

**ONTWERP VAN HERZIENING VAN DE GEWESTELIJKE STEDENBOUWKUNDIGE
VERORDENING (GSV)
(Goedkeuring door de regering van 24 januari 2019)**

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

28 mei 2020

INHOUDSTAFEL

1. CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG	7
1.1. Het ontwerp van herziening van de GSV	7
1.2. De samenstelling van de nieuwe Commissie	7
1.3. De COVID-19-gezondheids crisis	7
2. ADVIES.....	8
2.1. PREAMBULE	8
2.1.1. Verdichting	8
2.1.2. Kwestie van de torens	8
2.1.3. Harmonisering / andere wetgeving	9
2.1.4. Verwezenlijking van de doelstellingen	9
2.1.5. Duidelijkheid / leesbaarheid / interpretatie	9
2.1.6. MER	10
2.1.7. Verklarende woordenlijst	10
2.2. TITEL I - KENMERKEN VAN DE BOUWWERKEN EN HUN NAASTE OMGEVING	11
2.2.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN	11
ARTIKEL 2: DOELSTELLINGEN	11
1° Algemene opmerkingen	11
2° Een harmonieuze en evenwichtige dichtheid van het gebouwenbestand toelaten	11
ARTIKEL 2/1 - RECONVERSIE VAN GEBOUWEN	12
2.2.2. HOOFDSTUK 2 PLAATSING EN BOUWPROFIELEN	12
2.2.2.1. AFDELING 1: MANDELIGE BOUWWERKEN	12
ARTIKEL 3: PLAATSING	12
Gebouwen voor productieve activiteiten, logistiek en voorzieningen	12
Isolatie/rooilijn	13
ARTIKEL 4: DIEPTE	13
ARTIKEL 5: HOOGTE VAN DE VOORGEVEL	13
ARTIKEL 6: HET DAK	14
2.2.2.2. AFDELING 2: VRIJSTAANDE BOUWWERKEN	14
ARTIKEL 7: PLAATSING EN DIEPTE	14
ARTIKEL 8: HOOGTE EN DAK	14
ARTIKEL 9: BENEDENVERDIEPINGEN	14
2.2.3. HOOFDSTUK 4: NAASTE OMGEVING	14
ARTIKEL 11: INRICHTING VAN DE ACHTERUITBOUWSTROOK	14
ARTIKEL 12: GEBIEDEN VOOR KOEREN EN TUINEN EN ZIJDELINGSE INSPRINGSTROKEN	14

ARTIKEL 13: BEHOUD VAN EEN DOORLAATBARE OPPERVLAKTE EN BIODIVERSITEIT	15
Afwijkingen achteruitbouwstroken §2° (hoofdstuk 11)	15
2.2.4. HOOFDSTUK 5: NUTSVOORZIENINGEN	15
ARTIKEL 15: NUTSVOORZIENINGEN VAN DE BOUWWERKEN	15
2.2.5. HOOFDSTUK 6: REGENWATER	15
2.3. TITEL II - BEWOONBAARHEIDSNORMEN VOOR WONINGEN.....	16
2.3.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN	16
MINIMALE GROOTTE van de WONINGEN/ TOEGANKELIJKHEID / EXTRA KOSTEN	16
Interieurorganisatie/aanpasbaarheid van woningen	17
Huisvestingscode	18
Verplichtstelling van een vergunning	19
Vergunning van beperkte duur	19
ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED	20
ARTIKEL 2: Doelstellingen	20
2.3.2. HOOFDSTUK 2: REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP WONINGEN, UITGEZONDERD STUDENTENWONINGEN	20
2.3.2.1. AFDELING 2: MINIMUMNORMEN VOOR OPPERVLAKTE EN HOOGTE	20
ARTIKEL 3 - MINIMUMNORMEN VOOR OPPERVLAKTE	20
Opdeling van gebouwen	20
Andere woonvormen	21
Doorlopende woningen.....	21
ARTIKEL 10: NATUURLIJKE VERLICHTING	21
2.3.2.2. AFDELING 3: UITRUSTINGEN.....	21
ARTIKEL 14: ANSLUITINGEN	21
Breedband.....	21
2.3.2.3. AFDELING 4: VERPLICHTE DIENSTLOKALEN IN GEBOUWEN MET MEERDERE WONINGEN	21
Ondergrondse containers	21
Verzoek om toevoeging: fietsenstalling	22
2.3.3. HOOFDSTUK 3 - REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP STUDENTENWONINGEN	22
ARTIKEL 20: MINIMUMNORMEN INZAKE OPPERVLAKTE, COMFORT EN HYGIËNE	22
2.4. TITEL III - BOUWPLAATSEN	22
2.5. TITEL IV - TOEGANKELIJKHEID VAN GEBOUWEN VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT	23
2.5.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN	23
ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED	23
2.5.2. HOOFDSTUK 2: WOONGEBOUWEN.....	24
ARTIKEL 3: AANPASBARE WONINGEN	24
2.5.3. HOOFDSTUK 3: TOEGANG TOT DE GEBOUWEN	24
ARTIKEL 4: TOEGANGSWEGEN.....	24
ARTIKEL 5: TOEGANGSHELLING	24

ARTIKEL 6: TOEGANGSDEUR	24
2.5.4. HOOFDSTUK 5: VERPLAATSING BINNEN IN DE GEBOUWEN	25
ARTIKEL 8: SIGNALISATIE	25
ARTIKEL 9: GANGEN	25
ARTIKEL 11: LIFTEN	25
ARTIKEL 12: TREDEN EN TRAPPEN	25
2.5.5. HOOFDSTUK 6: UITRUSTINGEN	25
ARTIKEL 13: TOILETTEN	26
ARTIKEL 14: BADKAMER, PASKAMERS, DOUCHECELLEN, KAMERS	26
2.6. TITEL V - RECLAME EN UITHANGBORDEN	26
2.6.1. HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN	26
ARTIKEL 3: ZONERING	27
ARTIKEL 4: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN	27
2.6.2. HOOFDSTUK 2 RECLAME	27
2.6.2.1. AFDELING 1: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN	27
ARTIKEL 5: LICHTGEVENDE RECLAME	27
ARTIKEL 8: ORIGINELE VORMEN	28
2.6.2.2. AFDELING 2: RECLAME IN DE PRIVATE RUIMTE	28
ARTIKEL 14: GEVELOPENINGEN	28
ARTIKEL 16: WERFDEKZEILEN	28
ARTIKEL 17: OMHEININGEN	28
ARTIKEL 19: TALUDS	28
2.6.2.3. AFDELING 3: RECLAME IN DE OPENBARE RUIMTE	29
ARTIKEL 21: STADSMEUBILAIR EN KIOSKEN	29
ARTIKEL 22: WACHTHUISJES VOOR GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER	29
ARTIKEL 27: INFORMATIE-INRICHTINGEN OF STADSMEUBILAIR DIE EEN GLOBAAL BELEID DIENEN	29
ARTIKEL 28: SCHRAGEN EN WIMPELS	29
ARTIKEL 29: GELEGENHEIDSRECLAME	29
2.6.3. HOOFDSTUK 3: UITHANGBORDEN EN RECLAME VERWIJZEND NAAR HET UITHANGBORD	29
ARTIKEL 30: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN	29
ARTIKEL 31: TERREINEN	30
ARTIKEL 33: GEVELS	30
ARTIKEL 34 en 35: ZIJGEVELS EN GEVELOPENINGEN	30
2.7. TITEL VI - OPENBARE RUIMTE	30
2.7.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN	30
ARTIKEL 2: Doelstellingen	31
2.7.2. HOOFDSTUK 2: VOETGANGERSVERKEER	32
ARTIKEL 3: VOETGANGERSWEGEN	32
ARTIKEL 5: ZEBRAPADEN	33

2.7.3.	HOOFDSTUK 3: SNELHEIDSBEPERKENDE INRICHTINGEN	33
	ARTIKEL 6: SNELHEIDSBEPERKENDE INRICHTINGEN.....	33
2.7.4.	HOOFDSTUK 4: LICHTE TWEEWIELERS	33
	ARTIKEL 7: FIETSPADEN	33
	ARTIKEL 10: PARKEREN VOOR LICHTE TWEEWIELERS	35
	ARTIKEL 11: WEGBEKLEDING EN MARKERING VAN FIETSPADEN	35
2.7.5.	HOOFDSTUK 6: OPENBAAR VERVOER.....	36
	ARTIKEL 15: HALTES.....	36
	ARTIKEL 16: EIGEN BEDDINGEN	36
	ARTIKEL 17: PARKEREN VAN TAXI'S EN CARSHARINGVOERTUIGEN	36
2.7.6.	HOOFDSTUK 7: HOOGSTAMMIGE BOMEN EN BIODIVERSITEIT	36
	ARTIKEL 18: SOORTEN EN BOOMAANPLANTINGEN	36
	ARTIKEL 19: PLANTPUTTEN	37
	ARTIKEL 20: BESCHERMINGSMAATREGELEN	37
	ARTIKEL 21: REGENWATERBEHEER.....	37
2.7.7.	HOOFDSTUK 8: WEGBEBAKENING.....	38
	ARTIKEL 22: VERKEERSTEKENS.....	38
2.7.8.	HOOFDSTUK 9: CONSTRUCTIES IN DE OPENBARE RUIMTE.....	38
	ARTIKEL 24: ALGEMEEN VERBOD.....	38
	ARTIKEL 25: PLAATSING VAN STADSMOEUBILAIR	38
	ARTIKEL 26: KASTEN VAN DE CONCESSIEHOUDERS	39
	ARTIKEL 27: SEIZOENSTERRASSEN	39
2.7.9.	HOOFDSTUK 10: VERLICHTING	39
	HOOFDSTUK 10: VERLICHTING	39
	ARTIKEL 28: GLOBALE OPZET	39
	ARTIKEL 29: GELEGENHEIDSDECORATIE.....	39
2.8.	TITEL VII - DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG	40
2.8.1.	HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN	40
	Beheer van de overgang	40
	Moeilijkheid van de analyse - ontbreken van kaarten.....	40
	Samenhang	40
	ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGEBIED	41
	ARTIKEL 2: Doelstellingen.....	41
	ARTIKEL 3: ZONES VAN HET GEWESTELIJK GRONDGEBIED	42
2.8.2.	HOOFDSTUK 2 GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN	43
	ARTIKEL 6: MINIMUMKENMERKEN VAN DE PLAATSEN VOOR FIETSEN	43
2.8.3.	HOOFDSTUK 3 - WONINGEN	44
2.8.3.1.	AFDELING 1 - GEBOUWEN MET MEERDERE NIEUWE WONINGEN	44
	ARTIKEL 7: AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS	44
	Elektrische oplaadpunten.....	45

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels
www.crd-goc.brussels

[hier](#)
[hier](#)

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op de vraag van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om advies;

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van minister Pascal SMET te hebben gehoord;

brengt de Commissie unaniem het volgende advies uit:

1. CONTEXT VAN DE ADVIESAANVRAAG

1.1. Het ontwerp van herziening van de GSV

Parallel met de hervorming van het BWRO in 2017 (achtereenvolgens van kracht op 30 april 2018, 20 april 2019 en 1 september 2019) en de goedkeuring van het GPDO door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in juli 2018 werd de procedure voor de wijziging van de GSV (die dateert van 2006) opgestart om de doelstellingen van de gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 te bereiken, namelijk:

- een gecontroleerde en harmonieuze verdichting van de regio bereiken;
- de creatie van studentenwoningen bevorderen;
- de reconversie van lege kantoren bevorderen.

1.2. De samenstelling van de nieuwe Commissie

In overeenstemming met het BWRO werd de nieuwe Gewestelijke Ontwikkelingscommissie (GOC) aangewezen bij besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 19 december 2019, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 8 januari 2020.

De nieuwe Commissie, die net is opgericht, heeft onmiddellijk opdracht gekregen om advies uit te brengen over het ontwerp van GSV, dat in eerste lezing door de vorige regering is goedgekeurd, net als over het resultaat van het openbare onderzoek dat van 14 maart tot 13 april 2019 heeft plaatsgevonden. Tegelijkertijd ontving de Commissie ook een adviesaanvraag over het ontwerp van vrijstellingsbesluit, dat nauw verband houdt met de GSV.

In deze context moest de Commissie haar analyse toespitsen op de punten/thema's die haar het belangrijkste leken, rekening houdend met de adviezen van de instanties en de bezwaren die tijdens het openbare onderzoek werden geformuleerd.

De nieuwe Commissie kon uiteraard niet vooraf door de regering worden geraadpleegd, maar zij neemt het verzoek van de vorige commissies om zo spoedig mogelijk op de hoogte te worden gesteld van de projecten over (met name voor de herziening van het GBP).

1.3. De COVID-19-gezondheids crisis

De termijn voor de indiening van het advies, 30 maart 2020, kon niet worden gehaald omdat het na de nationale lockdown van midden maart niet mogelijk was om fysieke vergaderingen te organiseren.

De BHR zelf heeft een besluit van 2 april 2020 aangenomen dat op 9 april 2020 in het Belgisch Staatsblad is gepubliceerd en dat de termijnen van het BWRO vanaf 16 maart opschort voor een hernieuwbare periode van een maand. De Commissie heeft echter met de technische bijstand van Perspective alles in het werk gesteld om virtuele vergaderingen te houden, waardoor ondanks de lockdown en de opschorting van de termijnen dit advies kon worden uitgebracht.

2. ADVIES

2.1. PREAMBULE

De Commissie benadrukt dat de GSV een algemeen instrument is dat het hele gewestelijke grondgebied bestrijkt en dat betrekking heeft op meerdere aspecten van de stedelijke omgeving die met zowel de stedelijke vorm als de verdichting en het gebruik van de openbare ruimte te maken hebben. Naast het strikt regelgevende aspect gaat het vooral om de visie op de ruimtelijke ordening.

Het zou nuttig zijn om na te denken over het optimale gebruik van de beschikbare regelgevingsinstrumenten om de doelstellingen te bereiken van het GPDO, dat de leidraad moet blijven voor zowel het overheidsoptreden als de projectleiders. In dit verband vestigt de Commissie de aandacht van de regering op de noodzaak om het GPDO op grote schaal bekendheid te geven, zodat publieke en private actoren er dagelijks mee aan de slag gaan en hun projecten vanaf het begin in het kader van deze visie ontwerpen, in plaats van bij de voorbereiding of het onderzoek van projecten bijna uitsluitend naar de regelgevende teksten te verwijzen. De Commissie is van mening dat het de voorkeur verdient om te onderhandelen over kwaliteitsprojecten in het kader van een gedeelde visie, die vergezeld moet gaan van kwaliteitsplannen voor het landschap, in plaats van het beginsel van een banale 'regelgevingsstructuur' te valideren. Het is daarom essentieel om de verschillende stedenbouwkundige diensten de middelen te geven om optimaal te functioneren, met voldoende opgeleid personeel, in plaats van alleen maar te vertrouwen op de regelgeving. De Commissie merkt ook op dat sommige van de door de GSV nagestreefde doelstellingen eerder een zaak zijn voor de territoriale strategie. Zij vraagt zich dan ook af of de GSV wel het juiste instrument is om deze kwesties aan te pakken.

2.1.1. VERDICHTING

De Commissie merkt met bepaalde reclamanten, zoals de Adviesraad voor Huisvesting (ARH), op dat de kwestie van de verdichting per gebouw wordt behandeld, terwijl geen rekening wordt gehouden met de verdichting van het huizenblok of de wijk als geheel. Dit zou kunnen leiden tot een verdere verdichting van huizenblokken die al heel, of zelfs te zeer verdicht zijn (met name in de centrumgemeenten) en het nog minder dicht maken van blokken die al geen hoge bouwdichtheid hebben, wat niet in overeenstemming is met de doelstelling van het GPDO.

Bij de verdichting moet rekening worden gehouden met de omvang van de wegen of de openbare ruimte, de grootte van de percelen en de huizenblokken, en in sommige gevallen dient een te hoge bouwdichtheid te worden vastgesteld. Daartoe zou een gebiedsindeling (zoals in Titel VII) of een verzadigingscriterium per wijk (zoals in de KaTKS van het GBP) kunnen voldoen aan de doelstelling van verdichtingsbeheer om een gecontroleerde verdichting te bereiken.

2.1.2. KWESTIE VAN DE TORENS

De Commissie merkt op dat de verordening geen specifieke maatregelen voor hoge gebouwen bevat, terwijl in Titel I (artikel 2) wordt gesteld dat het de bedoeling is "grote bouwwerken toe te staan die afwijken van de omliggende bouwprofielen".

Ze merkt op dat het MER heeft geconcludeerd dat het niet aangewezen is om in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening regels op te nemen die hoogbouw toestaan, zelfs onder bepaalde voorwaarden. De Commissie maakt zich zorgen over het gebrek aan basisregels voor dergelijke projecten

en stelt voor dat de regering een alomvattende strategie voor deze kwestie uitwerkt in het kader van een territoriale aanpak.

De Commissie komt tegemoet aan de opmerking van reclamanten dat goed moet worden nagedacht over de eventuele wenselijkheid van hoge gebouwen die aan bepaalde criteria (erfgoed, stadslandschap, bereikbaarheid met het openbaar vervoer, omgeving, locatie enz.) voldoen.

2.1.3. HARMONISERING / ANDERE WETGEVING

De Commissie wijst er ook op dat de GSV moet worden geharmoniseerd met en aangepast aan de andere geldende wetgevingen (Huisvestingscode, BWLKE, Natuurplan, GPCE, ordonnantie Bouwplaatsen enz.). Ze vraagt zich, net als diverse reclamanten, af of bepaalde punten of zelfs artikelen in de GSV wel relevant zijn en of er geen verwarring kan ontstaan over de toe te passen wetgeving als deze harmonisering niet tot stand komt. Net als bij de thermische isolatie van gebouwen (vroegere Titel V van de GSV 2006, ingetrokken bij de ordonnantie van 7 juni 2007 betreffende de energieprestaties en het binnenklimaat van gebouwen - EPB), kan men zich afvragen of het niet wenselijk is om alle normen met betrekking tot huisvesting in een samenhangend corpus binnen dezelfde code te verzamelen. Dit geldt ook voor bouwplaatsen.

2.1.4. VERWEZENLIJKING VAN DE DOELSTELLINGEN

Hoewel de Commissie waardering heeft voor de doelstelling van de verordening om de regels te versoepelen in plaats van ze aan te scherpen, is ze van mening dat de optie van een meer strategische GSV gepaard moet gaan met voorwaarden voor verdichtingsoperaties, woningbouw enz.

De Commissie is van mening dat er een echte visie nodig is op de nagestreefde doelstellingen en dat men dient te zorgen dat deze doelstellingen kunnen worden bereikt met de voorgestelde verordening.

Sommige reclamanten zoals de Adviesraad voor Huisvesting (ARH) bijtredend herinnert ze eraan dat de doelstellingen van het GPDO daadwerkelijk moeten worden bereikt, met name wat betreft de verdichting en de behoefte aan woningen die toegankelijk zijn voor mensen met een laag inkomen. De woningmarkt staat namelijk onder druk door de grote vraag naar kleinere, meer betaalbare woningen. De Commissie is van mening dat er minimumregels nodig zijn om de ontwikkeling van ongezonde woningen te vermijden. De afwijking mag echter niet de regel worden. De Commissie verwijst (met name onder de Titels I en II) naar de moeilijkheden met betrekking tot studentenwoningen. In dit verband kunnen regels worden opgesteld die onder de normen voor studentenhuysvesting vallen, zolang het enkel om studentenhuysvesting gaat (de regering zal hier aandacht aan moeten besteden in het kader van de herziening van het besluit voor de wijziging van het gebruik). De Commissie wijst er echter op dat een versoepeling van de regel voor studentenwoningen gevaarlijk kan zijn. De gemeentelijke stedenbouwkundige dienst is er niet om garanties te geven voor dergelijke woningen, die op lange termijn misschien riskeren ongezond te worden verklaard of te klein te zijn. Het risico op speculatie en op een transformatie van het stadslandschap is reëel.

2.1.5. DUIDELIJKHEID / LEESBAARHEID / INTERPRETATIE

De Commissie stelt vast dat iedereen tevreden is over het feit dat er één enkele verklarende woordenlijst is die alle definities bevat. Anderzijds moet ze worden aangevuld of moeten bepaalde definities worden gewijzigd, zoals met name door de KCML wordt aangegeven.

Bovendien constateert de Commissie, net als veel van de reclamanten waaronder de ESR en sommige gemeenten, een probleem met de leesbaarheid en duidelijkheid van bepaalde artikelen en schetsen, waardoor ze voor interpretatie vatbaar zijn. In dit verband hebben sommige reclamanten aanvullende

schetsen voorgesteld (bijvoorbeeld: Titel I, artikel 4, §1, 1°, kwestie van de middenas: vraag om deze schets van het hoekperceel toe te voegen).

Bovendien kunnen sommige bepalingen leiden tot uiteenlopende administratieve praktijken, wat betreurenswaardig is. Bij wijze van voorbeeld vraagt de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe of de verplichting om het akkoord van de eigenaar te bekomen (Titel I, artikel 3, §2: plaatsing), bij gebrek aan een dergelijk akkoord in het aanvraagdossier, een afwijking en een reden voor een openbaar onderzoek zou inhouden.

Voorgestelde toevoegingen: specifieke normen voor gebouwen die worden gebruikt voor productieve activiteiten, logistiek en uitrusting; biotooppoppervlaktefactor; circulaire economie/hergebruik van materialen; elektrificatie van het wagenpark.

In de aangekondigde doelstellingen worden de milieuambities niet gevolgd door maatregelen (en doelstellingen).

De Commissie steunt het verzoek van verschillende reclamanten, waaronder HUB, de ESR en citydev.brussels, om specifieke normen toe te voegen voor gebouwen die worden gebruikt voor productieve activiteiten, logistiek en uitrusting, om zo rekening te houden met hun werkmethoden en hun behoefte aan verdichting, en tegelijkertijd te voldoen aan de voorwaarden voor kwalitatieve verbeteringen.

Ze is van mening dat Titel I (met name de terminologie en de bepalingen) weinig is aangepast aan niet-residentiële gebouwen, en zeker in gebieden voor stedelijke industrie, OGSO's, sterk gemengde gebieden of gebieden voor havenactiviteiten van het GBP, wat aanleiding geeft tot een groter aantal aanvragen tot afwijking en soms een grote belemmering vormt voor de uitbreiding van ondernemingen of de verdichting van industrieterreinen.

Daarom vraagt ze om in Titel I deze specifieke kenmerken (normen voor de ligging, de diepte, de ontwikkeling van een specifieke omgeving) op te nemen. Dit geldt ook voor vrijstaande gebouwen.

De Commissie steunt ook de vraag van de reclamanten om een biotooppoppervlaktefactor op te nemen, zoals in het kader van de GGSV Wet is gebeurd (hoewel de berekeningsmethode sindsdien is geëvolueerd). Ook de principes van circulaire economie en hergebruik van materialen zijn te weinig aanwezig.

Voor de elektrificatie van het wagenpark wordt voorzien in oplaadpunten in de parkeergarages, maar voor de wegen wordt niets vermeld. De Commissie is van mening dat deze kwestie verdient in de verordening te worden behandeld.

2.1.6. MER

Het zou in meerdere opzichten zinvol zijn het MER af te ronden. Zo is het bijvoorbeeld moeilijk om de bouwprofielen te beoordelen bij gebrek aan tekeningen en vergelijkingen tussen de huidige en de toekomstige situatie.

In het MER wordt geen melding gemaakt van problemen met schaduweffecten voor het binnenterrein, noch van de afmetingen en de typologie van de huizenblokken.

Wat reclame betreft, is er geen kaart van de verboden of beperkte zones in het MER, noch een vergelijking met de nieuwe zones, waardoor het onmogelijk is om te meten hoe ver de verandering gaat. Tijdens de hoorzitting legde de vertegenwoordiger van de BHR uit dat de zones zijn samengevoegd, waardoor de verbodsbepalingen in de beperkte zone werden aangescherpt.

Hetzelfde geldt voor Titel VII 'De parkeernormen buiten de openbare weg': de herdefiniëring van de toegankelijkheidszones had moeten worden weergegeven op een kaart met de voorgestelde wijzigingen ten opzichte van de huidige kaart.

2.1.7. VERKLARENDE WOORDENLIJST

§2 van het vroegere artikel 2 verwees naar het GBP voor een reeks termen (ambachtelijke, industriële, logistieke activiteiten enz.). De Commissie deelt de bezorgdheid van citydev.brussels dat het schrappen van dit artikel lijkt te betekenen dat de nevenfuncties (kantoor ...) van een productieve activiteit niet langer moeten worden opgevat als zijnde gelijkgesteld met die productieve activiteit, zoals gespecificeerd in het GBP. Dit zou het dus mogelijk maken om parkeerbeperkingen toe te passen voor kantoren die bij een productieve activiteit horen en die zeer vaak in de facto minder goed bereikbare zones liggen, met het risico dat de goede werking van de activiteiten in kwestie wordt belemmerd.

Om de maatregelen te standaardiseren en een goed begrip van de maatregelen van de ene gemeente tot de andere mogelijk te maken, vraagt de Commissie bovendien dat de definitie van de term 'infrastructuur' in de woordenlijst wordt opgenomen. Ze denkt bijvoorbeeld aan de elektrische oplaadpunten.

Art. 6: De Commissie zou het nuttig vinden om een definitie van **fietslokaal** in de woordenlijst op te nemen.

2.2. TITEL I - KENMERKEN VAN DE BOUWWERKEN EN HUN NAASTE OMGEVING

2.2.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

ARTIKEL 2: DOELSTELLINGEN

1° Algemene opmerkingen

De Commissie benadrukt dat verordeningen doorgaans geen uitdrukkelijke doelstellingen vermelden. Gezien de huidige uitdagingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het echter prijzenswaardig dat de doelstellingen van de verordening uitdrukkelijk worden geformuleerd. Toch wordt benadrukt dat de status van deze doelstellingen dubbelzinnig is.

De Commissie is dan ook van mening dat, als we aannemen dat de regels volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen, het in dit geval niet nodig is de doelstellingen in de verordening te vermelden, aangezien geen enkele uitreikende instantie de naleving van de doelstellingen hoeft te rechtvaardigen als de aanvraag voldoet aan de regels.

De Commissie is dan van mening dat de doelstellingen moeten worden geschrapt, dat een verordening niet dient om in te spelen op strategische kwesties, en dat er stedenbouwkundige instrumenten moeten worden ontwikkeld die beter zijn afgestemd op de uitdagingen voor het gewest. Het probleem is dat de GSV, zoals haar naam aangeeft, een strikt regelgevend document is dat door het BWRO is ingesteld (artikel 87), zonder dat het BWRO of enige andere ordonnantie de nagestreefde strategische doelstellingen specificeert.

Vanuit een pragmatische invalshoek stelt de Commissie daarom voor om de doelstellingen naar een niet-regelgevende preambule te verplaatsen en te controleren of ze zijn afgestemd op de strategische plannen. De Commissie vraagt zich ook af wat de status van deze doelstellingen is ten opzichte van de doelstellingen die in de gewestelijke (GPDO, Good Move enz.) en gemeentelijke strategische plannen zijn vastgelegd, en in hoeverre deze doelstellingen bij elkaar passen.

2° Een harmonieuze en evenwichtige dichtheid van het gebouwenbestand toelaten

De Commissie deelt de mening van sommige reclamanten, waaronder de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML) en de Economische en Sociale Raad (ESR), dat deze doelstelling gepaard moet gaan met voorwaarden voor verdichting. Om een gecontroleerde en evenwichtige verdichting van het gewest te garanderen, is het namelijk zaak voorwaarden en objectieve criteria toe te voegen die bevestigen dat één plaats eerder dan een andere moet worden verdicht. Voorbeelden van dergelijke criteria

zijn bereikbaarheid, mobiliteit, beschikbare diensten en voorzieningen in de te verdichten gebieden. Vervolgens is er de manier waarop deze verdichting vorm moet krijgen, door de GSV te bepalen op basis van criteria uit de directe omgeving, zoals de hoogte van de omliggende gebouwen. De regels moeten ook kunnen worden toegepast op de ontlichting.

De Commissie vestigt net als de ESR de aandacht van de regering op dit punt, omdat de verwijzing naar het naburige gebouw voor het verdichten niet de meest relevante is, aangezien sommige van de dichtste zones zo nog meer zouden worden verdicht. Dit rechtvaardigt de toevoeging van verdichtingsvoorwaarden (zie preambule hierboven - ref. GPDO).

ARTIKEL 2/1 - RECONVERSIE VAN GEBOUWEN

In het kader van doelstelling 5 wordt prioriteit gegeven aan de reconversie en de renovatie van bestaande gebouwen.

De Commissie waardeert de nadruk die de regering legt op de reconversie van gebouwen.

Ze is van mening dat dit concept in de GSV moet worden opgenomen, in het algemeen en meer in het bijzonder wanneer is aangetoond dat de reconversie van het gebouw onmogelijk was.

Ze vestigt echter de aandacht op het feit dat, vanuit het oogpunt van duurzaamheid, de reconversie niet alleen betrekking moet hebben op kantoorgebouwen of gebouwen voor productieve activiteiten, maar op alle gebouwen in het algemeen. Zoals de ESR aangeeft, moet volledige of gedeeltelijke omkeerbaarheid worden gewaarborgd met het oog op andere door het GBP toegestane functies, zonder vooruit te lopen op toekomstige behoeften inzake bestemming. Voor de bouw van een parkeergebouw mag men zich niet beperken tot bovengrondse constructies, aangezien de reconversie van ondergrondse parkeerlagen dan vaak moeilijker is. Hierover moet specifiek worden nagedacht.

De Commissie wenst dan ook dat de tekst van de regelgevende bepalingen in dit verband wordt aangevuld met de invoering van de verplichting, althans voor de overheid, om te rechtvaardigen dat het onmogelijk is met voorrang bestaande gebouwen een nieuwe bestemming te geven.

Net als sommige reclamanten (KCML, de stad Brussel enz.) is ze bovendien verbaasd dat de circulaire economie niet in de GSV is opgenomen. Ze herinnert eraan dat rekening moet worden gehouden met gewestelijke plannen/programma's zoals het Gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan (GPLKE), het Natuurplan of het Gewestelijk Programma voor Circulaire Economie (GPCE).

De ESR wijst erop dat elk project de reconversie van materialen zoveel mogelijk moet garanderen en dat hergebruik sterk moet worden aangemoedigd.

2.2.2. HOOFDSTUK 2 PLAATSING EN BOUWPROFIELEN

2.2.2.1. AFDELING 1: MANDELIGE BOUWWERKEN

ARTIKEL 3: PLAATSING

Gebouwen voor productieve activiteiten, logistiek en voorzieningen

De Commissie verwijst naar haar advies in de preambule: voorstel voor toevoegingen. Ze steunt het verzoek van de reclamanten die vinden dat, in het geval van gebouwen die bestemd zijn voor productieve activiteiten, logistiek en uitrusting, specifieke normen voor hun plaatsing moeten garanderen dat ze goed functioneren bij uitbreidingen of verdichtingen in het gebied waarin ze gevestigd zijn, zonder dat regelmatig om afwijkingen moet worden verzocht.

Isolatie/rooilijn

De Commissie stelt vast dat talrijke opmerkingen werden gemaakt over de isolatie van gebouwen, meer bepaald van de voorgevel aan de straatkant.

Sommige reclamanten vroegen om het aanbrengen van isolatie op de buitengevel niet aan een vergunning te onderwerpen (dit valt onder het Vrijstellingsbesluit en niet onder de GSV). Anderen, zoals de Orde van Architecten en het IEB, vinden het beter om de isolatie van voorgevels als afwijking te behandelen en geen regel toe te voegen over dit onderwerp. Perspective stelt voor om afwijkingen afhankelijk te maken van een bepaalde energieprestatie (in samenhang met het BWLKE).

De stad Brussel vraagt een verhoging van de toegestane isolatiedikte van de voorgevel om de ambities op het vlak van energie-efficiëntie te realiseren.

Zoals opgemerkt door de KCML, die vragen heeft over de keuze voor een dikte van 14 cm, dient ook aandacht te worden besteed aan de omgeving van het gebouw, niet alleen wat de directe burens betreft, maar ook op straat- of wijkniveau.

Met het oog op de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, en zolang de buurt niet wordt geschaad, is de Commissie van mening dat externe gevelisolatie (goedkoper en technisch beter) de voorkeur moet krijgen, met bijzondere aandacht voor de prestaties van de gebruikte materialen veeleer dan voor hun dikte, vooral als men natuurlijke producten wil promoten. Ze acht het noodzakelijk om de eis "geen afbreuk te doen aan de architectonische kwaliteiten van het gebouw" te handhaven.

ARTIKEL 4: DIEPTE

De Commissie steunt de vraag van de ESR en citydev.brussels (zie hierboven) om specifieke normen op te leggen voor gebouwen bestemd voor productieve activiteiten, logistiek en voorzieningen.

Zoals blijkt uit de vele bezwaarschriften in die zin, is dit artikel bovendien onduidelijk.

De Commissie vraagt om deze regels te ondersteunen met ten minste een schets ter illustratie van de 12m-regel en de regel betreffende driekwart van de terreindiepte. Er moet ook worden vermeld dat de metingen gebeuren vanaf de bouwlijn.

ARTIKEL 5: HOOGTE VAN DE VOORGEVEL

De Commissie wijst erop dat het GPDO pleit voor een evenwichtige verdichting van het grondgebied. Ze benadrukt dat de toepassing van de GSV-regels ruimte laat voor oververdichting van gebieden die al zeer dicht zijn, wat in strijd is met het GPDO.

Er moet ook rekening worden gehouden met een bouwprofiel dat zowel de hoogte van de gevel als die van het dak omvat.

Net als bepaalde reclamanten stelt de Commissie vast dat de regel die bouwprofielen tussen die van de hoogste en de laagste naburige gebouwen toestaat, met een maximumverschil van +6 m ten opzichte van de laagste, niet in overeenstemming is met de in het GPDO geformuleerde doelstelling van een evenwichtige verdichting van het grondgebied. Deze regel beperkt namelijk de mogelijkheid van verdichting in gebieden met een lagere dichtheid.

Bovendien houden deze voorwaarden slechts rekening met één kant van de weg, en niet met de straat als geheel, wat een bepalende factor is voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de gebouwen (helderheid enz.). De Commissie vraagt de referenties te wijzigen om rekening te houden met de gebouwen aan de andere kant van de weg, en niet alleen met de gebouwen die zich aan een andere zijde van het huizenblok bevinden.

De Commissie is dan ook van mening dat de tekst moet worden aangepast om er een regel in te verwerken voor de verhouding tussen de breedte van de weg en de bouwhoogte. De kwaliteit van de leefruimte zou

ook gebaat zijn bij de toevoeging van andere criteria, zoals de bestaande openbare ruimte, de effecten van hellingen en hoogteverschillen als gevolg van de terreinhelling, de typologie van de gebouwen, inclusief de tegenoverliggende, het zonlicht en de schaduwen, de oriëntatie van de gebouwen.

De Commissie is van mening dat het in het geval van grote complexen niet de bedoeling is een absoluut gemiddelde in aanmerking te nemen, maar rekening te houden met de hoogtes binnen een morfologische eenheid. Dit zou betekenen dat de toegestane bouwprofielen per zone moeten worden aangepast, wat het mogelijk zou maken om het stadslandschap meer in het algemeen te beschouwen.

ARTIKEL 6: HET DAK

Verscheidene reclamanten stellen voor om rekening te houden met het potentieel van het dak op basis van factoren zoals zonneshijn (in het bijzonder de zonnekaart), om het type dakinrichting te bepalen dat de voorkeur verdient, of om gemengde indelingen toe te staan. Zonnepanelen bedekken namelijk niet noodzakelijkerwijs het hele dak en kunnen compatibel zijn met de inrichting van een groendak. De Commissie is er voorstander van om de keuze te laten, zoals in de ontwerptekst is toegestaan.

De Commissie is van mening dat een zekere homogeniteit van de daken bijdraagt aan de kwaliteit van het stadslandschap. Maar wanneer de algemene doelstellingen en de regels elkaar tegenspreken, moet er een keuze worden gemaakt, rekening houdend met de prioriteiten van het gewest. Als er bijvoorbeeld een conflict is tussen de uitlijning en de isolatie van een dak, moet de isolatie voorrang krijgen. De tweede voorwaarde van §3 moet in dit verband worden geschrapt.

2.2.2.2. AFDELING 2: VRIJSTAANDE BOUWWERKEN

ARTIKEL 7: PLAATSING EN DIEPTE

De Commissie verwijst naar haar opmerkingen hierboven, met name over de verenigbaarheid van de GSV met economische en industriële gebouwen. De Commissie stemt in met het verzoek van citydev.brussels om specifieke bepalingen op te nemen.

ARTIKEL 8: HOOGTE EN DAK

De Commissie is het eens met de reclamanten die van mening zijn dat de berekening van de gemiddelde hoogte grote problemen oplevert. De Commissie stelt voor het gemiddelde te wegen rekening houdend met de gevelbreedte van de referentiegebouwen.

ARTIKEL 9: BENEDENVERDIEPINGEN

De Commissie is van mening dat het voorschrift dat de oppervlakte van de gevelopeningen op de benedenverdieping op 30% brengt, buitensporig is. Ze vraagt om 20% te handhaven (zoals in de huidige GSV). Ze is het er met sommige reclamanten, waaronder de ESR, over eens dat dit problemen oplevert in het geval van gebouwen met meerdere woningen.

2.2.3. HOOFDSTUK 4: NAASTE OMGEVING

ARTIKEL 11: INRICHTING VAN DE ACHTERUITBOUWSTROOK

ARTIKEL 12: GEBIEDEN VOOR KOEREN EN TUINEN EN ZIJDELINGSE INSPRINGSTROKEN

ARTIKEL 13: BEHOUD VAN EEN DOORLAATBARE OPPERVLAKTE EN BIODIVERSITEIT

De Commissie is het eens met de opmerkingen van verschillende reclamanten, waaronder de KCML, die een parkeerverbod in de achteruitbouwstroken vragen om die te reserveren voor aanplantingen in de volle grond.

De Commissie is wel van mening dat, zoals vele gemeenten voorstellen, het parkeren van fietsen in een achteruitbouwstrook moet worden toegestaan, inclusief plaatsing van lichte fietsenstallingen. Ze stelt ook voor om, zoals sommige reclamanten hebben gevraagd, deze mogelijkheid uit te breiden tot de zijdelingse zones.

Indien nodig kunnen deze kwesties in gemeenten waar deze praktijken al bestaan worden geregeld via een BBP.

De Commissie merkt op dat de kwestie van de oplaadpunten voor elektrische auto's of fietsen niet aan de orde komt, met name in de achteruitbouwstroken. Ze is van mening dat deze kwestie verdient in de verordening te worden behandeld.

De Commissie wijst er ook op dat het MER aanbeveelt om de artikelen over de inrichting van achteruitbouwstroken, gebieden voor koeren en tuinen en zijdelingse inspringstroken aan te passen om de voorkeur te geven aan inheemse soorten, de BAF te maximaliseren, actieve mobiliteit te bevorderen door de inrichting van stallingen voor fietsen in achteruitbouwstroken toe te staan (op voorwaarde dat die in het stadslandschap worden geïntegreerd), de volledige ondoorlaatbaarheid van de achteruitbouwstrook te beperken tot 25% en de plaatsing van serres in gebieden voor koeren en tuinen en zijdelingse inspringstroken toe te staan.

Verscheidene reclamanten stellen voor de BAF-indicator (Biotope Area Factor) in te voeren, zoals in de GGSV Wet is bepaald, en de Commissie steunt dit voorstel.

Afwijkingen achteruitbouwstroken §2° (hoofdstuk 11)

Wat de kwestie van de ingegraven voorzieningen voor gebouwen met 150 wooneenheden en meer betreft, is de Commissie het met verschillende gemeenten en de BGHM eens dat er geen minimumaantal wooneenheden moet worden vastgesteld. Ze is van mening dat kleinere eenheden (bijvoorbeeld drie eenheden van vijftig woningen) in staat moeten zijn om dergelijke voorzieningen te installeren zonder dat dit in strijd is met de verordening.

2.2.4. HOOFDSTUK 5: NUTSVOORZIENINGEN

ARTIKEL 15: NUTSVOORZIENINGEN VAN DE BOUWWERKEN

De Commissie stelt samen met de ESR en een aantal gemeenten vast dat de kwestie van de 'breedbandaansluiting' niet in het ontwerp is opgenomen, ook al zijn er bepalingen die de huidige GSV in die zin hebben gewijzigd.

Ze stelt voor dit hoofdstuk in die zin aan te vullen, met aandacht voor het criterium van de esthetische integratie en met respect voor de gezondheid.

2.2.5. HOOFDSTUK 6: REGENWATER

De Commissie stelt voor een verband te leggen met het Waterbeheerplan en specifieke bepalingen op te nemen voor bouwwerken in overstromingsgevoelige gebieden.

In het geval van renovatie, wanneer er geen gescheiden riolering is, moet een vrijstelling van de installatie van een regenwaterput mogelijk zijn als een groendak voldoet aan de voorwaarden en doelstellingen voor het vasthouden van water.

2.3. TITEL II - BEWOONBAARHEIDSNORMEN VOOR WONINGEN

2.3.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

MINIMALE GROOTTE VAN DE WONINGEN/ TOEGANKELIJKHEID / EXTRA KOSTEN

In het MER (p. 309) wordt uitgelegd dat de bevolkingsgroei in de nabije toekomst voor nog meer druk op de woningmarkt zal zorgen. Dit kan tot een stijging van de woningprijzen leiden, waardoor mensen met een bescheiden inkomen zich verplicht zien om te gaan wonen in goedkope woningen die mogelijk niet voldoen aan de minimumnormen voor oppervlakte.

Hoewel de laatste demografische prognoses (maart 2020) aangeven dat het aantal extra huishoudens aanzienlijk lager zal zijn dan verwacht, is een van de uitdagingen voor het gewest om huisvesting voor iedereen toegankelijk te maken, met name door de betaalbaarheid van particuliere woningen te garanderen en de kwaliteit van de huisvesting te verbeteren.

In dit verband, vervolgt het MER, kan het opleggen van minimumnormen voor oppervlakte en volume het mogelijk maken om een aanbod van kwaliteitswoningen te waarborgen. Het is echter ook belangrijk om te voorkomen dat er te hoge normen worden gesteld die een algemene stijging van de huizenprijzen met zich brengen, ook voor kleinere woningen. Dit zou tot gevolg hebben dat de toegang tot huisvesting voor mensen met een laag inkomen wordt beperkt.

Volgens het MER zal de voorgestelde wijziging een positief, maar weinig significant effect hebben op de kwaliteit van nieuwe woningen, maar zal ze ook onvermijdelijk leiden tot een stijging van de prijs van nieuwe woningen met meerdere kamers, waardoor die minder toegankelijk worden voor huishoudens met een laag inkomen.

Sommige reclamanten zijn van mening dat het ontwerp, dat een 'comfortabel' minimum garandeert, in de goede richting gaat, terwijl anderen juist vinden dat de normen voor de grootte moeten worden verlaagd om de woningen financieel toegankelijker te maken.

De ESR vraagt zich af of het mogelijk is om de woningproductie te richten op het bescheiden segment, waar momenteel een tekort heerst. Volgens de ESR kunnen woningen die kleiner zijn dan in het project wordt geëist, maar zonder te worden gereduceerd tot het minimum van de huidige sociale normen, met behulp van een modulaire inrichting perfect acceptabel en woonbaar zijn en voldoen aan de doelstellingen van het socialewoningbeleid en de koopkracht van huishoudens met een bescheiden inkomen. De ESR benadrukt dat deze herziening van de GSV het gewest in staat stelt om met name tegemoet te komen aan de vraag naar toegankelijke (betaalbare en qua typologie adequate huisvesting, rekening houdend met de demografie van Brussel) en duurzame (wat het gebruik van bouwmaterialen en de energieprestaties betreft) woningen. Er zijn vele antwoorden die in samenhang met de stedenbouwkundige regels (notie van 'redelijke huurprijzen') moeten worden bekeken.

Het Woningfonds is van mening dat het ontwerp nieuwe woningen nog veel minder betaalbaar zal maken voor huishoudens met een laag of bescheiden inkomen en dat nieuwe woningen zo alleen nog toegankelijk

zullen zijn voor huishoudens met een hoog inkomen. Samen met diverse andere reclamanten maakt het Woningfonds zich zorgen over de stijgende bouwkosten:

- Voor particuliere bedrijven zijn die een obstakel voor de ontwikkeling van woningen met een redelijke huurprijs.
- 'Grote' nieuwe woningen zullen zo alleen toegankelijk zijn voor een meer welvarend deel van de bevolking, terwijl huishoudens met een lager inkomen hun intrek moeten nemen in bestaande gebouwen van lagere kwaliteit, met name op het gebied van energie.
- Dit zal gepaard gaan met een stijging van de huurprijzen, waardoor het moeilijker wordt om toegang te krijgen tot huisvesting, terwijl de GSV de toegang tot huisvesting voor mensen met een laag inkomen juist zou moeten vergemakkelijken.

Het Woningfonds en de BGHM verwijzen ook naar de woonbaarheidsnormen in de andere gewesten en in de buurlanden. De Waalse normen zijn bijvoorbeeld lager dan die van het ontwerp, maar zijn gekoppeld aan de grootte van het huishouden.

Op basis van de huidige marktpraktijk is de Commissie van mening dat de projecten de volgende gemiddelden opleveren:

bruto-oppervlakte: 1 K: 60-70; 2 K 80-90; 3 K 103-123

netto-oppervlakte: 1 K: 55 m²; 2 K: 70 m²; 3 K: 90 m²

Het lijkt er dus op dat de praktijk al genereuzer is dan de strikte toepassing van de huidige GSV.

De Commissie stelt voor dat de regering een minimumgrootte voor elk type woning vaststelt, waarbij de proportionaliteitsregel voor leefruimten in acht moet worden genomen.

De Commissie is van mening dat de huidige minimumoppervlakte moet worden gehandhaafd, maar steunt het proportionaliteitsbeginsel. Als de minimale woonbaarheidsnormen van de Huisvestingscode niet worden toegepast, moet het mogelijk zijn de normen van het ontwerp te verlagen, mits dit naar behoren wordt gemotiveerd.

De Commissie is van mening dat de vermindering van de oppervlakte van de woningen gepaard moet gaan met een aanzienlijke toename:

- *van de gemeenschappelijke ruimtes die verbonden zijn met het gebouw, bijvoorbeeld toegankelijke groendaken, tuinen, stedelijke moestuinen, wasruimte, logeerkamer, polyvalente ruimte ...;*
- *van de openbare gemeenschappelijke ruimten (voorzieningen, groene ruimten enz.), rekening houdend met de beschikbaarheid van de omliggende openbare ruimten.*

De ervaring met de door de coronapandemie opgelegde lockdown heeft aangetoond dat er dringend nood is aan toegankelijke groene ruimten in dichte wijken.

Bovendien is de GSV niet het enige instrument om de toegang tot behoorlijke huisvesting te waarborgen.

Interieurorganisatie/aanpasbaarheid van woningen

Een reclamant is van mening dat een stedenbouwkundige verordening geen voorwaarden mag stellen voor de organisatie van een interieurplan, of dat ze zich moet beperken tot referenties op het vlak van veiligheids- en hygiënenormen en geen minimumnormen voor oppervlakte, afmetingen en uitzicht mag opleggen die leiden tot een vorm van stereotiepe woning.

Verschillende gemeenten zijn van mening dat de GSV in het algemeen een verbetering van de huisvesting in Brussel beoogt. De bepalingen verhinderen echter niet dat gebouwen met eenkamerwoningen of met

een onvolwaardige tweede kamer worden ontwikkeld om de oppervlakte van de appartementen te beperken, en dat het daarom noodzakelijk is om principes te standaardiseren zoals die welke opgenomen zijn in de richtlijnen die verschillende gemeenten toepassen met betrekking tot de bepaling van het aantal (of het percentage) woningen per type (studio's, één kamer, twee kamers enz.).

Verscheidene reclamanten beschouwen het proportionaliteitsbeginsel tussen de minimale oppervlakte van de woonkamer en het aantal kamers als positief.

Verwijzend naar de nota van de Brusselse referent huisvesting beveelt de BGHM aan de keuze over te laten aan de ontwikkelaar, die moet jongleren tussen de kwaliteit en de kostprijs van een project.

De Commissie is voorstander van:

- *een andere berekeningsmethodologie die ontwerpers een zekere creatieve flexibiliteit biedt en rekening houdt met nieuwe manieren van wonen naast hetgeen al is gepland (gedeelde accommodatie);*
- *een lichte verlaging van de basisnormen met behoud van de link tussen de woonkamer en het aantal slaapkamers;*
- *een vermindering van de minimumoppervlakte met ongeveer 10% die voor rekening komt van de woonkamer, de keuken en de slaapkamers;*
- *het in aanmerking nemen van de beschikbare gemeenschappelijke en privéruimten;*
- *het in aanmerking nemen van terrasoppervlakte en privé buitenruimten om de vermindering van de binnenoppervlakte te compenseren.*

De Commissie is van mening, dat als een project afwijkt van de huidige regels, maar aantoont dat de architectonische en woonkwaliteiten ervan voldoende zijn, het moet worden aanvaard voor zover het aan de normen van de Huisvestingscode voldoet.

Huisvestingscode

Een gemeente is van mening dat hygiëne- en comfortnormen opnemen in een stedenbouwkundige verordening niet relevant is, aangezien die aspecten al zijn geregeld in de Huisvestingscode.

Een andere gemeente is van mening dat veel van de artikelen in hoofdstuk 2 over comfort en hygiëne en hoofdstuk 3 over uitrustingen overbodig zijn, omdat de bepalingen van het BBHR de basisvereisten voor veiligheid, gezondheid en uitrustingen van de woningen bepalen.

Een andere reclamant betreurt daarentegen de verschillen tussen de normen van de Huisvestingscode en die van de GSV.

Nog een andere reclamant vraagt dat de openingen die in de Huisvestingscode zijn ingevoerd ten gunste van solidair wonen en intergenerationeel wonen ook in de GSV worden opgenomen.

De Commissie merkt op dat er een duidelijke vraag is naar harmonisering en verduidelijking van de regels. Het klopt dat de Huisvestingscode op dit ogenblik een ander toepassingsgebied heeft. In Wallonië is het echter het Waals Wetboek van Huisvesting en Duurzaam wonen dat deze materie regelt, ook voor nieuwe koopwoningen.

Dit wetboek bepaalt dat de Waalse regering minimale gezondheidsnormen voor alle woningen (art. 3) moet vastleggen, net als overbevolkingsnormen (art. 3bis) en bijzondere eisen voor collectieve woningen en kleine individuele woningen, gehuurd of te huur aangeboden als hoofdvverblijf of als huisvesting voor studenten op basis van een huurvergunning (art. 9 e.v.). Voor woningen die niet aan de voorwaarden voldoen en die het voorwerp zijn van een renovatiehuurovereenkomst, kan een voorlopige huurvergunning worden afgeleverd. De duur hiervan wordt door de gemeenteraad vastgesteld, maar mag niet langer zijn dan vijf jaar (art. 12).

De regering bepaalt de normen inzake duurzaam wonen (art. 13 quater). Deze criteria hebben betrekking op de toegankelijkheid, de aanpasbaarheid en de energieprestatie.

Er wordt een tegemoetkoming aan de gezinnen verleend om hun woning aanpasbaar of toegankelijk te maken, voor verrichtingen die de verwijdering van één of meerdere ongezondheidsorzaken of het voldoen aan veiligheidsvoorwaarden bepaald krachtens dit wetboek beogen of die het hen mogelijk maken de energieprestatie ervan te verbeteren (art. 14).

Net zoals titel V van de GSV is ingetrokken om te worden 'opgevestigd' in de milieusfeer, zou Titel II inderdaad kunnen worden ingepast in de Huisvestingscode, die dan dienovereenkomstig zou moeten worden aangepast.

Dit zou het ook mogelijk maken om op de opmerkingen over de moeilijkheid van de controle te antwoorden, in het stadium van de vergunningsaanvraag.

Verplichtstelling van een vergunning

Verscheidene gemeenten wijzen erop dat voor de wijziging van een woning in een ander type waarin deze titel voorziet, momenteel geen stedenbouwkundige vergunning vereist is en vragen dat artikel 98 van het BWRO in die zin wordt gewijzigd.

Andere gemeenten, de ARH en de Orde van Architecten vragen om in het geval van niet-gemeenschappelijke woningen te verduidelijken dat het aanvragen van een stedenbouwkundige vergunning verplicht moet worden gesteld om van één woningtype op een ander over te schakelen, aangezien de oppervlakenormen niet dezelfde zijn voor de woningen.

Anderen vragen zich af of de overgang van een woning naar een deelwoning, met behoud van de volumes van het bestaande gebouw, een verandering van het aantal woningen of een verandering van bestemming met zich brengt.

Nog anderen plaatsen, in de veronderstelling dat er een vergunning nodig is, vraagtekens bij de toename van het aantal vergunningen dat dit zal veroorzaken en bij het risico op meer vertragingen, waardoor er tijdens de verwerkingstijd woningen blijven leegstaan.

Bij navraag heeft Urban bevestigd dat hierover wordt nagedacht. De optie die in dit stadium wordt overwogen, is een wijziging van het besluit over de wijzigingen van gebruik, dat zou een vergunningsverplichting zou moeten opleggen om van woningtype te veranderen, ook als het om studentenwoningen gaat.

De Commissie is het eens met het standpunt van de Adviesraad voor Huisvesting (ARH) dat de bestemmingen binnen de huisvesting niet moeten worden afgebakend. De Commissie stelt daarom voor geen verplichte stedenbouwkundige vergunning te overwegen, maar eerder een stedenbouwkundige verklaring met voorwaarden voor een wijziging van de bestemming. Dat zou namelijk meer flexibiliteit bieden.

Vergunning van beperkte duur

Om de publieke actoren gerust te stellen over het niet-permanente karakter en de omkeerbaarheid van de ontwikkelingen ten gunste van solidaire en intergenerationele huisvesting, stelt een reclamant voor de vergunningen hiervoor te kwalificeren als vergunningen van beperkte duur.

De Commissie is van mening dat deze optie moet worden geanalyseerd.

ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGBIED

§3 van deze titel is van toepassing op nieuwe gebouwen, maar ook op bestaande gebouwen onder bepaalde voorwaarden.

De Commissie steunt het verzoek van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, in die zin dat deze titel beperkt is tot nieuwe gebouwen en toevoegingen aan een bestaand gebouw. Ze is van mening dat het toepassingsgebied van deze titel zeer breed is en dat als gevolg daarvan veel erfgoed zou moeten voldoen aan woonbaarheidsnormen die in strijd zijn met de intrinsieke architecturale kenmerken ervan.

De Commissie vraagt daarom om meer duidelijkheid, door voor elk artikel aan te geven of het geldt voor een nieuw dan wel een bestaand gebouw.

ARTIKEL 2: DOELSTELLINGEN

Doelstelling 2° van deze titel is erop gericht de kwaliteit van de Brusselse woningen te vrijwaren, met name door de opdeling van gebouwen te regelen.

Het verbaast de Commissie dat de verordening hierover niets zegt. Ook wordt benadrukt dat de richtsnoeren niet reglementair zijn en dat ze van gemeente tot gemeente verschillen. Ze is van mening dat het gewest de regelgeving moet kunnen harmoniseren, om zo de zaken te vereenvoudigen.

2.3.2. HOOFDSTUK 2: REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP WONINGEN, UITGEZONDERD STUDENTENWONINGEN

2.3.2.1. AFDELING 2: MINIMUMNORMEN VOOR OPPERVLAKTE EN HOOGTE

ARTIKEL 3 - MINIMUMNORMEN VOOR OPPERVLAKTE

In het algemeen herinnert de Commissie eraan dat 'huisvesten' vooral 'wonen' is. Voor alle criteria met betrekking tot de levenskwaliteit moet dus rekening worden gehouden met de volledige context van de omgeving (winkels, collectieve voorzieningen, groene ruimten, toegankelijkheid enz.) en niet alleen met de normen op het vlak van de huisvesting zelf. Het is daarom belangrijk om na te gaan of de normen voor de minimumoppervlakte toereikend zijn. Soms zijn deze minima echter al te hoog.

Aangezien de normen in België, en met name in Brussel, al zeer hoog zijn, is de Commissie van mening dat het nuttig zou zijn om de Brusselse normen te kunnen vergelijken met die in andere steden. Deze vergelijking zou dan moeten worden opgenomen in het MER.

De Commissie wijst erop dat de meeste mensen in Brussel deel uitmaken van een eenoudergezin, wat gevolgen heeft voor de omvang en de prijs van de woningen. Deze mensen zullen zich woningen met een dergelijke oppervlakte niet meer kunnen veroorloven.

Opdeling van gebouwen

De Commissie stelt voor dat de regering in de GSV de regels voor de opdeling van de gebouwen specificeert om de uiteenlopende praktijken van de gemeenten op elkaar af te stemmen.

Ze herinnert eraan dat de term 'streven naar' niet hetzelfde is als 'strikt naleven', maar dat zowel bij renovaties als voor opdelingen rekening moet worden gehouden met de bestaande typologie. Ze is ook van mening dat, als er een extra verdieping moet worden ingericht, de extra kamers niet noodzakelijkerwijs van invloed hoeven te zijn op de structuur van de bestaande verdiepingen.

Andere woonvormen

De Commissie is het met sommige reclamanten eens dat de verordening geen specifieke regels bevat voor bepaalde types woningen (collectieve woningen, cohousing enz.). Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de verzoeken van bepaalde reclamanten, waaronder de BGHM, om de normen anders te formuleren zodat ze duidelijker zijn. De regels zouden zo op een verschillende manier van toepassing zijn naargelang de habitat (delen van voorzieningen, leefruimten enz.). Cf. opmerkingen van Nicolas Bernard.

Doorlopende woningen

Het verbaast de Commissie, net als de gemeente Molenbeek, dat doorlopende woningen niet in de verordening zijn opgenomen.

Ze is van mening dat een regeling ten gunste van dit soort woningen een pluspunt zou zijn voor de levenskwaliteit van de bewoners, gezien de vele voordelen die ze kunnen bieden (ventilatie, licht, balkon enz.).

De Commissie kan dit verzoek alleen maar steunen, of op zijn minst een verbod vragen op eengezinswoningen die volledig naar het noorden zijn gericht.

ARTIKEL 10: NATUURLIJKE VERLICHTING

Voor een beter begrip moet in de artikelen worden aangegeven wat er in nieuwe en bestaande gebouwen moet worden gedaan.

De Commissie steunt dus het verzoek van een reclamant om in de verordening rekening te houden met de typologie van de bestaande gebouwen in Brussel, om zo situaties te vermijden waarin er systematisch sprake is van een afwijking (middelste kamer in een rij van drie kamers).

2.3.2.2. AFDELING 3: UITRUSTINGEN

ARTIKEL 14: ANSLUITINGEN

Breedband

De Commissie verwijst naar haar advies in Titel I hierboven.

2.3.2.3. AFDELING 4: VERPLICHTE DIENSTLOKALEN IN GEBOUWEN MET MEERDERE WONINGEN

Ondergrondse containers

De Commissie verwijst naar haar advies in Titel I hierboven.

Verzoek om toevoeging: fietsenstalling

De Commissie is het met de gemeenten Sint-Agatha-Berchem en Vorst eens dat de kwestie van de fietsenstalling moet worden opgenomen in Titel II en niet alleen in Titel VII over parkeren. Ze is namelijk van mening dat dit ook betrekking heeft op de woonbaarheidsnormen.

De Commissie vraagt daarom enige flexibiliteit bij het onderzoek naar de indeling van de ruimten. Denk aan het inrichten van een multimodale ruimte op de overlopen voor een kinderwagen, in plaats van een algemene ruimte op de begane grond of in parkeergarages.

2.3.3. HOOFDSTUK 3 - REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP STUDENTENWONINGEN

ARTIKEL 20: MINIMUMNORMEN INZAKE OPPERVLAKTE, COMFORT EN HYGIËNE

De Commissie is van mening dat het nodig is om, alvorens minimumvoorschriften vast te stellen, de momenteel afgegeven vergunningen en de toegepaste maatregelen te analyseren en na te gaan of er eventueel afwijkingen zijn toegestaan. Zo zouden de oppervlaktebehoeften objectiever kunnen worden beoordeeld. De Commissie stelt voor om een dergelijke analyse bij het MER te voegen.

De Commissie is in ieder geval van mening dat dezelfde normen moeten worden nagestreefd voor bestaande en nieuwe gebouwen.

De Commissie benadrukt dat er, hoewel in de grote vraag naar studentenwoningen moet worden voorzien, geen woningen mogen worden geproduceerd die niet aan de woonbaarheidsnormen voldoen, waardoor de kwaliteit van het huurwoningenbestand in Brussel op termijn zou afnemen. Op de lange termijn bestaat namelijk het risico dat mensen met een laag inkomen voor studentenwoningen kiezen bij gebrek aan andere toegankelijke woningen, terwijl de vastgoedspeculatie op woningen met een hoger rendement per m² dan conventionele woningen wordt aangemoedigd.

De moeilijkheid is dat de voorwaarde gaat over het controleren van de status van de verhuurder en huurder op lange termijn. De instantie die de stedenbouwkundige vergunning afgeeft, is echter niet bevoegd (en beschikt niet over de middelen) voor dergelijke controles. Dit is meer een zaak voor de huisvestingspolitie.

De Commissie stelt voor de crisis in de studentenhuusvesting aan te pakken met een plan waaraan middelen en teams gekoppeld zijn en dit punt uit de verordening te schrappen. Het is een illusie te geloven dat een eenvoudige verordening zo'n belangrijk en complex probleem zal oplossen.

De Commissie merkt op dat er tussen de categorie 'cohousing' en de categorie 'studentenwoningen' in feite nog een andere categorie gebouwen bestaat met een combinatie van zelfstandige 'studio's' en gemeenschappelijke ruimten.

De Commissie wil niet noodzakelijkerwijs dat er specifieke normen worden vastgesteld, maar acht het wel wenselijk dat de ontwerpers nadenken over deze nieuwe woonvorm.

2.4. TITEL III - BOUWPLAATSEN

Verscheidene reclamanten betreuren het ontbreken van een duidelijke band met de doelstelling van duurzame ontwikkeling.

De Commissie deelt hun bezorgdheid over de doelstelling om de verspilling van materialen te verminderen en stelt voor dat een proactief beleid inzake hergebruik en beheer van bouwplaatsafval wordt gecombineerd met de verplichting om giftig afval te ontmantelen, te sorteren, te recycleren en veilig te verwijderen.

De Commissie steunt het voorstel van de stad Brussel om voorrang te geven aan het gebruik van bemalingswater tijdens de bouwwerken boven lozing in het riool (bv. vullen van sproeiwagens, onderhoud, opslag, vullen van vijvers enz. Zie proefproject: [opensource.brussels](https://www.brussels.be/opensource)).

Een reclamant trekt de noodzaak in twijfel om dergelijke bepalingen in het kader van een stedenbouwkundige verordening in te voeren en benadrukt dat het aangewezen lijkt om de bepalingen op dit gebied (zowel voor particuliere als voor openbare bouwplaatsen) in een specifieke verordening op te nemen en te harmoniseren.

De Commissie benadrukt dat het belangrijk is de link te leggen tussen de ordonnantie Bouwplaatsen, het uitvoeringsbesluit Bouwplaatsen op de openbare weg en de GSV, met name wat de werkroosters van bouwplaatsen betreft. Maar al te vaak weten aannemers niet meer welke regels ze moeten toepassen. Wat de bescherming van bomen betreft, moet worden benadrukt dat die overal gerechtvaardigd is en niet alleen op de binnenterreinen van huizenblokken, gezien de kwetsbaarheid van bepaalde soorten. De Commissie stelt voor dat dit aspect in het bouwplaatsenbesluit wordt opgenomen om de details te specificeren.

2.5. TITEL IV - TOEGANKELIJKHEID VAN GEBOUWEN VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

De Commissie benadrukt dat de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, met name gezien de toename van het aantal ouderen, in de toekomst van essentieel belang zal zijn om ouderen of personen met beperkte mobiliteit de grootst mogelijke autonomie te geven. Alles moet toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers (deuren, deurbellen enz.), maar ook voor iedere persoon met een handicap.

2.5.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGBIED

Verschillende reclamanten zijn van mening dat het toepassingsgebied voor kleine handelszaken en woningen van minder dan 200 m² het grootste probleem is. Tijdens de renovatie genieten deze handelszaken en woningen namelijk systematisch een vrijstelling en hoeven ze niet te voldoen aan de in de GSV opgenomen toegankelijkheidsnormen, terwijl de normen voor personen met een zintuiglijke of verstandelijke handicap niet gekoppeld zijn aan de begrippen oppervlakte en beschikbare ruimte (beveiliging van trappen, markeringen voor noodsituaties).

De Commissie stelt voor artikel 1, §4, 2°, als volgt te wijzigen: "(...) waarvan de voor het publiek toegankelijke ruimten een totale nettovloeroppervlakte van minder dan 100 m² hebben."

Mensen met beperkte mobiliteit gaan naar kleine winkels, dus is het belangrijk om ze toegankelijk te maken. De Commissie vraagt ook, ongeacht de oppervlakte, een gemotiveerde nota in het dossier, waarin wordt uitgelegd waarom de geldende maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd.

Om de ontwerpers te verplichten aandacht te besteden aan de kwestie, is het belangrijk een onderscheid te maken tussen de noodzaak om een afwijking aan te vragen en de aanwezigheid van een verantwoordingsnota in het dossier wanneer het niet mogelijk is om de site aan te passen.

2.5.2. HOOFDSTUK 2: WOONGEBOUWEN

ARTIKEL 3: AANPASBARE WONINGEN

De GSV bepaalt dat nieuwe gebouwen met een brutovloeroppervlakte van meer dan 2500 m² voor minstens 10% uit aanpasbare woningen moeten bestaan.

Verscheidene reclamanten betwisten de wenselijkheid van een dergelijke maatregel. Maar gezien de evolutie van de bevolking is de Commissie van mening dat dit criterium, zoals gevraagd door één gemeente, niet streng genoeg is en dringt ze erop aan dat het al vanaf 1000 m² wordt opgelegd.

2.5.3. HOOFDSTUK 3: TOEGANG TOT DE GEBOUWEN

ARTIKEL 4: TOEGANGSWEGEN

De GSV vereist dat de toegangsweg tot gebouwen gelijk ligt met het straatniveau of voorzien is van een toegangshelling.

De Commissie is het met de KCML eens dat er andere oplossingen bestaan (bijvoorbeeld een geïntegreerd liftstelsel) en vraagt om §2 als volgt te wijzigen:

"voorzien zijn van een toegangshelling die voldoet aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 5 of van een ander middel om hetzelfde doel te bereiken".

ARTIKEL 5: TOEGANGSHELLING

§5: de Commissie is het eens met het advies van de KCML. De verwijzing naar artikel 11, waarin wordt geëist dat de onmogelijkheid om een toegangshelling te plaatsen, wordt gecompenseerd door de installatie van een lift of, bij gebrek daaraan, een hijsplatform, is niet voldoende om de oplossingen uit te kristalliseren die optimaal zijn aangepast aan de specifieke kenmerken van oude gebouwen.

ARTIKEL 6: TOEGANGSDEUR

De Commissie merkt net als een reclamant op dat het interessant zou zijn om de kwestie van de toegang tot de deurbellen aan de orde te stellen: voor mensen met een visuele handicap (bijvoorbeeld wanneer ze een afspraak hebben bij een zorgpraktijk) is het niet gemakkelijk om de deurbel te vinden, aangezien er enkel indicaties in het zwart zijn. De hoogte van de deurbel kan bovendien een obstakel zijn voor mensen in een rolstoel.

2.5.4. HOOFDSTUK 5: VERPLAATSING BINNEN IN DE GEBOUWEN

ARTIKEL 8: SIGNALISATIE

De GSV voorziet in een signalisatie die het gebruik van pictogrammen en gekleurde geleidelijnen bevordert op het traject voor mensen met beperkte mobiliteit.

De Commissie is van mening dat deze maatregelen ontoereikend zijn en verzoekt net als een reclamant om dit artikel als volgt te wijzigen:

"Het hele gebouw en zijn directe omgeving zijn voorzien van signalisatie om bezoekers en/of medewerkers te geleiden. Ze bestaat bij voorkeur uit pictogrammen en tactiele, gekleurde en contrasterende geleidelijnen. In de liften en op alle verdiepingen in de liftlobby's en trappenhuizen wordt aangegeven welke diensten op elke verdieping aanwezig zijn."

ARTIKEL 9: GANGEN

De Commissie vraagt, samen met meerdere reclamanten, een §4 toe te voegen om mensen met een visuele handicap in staat te stellen zich te oriënteren en zich veilig te verplaatsen in gebouwen. Deze paragraaf is als volgt geformuleerd:

"§4:

In kamers en gangen moet de lichtintensiteit:

- *constant zijn: (verschillen in lichtintensiteit tussen gangen vermijden) en*
- *gelijkmatig zijn: de lichtpunten moeten gelijkmatig binnen dezelfde gang of ruimte worden geplaatst om verschillen in intensiteit tussen verschillende plaatsen te voorkomen.*

De verlichting in lokalen en gangen moet constant en gelijkmatig zijn. Er mogen geen schaduwplekken zijn."

ARTIKEL 11: LIFTEN

Een aantal reclamanten vraagt de toepasselijke Europese normen te vermelden en de specificaties in de punten 3°, 4°, 5°, 6°, 7° en 10° die niet verenigbaar zijn met deze normen, te schrappen.

De Commissie vestigt de aandacht van de regering op de samenhang van de verordening met de Europese normen.

ARTIKEL 12: TREDEN EN TRAPPEN

§3: de Commissie is het eens met de reclamanten die van mening zijn dat de formulering "vloerbedekking aangebracht met een licht reliëf" niet voldoende is en die vragen de formulering te corrigeren tot: "een vloerbedekking met een reliëf en aangepast over de gehele lengte".

Ze vraagt de volgende nieuwe paragrafen toe te voegen:

- *De treden hebben een Z-profiel en zijn voorzien van een stootbord.*
- *Na maximaal vijftien treden is er een rustbordes.*
- *Elke trap van meer dan 3,5 m breed moet een leuning hebben.*

2.5.5. HOOFDSTUK 6: UITRUSTINGEN

De GSV spreekt in dit hoofdstuk van "uitrustingen die ter beschikking zijn gesteld van het publiek" (toiletten, badkamer, paskamers).

Reclamanten vragen de woorden "ter beschikking zijn gesteld van het publiek" te vervangen door "waar zij aanwezig zijn, ter beschikking zijn gesteld van het publiek of de werknemers".

De Commissie is het er met deze reclamanten over eens dat "ter beschikking zijn gesteld van het publiek" te beperkend is, omdat werknemers met een handicap daar niet onder vallen. Bovendien is het in tegenspraak met het toepassingsgebied van Titel IV, die ook betrekking heeft op gebouwen waar werknemers komen (hoofdstuk 1, artikel 1, §3).

ARTIKEL 13: TOILETTEN

De Commissie stelt, samen met een aantal reclamanten, voor aan §1 toe te voegen: "ter beschikking zijn gesteld van het publiek of van de werknemers".

§7: de GSV vermeldt in de beschrijving van de afmetingen van de wastafel niet de afstand tussen de muur en de kraan. Reclamanten vragen die afstand te vermelden om de wastafel bruikbaar te maken voor personen met beperkte mobiliteit. Er wordt voorgesteld om de tekst als volgt aan te vullen:

"(...) Er wordt een ruimte vrijgelaten onder de wastafel, met een diepte en hoogte van respectievelijk 0,60 m en 0,70 m. Er is een minimale vrije doorgang van 0,90 m tussen de wc-pot en de wastafel. Wanneer de wastafel in een binnenhoek wordt gemonteerd, bedraagt de afstand tussen de kranen en de zijmuur minimaal 0,50 m."

De Commissie is het eens met dit verzoek en stelt bovendien voor de zeer duidelijke schetsen van het CAWAB te gebruiken om de locatie van de sanitaire voorzieningen te verduidelijken.

ARTIKEL 14: BADKAMER, PASKAMERS, DOUCHECELLEN, KAMERS

De Commissie stelt samen met een aantal reclamanten voor om aan §1-2-3-4 het volgende toe te voegen: "ter beschikking zijn gesteld van het publiek of van de werknemers".

§3: de Commissie vreest, net als de reclamanten, dat de douches onbruikbaar zijn als de locatie van de douchekranen niet nauwkeurig wordt aangegeven. Ze steunt het voorstel om een punt 7 toe te voegen:

"De douchekraan moet op de zijmuur aan de kant van de douchestoel worden geplaatst, zodat hij bereikbaar is voor gebruikers die op de douchestoel zitten. De douchekop moet mobiel zijn en bereikbaar voor de gebruiker die op de douchestoel zit."

De Commissie vraagt ook dat de kranen aan de schets worden toegevoegd.

2.6. TITEL V - RECLAME EN UITHANGBORDEN

2.6.1. HOOFDSTUK 1 - ALGEMEEN

Aangezien deze titel volledig is herschreven, had de Commissie graag gezien dat het MER een vergelijking had gemaakt tussen de oude en de nieuwe tekst, met name op een cartografisch plan. Een synthese met schetsen en een kaart om de twee teksten beter te kunnen vergelijken, zou opportuun zijn.

De Commissie is van mening dat de definities onduidelijk zijn, bijvoorbeeld de definitie van reclame.

Net als hub.brussels is de Commissie van mening dat deze titel over het algemeen moeilijk te begrijpen en niet erg 'gebruiksvriendelijk' is voor een onderwerp dat door de handelaars en de ondernemingen moet worden gelezen en begrepen (voor dit soort aanvragen wordt zelden een architect ingeschakeld). Ze steunt dan ook het voorstel om de algemene leesbaarheid van de titel te verbeteren of om op zijn minst een vereenvoudigde brochure voor de handelaars op te stellen waarin de toepasselijke regels worden samengevat.

ARTIKEL 3: ZONERING

Reclamanten zoals de Economische en Sociale Raad hebben vastgesteld dat de nieuwe GSV slechts twee gebieden onderscheidt (beperkt en algemeen), terwijl in de vorige GSV vier gebieden waren opgenomen (verboden, beperkt, uitgebreid en algemeen).

De Commissie is van mening dat het toepassingsgebied ervan niet duidelijk kan worden vastgesteld zonder een kaart, die het gemakkelijker zou hebben gemaakt om te begrijpen dat het beperkte gebied het vroegere verboden gebied, en het algemene gebied het vroegere uitgebreide gebied omvat. Tijdens de hoorzitting legde de vertegenwoordiger van de BHR uit dat de zones zijn samengevoegd, waardoor de verbodsbepalingen in de beperkte zone werden aangescherpt.

ARTIKEL 4: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Een reclamant vraagt zich af wat de relevantie is van een stedenbouwkundige verordening die de verkeersveiligheid garandeert, terwijl dit het doel is van het verkeersreglement (dat bevat al bepalingen die de politie in staat stellen een boete uit te schrijven in een situatie die als gevaarlijk wordt beschouwd, meer in het bijzonder artikel 80.2 van het verkeersreglement).

Verschillende gemeenten zijn het eens met dit standpunt en voegen eraan toe dat, als we ingaan op de details van wat verboden is met betrekking tot gemotoriseerd verkeer, er ook aan moet worden herinnerd dat het verboden is om een rode of groene lichttint te geven aan een reclamebord, uithangbord of inrichting in een gebied tot 75 m van een verkeerslicht en op een hoogte van minder dan 7 m boven de grond.

De Commissie is van mening dat het de voorkeur verdient om niet te voorzien in een regelgevende bepaling die al in een andere verordening is opgenomen, maar in de plaats daarvan een duidelijke brochure voor het publiek beschikbaar te stellen waarin alle toepasselijke regels worden samengevat.

2.6.2. HOOFDSTUK 2 RECLAME

2.6.2.1. AFDELING 1: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

ARTIKEL 5: LICHTGEVENDE RECLAME

Verschillende gemeenten zijn van mening dat elektronische of digitale reclame-inrichtingen bijzonder veel energie verbruiken (gelijk aan het stroomverbruik van drie huishoudens per inrichting).

Een gemeente vraagt een verbod in de openbare ruimte of een beperking tot de randen van de huizenblokken met linten voor handelskernen. Bovendien wenst ze dat de mogelijkheid voor handelszaken om dit soort inrichtingen achter hun etalage te installeren, wordt verduidelijkt.

De Commissie is van mening dat er behoefte is aan kalmte en rust in de ruimtes. De algemene regel voor het doven van lichtreclame buiten de handelszones is 22 uur, met mogelijke uitzonderingen. De reclamevoorschriften moeten worden geharmoniseerd.

ARTIKEL 8: ORIGINELE VORMEN

De Commissie stelt voor om "alle reclame die niet elders is opgenomen" te preciseren.

2.6.2.2. AFDELING 2: RECLAME IN DE PRIVATE RUIMTE

ARTIKEL 14: GEVELOPENINGEN

De Commissie steunt het verzoek van hub.brussels om "zelfklevende folie" in 1° te vervangen door "omkeerbare drager die gemakkelijk kan worden verwijderd".

ARTIKEL 16: WERFDEKZEILEN

De Commissie is het eens met de mening van bepaalde reclamanten dat de procedures moeten worden versneld. Die kunnen namelijk zes maanden in beslag nemen voor een gebeurtenis die zelf maar twee maanden duurt.

In dit verband zou de invoering van een stedenbouwkundige verklaring voor dit soort werk ongetwijfeld een antwoord bieden.

De Commissie is het eens met het standpunt van de KCML, die geen voorstander is van het beginsel zelf van dit type inrichting (bedoeld in punt 2), dat erin bestaat de gevels van een gebouw met een bevoorrechte positie in de stad als reclamemiddel te gebruiken, gezien de visuele impact op het stadsmilieu en/of op naburige beschermde eigendommen. Dit probleem kan niettemin worden opgelost op voorwaarde dat de inkomsten uit deze voorzieningen een belangrijke bijdrage leveren aan de financiering van de werken en dat de reclame geen buitensporige oppervlakte inneemt. Daarom wordt gevraagd dat logo's en andere gedrukte tekens worden beperkt tot 30% van de oppervlakte van het dekzeil en niet tot 50% van de oppervlakte van de reclame zoals aangegeven in §3, 2°.

ARTIKEL 17: OMHEININGEN

Net als bepaalde reclamanten is de Commissie van mening dat een vastgoedontwikkeling mag worden aangekondigd vóór het begin van de bouw, zodra de vergunning is afgeleverd.

ARTIKEL 19: TALUDS

De Commissie stelt voor de reclame op de taluds te verwijderen om het natuurlijke leven te beschermen. Deze plaatsen moeten worden beschouwd als beschermde gebieden. Ze zijn geïntegreerd in de groene ruimten, dus is er geen toestemming om er reclame te maken.

2.6.2.3. AFDELING 3: RECLAME IN DE OPENBARE RUIMTE

ARTIKEL 21: STADSMEOUBILAIR EN KIOSKEN

De GSV beperkt het aantal elementen stadsmeubilair tot twee per kruispunt.

De Commissie is het met de reclamanten eens dat dit aantal per geval moet worden vastgesteld, afhankelijk van de grootte van de kruispunten.

ARTIKEL 22: WACHTHUISJES VOOR GEBRUIKERS VAN HET OPENBAAR VERVOER

Wat de reclame in bushokjes betreft, is de Commissie van mening dat veiligheid het belangrijkste criterium moet zijn. De gebruiker moet het verkeer kunnen zien als hij staat. In geen geval mag reclame het zicht van de gebruikers op het verkeer verminderen.

De Commissie steunt de voorstellen voor toevoegingen van de GMC:

4° geen enkele reclame op de zijwanden van het wachthuisje vermelden wanneer dat zich op een voor fietsers toegankelijke plaats of in de directe nabijheid van een fietspad bevindt;

5° geen enkele reclame die het zicht van de gebruikers op het verkeer of op de aankomst van de tram of bus beperkt.

ARTIKEL 27: INFORMATIE-INRICHTINGEN OF STADSMEOUBILAIR DIE EEN GLOBAAL BELEID DIENEN

De Commissie heeft, net als een aantal reclamanten, gevraagd het begrip 'globaal beleid', te verduidelijken, met bijzondere aandacht voor de overeenkomst met de adverteerders over de financiering.

ARTIKEL 28: SCHRAGEN EN WIMPELS

De Commissie is van mening dat wimpels en schragen moeten worden vrijgesteld van de vergunningsplicht (via het vrijstellingsbesluit) als ze aan de voorwaarden in de GSV voldoen en als de volgende punten worden toegevoegd:

5° een maximale hoogte hebben van 2,20 m;

6° meer dan een meter van een podotactiele inrichting worden geplaatst.

ARTIKEL 29: GELEGENHEIDSRECLAME

De Commissie gaat akkoord met het verzoek van een reclamant om punt 4 op onderstaande manier aan te vullen:

*4° De drager van het spandoek is buiten de voetgangers- **of fietsweg** geplaatst.*

2.6.3. HOOFDSTUK 3: UITHANGBORDEN EN RECLAME VERWIJZEND NAAR HET UITHANGBORD

ARTIKEL 30: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Een gemeente wijst erop dat dit artikel, in tegenstelling tot de huidige GSV (art. 41), niets vermeldt over de positie en de afmetingen van gelegheidsuithangborden en vraagt daarom dat de huidige bepalingen worden opgenomen in een nieuw artikel met de titel 'Gelegheidsuithangborden'.

De Commissie steunt deze gemeente om een kader te bieden voor dit soort praktijken.

ARTIKEL 31: TERREINEN

De Commissie stelt voor de tekst van §1 als volgt te wijzigen:

§1: "Uithangborden op ongebruikte of onbebouwde terreinen voldoen aan de volgende voorwaarden:"

ARTIKEL 33: GEVELS

De meningen van de reclamanten zijn verdeeld. Dit artikel is op sommige punten veel te soepel en op andere punten te beperkend.

*De Commissie stelt voor om het volledig te herzien.
De algemene eisen 1 en 2 zijn volstrekt onvoldoende.*

Een reclamant vindt dat het veel eenvoudiger zou zijn om alle commerciële uitingen te beperken tot de zone onder de raamdorpels van de eerste verdieping.

De Commissie is van mening dat de GSV voor bepaalde punten in zones moet worden ingedeeld.

ARTIKEL 34 EN 35: ZIJGEVELS EN GEVELOPENINGEN

Met de verwijzing naar artikel 33 kan men alle kanten uit. De Commissie stelt voor om de behandeling van gevelopeningen en zijgevels beter op elkaar af te stemmen.

2.7.TITEL VI - OPENBARE RUIMTE

2.7.1. HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

De Commissie is van mening dat de openbare ruimte naast de verplaatsingsfunctie ook belangrijke functies op het gebied van recreatie, landschap, verblijf en continuïteit van natuurlijke systemen vervult. Ze herinnert eraan dat het nieuwe GPDO begint met een ecosysteemanalyse.

Ze is van mening dat, bij gebrek aan een regisseur en/of een Beeldkwaliteitsplan om de verschillende activiteiten in de openbare ruimte te regelen, de GSV moet zorgen voor een transversale visie op de openbare ruimte die de verschillende functionele, erfgoed-, esthetische en landschappelijke aspecten samenvat.

Zo heeft Good Move zijn handleiding met voorschriften opgesteld in een overwegend functionalistische geest die in strijd kan zijn met sommige bepalingen van de GSV. In dit verband is het van belang om het verplichten van de stedenbouwkundige vergunningen voor alle aanpassingen en actoren van de openbare ruimte te handhaven (zie Vrijstellingsbesluit).

Met name op het vlak van de mobiliteit is er behoefte aan samenhang tussen de verschillende plannen om Brussel bereikbaar te houden met alle vervoermiddelen met het oog op de multimodaliteit en om Brussel in staat te stellen zijn rol als multimodale en internationale hoofdstad te blijven spelen.

Eén gemeente is van mening dat de verkeerstekens onder het verkeersreglement en de plaatsing ervan onder het reglement van de wegbeheerder vallen, en dat de artikelen over de verkeersborden bijgevolg in het reglement van de wegbeheerder thuishoren en niet in de GSV.

De Commissie is van mening dat de overvloed aan verkeerstekens en de toename van het aantal hindernissen een vorm van visuele vervuiling zijn, het verkeer hinderen en de leesbaarheid van de openbare ruimte belemmeren.

Veel van de bezwaren hebben betrekking op een reeks andere aspecten van de openbare ruimte die niet in de GSV worden genoemd en die relevant zijn, maar die onder de verantwoordelijkheid vallen van de vergunningverleners (verlichting, duurzame bedekking enz.).

De Commissie is van mening dat deze titel geen garantie biedt voor de kwaliteit van de projecten, omdat hij gericht is op minimumnormen voor de basisbehoeften van de gebruikers. In een aantal gevallen is het de bedoeling geen vergunningen op te leggen, zodat alles toegestaan zal zijn. De Commissie merkt op dat, als het project wordt opgesplitst in verschillende kleine werken, er geen stedenbouwkundige vergunning meer nodig zal zijn, zodat een goede inrichting van de ruimte niet gewaarborgd is.

De Commissie steunt het advies van de KCML, die oproept tot een grondige herziening van de volledige titel VI om meer respect voor het stadslandschap in te bouwen (al dan niet in structurerende ruimtes of GCHEWS).

Sommige reclamanten wensen een andere visie op de openbare ruimte, waarbij bijvoorbeeld parkeerplaatsen worden gebruikt voor het aanleggen van moestuinen en fietsparkeerplaatsen.

De Commissie neemt nota van dit idee, dat verder moet worden uitgewerkt.

ARTIKEL 2: DOELSTELLINGEN

De Commissie stelt voor de tekst aan te vullen met haar vetgedrukte opmerkingen:

1° ... met de stedenbouwkundige kenmerken van de wijk **en de samenstelling van de openbare ruimte**

2° ... van de stad, en **tot het behoud** en de opwaardering van de stadsgezichten

De Commissie is het ook eens met de KCML, die pleit voor het behoud van het bomenpatrimonium waar mogelijk, en voegt daarom toe: "in het bijzonder tot het behoud van het bomenpatrimonium".

4°: *Net als de GMC dringt de Commissie erop aan de door het GPDO en het Good Move Plan goedgekeurde STOP-doelstelling toe te voegen als volgt: "met inachtneming van het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privéwagen)"*

5° ... veiligheid van alle gebruikers: **dit houdt met name in dat de verkeerstekens tot het strikte minimum moeten worden beperkt en dat ze zoveel mogelijk op één of op dezelfde mast(en) moeten worden gegroepeerd.**

De Commissie steunt het voorstel van de KCML om punt 10 aan te vullen met het oog op de bevordering van duurzame en teruggewonnen materialen:

"10° de milieueffecten van de inrichtingen te verminderen door:

- a) **het gebruik van materialen en in het bijzonder van natuurlijke en inerte vloerbedekkingen, bij voorkeur teruggewonnen materialen;**
- b) **de versterking van het Brusselse ecologische netwerk van Brussel door een grotere aanwezigheid van vergroening, vooral in de dichtste stedelijke gebieden; dit impliceert de verplichting om de doorlaatbaarheid, het aandeel van de volle grond en/of de begroeiing aanzienlijk te verbeteren bij elke wijziging van de openbare ruimte**
- c) **de bestrijding van de oorzaken en de effecten van de klimaatverandering; in het verlengde van b), en tenzij dit duidelijk niet relevant is, zal tijdens de herinrichting worden voorzien in een of meer watermassa's of fonteinen en in vergroening**
- d) **de keuze voor duurzame en kwaliteitsvolle inrichtingen die zich lenen voor eenvoudig onderhoud en incidentele reparaties; met 'duurzaam' bedoelen we: gericht op een lange levensduur, de korte keten, het gebruik van lokale knowhow en hulpbronnen, het in aanmerking nemen van de werkelijke kosten, rekening houdend met het gebruik van grijze energie, de niet-terugwinning en het vervoer en de extra onderhouds- of reparatiekosten op middellange termijn. Indien, met het oog op de homogeniteit van de herinrichting, oorspronkelijke materialen die nog van goede technische en esthetische kwaliteit zijn worden vervangen, moeten die uitsluitend ten behoeve van de aanbestedende overheidsdienst worden geïnventariseerd en opgeslagen om voorraden aan te leggen voor andere heraanlegprojecten.**

De Commissie steunt het verzoek van de KCML om in de doelstellingen 1° - 4° - 5° - 7° toe te voegen: "waarbij er echter op moet worden toegezien dat de continuïteit en de leesbaarheid van het stadslandschap worden gerespecteerd (geen versnippering) en dat het aantal stuks stadsmeubilair consistent is en wordt gerationaliseerd".

2.7.2. HOOFDSTUK 2: VOETGANGERSVERKEER

ARTIKEL 3: VOETGANGERSWEGEN

§2: verschillende reclamanten, waaronder de GMC, vragen met betrekking tot punt 2 een vrije zone van 0,80 m in plaats van 0,50 m om een echt veilige situatie voor fietsers te garanderen.

§3: verschillende reclamanten vragen dat de tekst als volgt wordt vervangen, opdat alle stadsmeubilair door slechtzienden kan worden opgemerkt: "Het stadsmeubilair loopt door tot de grond of is uitgerust met zijdelingse beschermingen, detecteerbaar met een blindengeleidestok."

§4: een gemeente verzoekt de tekst als volgt te herformuleren: "Behoudens plaatselijke omstandigheden die dit rechtvaardigen, en met uitzondering van gebouwen die zijn beschermd of ingeschreven op de bewaarijst krachtens het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, worden de verkeersborden in de gevel verankerd en is de grootte van de borden beperkt (diameter van 40 cm) of evenredig met de breedte van de straat of de toegestane snelheid."

§6, 2°: de GMC en verscheidene reclamanten stellen voor om aan punt 2 het volgende toe te voegen om de toegankelijkheid voor personen in een rolstoel of kleine personen te waarborgen: "... stopcontacten, schermen of knoppen moeten op een maximale hoogte van 1,1 m worden geplaatst".

De Commissie steunt deze verschillende verzoeken tot aanpassing van dit artikel.

ARTIKEL 5: ZEBRAPADEN

De Commissie steunt het verzoek van de GMC en andere reclamanten om het volgende toe te voegen aan §1:

"Langs de Auto PLUS- en Auto COMFORT-wegen (50 km/u of meer) zoals gedefinieerd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan worden op kruispunten zonder verkeerslichten in de bebouwde kom doorlopende trottoirs aangelegd." Bij de Auto WIJK-wegen wordt een doorlopend trottoir aangelegd langs de Auto PLUS-/Auto COMFORT-weg met de hoogste toegestane snelheid. Dit creëert het effect van een poort naar de zone 30 of de erven.

1° het niveau van het trottoir wordt behouden, behalve in het geval bedoeld in §3.

2° in het geval van een verhoogd trottoir: de stoeprand wordt schuin afgewerkt

Een reclamant wijst erop dat er verschillende artikelen ontbreken (zoals verkeerslichten met geluid, doorlopende trottoirs enz.) en stelt voor een nieuw artikel toe te voegen over doorlopende trottoirs (gelijke hoogte met het trottoir, stoepanden schuin afgewerkt zodat voertuigen er stapvoets over kunnen rijden, dezelfde bestrating als het aangrenzende trottoir, dezelfde breedte als het aangrenzende trottoir, geen markeringen, podotactiele inrichting aanwezig).

Verscheidene reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, zijn van mening dat alle voetgangersoversteekplaatsen over podotactiele tegels moeten beschikken om de trottoirs voor iedereen toegankelijk en veilig te maken.

De Commissie stemt in met het verzoek om §1 als volgt te wijzigen:

Toevoegen: "Alle zebraleden zijn uitgerust met podotactiele tegels, tenzij anders gerechtvaardigd."

2.7.3. HOOFDSTUK 3: SNELHEIDSBEPERKENDE INRICHTINGEN

ARTIKEL 6: SNELHEIDSBEPERKENDE INRICHTINGEN

Een gemeente wijst erop dat de plaatsing van snelheidsbeperkende inrichtingen wordt geregeld door een koninklijk besluit en een ministeriële rondzendbrief. De voorschriften van het ontwerp kunnen overbodig of zelfs tegenstrijdig zijn.

De Commissie herhaalt de oproep om de normen te harmoniseren.

Ze vraagt na te denken over het nut van inrichtingen om het verkeer te vertragen wanneer de zones 30 worden veralgemeend.

2.7.4. HOOFDSTUK 4: LICHTE TWEEWIELERS

ARTIKEL 7: FIETSPADEN

Verscheidene reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel en de GMC, **vragen dat dit artikel wordt vervangen door het volgende:**

"§1 Elke weg waar de toegestane snelheid meer dan 30 km/u bedraagt, moet voorzien zijn van fietspaden.

Als de toegestane snelheid hoger is dan 50 km/u, moet het fietspad fysiek worden gescheiden.

§2 Alle fietsinrichtingen zijn gemaakt van monolithisch, vlak en slipvrij materiaal. Elke overgang tussen materialen en/of inrichtingstypes moet zich op niveau 0 bevinden.

§3 Een fietsinrichting en een parkeerzone moeten altijd van elkaar gescheiden worden door een 80 cm brede afstandszone.

§4 Een fietsinrichting moet een van de volgende vijf vormen aannemen:

1. Een aparte fietsinfrastructuur die aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - fysiek gescheiden van de rijweg;
 - als er geen parkeerzone is, een minimale afstand van 40 cm van de rijweg;
 - okergeel;
 - met een standaardbreedte buiten de afstandszone van 1,80 m voor een eenrichtingsfietspad en 3 m voor een tweerichtingsfietspad.
2. Een fietspad gemarkeerd door twee onderbroken witte lijnen, dat minstens 1,30 m breed is, de afstandszone niet meegerekend, met inbegrip van de markeringen.
3. Een fietsstraat, bij voorkeur in okergeel.
4. Een fietsuggestiestrook.
5. Een busbaan open voor fietsers.”

Verscheidene reclamanten vroegen om deze fietspaden van voetgangerswegen te scheiden door middel van hiervoor geschikte voorzieningen (podotactiele tegels, contrasterend met de directe omgeving).

De Commissie merkt op dat er een materiële fout is geslopen in schets nr. 4 (tweerichtingsfietspad).

*Wat de fietspaden betreft, is de Commissie van mening dat de samenhang/compatibiliteit tussen het Gewestelijke Mobiliteitsplan (Good Move) en de GSV moet worden gecontroleerd, met name na de veralgemening van de 30 km/u-wegen, **bijvoorbeeld door artikel 7 als volgt te herzien:***

7.1. Elke weg kan worden gebruikt voor fietsverkeer (en aanverwante modi), uitgezonderd tunnelwegen:

- Boven 50 km/u zijn de fietspaden 'fysiek' gescheiden van het autoverkeer.
- Boven 30 km/u worden de fietspaden gemarkeerd door twee onderbroken witte lijnen, gescheiden door een afstand van 1,30 m (zie uittreksel uit de KAART VAN DE ACTIEVE VERVOERSWIJZEN p. 9 - BHG 2016).
- Maximaal toegestane snelheid lager dan 30 km/u.
 - Op tweerichtingswegen kunnen fietsinrichtingen worden gesuggereerd door middel van markeringen (chevrons enz.).
 - Op eenrichtingswegen wordt het BEV bij het begin van de weg gesuggereerd door een markering (dubbele witte lijn + symbool van fiets in tegenovergestelde richting).

7.2. De fietsinrichtingen zijn als volgt:

- Fietsinfrastructuur 'fysiek' gescheiden van de rijbaan (haag, afsluiting, middenberm, stoerprand enz.)
 - Minimumbreedte van de afstandszone: 1,3 m per richting (+ standaardbreedtes een- of tweerichtingsverkeer?).
 - Okerkleurig, behalve ter hoogte van zebrapaden
- Fietspad gemarkeerd door twee onderbroken witte lijnen
 - Gescheiden door 1,30 m
 - Minstens 80 cm verwijderd van parkeerzones, of 50 cm als de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten
- Fietsstraat aangeduid door haar kleur - okergeel - of door regelmatige markeringen - symbool van fiets - (maar is dat nodig bij snelheidsbeperking van 30 km/u?)
- Busbaan open voor fietsers met eventueel een fietssymbool op de grond ter herinnering

7.3. *De fietsinrichtingen zijn leesbaar, uniform en eenvoudig. Ze zijn harmonieus geïntegreerd in de openbare ruimte. Hun materialen maken een veilig fietsverkeer mogelijk. De deksels en andere technische luiken zijn gelijklopend met deze fietsinrichtingen aangebracht.*

Op kruispunten moeten de wegen voldoende breed zijn om het naast elkaar bestaan van de verschillende vervoerswijzen te vergemakkelijken, met name door ervoor te zorgen dat er voldoende vrije doorgang is, vooral waar trottoiruitstulpingen zijn aangebracht.

7.4. *Fietsinrichtingen zijn zo ontworpen dat ze het samenleven van vervoerswijzen op de weg bevorderen - vooral wanneer de snelheid beperkt is tot 30 km/u - en dat ze het fietsverkeer uit voetgangerszones weghouden.*

ARTIKEL 10: PARKEREN VOOR LICHTE TWEEWIELERS

§2 Verscheidene reclamanten, waaronder de GMC en het Brussels parkeeragentschap, vragen de tekst als volgt te vervangen: “Er wordt naar gestreefd dat minstens 50% van het aantal plaatsen in een fietsenstalling voor middellange en lange duur ... overdekt is.”

Een gemeente vraagt hieraan toe te voegen: “De fietsparkeerplaatsen voor middellange duur, d.w.z. voor een periode van 4 uur of meer in de buurt van haltes van het openbaar vervoer of culturele of sportfaciliteiten, zijn voor het merendeel overdekt.”

§3 Verschillende reclamanten, waaronder de GMC en Brussel Mobiliteit, vragen om de minimumbreedte van 1,5 m te vergroten tot 2 m, aangezien de boog de afmetingen van een parkeerplaats waar een fiets staat niet afbakt en dit niet in overeenstemming is met artikel 3, §2, 1°.

Verschillende reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, vragen een horizontale staaf 30 cm boven de grond voor de eerste en laatste beugels van een reeks te plaatsen, zoals aangegeven in de bijgevoegde schets, om detectie met een blindengeleidestok mogelijk te maken. Ze vragen ook de ronde elementen te verwijderen en vierkante elementen of platen te kunnen plaatsen, op basis van een door hen voorgestelde schets.

De Commissie is het eens met de opmerkingen van de reclamanten.

ARTIKEL 11: WEGBEKLEDING EN MARKERING VAN FIETSPADEN

Ter ondersteuning van een gemeente stelt de Commissie voor om aandacht te besteden aan de duurzaamheid van verven en wegbekledingen.

De Commissie stelt voor dit artikel samen te voegen met artikel 7 en de volgende tekst op te nemen:

> 2° ... en de fietsstraten zullen een okerkleurige wegbekleding krijgen, die veralgemeend zal worden naarmate de herinrichtingswerken vorderen, behalve op bepaalde kruisingen van grote wegen, waar ze rood zullen zijn; de fietspictogrammen zullen niet systematisch worden herhaald over het hele traject, maar beperkt worden tot wat nodig is, d.w.z. bij het begin van het traject na een kruispunt.

2.7.5. HOOFDSTUK 6: OPENBAAR VERVOER

ARTIKEL 15: HALTES

De Commissie steunt een aantal reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, die voorstellen om

§5 te vervangen door wat volgt: "Een informatieve podotactiele tegel wordt voor de deur op het perron geplaatst om het instappen voor slechtzienenden te vergemakkelijken, terwijl een PBM-logo voor de instapdeur op het perron wordt geplaatst om het instappen voor mensen in een rolstoel te vergemakkelijken."

en §6 als volgt aan te vullen: ... behalve in de volgende gevallen **waarin het verplicht is.**

De Commissie stelt voor **een paragraaf toe te voegen:**

§8: "Indien de halte zich in een rij bomen bevindt, moeten die worden behouden; de halte moet dan zo worden ingericht dat de ruimten tussen de bomen overeenstemmen met de instap- en uitstapzones; elke uitzondering op dit principe moet naar behoren worden gemotiveerd voor elk geval afzonderlijk; indien om technische redenen bomen moeten worden geveld, is herbepanting met een volwassen exemplaar van dezelfde soort verplicht."

Bij tramhaltes impliceert een boordsteenhoogte van 31 cm heel vaak dat er een dwarse trede nodig is om het niveauverschil met de rest van het trottoir te overbruggen.

De Commissie vraagt om, wanneer de plaatselijke omstandigheden dit toelaten, aanpassingen van de gevelvoeten uit te voeren."

ARTIKEL 16: EIGEN BEDDINGEN

Op verzoek van een aantal reclamanten, waaronder de KCML, stelt de Commissie voor **§1 te schrappen.**

ARTIKEL 17: PARKEREN VAN TAXI'S EN CARSHARINGVOERTUIGEN

Verschillende reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, vragen om het parkeren voor mensen met een handicap niet te vergeten en stellen voor om de titel van het artikel en het artikel zelf aan te vullen met 'en voertuigen voor mensen met een handicap'.

De Commissie steunt dit verzoek.

2.7.6. HOOFDSTUK 7: HOOGSTAMMIGE BOMEN EN BIODIVERSITEIT

ARTIKEL 18: SOORTEN EN BOOMAANPLANTINGEN

De Commissie stemt in met het verzoek om §1 als volgt te wijzigen:

"De kruinen van de bomen mogen de gevels niet raken en moeten zich op minder dan 1 m van de gevelopeningen bevinden."

§3 Ze ondersteunt ook

- het verzoek van een reclamant om de voorkeur te geven aan inheemse, aan het klimaat aangepaste, CO₂-absorberende soorten;

- het verzoek van Perspective om bij de keuze van de soorten rekening te houden met klimaatveranderingen en eigenschappen zoals weerstand tegen hitte en droogte, hypoallergeniciteit enz. te specificeren;
- het verzoek van een reclamant om bij de keuze van de soorten rekening te houden met het aanzienlijke absorptiepotentieel van bepaalde soorten (wilgen, populieren, elzen) en met de rest van de oude landschapselementen in het gewest.

ARTIKEL 19: PLANTPUTTEN

De Commissie vraagt de tekst als volgt te wijzigen:

1°: Toevoegen: De plantputten '**langs de weg**' voldoen aan de aanplantingsvoorschriften.

2°: Aangezien het belangrijk is dat er een minimumhoeveelheid grond is om de boom te laten groeien, stelt de Commissie voor om **te specificeren** dat het om een minimumvolume teelaarde gaat en het volgende **toe te voegen**: "5 m³ voor kleine boomsoorten (5 m tot 10 m)".

3°: Voor een trottoir van 3 m (in plaats van 4 m) opteren en de boomsoort aanpassen aan de grootte van de weg.

De Commissie stelt voor de tekst als volgt aan te vullen:

4° worden bij voorkeur zodanig ingeplant dat de bomen op een rij en op regelmatige afstand van elkaar staan; bij historische stedenbouwkundige composities wordt erop gelet dat de oorspronkelijke uitlijning en afstand worden gerespecteerd of, als het om een grootschalige heraanleg gaat, hersteld;

ARTIKEL 20: BESCHERMINGSMAATREGELEN

De Commissie benadrukt dat er een verband moet worden gelegd tussen de artikelen 20 en 21 en dat ervoor moet worden gezorgd dat het teruggewonnen afvloeiende water wordt gebruikt voor de bomen.

ARTIKEL 21: REGENWATERBEHEER

Leefmilieu Brussel en het Coördinatieplatform van de wateractoren en -operatoren in het BHG vinden dat §1 onbegrijpelijk is en op diverse punten verwarring veroorzaakt (tussen regenwater en oppervlaktewater, retentie en temporisatie) en dat er elementen zijn weggelaten (verdamping en evapotranspiratie). Ze stellen dan ook voor om het artikel als volgt te herschrijven:

"Deze handelingen en werken moeten de bestaande situatie verbeteren op het vlak van temporisatie en infiltratie van regenwater, terwijl ze hitte-eilanden bestrijden en de lozing in het riool zoveel mogelijk beperken."

§2: een reclamant stelt voor om de tekst als volgt te herformuleren:

Desgevallend wordt het overtollige water met een door de netwerkbeheerder toegestaan debiet geloosd, in deze volgorde:

1° afleiding naar het hydrografische netwerk als dat zich in de onmiddellijke nabijheid bevindt;

2° afleiding naar een of meer naburige systemen (op een perceel of in de openbare ruimte) die ook infiltratie, evapotranspiratie of temporisatie mogelijk maken, hoofdzakelijk aan de oppervlakte, van het landschappelijke type (geulen, regentuinen, wadi's enz.) en zo samen een nieuw netwerk vormen (regennetwerk, of nieuwe stadsrivier);

3° afleiding naar het gescheiden netwerk - al dan niet gekoppeld aan het vorige punt;
4° afleiding naar het openbaar rioleringsnet als laatste oplossing.

De Commissie is het eens met de hierboven uiteengezette opmerkingen van de reclamanten.

2.7.7. HOOFDSTUK 8: WEGBEBAKENING

ARTIKEL 22: VERKEERSTEKENS

De Commissie herinnert aan de kwaliteit van de belangrijkste beginselen van het 'Handboek voor de openbare ruimten', dat aan een update toe is.

De Commissie vraagt dat de verwijzing naar artikel 3, §3, die een administratieve fout lijkt te zijn, wordt gecontroleerd.

Evenzo ontbreekt punt 2.

De Commissie stelt voor te beginnen met de volgende paragraaf:

§1 In een geest van functionaliteit (om de aandacht niet te versnipperen, om begrijpelijk te zijn) en esthetiek moeten verkeersborden en -tekens tot een minimum worden beperkt:

- *Er worden enkel de werkelijk verplichte tekens geplaatst.*
- *Onnodige tekens worden proactief verwijderd.*

§2: Verschillende reclamanten, waaronder de GMC, vragen te verduidelijken dat elke paal slechts met één geluidssysteem kan worden uitgerust.

De Commissie vindt deze verduidelijking belangrijk.

2.7.8. HOOFDSTUK 9: CONSTRUCTIES IN DE OPENBARE RUIMTE

ARTIKEL 24: ALGEMEEN VERBOD

De Commissie is het met de KCML eens dat door de vele uitzonderingen op dit artikel het doel geenszins wordt bereikt en dat de plaatsing van kiosken afhankelijk moet worden gesteld van de eerbiediging van de bestaande stedelijke perspectieven.

Verschillende reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, vragen om aan punt 3 het volgende toe te voegen: (...) "zoals metrotoegangen en metroliften".

ARTIKEL 25: PLAATSING VAN STADSMEUBILAIR

De Commissie steunt het verzoek van de MIVB en zal de regering uitnodigen om de schetsen van de maatschappij te onderzoeken.

"Wat de wachthuisjes voor het openbaar vervoer betreft, betreurt de Commissie het huidige systeem waarbij gemeenten exclusieve leverings-/onderhoudsrechten verlenen, wat niet bevorderlijk is voor een samenhangende visie op stadsontwikkeling. Bovendien bemoeilijkt dit systeem de invoering van originele oplossingen, bijvoorbeeld in de onmiddellijke nabijheid van bepaalde beschermde eigendommen." (denk aan de nieuwe halte voor het gemeentehuis van Vorst).

§2: verschillende reclamanten, waaronder de GMC, vragen dat alle glascontainers verplicht ondergronds worden geïnstalleerd, behalve als de ondergrond dit niet toelaat, en wensen dus de opheffing van de afwijking ("in de structurerende ruimte en in GCHEWS").

§3: Perspective vraagt dat in het artikel melding wordt gemaakt van vuilnisbakken en dat gescheiden inzameling mogelijk wordt gemaakt om de gewestelijke afvaldoelstellingen te halen.

De Commissie stelt voor paragraaf 4 van artikel 25 in paragraaf 1 op te nemen en de glascontainers en vuilnisbakken naar artikel 26 te verplaatsen.

De Commissie volgt de reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, die vragen dat het stadsmobilier door iedereen kan worden gebruikt en die voorstellen om een paragraaf toe te voegen:

§5. De banken hebben een minimale zithoogte van 45 cm. Minstens een vierde van de banken heeft een rugleuning en armleuningen. Aan één kant van de bank wordt een ruimte van 90 bij 150 cm vrijgehouden om er een rolstoel of kindwagen te parkeren. Gebruikers kunnen vanaf de begane grond op de bank plaatsnemen.

ARTIKEL 26: KASTEN VAN DE CONCESSIEHOUDERS

De Commissie verwijst naar haar advies hierboven (artikel 25) en vraagt dat de glascontainers en vuilnisbakken aan deze titel worden toegevoegd.

ARTIKEL 27: SEIZOENSTERRASSEN

Verschillende reclamanten, waaronder Brussel Mobiliteit en de GMC, beschouwen het verbod op vloeren als nadelig, omdat het gunstig zou kunnen zijn als de vloer een gelijklopende uitbreiding van het trottoir toelaat (wanneer het terras bijvoorbeeld in een parkeerzone is aangelegd).

De Commissie volgt het verzoek van de reclamanten. Ze vraagt de opheffing van het verbod om terrasvloeren aan de grond te bevestigen.

2.7.9. HOOFDSTUK 10: VERLICHTING

HOOFDSTUK 10: VERLICHTING

De Commissie vraagt om onder meer de mogelijkheid van dimmen toe te voegen.

ARTIKEL 28: GLOBALE OPZET

De Commissie verzoekt de tekst als volgt aan te vullen: (...) naar een globale opzet, "en met name moet het verlichtingsplan in overeenstemming zijn met de kenmerken van de wegen".

ARTIKEL 29: GELEGENHEIDSDECORATIE

De Commissie is van mening dat het beter is om dit artikel 29 naar de titel over reclame te verplaatsen.

2.8. TITEL VII - DE PARKEERNORMEN BUITEN DE OPENBARE WEG

2.8.1. HOOFDSTUK 1 ALGEMEEN

Beheer van de overgang

De Commissie waardeert de verbeteringen die in de nieuwe versie van de GSV zijn aangebracht. Ze is van mening dat de openbare ruimte moet worden toegewezen aan andere functies dan parkeren en dat dit moet worden overwogen in samenhang met de evolutie van de stedelijke context. Ze vindt echter dat de parkeerbeperkingen op en buiten de openbare weg om het wagenpark in te krimpen (een noodzakelijke voorwaarde om het autogebruik in de stad terug te dringen) gefaseerd moeten worden ingevoerd en gepaard moeten gaan met de ontwikkeling van alternatieven en begeleidende maatregelen die in samenhang met de andere beleidslijnen moeten worden uitgevoerd. Anders zou dit mensen (PBM's en anderen) en functies waarvoor het bezit en het gebruik van een auto essentieel zijn, in moeilijkheden kunnen brengen en het BHG minder aantrekkelijk kunnen maken voor sommige huishoudens of bedrijven.

De Commissie pleit er dan ook voor dat de GSV de overgang bevordert door innovatie en experimenten mogelijk te maken en de doeltreffendheid daarvan te testen. Zo moet de GSV het mogelijk maken om parkeerplaatsen voor auto's in nieuwe gebouwen te schrappen, met behoud van enkele gereserveerde plaatsen voor PBM's en/of parkeerplaatsen voor deelauto's. Of de aanleg van parkeerplaatsen buiten de openbare weg koppelen aan het ter beschikking stellen van openbare ruimte voor andere functies (spel enz.). De Commissie is van mening dat gedragsveranderingen en de responsabilisering van mensen moeten worden ondersteund en dat tegelijkertijd de maatschappelijke veranderingen moeten worden gevolgd.

De GSV is niet bedoeld om het parkeerprobleem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen op te lossen, maar moet worden geïntegreerd in een transversale visie met het Gewestelijk Parkeerplan.

Moeilijkheid van de analyse - ontbreken van kaarten

De Commissie waardeert de wijzigingen in de parkeernormen die rekening houden met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (OV), maar ook met de multimodaliteit (tram + metro). Ze stemt er dan ook mee in dat de zones A en B werden uitgebreid en dat een hoofdstuk over fietsen is toegevoegd.

De Commissie is echter, zoals veel reclamanten (waaronder verschillende gemeenten), verbaasd dat in het MER de kaart ontbreekt die de verschillen tussen de oude en de nieuwe voorschriften illustreert. Dit levert problemen op voor de analyse van de situatie, met name voor de toegankelijkheidszones, het OV-aanbod en autodelen.

De Commissie dringt erop aan dat dergelijke kaarten beschikbaar worden gesteld en pleit ervoor om ze op elkaar af te stemmen en ze regelmatig bij te werken, net als om maatregelen te nemen op basis van de plannen.

Samenhang

De Commissie volgt de opmerkingen van vele reclamanten, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Milieuraad en de Economische en Sociale Raad, die pleiten voor meer samenhang tussen enerzijds de gebiedsindeling van de GSV en de maatregelen die in andere wetgeving zijn vastgelegd (met name het BWLKE – voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen dat op grond van milieuvergunningen is toegestaan) en anderzijds de plannen inzake GPDO en GMP (Good Move).

De Commissie roept daarom op om de GSV beter af te stemmen op:

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsstraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ crd-goc@perspective.brussels [hier](#)
www.crd-goc.brussels [hier](#)

- de doelstellingen van het GPDO, door met name meer nadruk te leggen op autodelen en op het optimaliseren van het huidige aanbod aan parkeerplaatsen buiten de openbare weg;
- het Gewestelijk Mobiliteitsplan, dat de ontwikkeling van mobiliteit als dienst beoogt en erop is gericht om het autobezit terug te dringen.

ARTIKEL 1: TOEPASSINGSGBIED

§2: tenzij anders vermeld is deze titel van toepassing op de privéparkings voor gemotoriseerde voertuigen die buiten de weg liggen en bij de hoofdbestemming van een gebouw horen.

De Commissie volgt het verzoek van een reclamant die voorstelt om, teneinde de ambitie van Titel VII niet te beperken tot motorvoertuigen, §2 van artikel 1 als volgt te herformuleren: Tenzij anders vermeld is deze titel van toepassing op de parkeerplaatsen gereserveerd voor actieve mobiliteit en voor gebruik door motorvoertuigen, die buiten de weg gecreëerd zijn en bij de hoofdbestemming van een gebouw horen.

ARTIKEL 2: DOELSTELLINGEN

1° Het aantal parkeerplaatsen reguleren om de autodruk in de stad te verminderen en de toegankelijkheid van de stad te bevorderen

De Commissie stelt voor de doelstelling als volgt te verduidelijken: "het aantal parkeerplaatsen buiten de bebouwde kom reguleren om het parkeren van auto's in de openbare ruimte te beperken teneinde de kwaliteit en de diversiteit in het gebruik van de openbare ruimte te verbeteren en om de toegang tot de stad te bevorderen". Ze steunt dus de opmerkingen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML), die in overeenstemming zijn met deze doelstelling.

Wel stelt ze voor de term 'toegankelijkheid' in de tekst te vervangen door 'toegang tot de stad', zoals gespecificeerd in het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

2° Het gebruik van de actieve vervoerswijzen bevorderen

De Commissie stelt hier voor de rest van de zin te schrappen: (Met name door een verschuiving van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte naar parkeerplaatsen buiten de weg, om een inrichting van de openbare ruimte mogelijk te maken die het openbaar vervoer, de verblijfsfunctie en de levenskwaliteit bevordert)

Hoewel de doelstelling relevant is en moet worden gehandhaafd, is de Commissie van mening dat de middelen voor de tenuitvoerlegging ervan niet geschikt en contraproductief zijn. Ze is inderdaad net als sommige reclamanten van mening dat het verschuiven van parkeerplaatsen naar plaatsen buiten de weg de problemen van het parkeren op straat niet zal verminderen. Parkeerplaatsen ter beschikking stellen vormt een stimulans om motorvoertuigen te bezitten en te gebruiken. Een aanbod van openbaar vervoer en gedeelde voertuigen is essentieel om de doelstellingen te bereiken.

Net als Perspective pleit de Commissie er daarom voor dat het gemakkelijker wordt gemaakt om voertuigen te delen door de vermindering van de parkeerratio te koppelen aan de ontwikkeling van een 'mobipunt' of door plaatsen vrij te houden voor deelauto's.

De Commissie acht de doelstelling om openbare ruimte vrij te maken ten behoeve van het openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, de woonfunctie en de levenskwaliteit prijzenswaardig. Ze vreest echter dat er onvoldoende garantie is dat deze doelstelling zal worden bereikt. Bij de aanleg van parkeerplaatsen buiten de openbare weg wordt de openbare ruimte namelijk niet systematisch heraangelegd. De Commissie volgt

dan ook het verzoek van reclamanten, waaronder Leefmilieu Brussel, om zich op Good Move te richten en de aanleg van parkings buiten de weg te koppelen aan de opheffing van parkeerplaatsen op straat om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, net als het verzoek van de gemeente Etterbeek, die vraagt om doeltreffende maatregelen om het dichtslibben van de wegen tegen te gaan en zich verbaast over het gebrek aan ontradingsparkings aan de rand van het Brussels Gewest, hoewel dit als een van de belangrijke maatregelen ter verbetering van de mobiliteit werd voorgesteld.

De samenhang tussen de locatie van de parkeerplaatsen buiten de openbare weg en het wegennet zoals gepland door Good Move maximaliseren. De aanleg van nieuwe gewestelijke parkings vermijden op wegen die in Good Move als 'buurtwegen' zijn aangemerkt.

3° Normen voor parkeren buiten de weg vastleggen, rekening houdend met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en met de aard van de bouwwerken

De Commissie stelt voor deze doelstelling aan te vullen door ook rekening te houden met "de beschikbaarheid van autodeelpunten". Ze is van mening dat moet worden vermeden dat de normen voor parkeren buiten de weg een te restrictief kader vormen.

4° Ervoor zorgen dat de parkings die horen bij andere bestemmingen dan de woonfunctie, ter beschikking gesteld worden van de personen die in de buurt van die parkings wonen

De Commissie steunt het voorstel van Leefmilieu Brussel (LB), dat van mening is dat punt 4° moet worden geherformuleerd. Ze vindt dat de huidige formulering suggereert dat het wenselijk zou zijn om parkings die gekoppeld zijn aan andere bestemmingen (bijv. bedrijven) ook open te stellen voor de omwonenden. Deze oplossing is echter een probleem op het vlak van milieueffecten: ze betekent onvermijdelijk dat omwonenden hun auto's zullen moeten verplaatsen om plaats te maken voor andere gebruikers in overeenstemming met hun gebruikstijden en ze is in strijd met de doelstelling om het woon-werkverkeer, dat de belangrijkste bron van luchtvervuiling en CO₂-uitstoot is, te verminderen.

De Commissie vraagt net als LB:

- dat elk vrijgegeven en geïdentificeerd terrein op duurzame wijze ter beschikking wordt gesteld van de omwonenden door er plaatsen aan te bieden;
- dat, wanneer dezelfde locatie door verschillende soorten gebruikers tegelijkertijd kan worden gebruikt, deze locatie wordt aangemerkt als geschikt voor gedeeld gebruik;
- dat punt 4° als volgt wordt herschreven: "Ervoor zorgen dat parkeerplaatsen die overvloedig zijn of niet bij een gebouw horen, ter beschikking van de omwonenden worden gesteld"
- en dat een punt 5 wordt toegevoegd: "Gedeeld gebruik bevorderen tussen alle bestemmingen met complementaire werkingsuren en parkeerbehoeften, met uitzondering van de woonfunctie en de kantoren."

ARTIKEL 3: ZONES VAN HET GEWESTELIJK GRONDGEBIED

Afgezien van de hierboven uiteengezette algemene overwegingen is de Commissie van mening dat de definitie van toegankelijkheidszones moeilijk door de bevoegde diensten kan worden toegepast, zoals blijkt uit een aantal bezwaren, vooral bij gebrek aan een kaart. De Commissie stelt vast dat de toegankelijkheidskaart niet regelmatig is bijgewerkt, hoewel het openbaarvervoersaanbod sterk is verbeterd (hogere frequenties, nieuwe lijnen enz.).

De Commissie is van mening dat de zones eenvoudiger kunnen worden gedefinieerd door gebruik te maken van de gemiddelde reistijden met het openbaar vervoer vanuit elke statistische sector naar alle andere

sectoren (of naar een selectie van knooppunten), zoals voorgesteld in de studie van Lebrun et al. (2012)¹ en die van Ermans et al. (2019)². Dit zou het mogelijk maken om een meer gedetailleerde (sommige reclamanten, zoals hub.brussels, stellen vijf zones voor) en meer objectieve nomenclatuur aan te bieden, rekening houdend met de efficiëntie van de verschillende lijnen (de 'chronolijnen' van de MIVB, bijvoorbeeld, zouden het verdienen om in zone A te worden opgenomen).

De Commissie betreurt, net als een reclamant, dat de normen die voor woningen in de zones B en C worden gehanteerd, identiek zijn, terwijl de toegankelijkheid dat niet is.

Bovendien moet, zoals door verschillende reclamanten (BM, ESR ...) wordt gesuggereerd, ook het aanbod van gedeelde voertuigen (auto's, fietsen, scooters, steps enz.) in aanmerking worden genomen bij het bepalen van de toegankelijkheidszones. De Commissie is namelijk van mening dat niet alle wijken even goed worden bediend. Deze nomenclatuur is met andere woorden in het beste geval gebaseerd op de huidige realiteit, maar meestal eerder op de realiteit uit het verleden, en houdt geen rekening met verbeteringen in het aanbod van alternatieven voor (het bezit van) privéauto's.

De Commissie plaatst ook vraagtekens bij de rol die het aanbieden van gedeelde voertuigen kan spelen om minder bereikbare gebieden te bedienen. Ze is van mening dat voor de modal shift permanente toegang tot alternatieve aanbiedingen op het hele grondgebied vereist is.

De Commissie vindt dat, in het geval van een fijnere verdeling van de zones (eventueel vijf zones), deze zones in overeenstemming moeten worden gebracht met de territoriale ontwikkeling waarin het GPDO voorziet.

In paragraaf 3, 1°, d) vraagt ze het punt als volgt te wijzigen: "dat een van de lijnen **aansluit bij** een route die door zone A loopt" (in plaats van "een route gebruikt").

Ten slotte benadrukt de Commissie de paradox dat de zones die het best bereikbaar zijn met het OV, ook de zones zijn waar, volgens een bepaalde logica, de behoefte aan nieuwe parkeerplaatsen kleiner is, terwijl dit meestal de dichtstbevolkte wijken van Brussel zijn, waar de parkeerplaatsen op de weg verzadigd zijn en de mogelijkheden voor nieuwe gebouwen (en dus voor de aanleg van parkeerplaatsen buiten de weg om de openbare ruimte vrij te maken) het meest beperkt zijn.

De Commissie is van mening dat deze kwestie in het kader van de overgang nader moet worden bestudeerd.

2.8.2. HOOFDSTUK 2 GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

ARTIKEL 6: MINIMUMKENMERKEN VAN DE PLAATSEN VOOR FIETSEN

De Commissie is van mening dat moet worden uitgegaan van het principe dat alle gebouwen de nodige infrastructuur dienen te bieden om duurzame verandering mogelijk te maken.

Ze beveelt de harmonisering van de fietsinrichtingen voor alle gemeenten aan, maar eerder in de vorm van een gids voor goede praktijken dan van een verordening. Ze vreest dat overregulering te restrictief zal werken om nog een goede stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

¹ LEBRUN K. et al., 2012, *Het vervoeraanbod in Brussel*, Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 1, 91 p.

² ERMANS T. et al., 2019, *Analyse van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, Brussel, Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nr. 6, 239 p.

Toch pleit ze, net als voor de gebouwen, ervoor om de parkeerplaatsen omkeerbaar te maken (andere vervoerswijzen, deelauto's, bakfietsen ...).

De Commissie is dan ook voorstander van een zekere flexibiliteit bij het onderzoek over de inrichting van de ruimte, rekening houdend met het publiek dat ze zal gebruiken.

2° ruimte (...) gescheiden van de parkeerplaatsen:

De Commissie ziet geen reden om te eisen dat de fietsenstalling, zolang ze maar beveiligd is, wordt gescheiden van de parkeerplaatsen. Het belangrijkste is dat ze voldoende ruimte biedt en de bovengenoemde flexibiliteit toelaat (bakfietsen, aanhangwagens enz.).

6° Er is een vlotte toegang van en naar de weg.

De toegangshelling van de benedenverdieping naar fietsparkeerplaatsen op verdieping -1 of op een lagere verdieping moet veilig begaanbaar zijn voor de gebruikers.

De Commissie volgt het verzoek van LB, dat de nadruk legt op het belang van de kwaliteit van de weg naar de fietsparkeerplaatsen en op de noodzaak om het aantal verplaatsingen van fietsers binnen een parkeergarage te beperken. Ze stelt voor punt 6 als volgt aan te vullen: "6° Er is een vlotte toegang vanaf de openbare weg, en het aantal deuren, treden en hoogteverschillen moet tot een minimum beperkt blijven. Fietsparkeerplaatsen moeten zich op de benedenverdieping bevinden of op een verdieping die maximaal één niveau hoger of lager ligt dan de openbare weg (met uitzondering van fietsparkeerplaatsen die met een lift toegankelijk zijn), waarbij de toegangshelling voorzien moet zijn van een pad dat de veiligheid van de gebruikers garandeert."

2.8.3. HOOFDSTUK 3 - WONINGEN

2.8.3.1. AFDELING 1 - GEBOUWEN MET MEERDERE NIEUWE WONINGEN

ARTIKEL 7: AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR WAGENS

De Commissie vraagt voor de duidelijkheid om de volgende punten te wijzigen:

- *De titel van afdeling 1: 'NIEUWE GEBOUWEN MET MEERDERE WONINGEN'; net als*
- *§1 van artikel 7: **nieuw gebouw** met meerdere woningen.*

De Commissie is van mening dat het voor het gewest consequenter zou zijn om zich te wapenen tegen de wildgroei van het parkeren, met name buiten de weg. Ze is van mening dat, zoals sommige reclamanten hebben betoogd en zoals hoger al wordt vermeld bij de doelstellingen, de eis van het parkeren buiten de weg niet zal leiden tot een afzwakking van de doelstelling om het parkeren op straat te verminderen en dat er geen garantie is dat het overvloedige aanbod dat buiten de weg wordt gecreëerd, een koper zal vinden (in het GPDO wordt gewag gemaakt van 647.000 beschikbare plaatsen buiten de weg).

§1. Aantal parkeerplaatsen

§ 3. Een lager aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1 van dit artikel en

§ 4. Een hoger aantal parkeerplaatsen dan het aantal dat bepaald is in §1

De Commissie is van mening dat, met betrekking tot paragraaf 3 over het creëren van gedeelde parkeerplaatsen waarbij twee parkeerplaatsen kunnen worden vervangen door één enkele, voor de

mobiliteit van de wijk bestemde parkeerplaats, deze mogelijkheid niet moet worden beperkt tot 50% van het aantal parkeerplaatsen zoals bepaald in §1 van dit artikel. Daarom stelt ze voor deze beperking uit de tekst te schrappen.

In ieder geval sluit ze zich aan bij de opmerking van LB dat de GSV een gelegenheid moet zijn om via nieuwe projecten het autobezit bij de bewoners terug te dringen. Daarom stelt ze voor dat de gebouwen met meerdere woningen ten minste hun impact op het gebied van het parkeren internaliseren, zodat het idealiter mogelijk wordt de openbare ruimte te herbestemmen voor functies die nuttig zijn voor de levenskwaliteit van de omwonenden. Zodra een project meer plaatsen biedt dan de inwoners nodig hebben, moet hetzelfde aantal plaatsen automatisch van de openbare weg worden verwijderd (deze schrappingen zouden ofwel permanent zijn, ofwel met een omkeerbare lichte aanpassing worden doorgevoerd (plantenbakken, fietsenstallingen enz.).

De Commissie stelt ook voor punt 1° van paragraaf 3 toe te voegen, zoals het bestond in de tekst van het eerste openbare onderzoek: "Wanneer de kenmerken van het parkeren op de openbare weg en het mobiliteitsprofiel van de bewoners van de betrokken woningen het verantwoorden."

Meer fundamenteel, en om de RSV op dit punt te vereenvoudigen, beveelt de Commissie aan om, als alternatief voor paragraaf 3 (en voor bovenstaande opmerkingen), de in artikel 7, paragraaf 1 vereiste minima om te zetten in maxima, zoals voorgesteld door verschillende reclamanten (waaronder de GMC, Perspective, verschillende gemeenten, het Gewestelijk Parkeeragentschap ...), wanneer aan de voorwaarden is voldaan om deze optie toe te passen, d.w.z. in goed toegankelijke zones (goed bereikbaar met het OV), daar waar de openbare wegen niet verzadigd zijn met geparkeerde voertuigen, of als een autodeelpunt beschikbaar is in de nabijheid van of in het gebouw enz. In dat geval zou met andere woorden dezelfde methode worden toegepast voor woongebouwen als voor kantoorgebouwen (artikel 10).

Gezien de extra kosten die verband houden met de verplichting om parkeerplaatsen te creëren, zou deze maatregel het voordeel bieden dat een deel van de bevolking door de impact ervan op de prijs van vastgoed gemakkelijker een woning kan kopen.

Bovendien zou deze maatregel het voordeel bieden dat het niet meer nodig zou zijn om, zoals vele reclamanten vragen, de mogelijkheden voor afwijkingen naar beneden (die momenteel uiterst restrictief zijn voor woningen) uit te breiden, maar wel om de mogelijkheden voor afwijkingen naar boven (die in de huidige situatie juist zeer permissief en volgens vele bezwaren moeilijk te controleren zijn) uitdrukkelijk te vermelden.

Zoals al vermeld in de algemene punten hierboven, wijst de Commissie er echter op dat rekening moet worden gehouden met personen met beperkte mobiliteit (met name ouderen), voor wie de auto vaak het enige mogelijke vervoermiddel is, en dat ze moeten kunnen rekenen op gemakkelijk toegankelijke parkeerplaatsen op de weg en/of in hun gebouw.

Elektrische oplaadpunten

Zoals vele reclamanten, waaronder verschillende gemeenten en de BGHM, is de Commissie van mening dat het niet gaat om het bepalen van het aantal oplaadpalen, maar om het ter beschikking stellen van de nodige infrastructuur. Het aantal is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder lokale voorschriften.