bestudeerd in de zeer korte termijn die haar werd toegekend. Na een vertegenwoordiger van Staatssecretaris te hebben gehoord die het ontwerp kwam voorstellen tijdens de voltallige zitting van 2 mei 2002 heeft de Commissie de zittingen van 7, 16, 22, 23 en 30 mei gewijd aan de omzendbrief en dit gedurende de werkperiode van de verwerking van het openbaar onderzoek inzake het ontwerp van GewOP. Zij heeft op voltallige zitting van 30 mei 2002 het volgende advies goedgekeurd :

ALGEMENE OPMERKINGEN :

De Commissie neemt akte van het initiatief van de Regering om de parkeerruimte te beperken, maar betreurt de gebrekkige voorafgaande analyse, in het bijzonder met betrekking tot de effecten van de toepassing van de omzendbrief.

De hoofddoelstelling van het mobiliteitsbeleid is de modale verschuiving van de wagen naar het openbaar vervoer, om aldus de opstoppingen van het autoverkeer terug te dringen. De Commissie onderstreept dat de toepassing van de restrictieve maatregelen voor het parkeren, met het oog op die doelstelling, slechts kan gebeuren indien ze gepaard gaat met de volgende compensatiemaatregelen, welke overigens voorzien zijn door het ontwerp van GewOP :

- de aanzienlijke uitbreiding van het aanbod van het openbaar vervoer, verbonden aan een promotiecampagne;
- het voeren van een doeltreffend beleid voor het parkeren op de weg in de winkelstraten, met onder meer de naleving van de leveringszones en een doeltreffend rotatiesysteem;
- een betere promotie van de openbare parkings, met een verbetering van hun veiligheid, hun signalisatie, een verlaging van de toegepaste tarieven;
- het beheer van het parkeren voor de buurtbewoners in functie van de morfologie van de wijken.

Verwijzing naar het GewOP :

De Commissie stelt vast dat de Regering in punt 8 van prioriteit 8 (Mobiliteit) van het ontwerp van GewOP stelt : "Het gewest stelt een herziening van de omzendbrief De Saeger van 17 juni 1970 voor. (...)" en in verscheidene alinea's de oriëntaties van de nieuwe omzendbrief uiteenzet.

Daaruit blijkt dus dat voor de Regering het ontwerp van de nieuwe omzendbrief een maatstaf voor de uitvoering van het GewOP moet vormen.

De Commissie heeft opgemerkt dat de vertegenwoordiger van de Minister, na het ontwerp van omzendbrief te hebben uiteengezet, en terwijl deze geen enkele verwijzing naar het

ontwerp van GewOP bevat, de afgevaardigde van de Staatssecretaris, in zijn antwoorden meermaals verwees naar dat document.

Nu heeft de Commissie haar advies over dat ontwerp van GewOP nog niet overgemaakt en zich bijgevolg nog niet uitgesproken over de inhoud van het hoofdstuk mobiliteit daarvan.

De Commissie vindt derhalve dat het, met het oog op de juridische en conceptuele coherentie, wenselijk zou zijn dat de Regering wacht tot de definitieve tekst van het GewOP is bekrachtigd binnen enkele maanden, alvorens die van de omzendbrief te bekrachtigen.

Memorie van toelichting

De omzendbrief zou duidelijker moeten stellen dat hij, met het oog op een globale verbetering van de mobiliteit in het Gewest twee eisen moet trachten in overeenstemming te brengen :

- de noodzaak voor de ondernemingen om hun gebouwen te voorzien van parkeervoorzieningen die beantwoorden aan de voorwaarden voor een optimale bereikbaarheid en die overeenkomt met de behoeften gebonden aan hun activiteiten en
- de noodzaak om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, om een modale verschuiving te bewerkstelligen ten gunste van het openbaar vervoer.

De juridische conclusie die daaruit getrokken moet worden, is dat naast een probleem van ongelijkheid tussen individuen – de aanvragers van parkeerplaatsen of mensen die verworven rechten hebben –, de restricties in een globale gewestelijke perimeter moeten bijdragen tot een geleidelijke vermindering van het totaal aantal parkeerplaatsen. De voorbeelden in het buitenland, hetzij in Parijs of Londen (op een schaal die weinig vergelijkbaar is met Brussel), of Amsterdam, Zürich enz.... , tonen aan dat de ontwikkeling van het openbaar vervoer slechts een succes kan worden als men parallel daarmee het gebruik van de personenwagens moeilijker (of duurder) maakt .

Impact van de omzendbrief

De Commissie vraagt dat de maatregelen afgestemd zouden zijn op de aangekondigde voluntaristische doelstellingen in het GewOP.

Zij vraagt anderzijds dat de gevolgen op lange termijn zouden gemeten worden in verhouding tot de globale bestaande toestand welke in grote mate het gevolg is van de toepassing van de omzendbrief DE SAEGER.

Overigens, de modale keuze van de automobilisten wijzigen door een beperking van de parkeergelegenheid in de stad heeft slechts effect op diegenen die een doeltreffend alternatief via het "openbaar vervoer" aangeboden krijgen.

Maar de helft van hen (IRIS-studie) komt van woonplaatsen buiten het BHG en zal slechts een alternatief via het openbaar vervoer hebben met enerzijds het GEN en anderzijds ontradingparkeerplaatsen nabij de woonplaats waar ze vertrekken, dus buiten het Gewest.

Juridische en verordenende aspecten :

De Commissie wijst erop dat, aangezien de omzendbrief is opgesteld als een besluit, deze de indruk wil wekken dat hij een verordenende waarde heeft, terwijl dat niet het geval is.

De vertegenwoordiger van de Staatssecretaris legde uit dat de keuze om te werk te gaan met een omzendbrief meer soepelheid biedt in de toepassing van de regels, maar die argumenten zijn niet helemaal overtuigend : de Commissie wijst erop dat de GSV, die een verordenend karakter heeft; eveneens soepele gedragsregels kan voorzien met modulaties volgens bepaalde parameters, en dat de OOPS (art. 116-118) gemotiveerde afwijkingen toelaat voor bijzondere situaties.

De omzendbrief mag niet indruisen tegen de bestaande bepalingen van de GemOP's en de BBP's en een verordening zou meer gewicht hebben om, zoals het ontwerp van omzendbrief stipuleert, "een algemene gedragslijn terzake te geven aan de gemeentelijke plannen".

De Commissie stelt zich ook vragen bij de rechtswaarde van de omzendbrief. Er bestaan traditioneel, twee soorten omzendbrieven : de interpretatieve omzendbrieven en de verordenende omzendbrieven: de eerste veranderen niets aan de bestaande juridische ordonnanciering. Zij geven enkele het standpunt weer van het bestuur inzake het belang of het begrip welke de wettelijke en verordenende teksten krijgen. Deze omzendbrieven zijn perfect toelaatbaar want zij tasten op geen enkele wijze de rechten aan van derden en zijn er overigens niet tegenwerpbaar aan deze. Het beste voorbeeld hiervan is de Commentaar van de Belastingen op het Inkomen dat het standpunt weergeeft van het fiscaal bestuur over de wijze hoe men het Wetboek op de Inkomstenbelasting moet begrijpen

De tweede categorie omzendbrieven omvat de verordenende omzendbrieven. Zij hebben weinig te maken met de interpretatie van een reeds bestaande wettekst of verordening, maar leveren een bijdrage aan de juridische ordonnanciering beschikking te nemen via algemene en abstracte weg. De waarde van deze omzendbrieven heeft steeds tot discussie geleid. Hun teksten werden inderdaad in het algemeen niet voorgelegd aan het voorafgaand advies van de Raad van State, daar waar het gaat om normen met verordenend karakter botsen zij op de afkeuring van de sectie administratie van deze rechtsmacht.

Ondervraagd over dit punt en over de bezorgdheid inzake de duurzaamheid van de omzendbrief heeft de vertegenwoordiger aangegeven, ongetwijfeld om de kritiek over de wettelijkheid van het procédé te omzeilen, dat de omzendbrief zal toegepast worden door de gemeenten en het gewestelijk bestuur zonder dat er openlijk naar verwezen wordt. Anders gezegd zal zij een gedragslijn vormen waar men zich zal moeten aan houden. In dit perspectief biedt de mogelijkheid van de omzendbrief meer souplesse dan de inlassing van een nieuwe titel in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening. Indien dit het geval zou zijn, stelt de Commissie zich vragen bij de waarborgen geboden door de omzendbrief voor de aanvragen om stedenbouwkundige vergunningen en attesten. Indien de omzendbrief inderdaad niet over een verordenend karakter beschikt, zal de miskennis door een gemeente of door een gewestelijke ambtenaar geen aanleiding kunnen geven tot een of andere controle, van rechterlijke aard (beroep bij de Raad van State), of van administratieve aard (administratief beroep voor het stedenbouwkundige college). Een controle uitvoeren ten aanzien van de omzendbrief zou gelijk staan met het aanvaarden van het verordenend karakter ervan, hetgeen wettelijk niet kan.

Bovendien twijfelt de Commissie er ietwat aan dat, in de praktijk, bepaalde beslissingen genomen door de gemeenten vrijwillig de tekst van de omzendbrief zullen aanhalen, meer bepaald om, ter verwijzing van een gewestelijke tekst ongunstige beslissingen te rechtvaardigen aan de aanvrager van vergunningen.

De Commissie heeft nota genomen van de uitleg van de afgevaardigde van de Staatssecretaris, die stelde dat de keuze om te werk te gaan via een omzendbrief ook was ingegeven door de noodzaak om de administratieve praktijken te uniformiseren en op gewestelijk niveau de regelgeving te consolideren die de administratie toepast. De Commissie vestigt evenwel de aandacht van de Regering op het advies van de Commissie Mobiliteit die verwijst naar het feit dat deze omzendbrief maar een voorlopig en tussentijds karakter heeft:

“De Commissie is van oordeel dat de parkeerregelgeving op termijn beter zou worden vastgelegd in een parkeerreglement dat een veel blijvender karakter heeft dan een omzendbrief. Rekening houdend met het belang te kunnen beschikken over een makkelijk aanpasbare referentie die oog heeft voor de ervaring die intussen wordt opgedaan en voor de evolutie van het openbaar vervoer, kan de Commissie evenwel (tijdelijk) toch haar goedkeuring geven aan het behoud van een parkeerreglement in de vorm van een omzendbrief”.

Bekendmaking in het Staatsblad

De Commissie stelt zich ook vragen inzake de ruchtbaarheid die zal gegeven worden aan deze omzendbrief. De huidige tekst geeft impliciet aan dat deze zal gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad. In ieder geval is dit noodzakelijk.

Bijzondere nota

In punt 4 - De verordenende context (p. 4), verwijst de omzendbrief naar de ordonnantie van 30 juli 1992 betreffende de milieuvergunning, terwijl die ordonnantie werd vervangen door deze van 5 juni 1997.

Verband met de Milieuvergunning :

De Commissie stelt vast dat, terwijl het ontwerp van omzendbrief in punt 4 van zijn voorwoord een eenvoudige verwijzing maakt naar de wetgeving houdende de milieuvergunning, de Regering in punt 8 van prioriteit 8 (Mobiliteit) van het ontwerp van GewOP aangeeft :

- “als kernprincipe om bij de levering van stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen voor nieuwe gebouwen of gebouwenrenovaties, met uitsluiting van woningen, een maximum aantal parkeerplaatsen toe te laten (in plaats van een minimum). Dit maximum aantal wordt bepaald in functie van de fijnmazige bediening van het openbaar vervoer”.
- “In de bestaande gebouwen zal het beleid ter beperking van het parkeren buiten de openbare weg met name steunen op de milieuvergunningen. Hiervoor zullen normen vastgelegd worden voor de parkeercapaciteit buiten de openbare weg in functie van criteria zoals de toegankelijkheid, de bediening van het openbaar vervoer, de ligging en de economische functie in kwestie. Het uitwerken van een bedrijfsvervoerplan zal één van de

vereisten zijn om de parkeernormen aan te passen die van toepassing zijn in de milieuvergunning. Wanneer een bedrijf een doeltreffend bedrijfsvervoerplan binnen een bepaalde termijn niet heeft opgesteld, zal deze onderworpen kunnen worden aan een belasting op zijn parkeerplaatsen”.

- “De vaststelling van de parkeernormen zal gebeuren bij de aanvraag van een verlenging, hernieuwing of uitbreiding van de milieuvergunning van klasse 1.
- “Wat de openbare parkeerplaatsen betreft, zal men rekening houden met de volgende elementen bij het leveren of vernieuwen van de milieuvergunningen om hun bezettingspercentage te verbeteren: dynamische bewegwijzering, coherente tarifiering met deze van de bovengrondse parkeerplaatsen, controle door de politie en beteugeling van bovengrondse overtredingen, verbetering van de veiligheid, faciliteiten voor de buurtbewoners tijdens de daluren en voor de handel”.

De tekst van het ontwerp van omzendbrief neemt die belangrijke beschouwingen niet over en licht deze niet toe met betrekking tot de rol van de milieuvergunning voor het parkeren buiten de weg.

De Commissie is verdeeld over het feit deze materie al dan niet in de omzendbrief op te nemen.

- a) **12 leden menen dat het gebruik van de milieuvergunning een daling van het parkeren in bestaande gebouwen moet mogelijk maken, zoals dit wordt voorgesteld door in het mobiliteitsbeleid beschreven in het ontwerp van GewOP.**

Zij merken op dat de vernieuwing van de milieuvergunning, die om de 15 jaar dient te gebeuren en waarbij de afleverende overheid de uitbatingvoorwaarden kan herzien, niet in aanmerking is genomen in de omzendbrief.

Deze leden oordelen dat de oplossing slechts kan worden gevonden als men de milieuvergunning veel nauwer afstemt op de stedenbouwkundige vergunningen. Anders zal het aanbevolen systeem slechts een geringe vooruitgang bieden op het vlak van de mobiliteit.

De Commissie treedt het advies van de Commissie Mobiliteit bij : “ ze oordeelt dat het toepassingsgebied van het ontwerp – enkel de nieuwe aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen – te beperkt is om een echte impact te hebben op de mobiliteitsproblematiek.

De omzendbrief verwijst naar de impactstudies en de milieuvergunningen. De bestaande parkeerplaatsen kunnen niet beschouwd worden als een "verworven recht". Een herbeoordeling bij de vernieuwing van de milieuvergunningen overeenkomstig de wettelijke bepalingen (om de 15 of 20 jaar) moet kunnen leiden tot een herziening van het aantal exploiteerbare parkeerplaatsen.

Dat zou eveneens het geval moeten zijn voor de stedenbouwkundige aanvragen betreffende grondige renovaties. De omzendbrief zou namelijk weinig geloofwaardig zijn als hij niet toepasbaar zou zijn op een domein waarop momenteel een groot gedeelte van de bouwactiviteiten geconcentreerd zijn en dat aanzienlijke gevolgen kan hebben voor de mobiliteitsstromen in de stad.

b) **9 leden zijn het niet eens met de uitbreiding van de toepassing van deze bepalingen tot de milieuvergunningen, en meer bepaald bij beslissingen tot vernieuwing daarvan. Deze materie moet het voorwerp uitmaken van "parkeernormen", zoals voorzien door het ontwerp van GewOP.**

De omzendbrief kan geen terugwerkende kracht hebben. Hij mag niet leiden tot de invraagstelling van de investeringen die werden gedaan in uitvoering van stedenbouwkundige vergunningen, waarvan de duur wettelijk niet beperkt is in de tijd. Elke andere beschikking zou indruisen tegen elk respect voor de rechtszekerheid.

Deze leden verwijzen overigens naar de "algemene beschouwingen" die werden geuit tijdens de werkzaamheden van de Economische en Sociale Raad over deze kwestie :

"De Raad herinnert, wat betreft de eventuele invraagstelling van de toegelaten parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen, aan de inhoud van zijn advies over het ontwerp van GewOP, uitgebracht vóór het onderzoek van de huidige omzendbrief : De Raad verwerpt de mogelijkheid om het aantal toegelaten parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen systematisch te verminderen, meer bepaald door de draagwijdte van de vroeger afgeleverde milieuvergunningen in vraag te stellen. Deze maatregel zal leiden tot een grotere vraag naar bovengrondse parkeerplaatsen, iets wat het ontwerp van GewOP precies beoogt te bestrijden."

Het "beperkte" effect van de nieuwe omzendbrief die alleen zou worden toegepast op de nieuwe vergunningsaanvragen, en de progressieve weerslag ervan in de tijd op het volume van het autoverkeer, zijn overigens in overeenstemming met het ontwerp van GewOP. Het doel van de beperkende maatregelen inzake autoverkeer is aan te zetten tot een "omschakeling van vervoerwijze", wat een "forse verhoging" inhoudt van het aanbod aan openbaar vervoer die het Gewest in staat moet stellen "geleidelijk" de doelstellingen te bereiken vastgelegd in het "Irisplan" betreffende een overschakeling van vervoerwijze voor de "woon-werkverplaatsingen".

Indien de omzendbrief onmiddellijk van toepassing zou zijn op het geheel van de gebouwen, zonder alternatief om deze "overschakeling van vervoerwijze" geleidelijk en efficiënt op te vangen, zou deze brief onomkeerbare problemen veroorzaken voor de toegankelijkheid van de betrokken gebouwen maar zonder de problemen inzake verkeersopstoppingen op te lossen.

Ze zou bovendien een reëel negatief effect hebben op de handelsfunctie en bijgevolg zowel de heropleving als de ontwikkeling van de handel in het gedrang brengen.

Om identieke motieven is het voor de twee leden eveneens uitgesloten de omzendbrief toe te passen op renovatiewerken, behalve de aanvragen voor "sloop-heropbouw" die vergelijkbaar zijn met nieuwe gebouwen.

Toepassingsgebied – Nieuwbouw – Zware renovatie - Renovatie

De omzendbrief stipuleert dat hij zal worden toegepast op de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen en verkavelingsvergunningen die zijn ingediend na zijn publicatie. De tekst zou het voorwerp moeten preciseren waarop die vergunningsaanvragen betrekking hebben.

Indien, zoals werd verklaard door de afgevaardigde van de Minister, hoewel de tekst van het ontwerp van omzendbrief dat niet preciseert, deze laatste enkel van toepassing zou zijn op de

nieuwe gebouwen, wijst de Commissie erop dat dit in strijd is met het ontwerp van GewOP, waarin de Regering (in hoofdstuk 8 van prioriteit 8) aangeeft : " met als kernprincipe om bij de levering van stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen voor nieuwe gebouwen of gebouwenrenovaties, met uitsluiting van woningen, een maximum aantal parkeerplaatsen toe te laten (in plaats van een minimum). Dit maximum aantal wordt bepaald in functie van de fijnmazige bediening van het openbaar vervoer".

De Commissie kon niet tot unanimitieit komen over deze kwestie :

a) **12 leden oordelen dat er meer coherentie moet zijn tussen de beleidsdoelstellingen van de omzendbrief en de maatregelen die worden genomen in de toepassingsgebieden zoals de renovatie, die niet wordt beoogd door deze omzendbrief.**

Zij zijn namelijk van oordeel dat, als de omzendbrief niet van toepassing is op de renovatie, in tegenstelling tot hetgeen wordt voorgesteld in het ontwerp van GewOP, men ene verhoging zal vaststellen van het parkeeraanbod buiten de weg meer bepaald in gebied C.

De omzendbrief moet preciseren dat "de renovatie of sloop-heropbouw niet mag leiden tot een verhoging van het eerder bestaande aantal parkeerplaatsen. Het aantal toegestane parkeerplaatsen mag noch de bestaande situatie, noch de voor nieuwbouw toegestane quota overschrijden".

b) **9 leden oordelen dat de omzendbrief enkel voor nieuwbouwprojecten van toepassing mag zijn, in bouwprojecten of sloop-heropbouwprojecten, en dat de toegestane quota voor die twee gevallen identiek zouden moeten zijn. Er is geen sprake van om de renovatie, zelfs de zware, in het toepassingsbereik van de omzendbrief op te nemen. Dit zou inderdaad kunnen leiden tot het niet uitvoeren van de noodzakelijke operaties voor de renovatie en onderhoud en op termijn leiden tot het ontstaan van stadskankers, hetgeen het Gewest niet wil.**

Ze vragen om in de definitieve omzendbrief het toepassingsgebied inzake bouw te preciseren (en dat te beperken tot nieuwbouw en sloop-heropbouwwerken, zodanig dat hij niet van toepassing is op zware renovatiewerken).

Verder treedt de Commissie de Commissie Mobiliteit bij, die vindt dat : " de situatie inzake bestemmingswijziging zou moeten worden opgehelderd, hetgeen volgens de normen zou kunnen leiden tot nietigheid van de oorspronkelijke vergunning of ten minste tot een aanpassing van het aantal bestaande parkeerplaatsen.

Afdeling 2. Definities :

Naast de lacunes die moeten worden aangevuld in de definitie van het glossarium worden sommige termen gedefinieerd die niet terug te vinden zijn in de tekst van de omzendbrief (ondergrondse parking, activiteitengebied...), terwijl andere wel in de tekst opgenomen zijn maar niet worden gedefinieerd (collectieve woongebouwen, grote bedrijfsgebouwen).

In het kader van de definitie van de ondergrondse parking wordt er verduidelijkt dat "wordt tevens beschouwd als ondergronds de parking of het gedeelte van de parking dat voor meer dan 75% van zijn perimeter gesloten is. Wat verstaat men onder gesloten (overdekt, met een

omheining maar in de open lucht ...)? De Commissie stelt voor de Commissie voor de Mobiliteit te volgen en om het begrip "overdekte parking" in aanmerking te nemen. Als slechts een gedeelte van de parking overdekt is over meer dan 75 % van zijn perimeter, is de kwalificatie van overdekte parking dan uitsluitend van toepassing op dat gedeelte (terwijl men zegt dat de overdekking over 75 % volstaat om een parking te bestempelen als overdekte parking) of heeft die dan betrekking op de hele parking? De Commissie vraagt dat maximale oppervlakte-afmetingen per parkeerplaats zouden vastgesteld worden

De opgesomde activiteitengebieden (sterk gemengd gebied, gebied voor stedelijke industrie, gebied voor havenactiviteiten en vervoer en administratiegebied) bevatten niet de gemengde gebieden, de GGB's of de gebieden voor collectieve voorzieningen of openbare diensten. Men dient die definitie te schrappen, die enkel voorkomt in de toelichting van de methodologie voor de afbakening van gebied D, pagina 10.

De "collectieve woongebouwen" (p.8) worden niet gedefinieerd. (welk verschil met de gebouwen met meerdere woningen?)

Het "groot bedrijfsgebouw" wordt niet gedefinieerd. (p.14)

De Commissie wijst erop dat de omzendbrief niet uitdrukkelijk de term "verkaveling" vermeldt en dat dit wel zou moeten gebeuren en dat die term duidelijk gedefinieerd zou moeten worden.

De Commissie vraagt eveneens dat een definitie van de term "constructie" zou worden gegeven.

De Commissie steunt het voorstel van de Commissie Mobiliteit om preciseringen te geven in de definitie van de "fietsenstalling".

"De definitie zou als volgt kunnen luiden:

"Fietsenstalling : makkelijk toegankelijke ruimte, uitgerust met een deur met slot of met beugels zoals hierna beschreven, of makkelijk toegankelijke overdekte ruimte (in de onmiddellijke buurt van de toegang tot een gebouw, op het niveau 0 of eventueel op het niveau -1, indien de hellingsgraad van de ingang niet meer dan 5% bedraagt), uitgerust met beugels waarmee de twee wielen en het kader van een fiets op een doeltreffende en veilige manier kunnen worden vastgemaakt (bijvoorbeeld, een beugel in omgekeerde U-vorm met een breedte van ongeveer 60 cm en een hoogte van ongeveer 65 cm (zie normplan BUV – A1/202/09).";

Ze vraagt eveneens om de definities van de volgende termen te preciseren

"Bezoekersparking" : aan de definitie toevoegen "met inbegrip van die van de leverings- en onderhoudsdiensten die in onderaanneming werken voor het bedrijf";

Ze vraagt eveneens om de definitie toe te voegen van "vloeroppervlakte", en daarvoor de definitie over te nemen uit het glossarium van het GBP : "Som van de overdekte vloeren met een vrije hoogte van minstens 2,20 meter in alle lokalen, met uitsluiting van de lokalen gelegen onder het terreinniveau die voor parkeerplaatsen, kelders, technische voorzieningen en opslagplaatsen bestemd zijn.

De vloerafmetingen worden buitenwerks gemeten tussen de onbeklede buitenwanden van de gevelmuren, en de vloeren worden geacht door te lopen, zonder rekening te houden met de onderbreking ervan door scheidingswanden en binnenmuren, of door kokers, trappenhuisen en liftschachten".

Functievoertuig moet vervangen worden door bedrijfswagen en de volgende definitie moet worden toegevoegd:

”Een voertuig dat noodzakelijk is voor de technische activiteiten van een onderneming (leveringen, herstellingen, enz.)”.

Definitie toevoegen: Dienstvoertuig

Personenwagen al dan niet toegewezen aan een chauffeur die regelmatig wordt gebruikt voor de commerciële en administratieve taken van een onderneming.

Hoofdstuk II. De woningen :

Afdeling 1 : Gemeenschappelijke bepalingen

Gezien de grote verscheidenheid van de omstandigheden waarin nieuwe woningen worden gebouwd in het Brussels Gewest, is het onmogelijk om gelijkvormige regels uit te werken, die toegepast kunnen worden op alle situaties.

Het opleggen van een minimum aantal parkeerplaatsen voor meervoudige woongebouwen zou de bouw van gebouwen in de stadscentra onmogelijk kunnen maken.

De gevelbreedte van de gronden en/of hun diepte kunnen namelijk onvermijdelijke obstakels vormen die de oprichting van een gebouw zonder meer onmogelijk maken.

De Commissie besluit hieruit dat de woningen uit het toepassingsdomein van de omzendbrief moet worden gehaald.

Bijkomend formuleert zij de volgende commentaar inzake de “gebouwen met meerdere woningen” :

De Commissie is gekant tegen een verplichting om een minimum aantal plaatsen te voorzien per woning overwegende dat dit aanzet tot een motorisering van de inwoners, vooral in de delen van het grondgebied die goed bediend worden door het openbaar vervoer en in de dicht bebouwde gebieden waar de druk van de auto een ernstige rem betekent voor de aantrekkelijkheid van de wijken.

Zij oordeelt dat men een onderscheid moet maken tussen grote en kleine appartementsgebouwen en dat voor deze kleine gebouwen de verplichting om een ondergrondse parking te bouwen de verkoop van woningen aan aantrekkelijke prijzen voor bewoners met middelgroot inkomen kan in het gedrang brengen.

Zij oordeelt dat om dezelfde reden het opleggen van minimumnormen voor woningen met sociaal karakter moet opgeschort worden over heel het gewestelijk grondgebied. Zij vestigt de aandacht van de regering op de gevolgen van de toepassing van de omzendbrief op de verhoging van de bouwkosten van de grote woningen (+ 150 m²) bestemd voor middelgrote en lage inkomens daar waar er een enorm tekort aan is.

Hoofdstuk III. De ondernemingen :

Afdeling . De voertuigen van het personeel **Onderafdeling 1. Algemeenheden**

1. Berekeningsprincipe

De Commissie wijst op het feit dat de omzendbrief als referentie voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen het "aantal arbeidsplaatsen" in het gebouw neemt voor kleine gebouwen en voor gebouwen met andere bestemmingen dan kantoor. Ze wijst erop dat het gaat om een "nieuw begrip" in de Stedenbouw en dat dit criterium moeilijk toepasbaar is bij het onderzoek van de vergunningsaanvraag. Het zou wel toegepast kunnen worden op het moment van uitbating en dus geëvalueerd kunnen worden in de milieuvergunning.

De bepaling van het aantal parkeerplaatsen op grond van het aantal arbeidsplaatsen voor nieuwe bedrijfsgebouwen andere dan kantoren is abnormaal, aangezien in het kader van nieuwe gebouwen de gebruikers nog niet altijd gekend zijn (bij "blanco"-promotieprojecten) en zelfs in het geval ze wel gekend zijn, deze snel kunnen wijzigen.

Bij "blanco" vastgoedproducties kan men het aantal arbeidsplaatsen niet concreet definiëren, te meer omdat dit verandert naargelang het gebruik (call center : 1 baan/12m², voor filmduubing : 1 baan / 80m²). Het is moeilijk om na te gaan of de aanvrager een geloofwaardige vraag heeft voor het gebouw.

De Commissie denkt dat het aantal arbeidsplaatsen geen pertinent criterium is en niet toepasbaar als dusdanig. Ze stelt daarom voor enkel het criterium van de bruto vloeroppervlakte te behouden.

Voor kleine kantoren wijzen de Kamer van de Middenstand en de Economische en Sociale Raad erop dat de oppervlakte per baan in de KMO's en zeer kleine ondernemingen veel beperkter is dan de gemiddelden die worden aangehaald in het ontwerp van omzendbrief : veeleer dan 20 tot 25 m² per baan moet rekening gehouden worden met 10 tot 15 m², terwijl het ontwerp van omzendbrief voor gebouwen van 0 tot 250 m² een maximum van 5 parkeerplaatsen oplegt.

De organisaties die de werkgevers en de middenstanders vertegenwoordigen in de Economische en Sociale Raad stellen vast dat de experimentele toepassing van de nieuwe normen op bepaalde bestaande gebouwen in sommige gevallen kan leiden tot grote afwijkingen ten opzichte van het huidige aantal parkeerplaatsen. De normen van de omzendbrief stemmen nagenoeg nooit overeen met de realiteit, in tegenstelling tot de uitleg die werd gehoord door de Raad in het kader van de uiteenzetting van de Staatssecretaris. De situatie in de recente gebouwen moet bestudeerd worden en de omzendbrief moet zich daarop inspireren om nieuwe normen uit te werken.

2. De toegankelijkheidszones gebruik makend van het openbaar vervoer **(gebiedsindeling kaart)**

De Commissie wijst op de bruuske overgang tussen de verschillende zones (b.v.: Thurn & Taxis : op de grens van de zones rood (A) en geel (C) zonder overgang tussen de twee) .

De Commissie stelt een rand "B" voor als overgang rond de zone A .
Ze vestigt tevens de aandacht op het gevaar om bepaalde kleuren te gebruiken :
- verwarring (groen : groene ruimten enz...) .
- rood : beperkender, groen : minder beperkend.

De Commissie volgt eveneens het advies van de Commissie Mobiliteit die stelt " De nogal hevige overgang tussen de zones A en C (op basis van de voorgestelde normen) van aard is om negatieve effecten te veroorzaken in de wijken die zich bevinden op de scheidingslijn van die zones. Bijgevolg stelt de Commissie voor om de definitie van zone B aan te vullen met elementen waardoor een ononderbroken rand van zone B wordt gecreëerd rond de zones A".

a) 11 leden stellen eveneens voor om de zone B uit te breiden op grond van de reële bediening door het openbaar vervoer, overeenkomstig het advies van de Commissie Mobiliteit : " De Commissie herinnert eraan dat talrijke stations van de NMBS worden aangedaan door twee treinen en meer per uur. Deze stations zouden samen met de haltes van lijn 26 een zone B moeten genereren in hun bedieningszone die op 400 meter wordt geschat. Het is ook ten zeerste wenselijk vanaf heden rekening te houden met andere performante lijnen van het openbaar vervoer.

Deze leden stellen bijgevolg voor om de zone B uit te breiden tot alle wegen waarvan de omliggende eigendommen gelegen zijn op een maximale wandelafstand van ongeveer 400 meter van de bestaande stations en haltes van de NMBS en op een maximale wandelafstand van ongeveer 200 meter van het bovengronds netwerk van de performante tram- en buslijnen (zowel qua frequentie als qua regelmaat) van de lijnen die zijn opgenomen op kaart nr. 6 van het ontwerp van GewOP."

b) 11 leden pleiten voor het behoud van de tekst van het ontwerp van omzendbrief. De zone B mag enkel betrekking hebben op het openbaar vervoer waarvan het prestatievermogen een reëel alternatief vormt voor de individuele verplaatsingswijzen. Alleen de metro, het GEN (of de lijn 26 die als voorbode daarvan fungeert) en de voertuigen die in eigen baan rijden over hun hele traject, beantwoorden aan die vereiste.

Het GGB nr. 14 zou dus normaliter moeten opgenomen zijn in de zone C.

Onderafdeling 2 . Beperkingen per type gebouw

De Commissie wijst op een fout in punt 2 (p. 12) :
in de 2de tabel (Nederlandse tekst) moet in de zone D de term "vloeroppervlakte" vervangen worden door "terreinoppervlakte".

Quota voor de kantoren en bedrijven

De Commissie is verdeeld over de toelaatbare quota per zone :

Zones A, B, C

a) **11** leden steunen het voorstel van de Commissie Mobiliteit om het toegestane aantal parkeerplaatsen te verlagen en te laten overeenstemmen met de voluntaristische optie van het Iris-plan en volgende criteria te bepalen :

Zone A	1 parkeerplaats per 300 m ² vloeroppervlakte
Zone B	1 parkeerplaats per 210 m ² vloeroppervlakte
Zone C	1 parkeerplaats per 120 m ² vloeroppervlakte

b) **11** leden zijn gekant tegen een restrictievere aanpak van de parkeerproblematiek in de gebouwen die bestemd zijn voor economische activiteiten. Ze wensen, zoals vermeld in de algemene beschouwingen, dat het toegestane aantal parkeerplaatsen het voorwerp zou uitmaken van een selectief beheerbeleid, rekening houdend met criteria betreffende de kwaliteit van de bediening van het openbaar vervoer en met de eigenheden en behoeften van de bedrijven, maar ze kunnen niet aanvaarden dat het "voluntaristisch karakter" van de criteria en normen de toegankelijkheid van de bedrijven en dus ook hun concurrentiekracht in het gedrang zou brengen. Ze herinneren eraan dat het gebrek aan parkeergelegenheid in Brussel vaak door de bedrijfsleiders wordt aangehaald als een doorslaggevend argument voor hun beslissing om zich elders te gaan vestigen.

Zone D :

Het voorstel van het ontwerp van omzendbrief, zijnde 1,5 parkeerplaats per 85 m² terreinoppervlakte (of 1 parkeerplaats per 56,6 m² terreinoppervlakte) komt neer op het toestaan van 175 parkeerplaatsen per hectare grond bestemd voor activiteiten. Voor een V/T-verhouding > 1 is het voorgestelde criterium minder gunstig dan dat van de zone C, (bijvoorbeeld, voor 1 ha terreinoppervlakte en een V/T van 2, zijnde 20.000 m² vloeroppervlakte, zou het aantal toegestane parkeerplaatsen 100 bedragen in zone A, 200 in zone B, 333 in zone C en 175 in zone D).

De Commissie kon niet tot unanimité komen over deze kwestie.

a) **10** leden vinden, net als de Commissie Mobiliteit, dat men dit criterium moet behouden voor de zone D, die voornamelijk is voorbehouden voor industriële en productieactiviteiten (zijnde 40 tot 100 arbeidsplaatsen / ha). De quota (175 arbeidsplaatsen/ha) overschrijden ruimschoots de gemiddelde banenbezetting voor deze sector.

b) **12** leden scharen zich achter de minderheidsnota van de Commissie Mobiliteit :
" het ontwerp komt er op neer dat er strengere parkeernormen worden opgelegd aan de kantoren van meer dan 500 m² gelegen in zone D, terwijl deze zone, hypothetisch, weinig of niet bediend wordt door het openbaar vervoer.

Deze bepaling blijkt strijdig met de ABC-theorie die in het ontwerp van GewOP wordt bepleit en waarop de andere bepalingen van de richtlijn berusten. Als deze bepaling het haalt, zou deze formulering van de omzendbrief het gebruik van individuele vervoermiddelen moeilijker maken, terwijl er hypothetisch geen enkel alternatief inzake openbaar vervoer bestaat.

De omzendbrief zou bijgevolg onvermijdelijk de toegankelijkheid van de betrokken ondernemingen belemmeren, iets wat de voornoemde organisaties des te minder kunnen aanvaarden omdat de zones die door dit statuut geïsoleerd worden in aanmerking komen voor de inplanting van vestigingen van "productieactiviteiten van immateriële goederen" die het BBP onlangs heeft opengesteld voor de stedelijke industriezones. De Commissie stelt voor om extra parkeerplaatsen te voorzien in gebouwen waar bedrijven zich hebben gevestigd, indien er op straat parkeerplaatsen sneuvelen omwille van een aangename omgevingsinrichting."

Onderafdeling 3 . Fietsenstallingen

a) **13** leden volgen het advies van de Commissie Mobiliteit, die vindt "De criteria in het GewOP zouden best worden toegepast (doelstelling: 10% van de verplaatsingen met de fiets). Het is dan ook aangewezen om de laatste paragraaf als volgt te wijzigen :
"Het aantal parkeerplaatsen bedraagt minimum één parkeerplaats per 200 m² vloeroppervlakte en met een minimum van twee parkeerplaatsen voor een gebouw van minder dan 300 m²".

b) **6** leden vinden de door het GewOP naar voor geschoven 10% een weinig realistische voorspelling en bijzonder buitensporig ten opzichte van de huidige situatie. Deze leden vinden dat het quotum van 5%, voorzien door de omzendbrief, reeds erg voluntaristisch is en in elk geval voldoende.

c) **3** leden onthouden zich

Afdeling 2. De functievoertuigen :

"Men zou voor de afdelingen "functievoertuigen" en "bezoekers" moeten preciseren dat de nieuwe kantoorgebouwen geïsoleerd worden : de tekst heeft het enkel over "ondernemingen"."

De Commissie treedt de Commissie Mobiliteit bij en vindt eveneens dat : "Het ontbreken van duidelijke normen voor de bedrijfsvoertuigen en voor de bezoekers kan zorgen voor te grote marges in de voorzieningen. Het is zo dat op het moment waarop de vergunning wordt verleend, vaak nog niet is geweten wie de toekomstige bewoner zal zijn. Het is dus erg moeilijk om de toekomstige noden al te bepalen. Bovendien is het noodzakelijk een onderscheid te maken tussen :

?? Voertuigen met een logistieke functie;

?? Voertuigen met een commerciële functie;

?? Voertuigen met een administratieve functie, waarbij deze laatste onderworpen zijn aan de algemene reglementering van de omzendbrief over de arbeidsplaatsen."

Afdeling 3. De bezoekers

1. Algemeen geval

In afdeling 3 moeten in de zin de hierna onderstreepte woorden worden toegevoegd : "... en kan het aantal voor de bezoekers gereserveerde plaatsen bij de aflevering van de vergunning wijzigen...".

Zonder die toevoeging zou men kunnen interpreteren dat de tekst de wijziging van het aantal parkeerplaatsen toestaat na de aflevering van de vergunning. Die mogelijkheid lijkt echter in strijd met het feit dat een stedenbouwkundige vergunning de houder ervan definitieve rechten toekent.

Over de kwestie van de bezoekersparkings kon de Commissie geen akkoord bereiken :

a) **11 leden zijn het eens met het voorstel en wensen het behoud van deze afdeling 3.**

b) **12 leden wensen zonder meer de mogelijkheid om bezoekersparkings toe te voegen voor kantoorgebouwen te schrappen : die plaatsen moeten vervat zitten en geteld worden in het globale quotum dat wordt toegekend op grond van de oppervlakte van het gebouw.**

Afdeling 4. De leveringen

Voor kantoorgebouwen van 5.000 m² lijkt het, in het dichte stadswefsel, moeilijk om de verplichting op te leggen om te voorzien in een leveringszone buiten de weg die toegankelijk is voor vrachtwagens met een vrije hoogte van 4,30 m. Die vereiste zou enkel toegepast mogen worden op gebouwen van meer dan 20.000 m².

Hoofdstuk IV. Veiligheidsnormen

De Commissie sluit zich aan bij het advies van de Commissie Mobiliteit: " Om een zo optimaal mogelijke veiligheid te waarborgen, is het aangewezen het begin van de laatste paragraaf als volgt te vervolledigen:

"In dat opzicht moeten de uitritten van parkings die niet inspringen "of die minder dan vijf meter inspringen" ten opzichte van de rooilijn... "

Evolutieve herziening van de kaart

De Commissie vraagt garanties inzake de herziening van de kaart van de zones op grond van de toename van de bediening van het OV (van wie zal het initiatief komen ?).