

## 15. DE PARKEERTERREINEN VOOR VOERTUIGEN

### 1. Beschrijving van de activiteit

Wanneer de problematiek van de parkeerterreinen wordt behandeld, mag men niet vergeten dat zelfs bij een gelijke infrastructuur het gebruik van de parkeerterreinen sterk varieert, net als bijgevolg ook de effecten ervan op het leefmilieu. Het parkeerterrein kan toegankelijk zijn voor het publiek of privé en kan overheids- of privé-eigendom zijn. Vaak gaat het samen met een economische activiteit. De parkeerterreinen die verbonden zijn aan kantoren brengen meer of minder verkeer mee afhankelijk van de aard van de activiteit van de dienstverlening (aantal commerciële vertegenwoordigers, aantal bezoekers enz.). Tal van parkings horen ook bij een ambachtelijke of industriële activiteit, zoals de parkeerterreinen bij een herstellwerkplaats voor voertuigen of een carrosseriewerkplaats, of de parkeerterreinen bij een showroom met nieuwe of tweedehandsvoertuigen. Ook de parkeerterreinen voor woningen hebben hun specifieke kenmerken.

In de meeste gevallen heeft een parkeerterrein een veelvoudig gebruik.

### 2. Sociaal-economische informatie over de parkeerterreinen in het BHG

Op dit moment is er geen uitvoerig en up-to-date gegevensbestand aan de hand waarvan we met zekerheid kunnen weten hoeveel parkeerplaatsen er zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We moeten dus steunen op een bundel informatie die niet zo zeer complementair is, dan wel gelijkaardig: informatie van het kadaster, een studie van het BRAT, onderzoek gedaan door het Institut Wallon. Op dit moment wordt gewerkt aan de invoering van een observatorium van de parkeerterreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat de taak zal hebben een inventaris op te stellen van alle privé- en openbare parkeerplaatsen, al dan niet op de weg.

De volgende tabel steunt op de statistieken van het kadaster en van het NIS.

Tabel 15.1 : Aantal overdekte parkeerterreinen

	Nombre total de bâtiments		Nombre de bâtiments comportant au moins un garage, parking ou		Nombre de garages, parkings ou emplacements couverts	
	1995	2000	1995	2000	1995	2000
Maisons deux façades	112.182	111.131	31.627	31.763	37.327	37.509
Maisons trois façades	14.760	14.932	9.299	9.483	10.882	10.990
Maison quatre façades	5.531	5.589	4.802	4.851	6.788	6.955
Immeubles à appartements	21.816	23.933	12.117	12.895	145.057	159.069
Bâtiments commerciaux et industriels	28.439	27.269	1.787	1.688	7.036	7.919
Bâtiments à usage de services	4.833	5.028	1.513	1.626	67.026	77.455
Autres bâtiments	5.231	5.091	3.623	3.258	22.615	21.506
<b>TOTAL</b>	<b>192.792</b>	<b>192.973</b>	<b>64.768</b>	<b>65.834</b>	<b>296.731</b>	<b>321.403</b>

Uit deze tabel kunnen we afleiden dat het aantal overdekte parkeerplaatsen aanzienlijk is gestegen tussen 1995 en 2000 (+ 8%).

Het aantal plaatsen buiten de weg en het aantal garages van particulieren wordt geraamd op 265.700 door het Institut Wallon (Energiebalans van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 1998 - Verbruik van de huisvestingssector). In 1993 maakte het studie bureau "BRAT" gewag van 101.300 parkeerplaatsen voor 8.440.000 m<sup>2</sup> kantooruimte, of gemiddeld 1 parkeerplaats voor 83 m<sup>2</sup> kantooruimte. Het verschil tussen

de gegevens van het BRAT en de wettelijke situatie van het kadaster, schuilt voor een deel in het feit dat het kadaster geen rekening houdt met de parkeerplaatsen in open lucht en met de overdracht van bestemming van woningen in kantoren.

Een ruimtelijke analyse brengt een aanzienlijk verschil aan het licht tussen de kantoorgebouwen in het centrum van de stad (vijfhoek) waar er één parkeerplaats is voor 110 m<sup>2</sup> kantoorruimte, tegen één parkeerplaats voor 50 - 60 m<sup>2</sup> in de tweede kroon. Deze verschillen houden hoofdzakelijk verband met het tijdperk waarin het gebouw werd opgetrokken, de verhouding tussen vloeroppervlakte/terreinoppervlakte en de beschikbaarheid van ruimte rondom. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer speelt slechts een secundaire rol in de hoeveelheid parkeerplaatsen die worden gebouwd.

Bovendien zijn er ongeveer 38.500 parkeerplaatsen verdeeld over een vijftigtal privé-parkeerterreinen die tegen betaling toegankelijk zijn voor het publiek.

De volgende tabellen geven, ter indicatie, het aantal milieuvergunningen dat wordt afgeleverd voor de parkeerterreinen in 1998 en in 2001.

Tabel 15.2 : Aantal milieuvergunningen afgeleverd in 1998 volgens de aard van de activiteit die verbonden is met de parking

Nature de l'activité liée au parking	Nombre de permis délivrés
Logements et/ou bureaux	39
Véhicules à moteur	64
Commerces	11
Autres activités (hôpitaux, imprimeries, écoles, centres culturels, etc.)	38
<b>TOTAL de permis délivrés</b>	<b>152</b>

Tabel 15.3 : Aantal milieuvergunningen afgeleverd in 2001 volgens het type van parking

Type de parkings	Nombre de permis délivrés
Parkings couverts	155
Parkings aériens	80
Dont parking couverts et aériens	39
<b>TOTAL de permis délivrés</b> (parkings couverts et/ou aériens)	<b>196</b>

We wijzen erop dat een vergunning wordt toegekend voor een maximaal aantal parkeerplaatsen. Een vergunning kan een later aantal plaatsen toekennen dan werd aangevraagd of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd. Het is dan ook moeilijk om het aantal vergunde en werkelijk geëxploiteerde parkeerplaatsen met zekerheid te kennen. Bovendien ontvangt de afdeling Vergunningen van het BIM regelmatig aanvragen tot wijziging van de bestemming van parkeerplaatsen in archiefruimte.

### 3. Milieu-informatie

#### 3.1. De potentiële impact op het milieu en de leefomgeving

Naast de ruimteconsumptie, zijn er de volgende potentiële hinderen die verband houden met de inplanting en de exploitatie van een parking in open lucht: de algemene impact op het (plaatselijk) verkeer, de plaatselijke luchtvervuiling en de reukhinder, de verhoging van de uitstoot van pollutanten in de lucht (CO, COV, enz.), de geluidshinder door de voertuigen, dichtslaande autodeuren en het komen en gaan van de gebruikers, de sterke nachtelijke verlichting, het ondoordringbaar maken van de bodem wat de verdroging ervan veroorzaakt evenals een toename van het risico van overstromingen bij stormweer, de bodemvervuiling door olie, koolwaterstoffen, remvloeistof enz. die uit voertuigen lekken (risico dat steeds minder voorkomt), de

aantasting van de binnenkant van de huizenblokken en in het bijzonder het groen dat er staat, de onveiligheid van de gebruikers en de risico's van inbraak in de gebouwen in de buurt. Deze hinderen verschillen uiteraard afhankelijk van de plaats, de grootte en het gebruik van de parking.

De belangrijkste hinder voor de overdekte parkeerterreinen heeft betrekking op de binnenluchtvervuiling door de uitlaatgassen, die zelfs een potentieel gevaar kunnen inhouden voor de gebruikers. Daarom moeten deze parkeerterreinen verplicht mechanisch worden verlucht, zodat de lucht er nooit giftig of explosief kan worden. De verluchtingsinstallaties kunnen op hun beurt voor geluidshinder zorgen wanneer ze slecht zijn afgesteld of onderhouden. Dit maakt ze echter niet minder onmisbaar.

## 4. Het wettelijke kader

### 4.1. De wetgeving met betrekking tot de milieuvergunning

De milieuvergunning is verplicht voor de exploitatie van alle installaties die opgenomen zijn in de lijst van de "ingedeelde inrichtingen". Ze vormt een administratieve toelating die de technische voorwaarden van de werking van een ingedeelde inrichting vastlegt met het doel het milieu, de gezondheid en de veiligheid van de bevolking te beschermen.

De wetgeving over de milieuvergunningen is de volgende:

- Ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de Milieuvergunning (Belgisch Staatsblad van 26/06/97) ;
- Ordonnantie van 6 december 2001 houdende diverse wijzigingen betreffende de milieuvergunningen (Belgisch Staatsblad van 02/02/02)
- Ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA (Belgisch Staatsblad van 05/08/99)
- Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vastlegging van de lijst van de inrichtingen van klasse IB, II en III (Belgisch Staatsblad van 07/08/99)

De Ordonnantie betreffende de milieuvergunningen (26/06/97) waarvan artikel 102 de rubrieken 69 en 149 van de Ordonnantie van 30 juli 1992 opheft, door aan de benaming van deze rubrieken parkeerterreinen toe te voegen "Behalve indien deze uitsluitend dienen voor woningen of kantoren". Deze opheffing werd geannuleerd door het vonnis nr. 102/98 van het Arbitragehof van 21 oktober 1998. Tussen de verschijning van de ordonnantie in het Belgisch Staatsblad en het vonnis van het Arbitragehof hebben de parkeerterreinen "die uitsluitend dienen voor woningen of kantoren" dus geen aanvraag voor een milieuvergunning ingediend. Sinds de vankrachtwording van dit besluit wordt deze situatie geregulariseerd. De administratie heeft de exploitanten of de toekomstige exploitanten in kwestie in gebreke gesteld om een aanvraag voor een milieuvergunning in te dienen.

Specifiek voor dit type van inrichting (het parkeerterrein) vertoont de milieuvergunning bepaalde beperkingen die inherent zijn aan de juridische draagwijdte ervan.

Zo staat het een onderneming die een beperking krijgt op het aantal plaatsen ten opzichte van haar aanvraag, vrij om parkeerplaatsen te huren in de buurt, wat de reikwijdte van de vergunning minder efficiënt maakt. Bovendien is de aanvrager (en dus de houder) van de vergunning niet noodzakelijk de exploitant. Deze laatste is niet noodzakelijk bekend op het moment van de aanvraag. Hetzelfde geldt vaak voor de kantoorgebouwen die worden verhuurd of gebouwd zonder dat men al een idee heeft welke onderneming de ruimte zal innemen. Het effect van het parkeren op het leefmilieu is dus moeilijk in te schatten.

Tabel 15.4 : Benaming van de indelingsrubrieken voor de parkings en gelijkgestelde.

Rubriek	Benaming	Klasse	sleutel-woord
68	Garages, overdekte parkeer-plaatsen waar motor-voertuigen worden geparkeerd voor :		Garages (overdekte)
	a) 10 tot en met 24 wagens of aanhangwagens	2	
	b) 25 tot en met 200 wagens of aanhangwagens	1B	
224	c) meer dan 200 voertuigen of aanhangwagens.	1A	
150	Al dan niet overdekte opslagplaatsen voor nieuwe voertuigen, tentoonstellings-ruimten voor nieuwe voertuigen (met uitzondering van al dan niet overdekte parkeer-terreinen), met plaats voor :		Nieuwe voertuigen (opslagplaatsen)
	a) 3 tot en met 10 parkeerplaatsen	3	
	b) 11 tot en met 50 parkeerplaatsen	2	
	c) meer dan 50 parkeerplaatsen	1B	
151	Al dan niet overdekte opslagplaatsen voor afgedankte en uit de omloop genomen voertuigen of autowrakken, tentoonstellingsruimten voor afgedankte voertuigen (met uitzondering van al dan niet overdekte parkeerterreinen), met plaats voor :		Tweedehandswagens (opslagplaatsen)
	a) 3 tot en met 50 voertuigen	2	
	b) meer dan 50 voertuigen	1B	
152	Openluchtparkeerterreinen voor motorvoertuigen buiten de openbare weg met plaats voor :		Voertuigen (parkeren)
	a) 10 tot en met 50 auto's of aanhangwagens	2	
	b) 51 tot en met 200 auto's of aanhangwagens	1B	
233	c) meer dan 200 plaatsen.	1A	

## 4.2. De specifieke sectorale wetgeving

### 4.2.1. Omzendbrief betreffende de beperking van de parkeerplaatsen

Historisch heeft de omzendbrief van 17 juni 1970 betreffende de verplichting om parkeerplaatsen te creëren bij bouwwerken (de "omzendbrief De Saeger"), die onlangs werd herzien, een reële impact gehad op het aantal parkeerplaatsen. De omzendbrief voorzag dat minimum één parkeerplaats werd aangelegd per 50 m<sup>2</sup> nieuwe kantooroppervlakte. De recentste gebouwen voldoen veelal aan deze omzendbrief, terwijl de gebouwen die dateren van voor 1965 slechts één parkeerplaats hebben voor 146 m<sup>2</sup> kantoorruimte. Door de evolutie van de mobiliteit in het Brussels Gewest is het echter al verscheidende jaren zo dat de instanties die de vergunningen afleveren niet langer systematisch opleggen dat parkeerplaatsen worden aangelegd volgens de voorschriften van de omzendbrief van De Saeger. Zo voorziet bijvoorbeeld het Gemeentelijk Verkeersplan voor de Vijfhoek van Brussels-Stad maximum één parkeerplaats per 300m<sup>2</sup> kantoorruimte en één plaats per woning. In tal van andere gevallen kon de omzendbrief niet letterlijk worden toegepast. Integendeel: de beperkingen op het vlak van het aantal parkeerplaatsen werden steeds vaker geuit in termen van maximum aantal parkeerplaatsen per m<sup>2</sup> kantoorruimte. Op 12 december 2002 werd de omzendbrief De Saeger opgeheven en vervangen door een omzendbrief die een beperking van de parkeerplaatsen beoogde. Deze nieuwe omzendbrief bevestigt de huidige evolutie, en in de plaats van te verplichten tot het aanleggen van parkeerplaatsen legt hij een maximumquota voor parkeerplaatsen op. Er werd echter een uitzondering gemaakt op deze principes voor de gebouwen met meerdere woningen. Voor deze gebouwen blijft immers de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen buiten de weg volgens bepaalde quota's behouden, aangezien het aantal voertuigen dat toebehoort aan de bewoners van deze woningen in het algemeen veel groter is dan de parkeercapaciteit op de weg.

De doelstellingen van de omzendbrief zijn:

- Het aantal parkeerplaatsen dat wordt toegelaten bij de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning te beperken
- Een algemene gedragslijn te geven ter zake in de gemeentelijke plannen (GewOP, BBP)

De toepasselijke regels kunnen worden aangepast afhankelijk van:

- De plaats van het project (grotere of kleinere nabijheid van een transportmiddel)
- De bestemming van het betreffende project en van bepaalde in het GBP voorziene zonetypes

De omzendbrief is in het algemeen van toepassing op de privé-parkings die gelegen zijn buiten de weg, en die horen bij een hoofdbestemming van een gebouw.

Voor de ondernemingen houden de criteria die worden gebruikt om het maximaal toegelaten aantal parkeerplaatsen te bepalen, rekening met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het gewestelijk grondgebied werd onderverdeeld in vier zones van toegankelijkheid voor het openbaar vervoer, waarin het maximale aantal toelaatbare plaatsen toeneemt naargelang de kwaliteit van de openbare vervoersdienst afneemt. Zone A omvat centrale wijken die zeer goed worden bediend door het spoorwegnet en door het metronet, zone B omvat wijken die goed worden bediend door de metro of door regelmatige en snelle tramlijnen, zone C omvat wijken die worden bediend door andere tram- en buslijnen en, tot slot, zone D omvat activiteitszones gevestigd in de rand van het Gewest en met weinig openbaar vervoer, maar vlakbij de autosnelwegring.

#### 4.2.2. Exploitatievoorwaarden voor de parkeerterreinen

Op dit moment is er geen enkel sectoraal besluit dat alle exploitatievoorwaarden voor de parkeerterreinen vastlegt. Toch worden een aantal ervan opgelegd in de afgeleverde vergunningen. Een gewestelijke norm wordt op dit moment voorbereid.

##### 1.1.1.1. Overdekte parkeerterreinen

Gelet op het gezondheidsrisico voor de bezoekers, moet de verluchting van de parking zodanig efficiënt zijn dat de lucht er nooit toxisch of explosief kan worden. In dit domein is het interessant te zien wat de aanbevolen of geldende normen zijn.

De Wereldgezondheidsorganisatie beveelt richtwaarden aan voor het CO-gehalte in de lucht van de overdekte parkings (niet-dwingende maatregel):

- 90 ppm (110 mg/m<sup>3</sup>) voor meetperiodes korter dan 15 minuten
- 50 ppm (60 mg/m<sup>3</sup>) voor meetperiodes korter dan 30 minuten
- 25 ppm (30 mg/m<sup>3</sup>) voor meetperiodes korter dan 1 uur
- 10 ppm (10 mg/m<sup>3</sup>) voor meetperiodes korter dan 8 uur

Het Commissariaat-Generaal voor de Bevordering van de Arbeid, een afdeling van het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling, legt via het besluit van 10 augustus 98 (BS 12/09/98) de volgende (verplichte) drempel op:

- 25 ppm (8 uur/dag en 5 dagen per week)

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de drempels die in het algemeen worden opgelegd door de milieuvergunningen (dwingende maatregel) de volgende:

- 100 ppm (120 mg/m<sup>3</sup>) voor meetperiodes korter dan 30 minuten
- 200 ppm (140 mg/m<sup>3</sup>) momentaan gehalte

Om deze drempels te bereiken, leggen de milieuvergunningen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het algemeen een gehalte op van 200 m<sup>3</sup> lucht per uur en per voertuig voor de overdekte parkings van 50 plaatsen en meer.

Bovendien moet de exploitant van de parking andere verplichtingen naleven: regelmatige schoonmaak, voldoende verlichting, duidelijke bewegwijzering, toegankelijkheid voor mensen met beperkte mobiliteit, egale, ondoordringbare en onbrandbare vloer, brandbestrijdingsmiddelen enz.

### 1.1.1.2. Parkings in open lucht

Voor deze parkings wordt hoofdzakelijk rekening gehouden met de vloerbekleding, de verlichting, de geluidsnormen, de openingsuren, het laden en lossen, de verlichting, de geluidsnormen, de bewegwijzering. Deze criteria moeten worden aangepast afhankelijk van de plaats van de parking en het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

### .4.2.3. Effectenstudies

Sinds 1993 zijn de parkings met meer dan 200 plaatsen het voorwerp van een voorafgaande effectenstudie die nodig is voor de aanvraag van een milieuvergunning van klasse IA. Deze studies die worden uitgevoerd door een erkende opdrachthouder hebben betrekking op het verkeer in de buurt, de impact ervan, een lokale mobiliteitsstudie, de geluidsaspecten, het laden en lossen, de begroening van de binnenkant van huizenblokken, de vloerbekleding enz. Voor de aanvragen van een milieuvergunning van klasse IB wordt een effectenrapport gevraagd. Dit is minder gedetailleerd dan een effectenstudie en kan worden uitgevoerd door de exploitant zelf. De aanbevolen oplossingen worden opgenomen in de hieruit voortvloeiende vergunning.

Een groot deel van de effectenstudies heeft betrekking op parkeerterreinen. Bijvoorbeeld, van de 95 effectenstudies die tussen 1993 en 1998 werden uitgevoerd, hebben er 80 betrekking op parkeerterreinen met meer dan 200 voertuigen. In de meeste van deze 80 gevallen beperkte de effectenstudie zich niet tot de parkings en 32 hielden verband met de exploitatie op dat moment of de toekomstige exploitatie van meer dan 20 000 m<sup>2</sup> kantoorruimte. In 2002 hadden 5 effectenstudies betrekking op projecten van openbare of halfopenbare parkeerterreinen met meer dan 200 plaatsen.

### .4.3. Andere wetgeving

De Ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit (Belgisch Staatsblad van 24/06/1999) voorziet de invoering van vervoersplannen:

"Art. 19. De privaot- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen, leggen voor de desbetreffende plaats een vervoerplan vast.

Een aantal van die instellingen die op dezelfde plaats gevestigd zijn kunnen een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

Het vervoerplan legt de beginselen vast voor de organisatie van het woon-werkverkeer van het personeel, evenals van hun beroepsverplaatsingen.

Het omvat met name :

1° de inventaris van de verplaatsingen van personen en materiaal in het kader van de werking;

2° een analyse van de bereikbaarheid op basis van een vervoernetwerkmodel ;

3° een analyse van de effectieve keuzes die het personeel maakt tussen de verschillende vervoermiddelen;

4° een actieplan dat alle maatregelen omvat die moeten worden genomen om de verplaatsingen van de personen en de luchtkwaliteit te verbeteren, bijvoorbeeld:

- door het gebruik van het openbaar vervoer en van milieu- en energievriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen;
- door in parkeergelegenheid te voorzien buiten de openbare weg.

Het vervoerplan wordt binnen 18 maanden na de inwerkingtreding van deze ordonnantie opgesteld.

Het wordt aan het instituut voorgelegd voor beoordeling en verspreiding in het kader van het verslag over de luchtkwaliteit dat in het verslag over de toestand van het leefmilieu wordt opgenomen.

Het vervoerplan wordt jaarlijks bijgewerkt.

Art. 20. De exploitanten van plaatsen waar evenementen tegen betaling plaatshebben en waar tegelijk meer dan 3.000 mensen aanwezig zijn, stellen een actieplan op om het gebruik van het openbaar vervoer en van energievriendelijke en milieuvriendelijke vervoermiddelen aan te moedigen."

Deze bepalingen werden nog niet gevolgd door uitvoeringsbesluiten.

Op basis van de statistieken van de RSZ werd het aantal ondernemingen dat valt onder de verplichting een vervoersplan in te voeren, op 400 geraamd, wat ongeveer 44% van de Brusselse werknemers vertegenwoordigt.

De ordonnantie over Planning en Stedenbouw voorziet vergunningen van beperkte duur (Art. 88) voor de gronden die gewoonlijk worden gebruikt voor het parkeren van voertuigen, met inbegrip van de voertuigen of aanhangwagens bestemd voor reclamedoeleinden (Art. 84 §1, 10°). De Regering moet de modaliteiten voor de uitvoering van deze laatste paragraaf vastleggen, wat werd gedaan door het Besluit van de Executieve van 26 november 1992. Een aantal van de stedenbouwkundige vergunningen die worden afgeleverd voor de parkeerterreinen, hebben hierdoor een geldigheidsduur van 10 jaar.

## 5. In de sector gevoerde acties

### 5.1. Reglementering

Het GewOP wijdt verschillende pagina's aan het mobiliteitsbeleid voor Brussel (prioriteit 8), waaronder §8 "Een gecoördineerd en dynamisch beleid ter beperking van het parkeren", waarin de volgende doelstellingen worden geformuleerd:

- de parkeermogelijkheid voor inwoners in de buurt van hun woning begunstigen;
- de rotatie van het parkeren in handelszones aanmoedigen;
- het lang-parkeeraanbod ontraden en verminderen;
- de samenwerking tussen de openbare en privé-parkings buiten de openbare weg en het ontoereikende aanbod aan parkeerplaatsen op de openbare weg verbeteren,

Hierin wordt het volgende vermeld: "de beperking van de parkeermogelijkheden zal vooral het woon-werkverkeer raken en zal dus in de eerste plaats gericht zijn op de parkeerplaatsen van bedrijven en kantoren." In het licht hiervan is de omzendbrief De Saeger ondertussen het voorwerp geweest van een herziening (zie §4.2.).

In het "Plan voor de structurele verbetering van de luchtkwaliteit en tegen de opwarming van het klimaat" verbindt de Regering zich er tevens toe, zodra de fase van kwantificatie van het parkeren beëindigd is, een gecoördineerd parkeerbeleid in te voeren op haar grondgebied. Vanuit kwantitatief oogpunt schrijft het "Luchtplan" een beleid voor dat gericht is op de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de weg die worden gebruikt voor het "langparkeren" (ten nadele van de omwonenden en de lokale activiteiten), dat een daling van het aantal aangeboden parkeerplaatsen met 10% tegen 2010 nastreeft. Deze vermindering van het aantal plaatsen past in de context van het ten uitvoer brengen van het GEN en zal het doel hebben de gereserveerde ruimte weer ter beschikking te stellen van voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

### 5.2. Milieuvergunning

In 2001 heeft het BIM 196 milieuvergunningen afgeleverd die betrekking hebben op de parkeerplaatsen (op een totaal van 342 afgeleverde milieuvergunningen).

### 5.3. Onderzoek

De voorbereiding van een database over het parkeren op en buiten de weg moet binnenkort worden afgewerkt. Dit project is een initiatief van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van Brussel en van het Bestuur voor Uitrustingen en Vervoer (BUV). Anderzijds wordt de database van de milieuvergunningen van het BIM op dit moment volledig opnieuw gedefinieerd. De nieuwe versie zal meer technische informatie bevatten, met name het aantal parkeerplaatsen en het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

### 5.4. Sensibilisering

Het BIM is op dit moment betrokken bij de follow-up van een dertigtal realisaties van vervoersplannen; zijn inbreng bestaat ofwel in het verstrekken van advies, ofwel in het voorleggen van de problematiek aan de verantwoordelijke bedrijven. Deze pilootervaringen moeten het mogelijk maken de praktische lessen te

trekken die zullen worden opgenomen in een gids ten behoeve van de ondernemingen die dit type van plan willen of moeten invoeren. We merken op dat het GewOP de mogelijkheid voorziet om in de milieuvergunning de voorwaarden te voorzien die nodig zijn voor de uitvoering van een Bedrijfsvervoersplan. Een voorschrift in het "Luchtplan" heeft overigens betrekking op de invoering van een proactieve benadering van bedrijfsvervoersplannen per wijk.

### 5.5. Heffingen en subsidies

In het "Luchtplan" verbindt de Brusselse Regering zich tot de invoering of de ondersteuning van een gecoördineerd initiatief van de gemeenten met betrekking tot een belasting op de parkeerplaatsen buiten de weg. Deze belasting zou hoofdzakelijk het volgende beogen:

- de gevallen van aanwezigheid of behoud van plaatsen boven de normen die zijn vastgelegd door de omzendbrief nr. 18 of door de afgeleverde of gewijzigde milieuvergunningen.
- het niet realiseren of toepassen van doeltreffende vervoersplannen.

De mogelijkheid van een belasting per parkeerplaats voor de ondernemingen die binnen een bepaalde termijn geen efficiënt vervoersplan op poten zetten, is eveneens voorzien in het GewOP.

Deze belasting zou beperkt kunnen worden of kunnen wegvallen in het geval de overtollige parkeerplaatsen worden geschrapt, indien efficiënte vervoersplannen worden ingevoerd en/of de overtollige parkeerplaatsen worden overgedragen op een andere onderneming of op omwonenden die niet over een garage beschikken.

### 5.6. Supragewestelijke samenwerking

Het "Luchtplan" voorziet dat men zich kan wenden tot de Federale Staat met het doel:

- de depenalisatie van het onwettig parkeren voort te zetten, met overdracht aan de bevoegde overheid van de controle over het parkeren, de ontvangsten en de inkomsten uit de overtredingen, om hun mobiliteitsactiviteiten zelf te financieren;
- de aanpassing van de definitie van de blauwe zone en een aanpassing van de uurschema's voort te zetten;
- de hervorming van de regels voor aflevering van de kaarten voor buurtbewoners voort te zetten;
- (...)

Wat de supranationale samenwerking betreft op het vlak van het parkeerbeleid, kondigt het GewOP met name de volgende maatregelen af:

"Er moet overleg worden gepleegd met de aangrenzende Gewesten opdat dezelfde normen zouden worden toegepast over het hele gebied dat wordt aangedaan door het GEN, om te vermijden dat er concurrentievervalsing optreedt tussen de gewesten".

"Bovendien moet de capaciteit van de transitparkings waar wordt overgestapt op het openbaar vervoer worden verhoogd, met name in de nabijheid van de Ring. Deze transitparkings die moeten worden aangelegd in het Brussels Gewest zijn complementair (maar hebben een beduidend grotere capaciteit) met degene die moeten worden gebouwd binnen het Gewest (zoveel mogelijk voor de punten waar de verkeersfiles beginnen).

## Bronnen

1. BRAT, *Overzicht van het Kantorenpark, N° 6, november 1993, 6 pagina's*
2. BIM, *Afdeling Vergunningen, interne statistieken*
3. *Gewestelijk Ontwikkelingsplan, 2002*
4. *Brussels Hoofdstedelijk Gewest, « Circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage, 12 décembre 2002*
5. MBHG, 2002. *"Statistische Indicatoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest", Dienst Studies en Regionale Statistiek.*



6. *BIM 2002 « Plan voor structurele verbetering van de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van het klimaat 2002-2010».*

## **Andere fiches in verband hiermee**

Schriftje Lucht - Basisgegevens voor het Plan

- 9. Vluchtige organische stoffen
- 14. Koolstofmonoxide

Schriftje Economische activiteiten en leefmilieu

- 21. Typologie van de ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: overeenkomst tussen de NACE-nomenclatuur en de ingedeelde inrichtingen
- 24. Ondernemingen en Milieuvergunningen

## **Auteur(s) van de fiche**

DE VILLERS Juliette, MISSELYN Pascal